

**ANALISIS PEMBIAYAAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PUBLIK DI  
DAERAH MELALUI SKEMA KERJASAMA PEMERINTAH DAERAH DENGAN  
BADAN USAHA**

Aldinovitra

30.1531

Asdaf Kabupaten Sorong, Provinsi Papua Barat

Program Studi Keuangan Publik

Email: aldinovitra1123@gmail.com

**ABSTRACT**

**Problem/Background (GAP):** Financing infrastructure development through the scheme of Local Government Cooperation with Business Entities (KPDBU) has not progressed as expected. The realization of infrastructure development projects with the scheme of Local Government Cooperation with Business Entities (KPDBU) is constrained by various things, such as land acquisition issues, revenue streams related to the certainty of private party refunds, inadequate capacity of the Person in Charge of Cooperation Projects (PJK) to prepare cooperation projects related to the scope and scope of the project, as well as too many permits obtained from various related authorities and constraints on synchronization of local regulations with the central government. **Objective:** This study aims to determine and analyze the infrastructure financing scheme, namely Local Government Cooperation with Availability Payment Business Entities in Indonesia and the regions taken as examples that have implemented the scheme, namely Dharmasraya and Madiun. **Methods:** This research uses descriptive qualitative method with inductive approach. Data collection techniques by means of interviews, and documentation. Data analysis techniques used are data reduction, data presentation, and conclusion drawing. **Result:** The research findings show that of the three indicators of partnership in infrastructure financing, each indicator still has problems in the implementation of KPDBU, especially in Dharmasraya and Madiun. There is still a lot of work that must be addressed by the government by optimizing government programs and building infrastructure with the KPDBU scheme. **Conclusion:** Efforts to overcome problems in the implementation of KPDBU include providing training and guidance to prospective proponents in managing KPDBU documents, synchronizing programs both between the executive and legislative branches, it is expected that local governments are consistent with the KPDBU program, requesting assistance from the central government or collaborating with consultants. **Keywords:** Funding Analysis, KPDBU-AP, Provision of Infrastructure

**ABSTRAK**

**Masalah/ Latar Belakang (GAP):** Pembiayaan pembangunan infrastruktur melalui skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) ini perkembangannya belum berjalan sesuai harapan. Realisasi proyek pembangunan infrastruktur dengan skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) terkendala oleh berbagai hal, seperti isu pembebasan lahan, revenue stream terkait kepastian pengembalian dana pihak swasta, kapasitas Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PJK) yang kurang memadai untuk mempersiapkan proyek kerjasama terkait lingkup dan cakupan proyek, serta terlalu banyaknya izin yang diperoleh dari berbagai otoritas terkait dan kendala sinkronisasi peraturan daerah dengan pusat. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis dari skema pembiayaan infrastruktur yaitu Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha Availability Payment di Indonesia dan daerah yang diambil sebagai contoh yang sudah menerapkan skema tersebut yaitu Dharmasraya dan Madiun. **Metode:** Penelitian ini

menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan induktif. Teknik pengumpulan data dengan cara wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan adalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. **Hasil / Temuan** penelitian menunjukkan bahwa dari tiga indikator kemitraan dalam pembiayaan infrastruktur, masing-masing indikator masih terdapat permasalahan dalam pelaksanaan KPDBU khususnya di Dharmasraya dan Madiun. Masih banyak pekerjaan yang harus dibenahi pemerintah dengan cara mengoptimalkan program-program pemerintah serta membangun infrastruktur dengan skema KPDBU. **Kesimpulan:** Upaya dalam mengatasi permasalahan dalam pelaksanaan KPDBU diantaranya memberikan pelatihan dan bimbingan terhadap calon-calon pemrakarsa dalam mengelola dokumen KPDBU, melakukan sinkronisasi program baik antara eksekutif dan legislatif, diharapkan pemda konsisten terhadap program KPDBU, meminta bantuan dari pemerintah pusat atau melakukan kerjasama dengan konsultan.

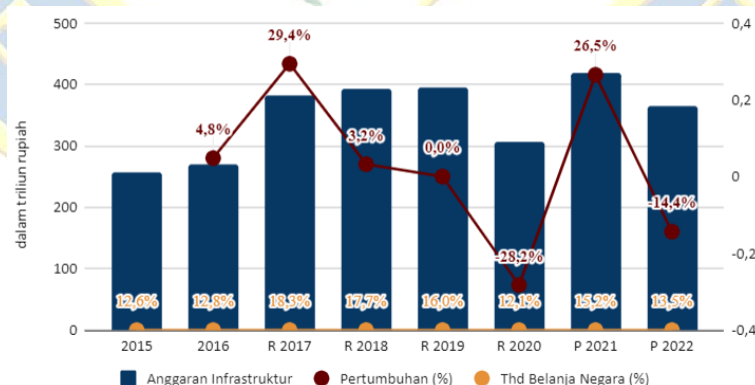
**Kata kunci:** Analisis Pembiayaan, KPDBU-AP, Penyediaan Infrastruktur

## I. PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Selama empat tahun pertama masa kepresidenan Jokowi, yaitu dari 2015 hingga 2019, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu fokus penting dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP). Namun, upaya ini membutuhkan pendanaan yang memadai. Pada tahun 2016, Pemerintah Indonesia memanfaatkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) / Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) sebagai sumber pendanaan utama untuk belanja investasi pemerintah (14,7%), pinjaman investasi publik (termasuk perbankan) (23,8%), obligasi pemerintah (16%), dan modal asing (19,7%), dengan perkiraan kebutuhan investasi sebesar Rp 4.411- Rp4.431 triliun. Pada tahun 2018, pemerintah menjamin kebutuhan pembangunan infrastruktur sekitar Rp 4.796 triliun dari tahun 2015 hingga 2019, dengan sumber pendanaan dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara/ Anggaran Pendapatan Belanja Daerah sebesar Rp1.978,6 triliun. Pada tahun 2018, juga terlihat adanya paradigma baru yang menganggap pendanaan infrastruktur dari APBN/APBD sebagai sumber daya terakhir (last resource).

