

**MEMPROMOSIKAN SKEMA KPBU DENGAN MEKANISME AVAILABILITY  
PAYMENT SEBAGAI ALTERNATIF PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN SARANA-  
PRASARANA (INFRASTRUKTUR) PUBLIK DI DAERAH**

Arief Darmawan  
Fakultas Ilmu Komunikasi, Universitas Subang  
ariefdarmawan@unsub.ac.id

**Abstrak**

*Bappenas memperkirakan untuk mencapai target-target pembangunan infrastruktur yang ditetapkan dalam RPJM Nasional tahun 2015 – 2019, dana yang diperlukan mencapai Rp5.452 triliun. Dari total kebutuhan tersebut, pemerintah pusat dan daerah hanya mampu untuk menyediakan dana sebesar Rp1.131 triliun, sisanya dari skema pendanaan alternatif seperti skema KPBU. Langkah penting terkait KPBU yang dilakukan oleh pemerintah adalah dengan diterbitkannya Perpres Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Salah satu perubahan penting dalam peraturan yang baru ini adalah perluasan jenis proyek yang dapat dikerjasamakan. Dalam peraturan baru ini, selain proyek infrastruktur ekonomi, proyek infrastruktur sosial pun dapat dikerjasamakan. Termasuk memungkinkan mekanisme pembayaran yang berasal dari ketersediaan layanan. Sumber pengembalian jenis ini biasanya digunakan untuk infrastruktur sosial. Meskipun peraturan-perundangan yang mendukung pelaksanaan skema KPBU dengan mekanisme availability payment (AP) telah lengkap, namun belum tersosialisasikan secara maksimal, sehingga banyak pemerintah daerah yang sangat membutuhkan skema pembiayaan KPBU yang sesuai dengan kapasitas keuangannya, belum mencantumkan alternatif tersebut dalam rencana pembangunannya.*

**Kata kunci:** KPBU, Availability Payment, Infrastruktur, dan Promosi-Sosialisasi

**Abstract**

*Bappenas estimates that to achieve the infrastructure development targets set in the 2015-2019 National RPJM, the funds needed will reach Rp5,452 trillion. Of the total needs, the central and regional governments are only able to provide funding of Rp1,131 trillion, the remainder from alternative funding schemes such as the PPP scheme. An important step related to the PPP carried out by the government is the issuance of Perpres No. 38 of 2015 concerning Government Cooperation with Business Entities in Provision of Infrastructure. One important change in the new regulation is the expansion of the types of projects that can be collaborated with. In this new regulation, in addition to economic infrastructure projects, social infrastructure projects can also be cooperated. Including availability payment mechanisms originating from service availability. This type of return is usually used for social infrastructure. Although the regulations that support the implementation of the PPP scheme with the availability payment mechanism (AP) are complete, they have not been fully socialized, most local governments are in dire need of PPP financing schemes that are in accordance with their financial capacity. , has not included these alternatives in its development plans*

**Keywords:** PPP, Availability Payment, Infrastructure, and Promotion-Socialization

## Pendahuluan

Untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, Pemerintah terus mengambil langkah-langkah perbaikan, salah satunya adalah dalam bidang regulasi. Perbaikan regulasi ini penting untuk dilakukan agar dapat menciptakan iklim investasi dan mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan layanan berdasarkan prinsip-prinsip usaha yang sehat. Keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur merupakan keharusan karena adanya financing gap antara dana yang dapat disediakan Pemerintah dan kebutuhan dana untuk penyediaan infrastruktur yang dibutuhkan.

Langkah penting yang dilakukan oleh pemerintah adalah dengan diterbitkannya Perpres Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Peraturan ini menggantikan peraturan yang ada sebelumnya yaitu Perpres Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Perpres Nomor 66 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga atas Perpres Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Salah satu perubahan penting dalam peraturan yang baru ini adalah perluasan jenis proyek yang dapat dikerjasamakan. Dalam peraturan baru ini, selain proyek infrastruktur ekonomi, proyek infrastruktur sosial pun dapat dikerjasamakan. (Iqbal, 2015)

Infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik (Perpres No. 38, 2015). Penyediaan infrastruktur merupakan tugas dan kewajiban pemerintah. Namun demikian, mengingat

adanya keterbatasan dana yang dimiliki pemerintah maka penyediaan infrastruktur dapat dilakukan dengan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Di lingkungan global skema KPBU ini dikenal juga sebagai skema Public Private Partnership (PPP).

