

FAKTOR PEMILIHAN SKEMA KERJASAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA DALAM PENDANAAN PROYEK INFRASTRUKTUR

DWI JENITA MAHARANI^{1*}, FEBIANA MAULANI¹

¹Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Andalas.

*Corresponding Author : ✉ dwijenita@eng.unand.ac.id

Naskah diterima : 13 November 2023. Disetujui: 28 Desember 2024. Diterbitkan : 30 Desember 2024.

ABSTRAK

Untuk mengejar target pertumbuhan dan perkembangan perekonomian di Indonesia, diperlukan pembangunan infrastruktur yang sesuai sehingga diperlukan kerjasama antara pemerintah dan badan usaha untuk melaksanakan pembangunan tersebut. Untuk melakukan kerjasama diperlukan beberapa faktor yang sesuai dengan kondisi proyek, agar tidak terjadi kerugian baik dari pihak investor maupun dari pihak pemerintah. Salah satu alternatif dalam mendanai infrastruktur yakni menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), sehingga badan usaha dapat berpartisipasi dalam penyediaan infrastruktur melalui perjanjian kerjasama. Penggunaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha menjadi salah satu solusi dalam pembayaran infrastruktur masa kini, sehingga diperlukan investor penyedia infrastruktur dengan menggunakan beberapa mekanisme pembayaran sesuai dengan perjanjian antara kedua belah pihak. Metode penelitian yang digunakan berupa studi literatur melalui jurnal dan penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian, serta kebijakan/ regulasi yang berdasarkan Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 mengenai keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan pelayanannya dan Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 2 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Dari penelitian ini didapatkan bahwa faktor yang mempengaruhi dalam pemilihan skema kerjasama dilihat dari faktor pendanaan infrastruktur dan faktor pemilihan skema kerjasama. Faktor pendanaan infrastruktur dilihat dari pola pendanaan, kerangka kebijakan dan pengembalian investasi. Faktor pemilihan skema dilihat dari aspek hakikat dan bentuk kerjasama yang terjadi, dimensi waktu konsesi, lingkup pekerjaan, aspek pembayaran, risiko dan alokasi, serta hasil dari proyek.

Kata kunci : Infrastruktur, Pendanaan, Skema KPBU

1. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur Indonesia saat ini belum merata, baik dari jalan raya, pelabuhan, jembatan dan bandara. Ketidakmerataan pembangunan saat ini dikarenakan pembangunan yang masih fokus pada daerah perkotaan saja, sehingga terjadinya ketimpangan dalam bidang perekonomian dari satu daerah ke daerah lain. Terbatasnya dana dan sumber daya merupakan salah satu alasan ketidakmerataan pembangunan di Indonesia. Kebutuhan akan infrastruktur semakin lama kian meningkat seiring dengan pertambahan populasi penduduk daerah. Maka dari itu, infrastruktur memiliki peran sangat penting untuk meningkatkan perekonomian daerah serta pemerataan perekonomian (Chen et al., 2017).

Sesuai kebijakan pembangunan infrastruktur untuk mengejar target pertumbuhan ekonomi, maka diperlukan persiapan pembangunan infrastruktur yang sesuai sehingga diperlukan kerjasama yang baik antara pemerintah dan badan usaha untuk melaksanakan perencanaan pembangunan tersebut. Tapi, permasalahan saat ini dana APBN yang dimiliki tidak cukup untuk mencukupi biaya pembangunan infrastruktur, maka diperlukan suatu skema kerja sama antar pemerintah dan badan usaha dalam pembangunan proyek infrastruktur (M. Miftahul Huda Noor, 2016). Sesuai dengan Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 dimana untuk mendukung pelaksanaan pembangunan infrastruktur, maka diperlukan langkah keikutsertaan badan usaha dalam menyediakan infrastruktur dan pelayanannya.

Untuk itu, investor harus dapat menganalisis keuntungan yang diperoleh nantinya mengingat pembiayaan pembangunan infrastruktur membutuhkan dana yang besar. Dalam pelaksanaan proyek tentu memperhatikan semua risiko baik dari pihak pemerintah maupun dari investornya. Pemerintah melakukan berbagai kebijakan untuk menarik pihak investor seperti sistem konsesi dari masa konstruksi hingga masa pengalihan kepemilikan. Sehingga penelitian yang dilakukan ini berguna dalam menganalisis skema kerjasama pemerintah dan badan usaha dalam pendanaan infrastruktur berdasarkan faktor pemilihan skema kerjasama.