Berdasarkan data dari Kementerian Keuangan pada tahun 2021, diperoleh grafik alokasi infrastruktur dalam APBN 2015—2022 yang ditampilkan melalui Gambar 1.1



Sumber: Kemenkeu, diolah IBC (2021)

**Gambar 1.1**

**Alokasi Infrastruktur dalam APBN 2015-2022**

Anggaran infrastruktur mengalami peningkatan dialokasikan selama kepemimpinan Presiden Jokowi. Antara tahun 2015-2022, total anggaran infrastruktur mencapai Rp2.785,9 triliun dengan rata-rata Rp348,2 triliun per tahun atau 14,8 persen dari rata-rata belanja pemerintah. Hal ini dapat dilihat kurun waktu 2015-2022, anggaran infrastruktur juga cenderung meningkat setiap tahun, dengan tingkat pertumbuhan rata-rata sebesar 2,7%. Tingkat pertumbuhan tertinggi terjadi pada 2017 yang mencapai 29,5 persen, sedangkan tingkat pertumbuhan terendah adalah minus 28,2% tahun 2020. Secara nominal, anggaran infrastruktur tertinggi terjadi pada tahun anggaran 2021 yang mencapai Rp418,3 triliun. Sedangkan terendah terjadi pada 2015 yang hanya Rp256,1 triliun.

Mekanisme *availability payment* sangatlah sesuai untuk pengembangan kualitas dan kuantitas infrastruktur di daerah-daerah di seluruh penjuru Indonesia. Ini karena *availability payment* memungkinkan untuk digunakan oleh semua pemerintah daerah tanpa memerlukan kualitas keuangan yang tinggi seperti skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) yang lainnya. Skema *availability payment* ini mirip dengan *leasing* atau sewa, di mana dana tersedia pada awalnya dan dapat dibayar dengan mencicil sesuai dengan kemampuan daerah yang bersangkutan.

**Tabel 1.1**  
**Transaksi Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) dalam tahap transaksi**

No	Skema	Nama Proyek	Tahap	PJPK
1	<i>Solicited</i>	PJU Madiun	<i>Bid Award</i>	Bupati Madiun
2	<i>Solicited</i>	PJU Surakarta	PQ	Walikota Surakarta
3	<i>Unsolicited</i>	PJU Lombok Barat	PQ	Bupati Lombok Barat

Sumber: Bappenas (2022)

Pada tabel 1.2 menjelaskan ada tiga proyek daerah Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) yang sudah memasuki tahap transaksi dimana dua proyek memasuki pra-kualifikasi dan satu proyek pada tahap penawaran. Ada dua proyek yang diinisiasi oleh pemerintah dan satu proyek yang diinisiasi oleh swasta.

**Tabel 1.2**  
**Proyek Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) dalam tahap penyiapan**

No	Skema	Nama Proyek	Tahap	PJPK
1	<i>Solicited</i>	RSUD M Natsir Solok	OBC	Gubernur Sumatera Barat
2	<i>Solicited</i>	RSUD Pekalongan	OBC	Gubernur Jawa Tengah
3	<i>Solicited</i>	TPA Piyungan	OBC	Gubernur D.I. Yogyakarta
4	<i>Solicited</i>	SPAM Pantura	OBC	Gubernur Jawa Timur kepada PT Air Bersih (BUMD Provinsi Jawa Timur)
5	<i>Solicited</i>	Perkeretaapian Bandung Raya	OBC	Gubernur Jawa Barat
6	<i>Solicited</i>	Rusunawa Terintegrasi Sei Mangkei	FBC	Gubernur Sumatera Utara

7	<i>Solicited</i>	Ngawi Planetarium Agro Park	FBC	Bupati Ngawi
8	<i>Solicited</i>	SPAM Kamijoro	FBC	Gubernur DIY kepada Perumda Air Bersih Tirtatama DIY
9	<i>Solicited</i>	WTE Tangerang Selatan	FBC	Walikota Tangerang Selatan
10	<i>Solicited</i>	SPAM Wosusokas Fase 2	FBC	PDAB Jawa Tengah
11	<i>Unsolicited</i>	LRT Pulogebang – Joglo	Evaluasi FS	Gubernur DKI Jakarta
12	<i>Unsolicited</i>	Pengelolaan Jasa Digital Jakarta Smart City	Evaluasi FS	Gubernur DKI Jakarta
13	<i>Unsolicited</i>	PJU Kabupaten Bandung	Evaluasi FS	Bupati Bandung
14	<i>Unsolicited</i>	PJU Dharmasraya	Evaluasi FS	Bupati Dharmasraya

Sumber: Bappenas (2022)

Pada tabel 1.3 ada empat belas proyek yang masih pada tahap penyiapan, diantaranya sepuluh proyek yang diinisiasi oleh pemerintah dan empat proyek yang diinisiasi oleh swasta.

Rentang waktu 2022-2023 diharapkan akan menjadi waktu di mana 17 proyek yang tercantum dalam tabel 1.2 dan 1.3 akan mencapai tahap penyelesaian atau masuk ke dalam proses pelelangan. Selama periode ini, banyak Pj Kepala Daerah yang akan menjabat untuk mengisi kekosongan kursi Kepala Daerah.