Peran infrastruktur dalam pembangunan dapat dilihat dari sumbangan terhadap pertumbuhan ekonomi dan kontribusinya terhadap peningkatan kualitas hidup. Secara ekonomi makro ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi *marginal productivity of private capital*. Sedang dalam tingkat ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi. Kontribusi infrastruktur terhadap peningkatan kualitas hidup dapat ditunjukkan oleh terciptanya amenities dalam lingkungan fisik, terjadinya peningkatan kesejahteraan, (peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata), terwujudnya stabilisasi makro ekonomi (keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja).

Upaya untuk mempertahankan dan meningkatkan tingkat penyediaan jasa pelayanan sarana dan prasarana menghadapi tiga dimensi permasalahan. Pertama, pembangunan sarana dan prasarana tidak mudah karena mencakup penggunaan kapital yang sangat besar, waktu pengembalian modal yang panjang, penggunaan lahan yang cukup luas, pemanfaatan teknologi tinggi, perencanaan dan implementasi perlu waktu panjang untuk mencapai skala ekonomi yang tertentu. Di lain pihak kemampuan ekonomi nasional pada saat ini sangat terbatas, baik dana yang berasal dari pemerintah maupun swasta. Kedua, pembangunan sarana dan prasarana merupakan prakondisi bagi berkembangnya kesempatan dan peluang baru di berbagai bidang. Peningkatan jumlah

penduduk mendorong perlunya tambahan pelayanan sarana dan prasarana. Ketiga, menghadapi persaingan global dan sekaligus memenuhi permintaan masyarakat akan jasa pelayanan sarana dan prasarana memerlukan restrukturisasi dalam penyelenggaraan usaha pelayanan jasa sarana dan prasarana. Untuk mempercepat pemulihan ekonomi Indonesia, pembangunan sarana dan prasarana beserta jasa pelayanannya dilaksanakan dengan mempertimbangkan kriteria sebagai berikut: (1) menciptakan banyak lapangan kerja, langsung maupun tidak langsung; (2) menunjang pembangunan ekonomi wilayah; (3) menciptakan manfaat ekonomis sebesar-besarnya pada masyarakat di sekitar proyek infrastruktur; dan (4) layak secara ekonomis dan finansial sehingga menarik investor dalam maupun luar negeri. Kebijakan pokok yang ditempuh dalam pembangunan infrastruktur adalah: (1) kebijakan mempertahankan tingkat jasa pelayanan infrastruktur; (2) kebijakan melanjutkan restrukturisasi dan reformasi di bidang infrastruktur; dan (3) kebijakan peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa pelayanan infrastruktur. (Kwik, 2002)

Bappenas memperkirakan untuk mencapai target-target pembangunan infrastruktur yang ditetapkan dalam RPJM Nasional tahun 2015 – 2019, dana yang diperlukan mencapai Rp5.452 triliun. Dari total kebutuhan tersebut, pemerintah pusat dan daerah hanya mampu untuk menyediakan dana sebesar Rp1.131 triliun. Dengan demikian, ada selisih pendanaan (financing gap) sebesar Rp4.321 triliun yang pemenuhannya dapat dilakukan dengan menggunakan dari skema pendanaan alternatif seperti skema KPBU.

KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK), yang

sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha (BU) dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak. PJPK adalah Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah, atau Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah sebagai penyedia atau penyelenggara infrastruktur berdasarkan peraturan perundang-undangan. BU adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, badan usaha swasta yang berbentuk Perseroan Terbatas, badan hukum asing, atau koperasi (Bappenas, 2017).

Skema KPBU dalam penyediaan infrastruktur ini bukanlah skema baru. Skema ini telah berkembang lama dan telah berhasil dilakukan di berbagai negara di dunia. Pengembangan KPBU dalam penyediaan infrastruktur di Indonesia juga telah lama dilakukan yaitu sejak awal tahun 90an. Pada tahun 1991, Bank Dunia mulai menawarkan pinjaman TAP4I (*Technical Assistance Project for Public & Private Provision of Infrastructure*) kepada Pemerintah Indonesia. Selain itu, ADB juga memberikan pinjaman lain seperti PPITA (*Private Provision of Infrastructure Technical Assistance*), dan yang baru saja dilakukan adalah pinjaman untuk IRSDP (*Infrastructure Reform Sector Development Project*). Total dana yang telah dihabiskan untuk pengembangan KPBU ini telah mencapai ratusan juta dolar namun realisasi proyek KPBU masih belum kemana-mana (Lubis, 2015).