2. METODA PENELITIAN

Metoda penelitian yang digunakan yakni metoda analisis kualitatif dengan studi literatur dan kebijakan/ regulasi yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Pengumpulan data yang dilakukan berdasarkan analisis peraturan perundang-undangan kebijakan dan dokumen yang berkaitan dengan topik penelitian. Penulis mempelajari data yang berkaitan dengan pembiayaan pembangunan infrastruktur sesuai dengan Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 mengenai keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan pelayanannya serta Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 2 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Selain itu, penulis juga mencari sumber studi literatur yang berkaitan dengan skema kerjasama pemerintah dan badan usaha melalui jurnal, buku referensi dan penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian untuk mendapatkan data kualitatif yang sesuai dengan landasan teori yang akan diteliti. Kemudian penulis menganalisis pelaksanaan skema pendanaan yang terjadi di Indonesia sesuai dengan peraturan dan referensi data, sehingga hasil yang didapatkan yakni dapat memberikan rekomendasi jenis kerjasama yang sesuai dengan faktor pemilihan skema kerjasama.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

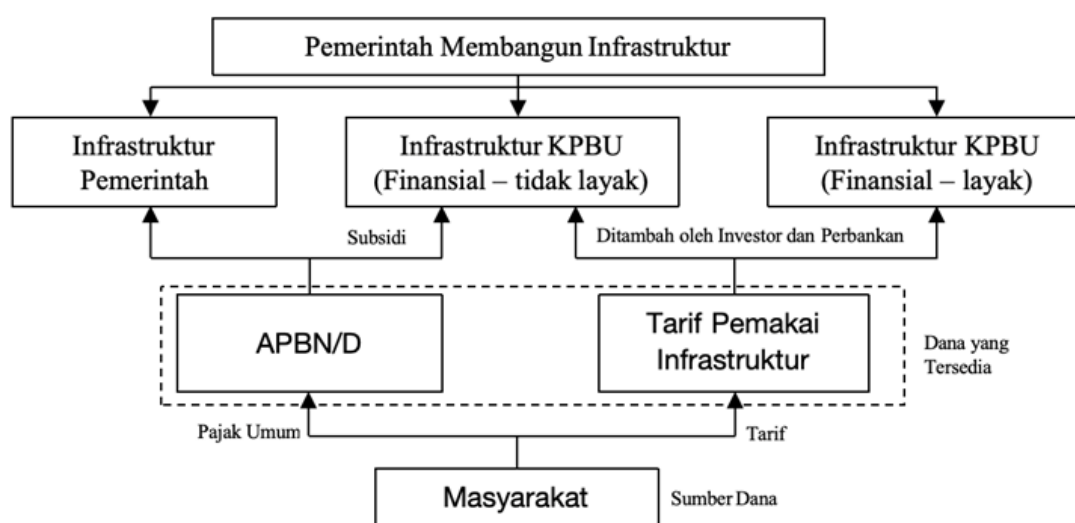
Menurut Peraturan Presiden No.38 Tahun 2015 Pasal 1(6) mengatakan bahwa Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) merupakan kerjasama dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu spesifikasi yang telah ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

Perpres No. 38 Tahun 2015 Pasal 3, menyebutkan KPBU bertujuan untuk mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam Penyediaan Infrastruktur melalui pengeralahan dana swasta, mewujudkan Penyediaan Infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu, menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat, mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna, dan memberikan kepastian pengembalian investasi Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur melalui mekanisme pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada Badan Usaha.

Kerja sama pemerintah dan badan usaha sangat diperlukan sebab dana APBN tidak cukup untuk membangun infrastruktur hingga beberapa tahun kedepan, sehingga diperlukan investor penyedia infrastruktur dengan menggunakan beberapa mekanisme pembayaran sesuai dengan perjanjian antara kedua belah pihak. Dalam membangun infrastruktur diperlukan suatu bentuk kerja sama yang sesuai dengan spesifikasi yang disetujui dan ditetapkan dengan mempertimbangkan pola pendanaan infrastruktur dan faktor pemilihan skema yang sesuai berdasarkan data infrastruktur yang akan dibangun.