### 1.2. Kesenjangan Masalah

Namun dalam realisasi pembangunan infrastruktur melalui skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) ini perkembangannya belum berjalan sesuai harapan. Realisasi proyek pembangunan infrastruktur dengan skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) terkendala oleh berbagai hal, seperti isu pembebasan lahan, revenue stream terkait kepastian pengembalian dana pihak swasta, kapasitas Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PJPK) yang kurang memadai untuk mempersiapkan proyek kerjasama terkait lingkup dan cakupan proyek, serta terlalu banyaknya izin yang diperoleh dari berbagai otoritas terkait dan kendala sinkronisasi peraturan daerah dengan pusat, (Tempo.co, 2022).

Meskipun KPDBU melibatkan investasi besar dalam suatu proyek, ada risiko yang signifikan yang mungkin muncul. Risiko tersebut mencakup ketidakpastian anggaran pemerintah di masa depan, keterbatasan calon mitra swasta, kebangkrutan mitra usaha, kesulitan dalam pembagian porsi pendanaan, komersialisasi kebutuhan pokok masyarakat oleh mitra swasta, kenaikan biaya hidup dan inflasi, kegagalan pihak swasta dalam memenuhi target kinerja layanan minimum, komitmen buruk dari pihak swasta, risiko birokrasi dalam penyusunan studi kelayakan, dan risiko lainnya (Hoesada, 2019). Oleh karena itu, pelaksanaan KPDBU harus dilakukan dengan hati-hati dan cermat agar risiko-risiko tersebut dapat diminimalkan.

### 1.3. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang disusun berdasarkan objek penelitian, tujuan penelitian, teori penelitian, dan metode yang digunakan. Pengelompokan ini bertujuan untuk mengidentifikasi persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang dilakukan. Terdapat 5 penelitian yang membahas objek penelitian sama dengan peneliti yaitu skema KPDBU dalam penyediaan infrastruktur (Ahmad Zaki, 2018; Arief Darmawan, 2018; Herdianti Somp, 2019; Heri

Casnoto, 2019; Arinova Gita Utama, 2021). Meskipun memiliki kesamaan pada objek penelitian, terdapat perbedaan pada fokus penelitian diantaranya Pengaruh penggunaan KPDBU (Ahmad Zaki, 2018), Mempromosikan skema KPDBU (Arief Darmawan, 2018), PPP dengan menggunakan model *build operate transfer* (Herdianti Somp, 2019), Langkah Pemerintah Kota Bandung terhadap KPDBU (Heri Casnoto, 2019), Analisi kemampuan daerah terhadap KPDBU (Arinova Gita Utama, 2021).

Berdasarkan tujuan dari penelitian terdahulu, diantaranya untuk mengetahui pengaruh penggunaan KPDBU (Ahmad Zaki, 2018), untuk mengetahui karakteristik dan kelebihan mekanisme investasi ketersediaan layanan (*availability payment*) dibandingkan skema KPBU lainnya (Arief Darmawan, 2018), untuk memahami bagaimana program kemitraan publik-swasta menggunakan model *build operate transfer* dalam pembangunan infrastruktur dilakukan oleh entitas komersial dengan menggunakan model *build operate transfer*, yang biasanya merupakan model yang melibatkan dua pihak, pengguna layanan, pemerintah dan penyedia layanan (Herdianti Somp, 2019), untuk mengetahui langkah pemerintah Kota Bandung terhadap pelaksanaan KPBU (Heri Casnoto, 2019), untuk mengetahui kemampuan Pemerintah Daerah Sulawesi Selatan dalam pelaksanaan KPBU angkutan perkotaan berbasis rel (Arinova Gita Utama, 2021). Uraian di atas menjadi dasar penelitian yang akan dilakukan, dengan adanya perbedaan pada sudut pandang peneliti yaitu analisis pembiayaan penyediaan infrastruktur publik melalui skema KPDBU *Availability Payment* yang memberikan hasil yang berbeda untuk melengkapi penelitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya.

#### **1.4. Pernyataan Kebaruan Ilmiah**

Penulis melakukan penelitian berbeda dan belum dilakukan oleh peneliti terdahulu, dimana lokus pelaksanaannya di Kementerian Dalam Negeri dan juga penggunaan teori menggunakan Uhlik (2007). Menurut Uhlik, teori *partnership* yang cocok digunakan pada bidang infrastruktur, serta prinsip yang menuntun jalannya sebuah kemitraan agar dapat berhasil. Uhlik mengembangkan indikator yang mempengaruhi kemitraan yaitu, *relationships, resources, networks dan organizations*.

#### **1.5. Tujuan**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis hambatan dan dukungan pembiayaan infrastruktur dengan skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha *Availability Payment* di Indonesia dalam hal ini pada daerah Dharmasraya dan Madiun .

## **II. METODE**

Penulis menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pendekatan induktif. Penelitian Kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moleong, 2017). Metode deskriptif dapat dipahami sebagai langkah untuk memberikan gambaran kondisi di lapangan, dengan terstruktur data real serta cara penyajian yang tepat, antara data saling bersangkut-paut, tidak hanya untuk menemukan kebenaran saja tetapi pemahaman yang ada di lapangan. Metode kualitatif bersifat induktif yaitu peroleh dari fakta, realita, gejala, masalah bersumber dari observasi khusus. Bersumber dari realita dan fakta di lapangan sehingga peneliti menggambarkan gambaran umum. Induktif berarti pemahaman yang dilakukan dari hal yang bersifat khusus ke umum.