Realisasi proyek infrastruktur dengan skema KPBU ternyata perkembangannya sampai saat ini belum menggembirakan. Berbagai kendala seperti kurangnya kapasitas PJPK untuk mempersiapkan proyek kerjasama, banyaknya perizinan yang harus dipenuhi dari berbagai instansi yang terkait, dan lambatnya proses pengadaan tanah merupakan contoh faktor-faktor yang menyebabkan lambatnya realisasi proyek dengan skema KPBU.

Sebenarnya, Pemerintah telah berusaha untuk memperbaiki berbagai kendala tersebut. Misalnya dalam hal pengadaan tanah untuk proyek infrastruktur. Untuk mengatasi kelambatan pengadaan tanah, Pemerintah telah mengeluarkan regulasi baru yaitu Perpres Nomor 30 Tahun 2015 tentang Perubahan Ketiga Atas Perpres Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Dengan regulasi baru ini diharapkan pengadaan tanah untuk proyek infrastruktur dapat menjadi lebih lancar.

Dalam peraturan yang baru diatur juga pengembalian investasi untuk badan usaha. Pengembalian investasi meliputi penutupan biaya modal, biaya operasional, dan keuntungan untuk badan usaha yang ditunjuk sebagai pelaksana dari proyek infrastruktur yang dikerjasamakan dengan skema KPBU. Sumber pengembalian investasi untuk badan usaha adalah dari:

- a. pembayaran oleh pengguna dalam bentuk tarif;
- b. pembayaran ketersediaan layanan (availability payment); dan/atau
- c. bentuk lainnya sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Sumber pengembalian yang baru muncul dalam peraturan yang baru adalah pembayaran yang berasal dari ketersediaan layanan. Sumber pengembalian jenis ini biasanya digunakan untuk infrastruktur sosial. Dengan demikian diharapkan badan usaha akan tertarik juga untuk membangun infrastruktur sosial karena adanya jaminan pembayaran atas layanan yang diberikan.

Sebagai suatu mekanisme KPBU yang baru diterapkan oleh Pemerintah dengan segala kelebihannya. Maka diperlukan upaya promosi yang terencana, tepat sasaran, efektif, dan berkesinambungan kepada seluruh stakeholder terkait. Sehingga pemerintah daerah di tingkat Provinsi, Kabupaten, dan

Kota dapat segera memahami dan berani untuk mengimplementasikan mekanisme AP untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas pelayanan publiknya melalui skema pembiayaan pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan kemampuan keuangan atau kapasitas fiskalnya (Peraturan Menteri Keuangan No. 170/PMK.08/2015).

### Metode Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitik dengan menggunakan metode penelitian kepustakaan, objek utamanya adalah buku, peraturan-perundangan, naskah akademik, artikel jurnal, laporan proyek, atau sumber literatur lainnya, atau hasil kajian tesis/disertasi penelitian sebelumnya. Data dicari dan ditemukan melalui tinjauan literatur yang relevan dengan diskusi. Metode penelitian adalah metode penelitian kategori campuran dengan prosedur kegiatan pengumpulan data dan teknik presentasi akhir secara deskriptif. Menurut Denzin dan Lincoln (Johnson, Onwuegbuzie, & Turner, 2007), Informasi dapat bersifat kuantitatif atau kualitatif, selama penelitian menggunakan pengaturan ilmiah, dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan melibatkan berbagai metode yang ada.

Tujuan utama penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik dan kelebihan mekanisme investasi ketersediaan layanan (availability payment) dibandingkan skema KPBU lainnya. Hal-hal yang akan dikaji lebih lanjut diantaranya mengenai :

1. Latar belakang perlunya skema KPBU dengan mekanisme ketersediaan layanan (availability payment)
2. Definisi AP menurut Perpres No. 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur;
3. Konsep, Struktur pembayaran, dan mekanisme pengembalian investasi badan usaha dengan mekanisme AP;

4. Indikator kinerja AP dan kelebihanannya dibandingkan mekanisme pengembalian KPBU lainnya;
5. Jenis-jenis infrastruktur yang dapat dibangun dengan mekanisme AP; dan
6. Bentuk promosi yang telah dilakukan pemerintah untuk mensosialisasikan skema KPBU dengan mekanisme AP.

## Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian dan kajian mengenai skema KPBU dengan mekanisme Availability Payment (AP) sebagai alternative pembiayaan pembangunan sarana-prasarana (infrastruktur) publik di daerah, dibahas sebagai berikut :

### 1. Latar belakang perlunya skema KPBU dengan mekanisme ketersediaan layanan (availability payment)

Untuk mencapai sasaran kelayakan keuangan, kompetisi, transparansi, dan partisipasi swasta dalam suatu skema KPBU diperlukan perubahan yang mendasar, diantaranya dengan langkah-langkah sebagai berikut: (1) restrukturisasi penyedia infrastruktur dan pemecahan sistem (unbundling system); (2) pengembangan hubungan komersial dan memperkenalkan kompetisi; (3) pendekatan baru dalam penetapan tarif berdasarkan mekanisme pasar dan subsidi; (4) rasionalisasi dan ekspansi partisipasi swasta; (5) memperjelas peran pemerintah; dan (6) memperkuat fungsi pengaturan; pengembangan kerangka hukum baru. Secara rinci langkah-langkah tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut. Memilah sistem infrastruktur kedalam komponen-komponen yang berbeda merupakan tahap awal dari pengenalan kompetisi pada masing-masing bidang. Selanjutnya, tingkat perlakuan yang sama dalam berusaha (level playing field) untuk semua pelaku (stakeholders) juga harus diciptakan untuk dijadikan dasar bagi kompetisi yang adil.

Subsidi silang yang secara tradisional membebani konsumen komersial dan menurunkan kemampuan kompetisi terhadap captive market akan dihilangkan, dan peraturan kompetisi secara hati-hati akan diterapkan. Pemecahan aktivitas (unbundling activity) terdiri atas dua jenis, yaitu pemecahan secara geografis dan fungsional. Pemecahan geografis hingga level kabupaten/kota didasarkan pada keragaman wilayah Indonesia. Pemecahan secara fungsional didasarkan pada kenyataan usaha jasa pelayanan prasarana terdiri atas sub-sub usaha. Pemecahan dari aktivitas-aktivitas ini akan memperjelas akuntabilitas dan memberikan dasar kompetisi. Selanjutnya, peningkatan kompetisi diperlukan untuk menjamin efisiensi.

Kompetisi dapat menurunkan biaya serendah mungkin melalui efisiensi sehingga memungkinkan pembagian keuntungan efisiensi antara produsen dan konsumen, mendorong adanya pembagian resiko, dan mengurangi beban pemerintah untuk merencanakan dan mengatur. Peningkatan kompetisi dilakukan dengan mengembangkan pasar kompetisi penuh secara langsung atau bertahap. Sementara itu, untuk mempromosikan transparansi, maka penyediaan infrastruktur dapat dilaksanakan berdasarkan atas prinsip komersial oleh swasta. Sedangkan, misi sosial termasuk juga misi strategis tetap ditangani oleh Pemerintah melalui pemberian sistem subsidi (public service obligation-PSO) dan insentif lainnya secara transparan. Dalam kaitan itu, pemerintah akan menerapkan program rasionalisasi tarif secara komprehensif. Secara bertahap tarif akan dinaikkan agar dapat mengembalikan biaya (full cost-recovery), kecuali untuk pemerataan pembangunan dan melindungi masyarakat tidak mampu, tetap akan diberikan subsidi. Namun demikian subsidi tersebut akan diberikan secara eksplisit dan transparan.

Mekanisme kenaikan tarif akan diberlakukan sehingga merupakan insentif untuk lebih efisien, dan juga untuk mencegah subsidi yang makin besar di masa datang, serta untuk mendukung struktur penyedia infrastruktur yang baru. Peningkatan partisipasi swasta dilakukan sebagai bagian dari proses restrukturisasi yang mendalam. Pelaksanaannya tidak boleh mengabaikan kelayakan keuangan dan kelayakan ekonomi, serta diiringi dengan peningkatan kompetisi dan transparansi. Dalam kaitan itu, khususnya privatisasi dilakukan dengan tetap memperhatikan dan menjamin: (i) tingkat pelayanan (level of service) tetap terpenuhi, (ii) keterjangkauan (affordability) masyarakat dalam mendapatkan pelayanan jasa prasarana, dan (iii) tidak menimbulkan ekonomi biaya tinggi (UU No.25 Tahun 2000 ).