3.1. Pola Pendanaan Infrastruktur

Skema Pendanaan proyek infrastruktur dapat dilihat pada gambar di bawah ini (Pusdiklat SDA dan Konstruksi, 2017).



Gambar 1. Skema Pembiayaan Penyelenggaraan Infrastruktur

Pola pendanaan infrastruktur yang terdapat di Indonesia terdiri dari:

1. Pembiayaan Melalui APBN/APBD (Metode Konvensional)

Pemerintah memiliki peran dalam pendanaan, perancangan dan pengadaan kontraktor untuk proyek yang menggunakan metode konvensional ini. Dalam pembiayaan ini, pemerintah menyediakan dana untuk membangun infrastruktur menggunakan sumber pendapatan, bisa pula dengan utang dan kekayaan.

2. Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha

KPBU berarti pengelolaan aset yang diberikan hak seluruhnya kepada badan usaha selama masa konsesi dan sebagian atau seluruh modal yang digunakan berasal dari badan usaha. Apabila kerja sama telah selesai, maka aset tersebut dikembalikan lagi kepada pemerintah. Yang bisa berinvestasi untuk infrastruktur tidak hanya dari pihak swasta saja, skema kerja sama ini juga bisa diberikan kepada badan usaha lain, seperti BUMN dan BUMD. Karena lingkup badan usaha tidak hanya untuk badan usaha Swasta saja.

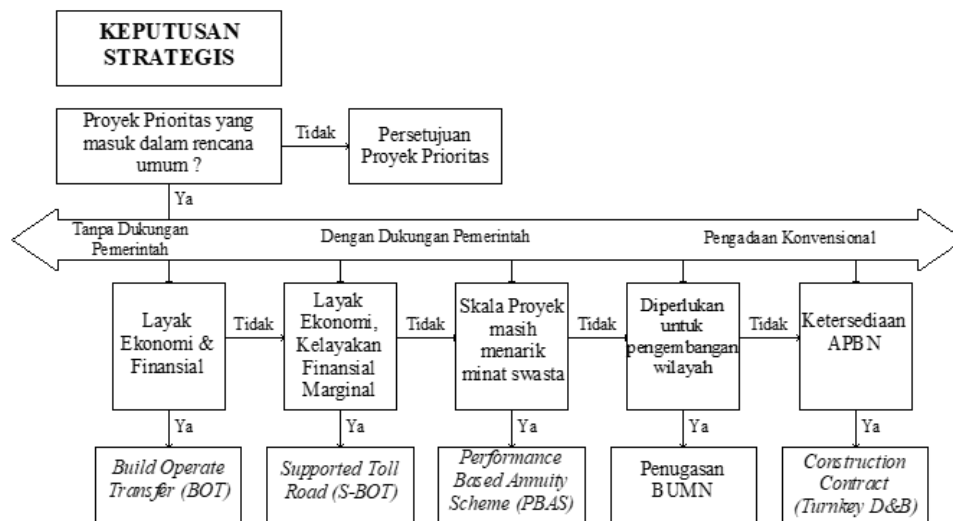
3. Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA)

PINA merupakan Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah dengan menggali sumber pembiayaan alternatif untuk digunakan pada pembiayaan proyek infrastruktur (Pusdiklat SDA dan Konstruksi, 2017). PINA dapat berkolaborasi dengan KPBU pada saat *financial close*. Kontribusi yang didapatkan dapat berupa pembiayaan pembagian sebagian proyek KPBU, dukungan pemerintah dan jaminan pemerintah terhadap risiko tertentu. PINA memiliki kriteria proyek yang dipilih dan didanai dengan Skema PINA, yaitu:

- a. Mendukung pencapaian target prioritas pembangunan
- b. Memiliki manfaat ekonomi dan sosial bagi masyarakat Indonesia
- c. Memiliki kelayakan komersial
- d. Memenuhi kriteria kesiapan (*readliness criteria*)

3.1.1 Kerangka Kebijakan

Pemerintah memberikan fasilitas untuk mendukung pembangunan infrastruktur guna meningkatkan nilai kelayakan proyek infrastruktur. Salah satu bentuk dukungan konstruksi yakni berupa PT. SMI (PT. Sarana Multi Infrastruktur), yang berperan dalam pengadaan pembiayaan. Selain dari PT. SMI, terdapat PT. PII sebagai penjamin, serta dukungan pengadaan lahan yang menjadi tanggung jawab pemerintah yang diatur dalam Peraturan Presiden No. 38 Tahun. 2015 dalam hal penyediaan infrastruktur. Kerangka kebijakan yang digunakan yaitu sebagai berikut (PT. SMI Insight, 2018).