Penulis mengumpulkan data dengan melakukan wawancara dan dokumentasi. Dalam melakukan pengumpulan data melalui wawancara, terdapat 5 orang informan yang terdiri dari Direktur Direktur Pengembangan Pendanaan Pembangunan Kementerian PPN/Bappenas,

Direktur Pendapatan Daerah Kementerian Dalam Negeri, Tim Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha Kementerian Dalam Negeri, Pemerintah Daerah Madiun dan Dharmasraya.

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penulis menganalisis pembiayaan infrastruktur publik di daerah dengan skema Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha, dengan menggunakan teori Uhlik sebagai acuan penulis dalam melakukan penelitian. Menurut Uhlik pelaksanaan kemitraan dalam pembiayaan infrastruktur ditentukan oleh empat indikator yaitu *relationships, resources, networks dan organizations*. Dari semua indikator tersebut peneliti menganalisis berdasarkan faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan KPDBU di Indonesia.

Partnership merupakan proses kerja sama antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam menyelenggarakan pelayanan publik. Dalam konteks ini, birokrasi harus mengadopsi nilai-nilai baru dalam manajemen pelayanan publik untuk menciptakan sinergi antara ketiga elemen tersebut. Sinergi ini merupakan paradigma baru yang diharapkan dapat terwujud.

Meskipun anggaran terbatas, Pemerintah Daerah di Kabupaten Dharmasraya dan Kabupaten Madiun berusaha meningkatkan perekonomian daerah dengan membangun infrastruktur, termasuk sektor alat penerangan jalan yang belum memadai. Untuk mencapai hal ini, kepala daerah kedua kabupaten tersebut membentuk Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU).

Dalam kerjasama KPDBU, pemerintah daerah bekerja sama dengan badan usaha untuk membiayai dan mengelola proyek infrastruktur. Badan usaha yang terlibat dapat berupa perusahaan swasta, konsorsium perusahaan, atau lembaga keuangan. Badan usaha menyediakan dana atau pembiayaan awal, sementara pemerintah daerah memberikan jaminan pengembalian investasi. Sebagai imbalannya, badan usaha berhak mengelola dan memperoleh keuntungan dari infrastruktur tersebut, seperti biaya penggunaan atau sewa.

#### 3.1. Hubungan

Kemitraan yang erat dan baik antara pemerintah daerah dan badan usaha dapat memastikan bahwa proyek berjalan sesuai dengan target dan tujuan yang telah ditetapkan. Hubungan yang baik juga dapat menciptakan kepercayaan dan kekompakan antara kedua belah pihak, sehingga dapat meminimalisir risiko atau masalah yang mungkin timbul selama proyek berlangsung.

Pemerintah daerah bertanggung jawab untuk menyediakan fasilitas, anggaran, dan perizinan yang diperlukan untuk proyek tersebut, sedangkan badan usaha menyediakan modal, sumber daya manusia, dan teknologi yang dibutuhkan. Pemerintah pusat dan ahli/konsultan juga berperan dalam memberikan dukungan kebijakan, regulasi, dan teknis untuk memastikan kesuksesan pelaksanaan proyek.

Meskipun kemitraan antara pemerintah daerah dan pihak swasta pada proyek kerjasama pemerintah daerah dengan badan usaha memiliki banyak manfaat, namun terdapat beberapa permasalahan yang sering terjadi dalam pelaksanaannya. Salah satu permasalahan yang umum terjadi adalah terkait dengan kesenjangan kepentingan antara pihak swasta dan pemerintah daerah. Pihak swasta biasanya mengutamakan keuntungan dan ROI (*Return on Investment*) sementara pemerintah daerah memiliki tujuan untuk memberikan pelayanan publik yang berkualitas dan berkelanjutan. Selain itu, adanya masalah dalam pengawasan dan pemantauan pelaksanaan proyek juga menjadi permasalahan yang sering terjadi, karena kurangnya transparansi dan akuntabilitas dari kedua belah pihak.

#### 3.2. Sumber Daya

Kemitraan antara Pemerintah Daerah Kabupaten Dharmasraya dan Kabupaten Madiun dengan mitra alat penerangan jalan dan produk penerangan jalan membutuhkan sumber daya seperti sumber daya keuangan, sumber daya manusia, dan peralatan atau mesin. Ketersediaan sumber daya ini sangat penting dalam pelaksanaan kemitraan ini. Setiap pihak harus saling mendukung dengan menyediakan sumber daya yang diperlukan agar semua kegiatan dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan yang telah disepakati sebelumnya.

Sumber daya keuangan pada proyek KPDBU Kabupaten Madiun menggunakan analisa kapasitas fiskal Pemerintah dilakukan dengan mempertimbangkan jangka waktu Kerjasama KPBU yang akan berlangsung pada tahun 2022 selama 1+10 tahun (konstruksi dan operasi). Untuk itu perlu dilakukan proyeksi atas APBD Kabupaten Madiun selama periode tersebut. Proyeksi APBN Kabupaten Madiun dilakukan dengan mempertimbangkan pertumbuhan ekonomi pasca Pandemi, rasio pendapatan dan belanja daerah, serta tingkat defisit APBD.

Sumber daya keuangan meliputi anggaran dan dana yang diperlukan untuk membiayai proyek tersebut. Pemerintah daerah harus memastikan bahwa anggaran yang dialokasikan untuk proyek telah direncanakan dengan matang dan mencukupi, sedangkan badan usaha harus menjamin ketersediaan modal yang diperlukan untuk melaksanakan proyek. Investor juga dapat berpartisipasi dalam membiayai proyek.