## **2. Definisi AP menurut Perpres No. 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur;**

Definisi umum availability payment (AP) adalah pembayaran langsung dari Pemerintah kepada BUP KPBU untuk mendesain, membangun, mendanai, mengoperasikan dan memelihara aset infrastruktur/layanan dalam kontrak kerjasama jangka panjang dan tidak terikat pada pendapatan layanan. Biaya untuk penyediaan layanan, bukan merupakan penggantian biaya yang dikeluarkan oleh BUP KPBU. AP tidak dapat dianggap sebagai hutang, tetapi sebagai kewajiban mengikat yang membutuhkan komitmen alokasi pendanaan dalam dokumen pelaksanaan anggaran.

Sedangkan menurut Perpres No. 38 Tahun 2015, Pembayaran Ketersediaan Layanan/availability payment adalah pembayaran secara berkala oleh Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah kepada Badan Usaha Pelaksana atas tersedianya layanan Infrastruktur yang sesuai dengan kualitas dan/ atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian KPBU.

Dalam konteks pembiayaan penyediaan infrastruktur di Indonesia, skema AP dimaksudkan untuk optimalisasi nilai

guna, meningkatkan efektivitas dan efisiensi pendanaan APBN/ APBD, sehingga keterbatasan kemampuan keuangan pemerintah tidak menjadi faktor utama penunda penyediaan infrastruktur yang berkualitas. Sumber pendanaan proyek KPBU skema AP, dapat berasal dari pendanaan non APBN/ APBD yaitu antara lain pendanaan BUMN/ BUMD. Usaha pemerintah dalam menyediakan dana untuk membiayai pembangunan di wilayahnya dengan menggunakan sumber-sumber dari pendapatan (revenue), utang (debt), dan kekayaan (equity) yang bersifat konvensional atau non-konvensional. Pengertian ini memiliki implikasi bahwa pemerintah menyadari pembiayaan pembangunan tidak cukup hanya dari APBN/D saja, juga harus melibatkan aktor lain di luar pemerintah bahkan asing. Pembiayaan pembangunan model ini bisa berasal dari APBN dan diluar APBN. Pembiayaan pembangunan infrastruktur melalui APBN, Presiden mengarahkan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur di wilayah Indonesia Timur dan Penyertaan Modal Negara pada BUMN. Oleh DPR, pada APBN 2015 PMN tersebut disetujui sebesar Rp64.883,9 miliar diberikan kepada 39 BUMN. (BPKP, 2015).

## **3. Konsepsi, Struktur pembayaran, dan mekanisme pengembalian investasi badan usaha dengan mekanisme AP**

Konsep pembayaran AP dibagi menjadi pembayaran maksimum dan anuitas. Pembayaran maksimum merupakan pembayaran kewajiban maksimum untuk penyediaan layanan penuh sesuai dengan Perjanjian KPBU dan memperhitungkan pengurangan pembayaran untuk ketidakterediaan layanan dan tingkat kinerja. Sedangkan pembayaran anuitas dilakukan setelah fasilitas infrastruktur tersedia dan beroperasi, beban fiskal flat dan dilakukan secara anuitas berdasar ketersediaan layanan.

Gambar 1. Konsep Pembayaran AP

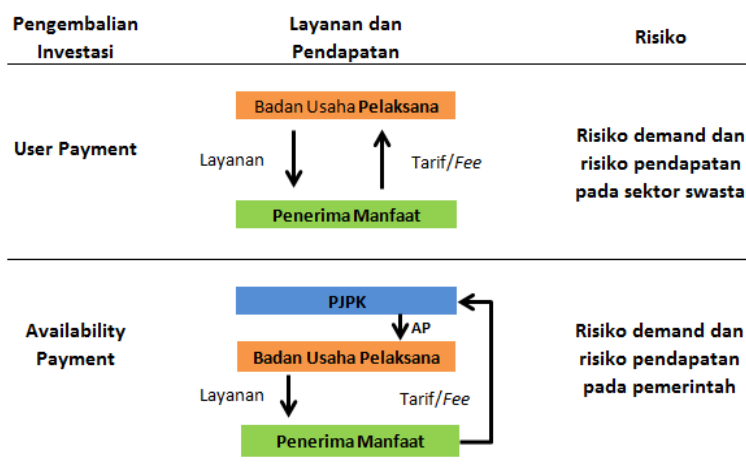


Struktur pembayaran AP dilakukan secara berkala, yang mencakup 3 komponen berikut :

- a. Output Aset  
 Pembayaran untuk pengembalian biaya konstruksi, cicilan, pinjaman, dan bunga.
- b. Output Fungsi  
 Pembayaran untuk beroperasinya fasilitas/layanan secara efektif terkait dengan operasional manajemen (SDM pengelola, daya jasa, dan sebagainya).
- c. Output Layanan  
 Pembayaran untuk operasional layanan dan pemeliharaan sesuai dengan standar yang disepakati (dengan kemungkinan penyesuaian/ pengurangan pembayaran/ penalty secara terbatas).