Gambar 2. Kerangka Kebijakan

Pemilihan kerangka harus melalui identifikasi proyek dari sisi kelayakan ekonomi dan finansial, serta risiko yang terjadi dalam proyek.

1. Skema *Build, Operate, Transfer* (BOT), skema ini digunakan pada saat proyek layak secara ekonomi dan finansial, sehingga tidak diperlukan dukungan pemerintah.
2. Skema *Supported, Build, Operate, Transfer* (SBOT), skema ini digunakan pada saat proyek layak secara ekonomi tapi finansial marginal. Dalam skema ini membutuhkan dukungan dari pemerintah berupa dukungan konstruksi sebagian, agar kelayakan finansial proyek tersebut meningkat.
3. Skema *Performance Based Annuity Scheme* (PBAS), skema ini digunakan pada saat proyek layak secara ekonomi tapi tidak layak secara finansial, namun dapat menarik investor untuk berinvestasi yang disebut dengan *Availability Payment* (AP).
4. Skema Penugasan BUMN, skema ini digunakan pada saat proyek tidak layak secara finansial dan proyek juga kurang diminati investor, namun proyek tersebut perlu dilaksanakan guna mengembangkan wilayah. Untuk masalah pendanaan pemerintah dapat memberikan penyertaan modal, penerusan pinjaman, penerbitan obligasi, pinjaman dan pendanaan lainnya.

3.1.2 Pengembalian Investasi

Pengembalian investasi dari pembangunan infrastruktur memiliki jangka waktu yang lumayan panjang. Tapi tidak menurunkan minat dari investor dan perbankan, karena investor dapat melihat untuk prospek infrastruktur beberapa waktu kedepan. Terlebih lagi dengan adanya dukungan pemerintah baik dalam tahap persiapan hingga konstruksi. Terdapat beberapa pengembalian investasi badan usaha dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

Tabel 1. Pengembalian Investasi

Lingkup	Availability-based	Usage-based	O&M
Kepemilikan Aset Selama Kontrak	Badan Usaha	Badan Usaha (kec.BTO)	Pemerintah
Investasi/ Pendanaan	Badan Usaha	Badan Usaha	Pemerintah
Konstruksi	Badan Usaha (Pemerintah, jika proyek daerah)	Badan Usaha(+Pemerintah)	Pemerintah
Operasi dan Pemeliharaan	Badan Usaha	Badan Usaha	Badan Usaha
Pelayanan dan Pengutipan Tarif Pelanggan Retail/ Pengguna Akhir	Badan Usaha / Pemerintah	Badan Usaha	Badan Usaha / Pemerintah
Horizon Waktu (Tipikal Sesuai Sektor)	<20 tahun	20 – 50 tahun	5 - 15 tahun
Pelanggan	Pembeli tunggal/PJKP	Pengguna akhir	PJKP atau pengguna akhir
Sumber Arus Kas	Pembayaran oleh PJKP	Pembayaran oleh pelanggan	Persentase pendapatan dari tarif

Sumber: (PT. PII, 2019)

1. Struktur berbasis penggunaan layanan infrastruktur (*Usage-based PPP*). *Usage based* atau disebut dengan model Konsesi Penuh. Pemerintah memberikan suatu hak pengusahaan/konsesi atas penyediaan layanan infrastruktur secara keseluruhan selama periode kontrak yang disepakati.
2. Struktur berbasis ketersediaan layanan infrastruktur (*Availability-based PPP*). *Availability based* merupakan pembayaran secara berkala dari pemerintah kepada badan usaha. Badan usaha menerima pembayaran berkala dari pemerintah selama periode kontrak atas ketersediaan fasilitas dan layanan infrastruktur.
3. Struktur berbasis kontrak operasi dan pemeliharaan (*O&M Contract*). Kontrak *Operations & Maintenance* merupakan kontrak dimana badan usaha adalah pihak yang diberikan hak untuk mengelola (menyewa) fasilitas dengan tanggung jawab untuk pengoperasian, pemeliharaan fasilitas infrastruktur yang telah tersedia. Sedangkan untuk pekerjaan desain, konstruksi dan pembiayaan fasilitas tidak menjadi lingkup badan usaha. badan usaha selaku operator, yaitu memelihara dan menerima pembayaran layanan sesuai tarif dari pengguna atas nama pemerintah.