Untuk mengatasi kendala keuangan diperlukan analisis kelayakan ekonomi untuk menentukan sumber pembiayaan dari bank atau investor tertentu. Sebagaimana menurut Haming & Basalamah (2010) menjelaskan aspek finansial diperlukan perhitungan terkait *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR), atau *Payback Period* (PP) serta perbandingan atas penghematan yang diperoleh dari upaya penggantian atau peremajaan jenis lampu yang lama menjadi jenis yang baru, dari teknologi yang lama menjadi teknologi yang baru, dari yang tidak efisien menjadi sangat efisien.

**Tabel 3.1**

**Kelayakan Indikator Keuangan**

BEP	4 tahun 9 bulan
NPV	6,423,132,663
IRR	12.5%
PI	1.1846

Sumber: Dokumen Pra FS Dharmasraya

Hasil perhitungan dari beberapa indikator proyek Dharmasraya yang sudah dilakukan oleh pihak PT. Moradon Berlian Sakti, maka didapatkan hasil perhitungan untuk indikator NPV pada tahun ke-5 sesuai lamanya kontrak adalah sebesar Rp. 6.423.132.663. Hasil perhitungan ini adalah lebih besar dari Nol maka proyek yang direncanakan layak untuk dilaksanakan dan tingkat IRR sebesar 12.5% di atas *discount factor* sebesar 6% maka investasi yang ditanam tersebut dikatakan layak dengan jangka waktu *payback period* adalah 4 tahun 9 bulan. Sementara itu *profitability index* menunjukkan angka sebesar 1.1846 diatas 1 sehingga dapat disimpulkan bahwa proyek kerjasama ini adalah layak.

**Tabel 3.2**

## Resume Kelayakan Proyek

Resume Kelayakan Proyek		
Investor Perspective		Benchmark
Equity IRR	13,21%	13%
Equity NPV	280.220.117	> 0
Project Perspective		
Project IRR	10,67%	9,11%
Project NPV	5.540.929.410	> 0
Lenders Perspective		
DSCR	1,75	> 1
Payback Period	8,5	

Sumber: Dokumen FBC Madiun

Dalam melakukan penentuan kelayakan pada proyek APJ Kabupaten Madiun, dilakukan literasi untuk mendapatkan kombinasi kelayakan yang paling sesuai antara besaran lingkup proyek dan besaran nilai *Availability Payment* yang harus dibayarkan. Berdasarkan perhitungan yang dilakukan, besaran nilai *Availability payment* yang dibutuhkan untuk mengembalikan investasi BUP adalah sebesar Rp 20.800.000.000 (termasuk PPN).

Berdasarkan data pada tabel tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa menggunakan asumsi yang digunakan, dengan nilai AP sebesar Rp 20.800.000.000, maka dapat dikatakan proyek mampu memberi kelayakan kepada BUP. Hasil analisa menunjukkan bahwa selama masa Kerjasama, BUP dapat memperoleh keuntungan sebesar Rp 280.220.117 atau tingkat IRR ekuitas sebesar 13,21%. Nilai tersebut diatas ekspektasi pengembalian investasi yang diasumsikan sebesar 13 % yang dipersyaratkan sebagai batas kelayakan. Dari sisi kelayakan *Lenders*, Proyek juga memiliki indikator yang cukup baik dengan nilai DSCR sebesar 1,16 dan *Payback Period* selama 8,5 tahun.

### 3.3. Organisasi

Pembagian peran dan tanggung jawab yang jelas sangat penting dalam proyek kerjasama antara pemerintah daerah dan badan usaha. Pemerintah daerah bertanggung jawab menyediakan sumber daya seperti lahan dan infrastruktur, serta memantau pelaksanaan proyek. Sementara itu, badan usaha bertanggung jawab menyediakan sumber daya keuangan dan tenaga kerja, serta merencanakan dan melaksanakan proyek dengan baik. Selain itu, pihak-pihak yang bermitra juga harus membagi tanggung jawab terkait risiko yang mungkin terjadi selama pelaksanaan proyek. Pemerintah daerah harus siap mengatasi risiko terkait perizinan dan regulasi, sedangkan badan usaha harus siap mengatasi risiko terkait keuangan dan manajemen proyek.

Pembagian peran dan tanggung jawab yang jelas dan terstruktur akan membantu mengurangi risiko dan mengoptimalkan pelaksanaan proyek. Oleh karena itu, penting bagi pihak-pihak yang bermitra untuk secara terbuka dan transparan membahas pembagian peran dan tanggung jawab sebelum proyek dimulai. Selain itu, mereka juga perlu memantau dan mengevaluasi pelaksanaan proyek secara berkala untuk memastikan bahwa semua pihak memenuhi tanggung jawab mereka dengan baik.

### 3.4. Faktor Pendukung pelaksanaan KPDBU di Indonesia



Untuk melaksanakan skema KPDBU untuk penyediaan infrastruktur di daerah, pemerintah daerah membutuhkan dukungan dari berbagai faktor pendukung. Dengan dukungan dari faktor-faktor pendukung tersebut, diharapkan pelaksanaan skema KPDBU dapat berjalan lancar dan dapat mempercepat pembangunan infrastruktur di daerah

1) **Komitmen Pemerintah Daerah**

Kerjasama antara pemerintah daerah dan badan usaha bertujuan untuk mendorong pembangunan daerah melalui sektor swasta, dengan maksud memaksimalkan penggunaan sumber daya dan meningkatkan pelayanan publik.

Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan banyak kebijakan nasional terkait skema KPDBU yang diatur melalui peraturan-peraturan. Pemerintah daerah berperan sebagai Penanggung Jawab Penyelenggaraan Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (PJPK), yang bertanggung jawab dalam menerapkan skema KPDBU dengan baik. Pemahaman yang baik terhadap kebijakan KPDBU sangat penting bagi pemerintah daerah sebagai PJPK agar pelaksanaannya sesuai dengan peraturan dan efektif dalam penyediaan infrastruktur di daerah.

Perangkat hukum dan regulasi terkait program KPDBU memainkan peran penting dalam keberhasilan implementasinya. Ketersediaan perangkat hukum dan regulasi tersebut merupakan salah satu kriteria penting dalam pemilihan skema KPDBU. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu menyediakan perangkat hukum dan regulasi terkait dengan program KPDBU untuk memastikan keberhasilan implementasi skema KPDBU.

2) **Komitmen Badan Usaha**

Badan usaha memiliki tanggung jawab dalam proyek kerjasama dengan pemerintah daerah untuk memastikan kelancaran proyek dan memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat dan lingkungan. Mereka dapat menunjukkan komitmennya dengan patuh terhadap peraturan dan standar yang berlaku, terlibat dalam perencanaan dan pengelolaan proyek, memberdayakan masyarakat setempat, berkomitmen jangka panjang, serta bertanggung jawab secara sosial dan lingkungan.

3) **Finansial/Pendanaan**

Pemerintah daerah perlu menyediakan anggaran untuk merencanakan proyek KPDBU dan mendukung Tim KPDBU di daerah. Anggaran ini juga harus mencakup dukungan fiskal atau jaminan kelayakan proyek jika diperlukan. Kemampuan keuangan pemerintah daerah menjadi faktor penting dalam persiapan mereka untuk menerapkan KPDBU.

Tingkat pendapatan perkapita di suatu negara atau daerah memiliki kaitan yang erat dengan kemampuan masyarakat dalam membayar tarif sebagai pengguna layanan khusus dalam skema KPDBU yang menggunakan tarif. Hal ini juga menjadi pertimbangan bagi investor dalam menentukan apakah kondisi tersebut mendukung atau tidak untuk melakukan investasi.

4) **Kerjasama Tim pengelola KPDBU**

Perpres Nomor 38/2015 menjelaskan bahwa dalam tahap pelaksanaan KPBU/KPS, pemerintah daerah sebagai PJPK harus mengusulkan rencana proyek kerjasama yang memerlukan dukungan atau jaminan dari pemerintah pusat, seperti Menteri PPN, Menteri Keuangan, dan Menteri Dalam Negeri. Oleh karena itu, diperlukan koordinasi yang baik antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat.

- 5) Bimbingan dari teknis dari kementerian/lembaga/instansi terkait proses pelaksanaan KPDBU

KPDBU merupakan solusi bagi daerah dalam menyediakan infrastruktur, namun pemerintah daerah membutuhkan bimbingan dari kementerian/lembaga/instansi dalam pelaksanaannya. Bimbingan tersebut dapat berupa penyediaan pedoman teknis, bimbingan teknis, monitoring dan evaluasi, pelatihan dan pengembangan kapasitas, serta koordinasi antar sektor.

Kementerian/lembaga/instansi dapat menyediakan pedoman teknis yang mencakup prosedur pelaksanaan, persyaratan administrasi, dan standar teknis. Mereka juga memberikan bimbingan teknis dalam pengembangan strategi, perencanaan proyek, pengadaan, manajemen proyek, dan pelaporan.

Monitoring dan evaluasi dilakukan untuk memastikan proyek KPDBU berjalan sesuai rencana. Pelatihan dan pengembangan kapasitas diberikan untuk meningkatkan keterampilan teknis, manajemen proyek, dan kemampuan negosiasi.

Koordinasi antar sektor dilakukan untuk melindungi kepentingan masyarakat dan lingkungan. Hal ini termasuk koordinasi dengan kementerian/lembaga/instansi terkait seperti kementerian lingkungan hidup, kementerian sosial, dan kementerian kesehatan.

### **3.5. Faktor Penghambat pelaksanaan KPDBU di Indonesia**

- 1) Pemahaman Calon Pemrakarsa terhadap Dokumen-Dokumen KPDBU Belum Memadai

Kurangnya pemahaman calon pemrakarsa terhadap dokumen-dokumen KPDBU dapat menyebabkan masalah dan risiko dalam pelaksanaan proyek. Beberapa masalah yang mungkin terjadi meliputi: kesalahpahaman terhadap tugas dan tanggung jawab, kurang pemahaman terhadap persyaratan teknis dan administrasi, kurang pemahaman terhadap risiko dan manajemen risiko, serta kurang pemahaman terhadap mekanisme pembiayaan.

Dokumen KPDBU harus jelas dalam memuat tugas dan tanggung jawab agar tidak terjadi kesalahpahaman. Persyaratan teknis dan administrasi juga harus dipahami dengan baik untuk menghindari masalah dalam pengadaan, pelaksanaan, dan pengoperasian proyek. Identifikasi risiko dan strategi manajemen risiko harus terdokumentasi dengan baik untuk mencegah kerugian dan masalah. Mekanisme pembiayaan juga perlu dipahami dengan baik agar pengelolaan keuangan proyek berjalan lancar.