Sedangkan mekanisme pengembalian investasi badan usaha melalui skema AP dapat dilihat pada skema berikut :

Gambar 2. Mekanisme Pengembalian Investasi



#### 4. Indikator kinerja AP dan kelebihanya dibandingkan mekanisme pengembalian KPBU lainnya

Indikator kinerja pembangunan infrastruktur melalui mekanisme AP meliputi hal-hal berikut (Direktorat Bina Investasi Infrastruktur, 2017) :

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi penentuan struktur dan pembayaran AP berbeda-beda tergantung pada tipe proyek. Penetapan indikator ketersediaan dan standar kinerja layanan dan formula pembayaran harus didesain secara khusus untuk setiap proyek.
2. Penetapan indikator kinerja skema AP menentukan besarnya pembayaran berkala. Ketersediaan dan kualitas layanan harus didefinisikan secara objektif, terukur dan realistis.
3. Indikator Ketersediaan: tersedianya layanan publik oleh Badan Usaha Pelaksana KPBU selama berlangsungnya masa pengoperasian fasilitas infrastruktur berdasarkan perjanjian Kerjasama KPBU berupa: fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.
4. Indikator Kinerja Layanan: tingkat kualitas atau standar penyediaan layanan yang disediakan oleh Badan Usaha Pelaksana sesuai dengan standar pelayanan yang disepakati dalam perjanjian kerjasama KPBU. Contoh Indikator target kinerja untuk pengukuran ketersediaan dan tingkat kinerja layanan dapat dilihat pada tabel berikut : (Direktorat Bina Investasi Infrastruktur, 2017).

**Tabel 1. Indikator Kinerja Layanan**

Sektor	Indikator Ketersediaan	Indikator Layanan
Jalan tol	1. Ruas jalan tol	a. Panjang dan kondisi jalan b. Aksesibilitas, mobilitas, kecepatan tempuh
	2. Gerbang tol	a. Jumlah dan posisi gerbang tol b. Jumlah dan lokasi <i>exit to/</i>
	3. <i>Rest area</i>	Jumlah dan fasilitas dalam <i>rest area</i>
	4. Fasilitas pendukung lain	Faktor keselamatan, dsb
Air Bersih	1. Instalasi pengolahan air bersih	Jumlah produksi air berkualitas
	2. Jaringan distribusi	% penduduk dilayani
Persampahan	1. Fasilitas pengangkutan	% pengangkutan sampah
	2. Fasilitas pengolahan	% pengolahan sampah
	3. Fasilitas pendukung lain	% penanganan gas
Pengolahan Limbah	1. Instalasi PAL	% pengolahan limbah
	2. Prosedur pengolahan	% kualitas pengolahan limbah
Perumahan	1. Unit perumahan	1. Jumlah dan kondisi unit perumahan 2. % penduduk dilayani
	2. Sarana parkir	Daya tampung parkir
	3. Fasilitas umum dan sosial	Jalan lingkungan, tempat ibadah, taman, dst
	4. Proteksi kebakaran	Jumlah dan kesiapan proyeksi kebakaran

### 5. Jenis-jenis infrastruktur yang dapat dibangun dengan mekanisme AP

Berikut ini disajikan jenis infrastruktur ekonomi dan sosial yang dapat dikerjasamakan berdasarkan Perpres Nomor 38 Tahun 2015, yaitu sebagai berikut:

- a. infrastruktur transportasi;
- b. infrastruktur jalan;
- c. infrastruktur sumber daya air dan irigasi;
- d. infrastruktur air minum;
- e. infrastruktur sistem pengelolaan air limbah terpusat;
- f. infrastruktur sistem pengelolaan air limbah setempat;
- g. infrastruktur sistem pengelolaan persampahan;
- h. infrastruktur telekomunikasi dan informatika;
- i. infrastruktur ketenagalistrikan;
- j. infrastruktur minyak dan gas bumi dan energy terbarukan;
- k. infrastruktur konservasi energi;
- l. infrastruktur fasilitas perkotaan;
- m. infrastruktur fasilitas pendidikan;
- n. infrastruktur fasilitas sarana dan prasarana olahraga, serta kesenian;
- o. infrastruktur kawasan;
- p. infrastruktur pariwisata;
- q. infrastruktur kesehatan;
- r. infrastruktur lembaga pemasyarakatan; dan
- s. infrastruktur perumahan rakyat.