3.1.3 Skema Kontrak Konstruksi

Skema konstruksi diatur dalam pemerintah melalui PP 27 tahun 2014 dengan mengadopsi skema PPP (*Public Private Partnership*), namun proyek yang menggunakan skema tersebut tidak otomatis termasuk proyek KPBU, pemanfaatan BMN (Barang Milik Negara) dapat diakui sebagai KPBU apabila disetujui oleh Menteri PPN/Kepala BAPPENAS dan masuk dalam Daftar Rencana KPBU (M. Miftahul Huda Noor, 2016). Dapat dilihat skema penyediaan infrastruktur di bawah ini:

Tabel 2. Skema Penyedia Infrastruktur

Proyek Pemerintah			Proyek Badan Usaha		
Public Private Partnership					
Tipe Kontrak Kerja sama	Penyedia oleh Pemerintah	DBFO	BTO	BOT	BOO
Konstruksi	Pemerintah	Badan Usaha	Badan Usaha	Badan Usaha	Badan Usaha
Operasional	Pemerintah	Badan Usaha	Badan Usaha	Badan Usaha	Badan Usaha
Kepemilikan	Pemerintah	Pemerintah	Badan Usaha selama masa konstruksi, kemudian pemerintah	Badan Usaha selama masa kontrak, kemudian pemerintah	Badan Usaha
Pihak yang membayar	Pemerintah	Pemerintah/ pengguna	Pemerintah/ pengguna	Pemerintah/ pengguna	Badan Usaha/ pengguna
Pihak yang dibayar	n/a	Badan Usaha	Badan Usaha	Badan Usaha	Badan Usaha

Sumber: (E.R. Yescombe, 2017)

Ada banyak jenis skema kerja sama pemerintah dengan badan usaha yang diterapkan pada proyek dengan skema Konsesi Penuh, beberapa skema konstruksi yang digunakan pada infrastruktur yaitu sebagai berikut:

1. DBFO (*Design – Build – Finance – Operate*). Pada skema DBFO pemerintah yang mempunyai kepemilikan infrastruktur, tapi pihak ketiga yang bertugas dan bertanggung jawab dalam mengoperasikan infrastruktur. Pihak ketiga (badan usaha) menerima keuntungan dari hasil pengoperasian infrastruktur.
2. BOT (*Build – Operate – Transfer*). Skema BOT merupakan pembangunan infrastruktur dimana saat mendesain, membangun, dan dioperasikan oleh pihak ketiga (badan usaha) selama masa konsesi yang telah disetujui dan kemudian apabila masa konsesi telah selesai, kemudian dikembalikan kepada pemerintah.
3. BTO (*Build – Transfer – Operate*). Skema BTO merupakan pembangunan infrastruktur yang dibangun oleh badan usaha kemudian diserahkan kepada pemerintah sebagai pemiliknya. Selanjutnya pemerintah memberikan lagi bangunan tersebut kepada pihak ketiga untuk dioperasikan selama masa waktu tertentu dan membayar pemanfaatan infrastruktur sesuai dengan kesepakatan bersama.
4. BOO (*Build – Own – Operate*). Dalam skema ini, badan usaha mendanai, membangun dan mengoperasikan fasilitas dengan memperoleh insentif untuk melanjutkan investasi, tapi pihak pemerintah yang mengatur harga dan kualitas layanan.

3.2. Faktor Pemilihan Skema

Pengembangan pemilihan skema pembangunan infrastruktur saat ini sangat luas, apalagi sekarang pembangunan infrastruktur menggunakan pembiayaan non-APBN. Karena

seperti yang telah diketahui bahwa APBN tidak akan cukup untuk melakukan pembangunan infrastruktur saat ini. Maka dari itu, perlunya skema pembangunan infrastruktur agar pembangunan tetap berjalan lancar dengan memperhatikan faktor skema kerja sama dan dukungan pemerintah.

Menjawab permasalahan akan kurangnya dana pemerintah tersebut maka dikeluarkan Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dan Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 2 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur yang terkait dengan kerja sama pemerintah dan badan usaha (Jonbert B.Maramis, 2018). Faktor yang mempengaruhi pemilihan skema yaitu aspek hakikat dan bentuk kerja sama yang terjadi, dimensi waktu konsesi, lingkup pekerjaan, aspek pembayaran (pendanaan), risiko dan alokasi, serta hasil dari proyek (Jonbert B.Maramis, 2018).

3.2.1 Aspek Hakikat dan Bentuk Kerja Sama Partnership

Dalam pembangunan infrastruktur yang akan melaksanakan kerja sama perlu diketahui apakah dapat terjadi partnership yang efisien dan efektif jika memiliki perbedaan. Misal pemerintah berbasis pada non-profit sedangkan swasta berbasis pada orientasi profit. Apakah bisa terjadi kolaborasi yang menghasilkan produk yang efisien baik dari sisi harga perolehan maupun optimalisasi manfaat/ fungsi dari infrastruktur (Dwi Jenita Maharani, 2021).

1. Evaluasi Kelayakan Keuangan. Kelayakan keuangan berguna untuk mengetahui apa proyek tersebut membutuhkan dukungan fiskal dan dana tambahan dari pemerintah. Kelayakan proyek dilakukan berdasarkan sudut pandang dari investor yang akan memberikan modal dalam proyek. Maka dari itu, sangat diperhatikan bahwa hasil yang diterima untuk investor nantinya harus menguntungkan nantinya bagi para investor. Dalam mengevaluasi nilai kelayakan, maka dapat diketahui dengan melihat nilai FIRR yang didapatkan dari rencana pembangunan (Wiratman, 2018).
2. Kriteria Desain. Desain awal diperlukan dalam perhitungan biaya investasi untuk analisa kelayakan dan penyusunan rencana perusahaan, serta sebagai dasar Menyusun AMDAL dan perencanaan tanah serta penyusunan desain
3. Pengadaan Tanah. Pengadaan tanah masih menjadi tantangan yang sangat besar bagi pembangunan, karena apabila terlambat dalam pembebasan lahan akan terlambat pula pembangunan dan pengoperasian infrastruktur. PMK RI No. 21/PMK.06/2017 menyebutkan bahwa dalam pendanaan pengadaan tanah untuk pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dilakukan oleh Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN).

3.2.2 Waktu Konsesi

Masa konsesi dalam kerja sama ini memiliki jangka waktu yang berbeda. Dalam PP 27/2014 mengatakan bahwa untuk jangka waktu Pinjam Pakai BMN hanya 5 tahun dan untuk Kerja Sama Pemanfaatan paling lama 30 tahun sejak perjanjian. Sedangkan menurut Peraturan Presiden 38/2015 menyebutkan masa konsesi sangat lama hingga 50 tahun dan dapat diperpanjang sesuai dengan perjanjian kedua belah pihak.

3.2.3 Lingkup Pekerjaan

Pembagian lingkup pekerjaan perlu diperhatikan dalam kerja sama. karena sampai mana kerja sama yang akan dilakukan oleh kedua belah pihak. Misal hanya dalam membangun infrastruktur, atau sampai dalam mengoperasikan dan pemeliharaan, dan bisa pulan hanya mengoperasikan dan pemeliharaan saja.

3.2.4 Pendanaan

Pendanaan yang akan dilakukan harus sesuai dengan perjanjian kedua belah pihak dan dapat menguntungkan pula bagi kedua belah pihak tanpa adanya berat sebelah. Pendanaan dapat berasal dari pemerintah 100%, atau inisiatif badan usaha, dan bisa pula pembagian pemerintah dan badan usaha.

3.2.5 Manajemen Risiko

Manajemen risiko didefinisikan sebagai sistem kelola risiko dalam suatu perusahaan dimana proses tersebut dilakukan secara menerus untuk mengendalikan kemungkinan munculnya risiko yang dapat merugikan (Ardhitya, 2014). Dalam manajemen risiko perlu dilakukan beberapa langkah untuk dapat mengelola risiko. Langkah dalam manajemen risiko yaitu identifikasi risiko, analisa risiko menggunakan metode, alokasi risiko dan penanganan risiko (BS ISO 31000, 2018).

3.2.6 Hasil Akhir Proyek (Investasi)

Hasil dari kerja sama nanti dilihat apakah terdapat investasi yang menguntungkan bagi kedua belah pihak. Badan usaha mendapatkan keuntungan yang besar dan pemerintah juga mendapatkan hasil infrastruktur yang sesuai. Infrastruktur yang dihasilkan dapat diklasifikasikan sebagai barang privat dan barang publik yang disediakan oleh pemerintah melalui APBN.

4. KESIMPULAN

Untuk melakukan kerjasama perlu diperhatikan beberapa faktor yang sesuai dengan kondisi proyek, agar tidak terjadi kerugian baik dari pihak investor maupun dari pihak pemerintah. Sesuai dengan Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 mengenai keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan pelayanannya serta Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 2 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, analisa yang perlu dilakukan untuk mengetahui faktor kerjasama yang sesuai dalam proyek infrastruktur antar pemerintah dan badan usaha terdiri dari analisa aspek hakikat kerja sama yang terjadi, waktu konsesi yang telah disepakati, lingkup pekerjaan yang dilakukan, pendanaan pada proyek infrastruktur, analisa kemungkinan dampak risiko dan hasil akhir proyek yaitu pengembalian investasi yang telah diberikan. Menurut Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 Pasal 4, kerja sama antar pemerintah dan badan usaha dilakukan berdasarkan 6 prinsip, yaitu kemitraan, kemanfaatan, bersaing, pengendalian dan pengelolaan risiko, efektif dan efisien.

Berdasarkan hasil penelitian, penggunaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha menjadi salah satu solusi dalam pembayaran insfrastruktur masa kini, karena telah

diketahui dana APBN tidak cukup untuk membangun infrastruktur hingga beberapa tahun kedepan, sehingga diperlukan investor penyedia infrastruktur dengan menggunakan beberapa mekanisme pembayaran sesuai dengan perjanjian antara kedua belah pihak. Kerjasama yang sesuai dalam membangun infrastruktur saat ini diperlukan sesuai dengan spesifikasi yang disetujui dan ditetapkan dengan mempertimbangkan beberapa aspek kerjasama pemerintah dan badan usaha.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardhitya. (2014). *RISK ANALYSIS OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP COOPERATION WITH BUILD OPERATE TRANSFER SYSTEM FOR REST AREA IN THE TOLL ROAD*.
- BS ISO 31000. (2018). *Risk management - guidelines*. BSI.
- Chen, C., Green, S. J., & Bartle, J. R. (2017). *INFRASTRUCTURE FINANCING: A Guide for Local Government Managers A Policy Issue White Paper for ICMA (International City/County Management Association) and GFOA (Government Finance Officers Association) Prepared by*.
- Dwi Jenita Maharani. (2021). *Evaluasi Skema Pendanaan pada Wilayah Jalan Tol Trans Sumatera ruas Lubuk Linggau - Curup - Bengkulu*.
- E.R. Yescombe. (2017). *Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance Oxford*.
- Jonbert B.Maramis. (2018). *admin,+05+JMBI+OK*. 5.
- M. Miftahul Huda Noor. (2016). *Mengenal Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), Skema Public Private Partnership (PPP) di Indonesia*. <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/11824/mengenal-kerjasama-pemerintah-dengan-badan-usaha-kpbu-skema-public-private-partnership-ppp-di-indonesia.html>.
- PT. PII. (2019). *SAMBUTAN MENTERI KEUANGAN RI*.
- PT. SMI Insight. (2018). *SMI Insight-Toll Road Sector Q2-2018*. www.ptsmi.co.id
- Pusdiklat SDA dan Konstruksi. (2017). *13044_MODUL_1_PERUNDANGAN_PEMBIAYAAN_INFRASTRUKTUR*.
- Wiratman, P. (2018). *Jasa Konsultasi Penyusunan. Studi Kelayakan (Feability Study), Desain Awal (Basic FDesign), Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) & Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) Jalan Tol Simpang Indralaya - Bengkulu*.