- 2) Terdapat perbedaan pandangan antara legislatif dan eksekutif

Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) sering melibatkan kepentingan berbagai pihak, termasuk eksekutif dan legislatif di tingkat daerah. Perbedaan pandangan dan kepentingan antara eksekutif dan legislatif dapat menimbulkan beberapa permasalahan, seperti persetujuan legislatif yang diperlukan untuk KPDBU yang seringkali berbeda dengan pandangan eksekutif. Keputusan eksekutif yang tidak sesuai dengan keinginan legislatif dapat menyebabkan konflik. Perselisihan terkait tugas dan tanggung jawab serta perbedaan pandangan terkait pembiayaan juga menjadi permasalahan dalam KPDBU.

- 3) Tuntutan komitmen pimpinan daerah

Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU) dapat menghadapi permasalahan kompleks saat terjadi perubahan komitmen dari pimpinan daerah yang terlibat dalam proyek tersebut. Perubahan kepala daerah atau anggota

DPRD dapat mempengaruhi arah kebijakan, prioritas pembangunan, dan pengelolaan proyek KPDBU. Perubahan ini juga dapat mempengaruhi kepercayaan dan investasi badan usaha mitra. Untuk mengatasi permasalahan ini, penting untuk menjalin komunikasi dan koordinasi yang baik serta menetapkan aturan dan mekanisme yang jelas terkait pengelolaan proyek KPDBU.

4) Keterbatasan tenaga ahli di daerah teknis

Pentingnya kompetensi sumber daya manusia (SDM) dalam implementasi skema Kemitraan Pemerintah dan Swasta (KPS) untuk penyediaan infrastruktur telah diungkapkan oleh beberapa literatur, seperti Puslitbang Sosial, Ekonomi, dan Lingkungan Kementerian PUPR. Kompetensi SDM yang diperlukan mencakup berbagai bidang, seperti perencanaan program, hukum, komunikasi, administrasi, keuangan, manajemen konflik, dan operasional kerjasama. Hanya dengan SDM yang memiliki kompetensi yang memadai, program pembangunan termasuk implementasi KPS dapat berhasil dilaksanakan.

### 3.6. Diskusi temuan utama penelitian

Pelaksanaan pembiayaan infrastruktur dengan skema KPDBU di Indonesia memang belum secara maksimal terlaksana dibuktikan dengan masih adanya beberapa kendala pada daerah. Penelitian mengenai analisis pembiayaan infrastruktur daerah melalui skema kerjasama antara pemerintah daerah dan badan usaha telah mengungkapkan temuan-temuan yang signifikan. Skema kerjasama ini memberikan manfaat yang penting dalam pembiayaan infrastruktur daerah, dengan memberikan akses kepada pemerintah daerah terhadap sumber daya dan teknologi dari badan usaha. Selain itu, skema ini juga memungkinkan pemisahan risiko antara pemerintah daerah dan badan usaha, yang menghasilkan percepatan pelaksanaan proyek dan efisiensi dalam penggunaan sumber daya.

Evaluasi sumber pembiayaan ini mencakup aspek keberlanjutan, tingkat bunga, tingkat pengembalian investasi, dan risiko keuangan terkait. Temuan penelitian juga menunjukkan pentingnya evaluasi keberlanjutan jangka panjang skema kerjasama ini, termasuk dampak finansial pada pemerintah daerah, kualitas layanan infrastruktur, pertumbuhan ekonomi daerah, dan dampak lingkungan. Selain itu, regulasi dan kerangka hukum yang mengatur kerjasama antara pemerintah daerah dan badan usaha juga menjadi faktor krusial dalam keberhasilan implementasi. Kejelasan hukum, mekanisme penyelesaian sengketa, dan perlindungan kepentingan semua pihak terlibat menjadi aspek penting yang perlu dipertimbangkan. Faktor-faktor penentu keberhasilan lainnya termasuk stabilitas politik, komitmen pemerintah daerah, manajemen proyek yang berkualitas, partisipasi masyarakat, transparansi, dan akuntabilitas. Dalam rangka memperoleh wawasan yang lebih baik, penelitian juga menganalisis studi kasus proyek-proyek kerjasama infrastruktur di berbagai daerah, yang memberikan pembelajaran berharga mengenai keberhasilan, tantangan, dan pelajaran yang dapat diambil dari implementasi skema kerjasama ini.

## IV. KESIMPULAN

Penulis menyimpulkan bahwa pembiayaan untuk penyediaan infrastruktur publik di daerah dalam hal ini daerah yang diambil sebagai contoh yaitu Kabupaten Dharmasraya dan Kabupaten Madiun melalui skema kerjasama antara pemerintah daerah dan badan usaha *availability payment*, sebagai berikut:

1. Dari tiga indikator pada teori kemitraan, masing-masing indikator masih terdapat permasalahan dalam pelaksanaan KPDBU. Masih banyak pekerjaan yang harus dibenahi pemerintah dengan cara mengoptimalkan program-program pemerintah serta membangun infrastruktur dengan skema KPDBU. Pada indikator hubungan dimana banyaknya pihak yang terkait terlibat pada proyek KPDBU, perbedaan tujuan antara