Apabila kita bandingkan, jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan, terlihat bahwa

pada peraturan yang baru, jenisnya lebih banyak dan sesuai kebutuhan di daerah, mencakup juga infrastruktur sosial seperti infrastruktur fasilitas perkotaan, fasilitas pendidikan, fasilitas sarana dan prasarana olahraga, serta kesenian, kesehatan, lembaga pemasyarakatan, dan perumahan rakyat. Dengan dimasukkannya infrastruktur sosial dalam jenis infrastruktur yang dapat disediakan dengan skema KPBU diharapkan infrastruktur sosial yang disediakan dapat semakin banyak agar pelayanan sosial dapat berlangsung semakin baik.

### 6. Bentuk promosi yang telah dilakukan pemerintah untuk mensosialisasikan skema KPBU dengan mekanisme AP

Bentuk-bentuk promosi yang telah dilakukan pemerintah untuk mensosialisasikan skema KPBU dengan mekanisme AP diantaranya :

- a. Kementerian terkait seperti Bappenas, Kementerian Keuangan, Kementerian Dalam Negeri, dan Kementerian PUPR telah melakukan sosialisasi secara khusus ke beberapa Provinsi dan Pemda atau pun secara tidak langsung pada kegiatan-kegiatan koordinasi tingkat pusat.
- b. Kementerian terkait menerbitkan berbagai panduan tertulis yang disebarluaskan secara offline dan online agar dapat dipelajari oleh stakeholder terkait khususnya pemerintah daerah, swasta, dan akademisi.
- c. Melakukan seminar dan lokakarya pada lokasi-lokasi yang berpotensi untuk dibangun infrastruktur dengan skema AP.
- d. Memberikan materi mengenai skema KPBU dengan mekanisme AP pada kegiatan diklat-diklat kedisiplinan pemerintah baik di pusat atau pun di daerah.

Namun demikian, apabila melihat produk-produk dan kegiatan sosialisasi yang telah diadakan, dibandingkan dengan kebutuhan solusi segera pembiayaan infrastruktur di daerah masih dirasakan kurang intensif.



Sebaiknya selain website yang bersifat statis dapat juga dilakukan dengan menggunakan media informasi yang bersifat dinamis dan interaktif seperti Instagram, Twitter, atau bahkan youtube yang saat ini sudah banyak digunakan sebagai media komunikasi untuk sosialisasi program pembangunan oleh banyak pemerintah daerah (Dodi, 2015).

Sebagian besar pemerintah daerah yang menyusun RPMJD-nya pada tahun 2017 sampai dengan 2018 masih banyak yang belum mencantumkan alternatif pembiayaan dengan skema KPBU, khususnya menggunakan mekanisme AP. Terlebih lagi dengan berlakunya UU tentang Desa yang mengatur pemerintahan desa dapat membangun infrastrukturnya sendiri dengan menggunakan dana desa. Perlu dijelaskan juga apakah Perpres ini berlaku untuk level pemerintahan desa. Apabila berlaku maka perlu dilakukan sosialisasi masif tidak hanya sampai level pemerintah Kabupaten/Kota. Mengingat hingga saat ini kapasitas manajemen informasi aparat desa untuk memahami dan menguasai informasi, khususnya terkait mekanisme dan prosedur baru pemerintahan masih sangat terbatas. Baik disebabkan karena akses informasi atau pun kapasitas SDM-nya (Adhie, 2017)

Begitu pula dengan pihak swasta atau calon investor, masih belum well-informed, mengingat masih minimnya bahan-bahan terkait mekanisme AP di Indonesia di dalam Bahasa Inggris. Sehingga masih diperlukan peningkatan upaya sosialisasi ke depan.

## Simpulan

Mengacu kepada hasil penelitian di atas maka dapat disimpulkan beberapa hal berikut :

1. Dalam rangka meningkatkan kuantitas dan kualitas pelayanan publik, pemerintah telah merevisi peraturan mengenai Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha

(KPBU) atau Public Private Partnership (PPP) dengan Perpres No. 38 Tahun 2015. Perpres tersebut mengatur lebih banyak sarana-prasarana (infrastruktur) yang pembangunannya dapat dikerjasamakan dengan pihak swasta melalui skema KPBU. Begitu pula mekanisme pembiayaan dan pengembalian investasinya memperkenalkan mekanisme Ketersediaan layanan (*availability payment/ AP*). AP memungkinkan pengembalian investasi tidak berdasarkan tarif (*tariff-based*) tapi secara rutin dari APBD berdasarkan layanan (*service-based*).

2. Mekanisme AP sangat sesuai untuk pengembangan kuantitas dan kualitas infrastruktur di daerah. Karena memungkinkan semua pemda untuk menggunakan AP tanpa harus memiliki kapasitas fiskal tinggi seperti skema KPBU lainnya (jaminan pemerintah). Mengingat skema AP mirip leasing yang dapat digunakan atau dimanfaatkan terlebih dahulu sambil dicicil sesuai kemampuan keuangan daerah.
3. Terkait aspek promosi dan sosialisasi skema KPBU dengan mekanisme AP ini masih belum dilakukan secara maksimal. Masih padahal seluruh perangkat peraturan-perundangan terkait telah lengkap. Sehingga aman bagi pihak pemerintah daerah untuk segera mengimplementasikannya, kecuali untuk pemerintah desa perlu disusun panduan khusus mengingat kapasitas manajemen informasi SDM perangkat desa yang masih belum optimal. Khusus kepada pihak swasta/ calon investor, pemerintah masih belum secara jelas menyampaikan kelebihan-kelebihan skema AP dan risiko-risiko bisnis yang terkait, dibandingkan skema KPBU pada umumnya (*tariff-based*).

## DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Bina Investasi Infrastruktur. 2017. *Prinsip Dasar dan Kelembagaan Penerapan KPBU Bidang PUPR*. Jakarta. Kementerian PUPR.
- Direktorat Bina Investasi Infrastruktur. 2017. *Pedoman Pelaksanaan KPBU dengan Mekanisme Pembayaran Ketersediaan Layanan (Availability Payment) Bidang PUPR*. Jakarta. Kementerian PUPR.
- Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta, 2017, *Kumpulan Peraturan Terkait Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha*, Jakarta, Bappenas.
- Harun al-Rasyid Lubis, 2015. *The Private Finance of Public Infrastructure: Indonesia PPP Outlook*. Bandung. Institute of Technology Bandung.
- Iqbal Islami, 2015, *Perluasan Jenis Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur*. Jakarta. Pusdiklat KNPK.
- Johnson, R. B., Onwuegbuzie, A. J., & Turner, L. A. (2007). *Toward a Definition of Mixed Methods Research*. *Journal of Mixed Methods Research*, 1(2), 112–133. <https://doi.org/10.1177/1558689806298224>.
- Kwik Kian Gie. 2002. *Pembiayaan Infrastruktur Permukiman*. Jakarta. Bappenas.
- Nugraha, D. (2015). *Pemanfaatan Internet Sebagai Media Komunikasi Pembangunan di Kabupaten Subang*. OMNICOM Jurnal Ilmu Komunikasi FIKOM UNSUB, 1(2), 1-6. Retrieved from <http://ejournal.unsub.ac.id/index.php/FIKOM/article/view/495>.
- Peraturan Menteri Keuangan No. 170/PMK.08/2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 143/Pmk.011/2013 Tentang Panduan pemberian Dukungan Kelayakan atas Sebagian Biaya Konstruksi Pada Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur. Jakarta. Kemenkeu.
- Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Jakarta. Sekretariat Negara.
- Pusat Penelitian dan Pengembangan Pengawasan, 2015, *Profil Pembiayaan Pembangunan*, Jakarta, Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP).
- Surachman, A. (2017). *Meningkatkan Kapasitas Manajemen Informasi Aparat Desa dalam Memanfaatkan Dana Desa Secara Produktif dan Berkesinambungan*. OMNICOM Jurnal Ilmu Komunikasi FIKOM UNSUB, 3(2), 1-9. Retrieved from <http://ejournal.unsub.ac.id/index.php/FIKOM/article/view/494>.
- Undang-Undang No.25 Tahun 2000 Tentang Program Pembangunan Nasional (Propenas) Tahun 2000-2004, 2000. Jakarta. Sekretariat Negara.