pemerintah daerah menjadi permasalahan utama yang harus dapat diselesaikan. Oleh karena itu, diperlukan komunikasi dan koordinasi yang baik antara pemerintah daerah dan pihak swasta, serta adanya mekanisme pengawasan yang efektif dan transparan, agar kemitraan ini dapat berjalan dengan baik dan menghasilkan manfaat yang optimal bagi masyarakat dan pembangunan ekonomi daerah. Pada indikator sumber daya pemerintah daerah dan badan usaha perlu melakukan perencanaan dan pengelolaan yang efektif guna memastikan ketersediaan sumber daya yang memadai. Keterbatasan tenaga ahli untuk membuat perencanaan dan pengelolaan yang dibuat dalam dokumen proyek KPDBU harus bekerjasama dengan pihak konsultan dilain itu ada beberapa aspek dalam kelayakan ekonomi pada proyek KPDBU yaitu Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), atau Payback Period (PP). Pada indikator organisasi peran pemerintah daerah dalam kerjasama dengan badan usaha adalah sebagai regulator dan fasilitator. Sebagai regulator, pemerintah daerah bertanggung jawab untuk mengatur dan mengawasi pelaksanaan kegiatan kerjasama tersebut agar sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang berlaku. Sedangkan sebagai fasilitator, pemerintah daerah bertugas untuk memudahkan badan usaha dalam melaksanakan kegiatan kerjasama dengan memberikan dukungan dan kemudahan dalam proses perizinan, pengadaan lahan, dan lain sebagainya. Sebagai pembuat kebijakan peran pemerintah masih belum optimal terkait kebijakan dimana kebijakan DPRD terhadap proyek KPDBU mengenai anggaran hal tersebut dapat berdampak lambatnya proyek tersebut terlaksana bahkan gagalnya proyek tersebut.

2. Faktor pendukung dalam pelaksanaan KPDBU di daerah antara lain:
  - Komitmen Pemerintah Daerah
  - 1) Komitmen Badan Usaha
  - 2) Finansial/Pendanaan
  - 3) Kerjasama Tim pengelola KPDBU
  - 4) Bimbingan dari teknis dari kementerian/lembaga/instansi terkait proses pelaksanaan KPDBU
3. Faktor penghambat dalam pelaksanaan KPDBU di daerah antara lain:
  - 1) Pemahaman calon pemrakarsa terhadap dokumen-dokumen KPDBU belum sesuai dengan yang diharapkan
  - 2) Terdapat perbedaan pandangan antara legislatif dan eksekutif
  - 3) Tuntutan komitmen pimpinan daerah
  - 4) Keterbatasan tenaga ahli di daerah teknis

**Keterbatasan penelitian.** Penelitian ini memiliki keterbatasan terutama dalam waktu pelaksanaan, selain itu ada beberapa keterbatasan lainnya diantaranya: daerah yang peneliti ambil sampel yaitu ada dua yaitu Dharmasraya dan Madiun karena kedua daerah tersebut yang sudah menerapkan KPDBU, ditentunya masih kurang untuk menggambarkan keadaan yang sesungguhnya, objek penelitian hanya di fokuskan pada pembayaran ketersediaan layanan (*availability payment*) yang salah satu metode pembayaran dalam KPDBU, dalam proses pengambilan data, informasi yang diberikan informan melalui wawancara ada yang diwakilkan karena informan utama ada kesibukan lainnya.

**Arah Masa Depan Penelitian (*future work*).** Penelitian ini merupakan temuan awal, oleh karena itu diharapkan adanya penelitian lanjutan terkait alternatif pembiayaan KPDBU.

## V. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Direktur Pengembangan Pendanaan Pembangunan Kementerian PPN/Bappenas, Direktur Pendapatan Daerah Kementerian Dalam Negeri, Tim Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha Kementerian Dalam Negeri, Pemerintah Daerah Madiun dan Dharmasraya yang telah berkenan

memberikan informasi terkait segala kebutuhan penelitian yang penulis lakukan. Seta seluruh informan yang bersedia di wawancarai dan membantu dalam penyelesaian penelitian ini.

## VI. DAFTAR PUSTAKA

- Bappenas. (2009). Pedoman Evaluasi Kinerja Pembangunan Sektor. Jakarta: Kedeputian Evaluasi Kinerja Pembangunan.
- Casnoto, Heri. (2019). Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur pada Daerah Otonom melalui Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (Studi pada Pemerintah Kota Bandung). STIA LAN Bandung.
- Darmawan, Arif. (2018). Mempromosikan Skema Kpbu Dengan Mekanisme Availability Payment Sebagai Alternatif Pembiayaan Pembangunan SaranaPrasarana (Infrastruktur) Publik Di Daerah. *Jurnal Ilmu Komunikasi*, 1-6.
- Hoesada, J. (2019). "Akuntansi Kerja-Sama Pemerintah Private". Diambil kembali dari <https://www.ksap.org/sap/wp-content/uploads/2019/07/AKUNTANSI-KPBU.pdf>
- Moleong, L. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Uhlik, K. (2007). Toward a theory of partnership as context for a theory of leisure. *Proceedings of the 2007 Northeastern Recreation Research Symposium* (pp. 32-37). Bolton Landing: GTR-NRS-P-23.
- Sompa, Hardianti. (2019). Public Private Partnership Dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar. Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Tempo.co. Ini Kendala untuk Libatkan Swasta dalam Proyek Infrastruktur Daerah. Diakses pada November 2022, dari [https://bisnis.tempo.co/read/1382068/ini-kendala-untuk-libatkan-swasta-dalam-proyek-infrastruktur-daerah?page\\_num=2](https://bisnis.tempo.co/read/1382068/ini-kendala-untuk-libatkan-swasta-dalam-proyek-infrastruktur-daerah?page_num=2)
- Utama, Arinovi Gita. (2021). Analisis Kemampuan Pemerintah Daerah Pada Proyek KPBU Angkutan Perkotaan Berbasis Rel Studi Kasus Pemerintah Daerah Sulawesi Selatan. Universitas Hasanuddin Makassar.
- Yusuf, Ahmad Zaki. (2018). Kebijakan Penyediaan Infrastruktur dengan mekanisme kerjasama pemerintah Dan badan usaha (KPBU). UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta