



DIREKTORAT JENDERAL
PERIMBANGAN KEUANGAN
KEMENTERIAN KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA

JULI 2022

KERJA SAMA PEMDA
DAN BADAN USAHA



EDISI XXIX

LPEFD

Laporan Perkembangan
Ekonomi dan Fiskal Daerah



EXECUTIVE SUMMARY

- **Kondisi Perekonomian** secara nasional mengalami pertumbuhan Tw I 2022 sebesar 5,01% (YoY). Beberapa lembaga internasional seperti Bank Dunia dan IMF, memproyeksikan pertumbuhan Indonesia tahun 2022 tidak jauh dari angka 5%. Hal ini membawa harapan baru bahwa Indonesia dapat kembali mempertahankan trajektori pertumbuhan ekonomi sebelum pandemi namun begitu harus tetap waspada akan kemungkinan resesi.
- **Kinerja Fiskal Daerah** dari segi APBD semester I 2022 menunjukkan peningkatan kinerja utamanya PAD yang tumbuh 4,8%. Lebih lanjut, kinerja penyaluran Transfer Ke Daerah (TKD) mengalami perbaikan dibanding TA 2021 dikarenakan peningkatan kepatuhan daerah dalam memenuhi syarat salur.
- **Kinerja Daerah** yang menjadi fokus pada edisi kali ini adalah Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Hingga saat ini terdapat 36 proyek KPBU yang telah mendapatkan dukungan Pemerintah Pusat. Dari jumlah tersebut, 14 proyek diantaranya berada pada tingkat pemerintah daerah. Adapun sektor yang paling dominan adalah sektor air minum dan sektor sistem pengelolaan persampahan dan/atau limbah bahan berbahaya dan beracun.
- **Inovasi Daerah** yang menjadi topik pada edisi kali ini adalah pelaksanaan KPDBU di Kabupaten Madiun untuk penerangan jalan.
- **Pada Tajuk Editorial** dijabarkan mengenai strategi menyukseskan KPDBU dalam konteks hubungan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah yang saling terkoordinasi.
- **Kabar Daerah** yang disajikan salah satunya mengenai hasil evaluasi BPKP terhadap gagalnya peluang skema KPBU di Prov. Kalsel akibat kurangnya pemahanan Pemda terhadap skema KPBU. Akibatnya, peluang untuk membangun 4 proyek strategis bernilai 19 Triliyun melalui KPBU menjadi hilang.
- **Kajian Pilihan Daerah** membahas mengenai Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Daerah Melalui Pemanfaatan Skema KPDBU. Dalam kajian kualitatif ini dipaparkan mengenai kendala-kendala yang dihadapi Pemda dalam melaksanakan skema KPDBU.

EDISI XXIX

LPEFD

Laporan Perkembangan
Ekonomi dan Fiskal Daerah




ISI
DAFTAR

EXECUTIVE SUMMARY	02
DAFTAR ISI	03
KONDISI PEREKONOMIAN DAERAH	04
KINERJA FISKAL DAERAH	08
KINERJA DAERAH	13
INOVASI DAERAH	17
KABAR DAERAH	20
EDITORIAL	23
KAJIAN PILIHAN	28

Berdasarkan mobility index pada periode 17 Juni – 15 Juli 2022, secara umum di seluruh wilayah Indonesia terdapat peningkatan aktivitas ekonomi kecuali pada pusat transportasi umum yang mengalami penurunan -5%. Hal ini mengindikasikan bahwa pusat transportasi umum sejauh ini belum pulih dibandingkan dengan sebelum pandemi. Diduga masyarakat masih cenderung menggunakan kendaraan pribadi karena transportasi umum dianggap lebih berpotensi menyebarkan virus COVID-19.

Hal menarik datang dari Provinsi NTB di mana tren mobilitas taman terbuka meningkat 65%, hal ini diduga merupakan dampak diselenggarakannya Grand Prix (MXGP) Samota pada 25-26 Juni lalu. Adapun pembangunan sirkuit ini tidak dibiayai oleh APBD dan murni disponsori oleh swasta. Namun, Pemda tetap memberikan dukungan dengan menyediakan infrastruktur pendukung sesuai tupoksi seperti akses jalan. Hal ini merupakan contoh kerja sama peningkatan pertumbuhan ekonomi dengan melibatkan peran swasta.

Sumber: Community Mobility Reports, 2022

Jumlah kunjungan wisman ke Indonesia melalui pintu masuk utama pada Mei 2022 meningkat sebesar 1.382,45% dibanding Mei 2021 atau sebesar 91,2% dibanding bulan sebelumnya. Tren peningkatan ini menjadi potensi besar bagi Indonesia untuk mengoptimalkan pariwisatanya baik bersumber dari pendanaan pemerintah maupun bekerja sama dengan badan usaha/swasta. Pelonggaran peraturan mobilitas masyarakat membuat sektor pariwisata kembali tumbuh.

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Highlight Indikator Bulanan

Kunjungan Wisman Mei 2022



1.382,45%

(terhadap Mei 2021)

Mobility Index Nasional*

Retail dan rekreasi



+12 %

Toko bahan makanan & apotek



+29 %

Tempat kerja



+7 %

Pusat transportasi umum



-5 %

Taman



+47 %

Area pemukiman



+15 %

*dibandingkan dengan *baseline* per 3 Jan- 6 Feb 2020 (sebelum COVID-19)

<https://www.unsplash.com/>

Pada bulan Juni 2022, Indonesia mengalami inflasi sebesar 0,61%. Tingkat inflasi sejak Januari-Juni 2022 sebesar 3,19% dan tingkat inflasi Juni 2022 (YoY) sebesar 4,35%. Kenaikan indeks harga pada kelompok pengeluaran berupa makanan, minuman, dan tembakau masih menjadi penyumbang utama pada inflasi. Komoditas penyumbang inflasi Juni berupa cabai, bawang, dan telur ayam ras.

Dari 90 Kota IHK, 85 kota mengalami inflasi dan 5 kota mengalami deflasi. Kota yang mengalami inflasi tertinggi adalah Gunungsitoli dengan inflasi bulan Juni sebesar 2,72%. Kenaikan harga yang sangat tinggi di Kota Gunungsitoli dapat juga disebabkan oleh faktor distribusi. Kota gunungsitoli berada di Kepulauan Nias sehingga hanya dapat dilalui oleh jalur laut maupun udara. Oleh karena itu terdapat urgensi konektivitas untuk meredam harga distribusi yang dapat dilakukan melalui pendanaan dari pemerintah pusat, pemerintah daerah maupun bekerja sama dengan pihak swasta.

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Dari 34 provinsi, sebanyak 18 provinsi mengalami kenaikan NTP, 16 provinsi lainnya mengalami penurunan. Kenaikan NTP tertinggi pada Juni 2022 terjadi di Provinsi Kalimantan Timur, yaitu sebesar 2,26%, sedangkan penurunan NTP terbesar terjadi di Provinsi Bengkulu yaitu sebesar 5,01%. Kenaikan NTP di Provinsi Kalimantan Timur didorong oleh kenaikan pada penerimaan petani dari sektor hortikultura.

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Nilai Tukar Petani Juni 2022



Inflasi Juni 2022 (MoM)



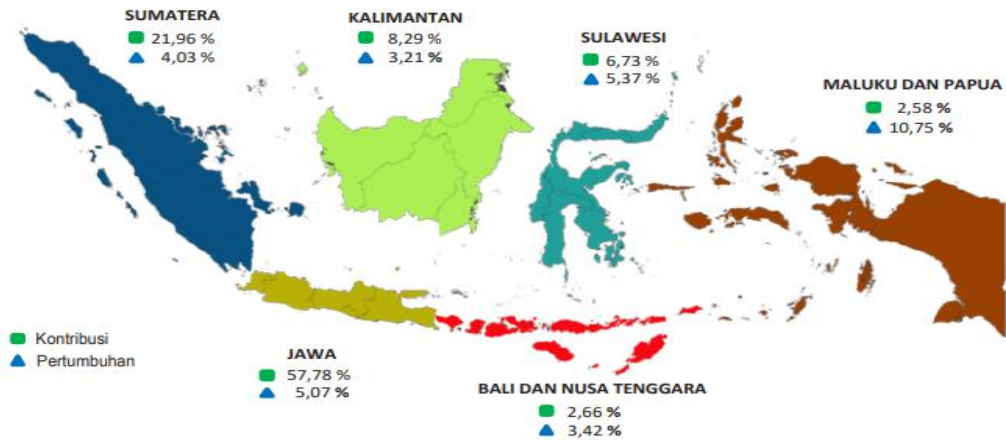
3 DAERAH INFLASI TERTINGGI

Kota Gunungsitoli 2,72%

Kota Singaraja 2,20%

Kota Pekanbaru 2,00%

<https://www.wallpaperflare.com/>



Pertumbuhan dan Kontribusi Pertumbuhan Ekonomi menurut Pulau, Tw I 2022

Secara nasional, pertumbuhan ekonomi Tw I 2022 sebesar 5,01% (YoY). Beberapa lembaga internasional seperti Bank Dunia dan IMF, memproyeksikan pertumbuhan Indonesia tahun 2022 tidak jauh dari angka 5%. Hal ini membawa harapan baru bahwa Indonesia dapat kembali mempertahankan trajektori pertumbuhan ekonomi sebelum pandemi. Adapun meskipun secara kontribusi masih didominasi oleh Jawa dan Sumatera, namun Maluku dan Papua memiliki pertumbuhan ekonomi tertinggi yakni 10,75%. Sektor transportasi dan perdagangan menjadi sektor dengan pertumbuhan tertinggi yakni 15,79%. Pesatnya pertumbuhan sektor ini menuntut tersedianya infrastruktur yang memadai. Dengan keterbatasan pendanaan pemerintah, diharapkan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) baik di pusat maupun daerah mampu menjadi alternatif pembiayaan kreatif untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang semakin inklusif, resilien, dan berkelanjutan.

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Februari 2022

5,83%

(turun 0,43% Y-o-Y)

Tingkat pengangguran terbuka (TPT) Februari 2022 sebesar 5,83%, yang artinya dari 100 orang angkatan kerja ada 6 orang penganggur. Dibandingkan dengan Februari 2021, TPT mengalami penurunan sebesar 0,43%. Hal ini menunjukkan permintaan tenaga kerja sudah mulai meningkat dengan membaiknya kondisi pandemi Covid-19 jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Penurunan TPT Februari 2022 (YoY) tertinggi ada di Kep. Riau dengan penurunan sebesar 2,10%. TPT Februari 2022 Kep. Riau sebesar 8,02%. Adanya peningkatan yang tajam pada penduduk yang bekerja di sektor formal mengakibatkan turunnya TPT di Kep. Riau. Lapangan pekerjaan yang mendominasi penyerapan tenaga kerja berupa industri pengolahan, perdagangan besar dan eceran.

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

● Panjang Jalan 2021

Nasional : 47.017 km *)

Provinsi : 54.551 km *)

Kab/Kota : 446.855 km *)

*) Angka sementara dari KemenPuPR

Panjang jalan sebagai sarana penghubung antar tempat turut mendukung dalam peningkatan perekonomian di suatu daerah. Panjang jalan nasional berdasarkan angka sementara dari Kementerian PUPR tahun 2021 tidak mengalami perubahan yaitu sebesar 47.017km dibandingkan dengan tahun lalu. Hal yang serupa juga terjadi pada jalan provinsi yang masih sama dibandingkan dengan tahun 2020. Peningkatan jalan pada kabupaten/kota sebesar 0,4% di tahun 2021 dapat mendorong pihak swasta untuk mendukung pembangunan di daerah untuk meningkatkan konektivitas di daerah.

Sumber : Kementerian PUPR, 2022



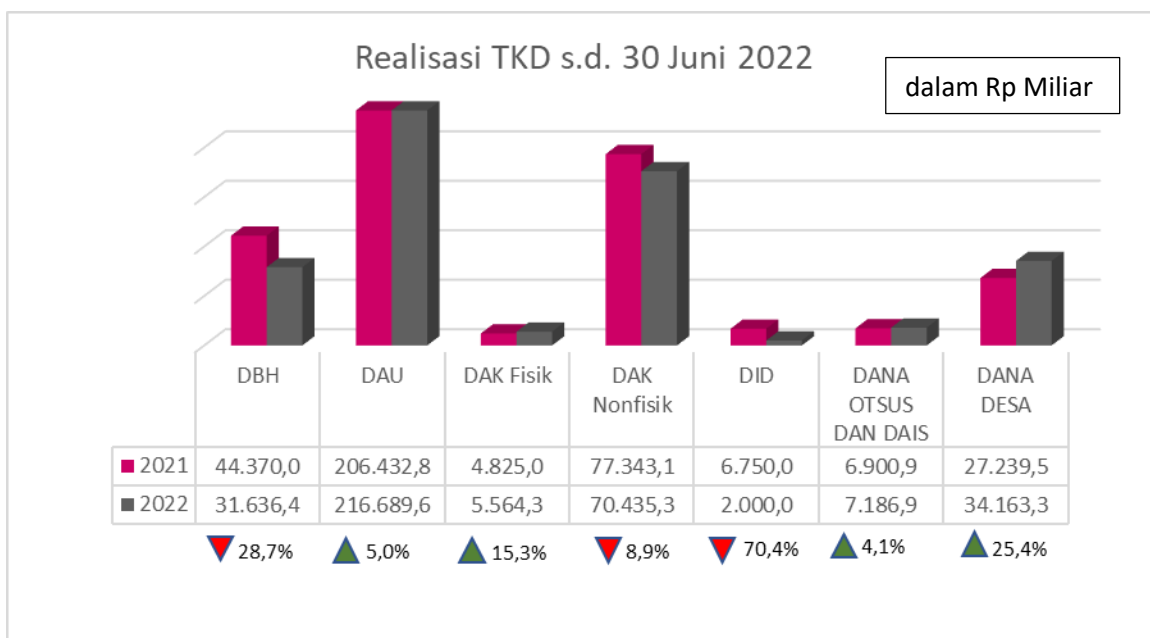
Kinerja TKD

Total penyaluran **TKD s.d. 30 Juni 2022** sebesar **Rp367,8 Triliun, lebih rendah** dibandingkan periode yang sama tahun 2021 yang mencapai sebesar **Rp373,9 Triliun**, namun **secara tingkat penyaluran lebih baik** dengan persentase penyaluran **TKD** sebesar **47,8%** terhadap total Alokasi TKD 2022, **lebih tinggi** dibandingkan TA 2021 sebesar **47,0%** dari total alokasi.

Penyaluran Dana Desa dan DAU lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya dikarenakan kepatuhan daerah dalam menyampaikan syarat salur yang lebih baik. Kemudian, penyaluran Dana Otsus dan Dana Keistimewaan lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya dikarenakan telah disalurkan sesuai dengan periode penyaluran dimana secara nominal alokasi tahun 2022 lebih besar daripada alokasi tahun 2021. Sementara itu, penyaluran DAK Fisik lebih tinggi disebabkan jumlah pemda yang telah dapat memenuhi syarat salur DAK Fisik tahap I lebih banyak dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya.

Untuk DBH Reguler, penyaluran TA 2022 Rp31,6T lebih tinggi dibandingkan TA 2021 yang sebesar Rp24,9 T. Namun demikian, dikarenakan pada tahun 2021 terdapat percepatan penyaluran Kurang Bayar DBH Tahun 2020 sebesar Rp 9,9 triliun dan juga terdapat penyaluran Kurang Bayar DBH sampai dengan TA 2019 sebesar Rp 6 triliun, sehingga secara total nominal penyaluran tahun 2022 terlihat lebih rendah dibandingkan tahun 2021. Biasanya penyelesaian Kurang Bayar tahun sebelumnya dilakukan setelah hasil audit BPK. Namun pada pada bulan Maret tahun 2021, sebelum audit BPK, dilakukan penyaluran Kurang Bayar DBH TA 2020 Sementara dalam rangka percepatan penyaluran Kurang Bayar.

Selain itu, terdapat juga penyaluran Kurang Bayar DBH sampai dengan TA 2019 pada bulan Februari tahun 2021.



Kinerja TKD

Nominal penyaluran DAK Nonfisik lebih rendah 8,9% dibandingkan TA 2021 disebabkan jumlah daerah yang belum disalurkan pada beberapa jenis DAK Nonfisik lebih banyak dibandingkan periode yang sama tahun lalu akibat penurunan kinerja daerah dalam memenuhi syarat salur, terutama daerah penerima BOS, BOK, dan TPG yang memiliki pagu alokasi besar. Sedangkan, penurunan penyaluran DID dikarenakan alokasi TA 2022 sebesar Rp 7 triliun, turun signifikan dibandingkan alokasi TA 2021 yang sebesar Rp 13,5 triliun.

Sekitar 37,81% TKD TA 2022 atau sebesar Rp 290,98 triliun dialokasikan untuk mendukung sektor Pendidikan. Realisasi TKD untuk sektor Pendidikan sampai dengan 30 Juni 2022 adalah sebesar 53,5% atau sebesar Rp 155,6 triliun yang bersumber dari DAU Rp 88 triliun, DAK Nonfisik Rp 63 triliun, Dana Otsus Rp 425 miliar, DAK Fisik Rp 1,8 triliun, dan DID Rp 509 miliar.

Sekitar 4,56% TKD TA 2022 atau sebesar Rp 35,1 triliun dialokasikan untuk mendukung sektor Kesehatan. Realisasi TKD untuk sektor Kesehatan sampai dengan 30 Juni 2022 adalah sebesar 29,9% atau sebesar Rp 10,5 triliun, yang bersumber dari DAK Nonfisik Rp 6,1 triliun, Dana Desa Rp 2,7 triliun, DID Rp 821 miliar, Dana Otsus Rp 283 miliar, dan DAK Fisik Rp 465 miliar.

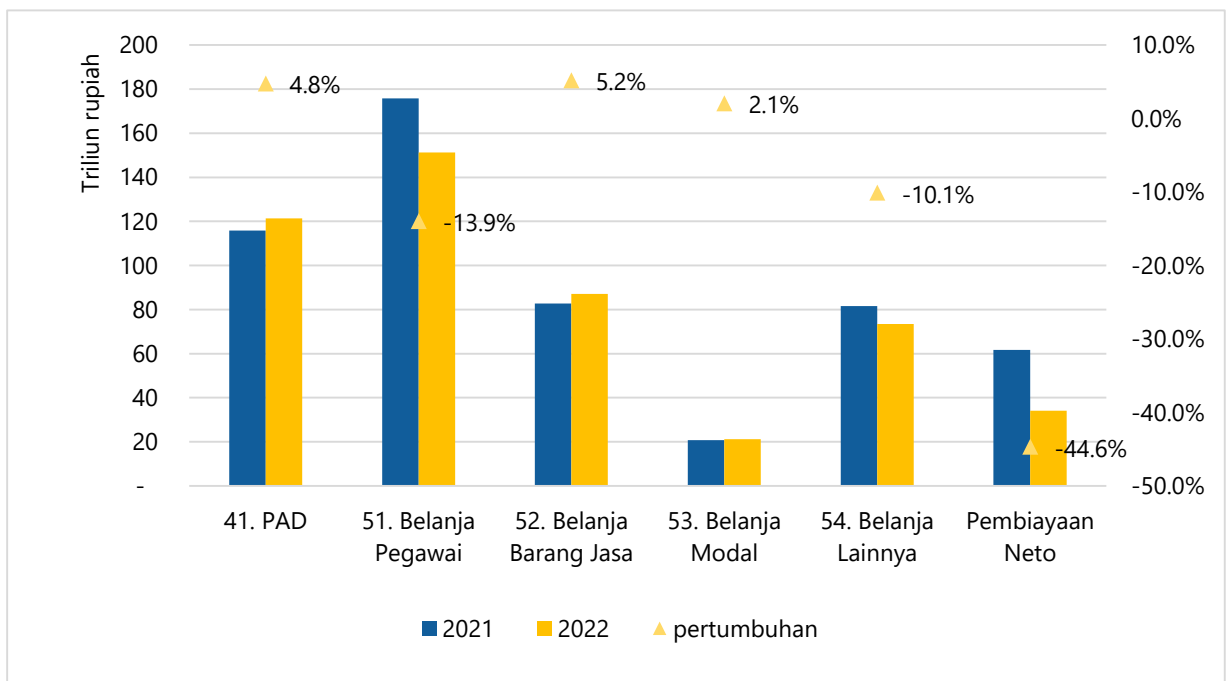
Jenis TKD yang dialokasikan untuk perlindungan sosial yaitu berupa BLT Desa. BLT Desa ditujukan untuk mendukung program Pemerintah untuk mencapai target nol kemiskinan ekstrem di tahun 2024. Untuk tahun 2022, BLT Desa dialokasikan sebesar Rp27,2 triliun yang akan dibagikan kepada Keluarga Penerima Manfaat sebesar Rp300.000,- per bulan selama 12 bulan, yang penyalurannya dilaksanakan secara triwulanan. Sampai dengan 30 Juni 2022 BLT Desa telah disalurkan sebesar Rp 12 triliun atau 44,26% dari target.

Dukungan TKD untuk infrastruktur tahun 2022 mencapai Rp91,96 triliun atau 11,95% dari total alokasi TKD. Realisasi TKD untuk sektor Infrastruktur sampai dengan 30 Juni 2022 adalah sebesar Rp 33,55 triliun (36,5%) yang berasal dari DTU sebesar Rp 29,14 triliun, DTI sebesar Rp 1,3 triliun, dan DAK Fisik sebesar Rp 3,1 triliun.

Kinerja APBD

Realisasi APBD pada semester I 2022 menunjukkan peningkatan kinerja dibandingkan bulan sebelumnya. Meskipun realisasi pendapatan dan belanja secara kumulatif lebih rendah daripada periode yang sama pada tahun sebelumnya namun terdapat beberapa komponen pendapatan maupun belanja yang justru tumbuh pada semester I ini. Hingga Juni ini pendapatan daerah mengalami penurunan 9,5% yoy dari Rp469,06 triliun pada periode yang sama tahun lalu menjadi Rp424,5 triliun. Penurunan ini utamanya disebabkan realisasi penyaluran TKD yang berkontraksi 1,6% (yoy) sebagaimana pada penjelasan bab sebelumnya diatas. Sebaliknya, ditengah kontraksi pendapatan daerah, kinerja daerah dalam mengumpulkan PAD (Pendapatan Asli Daerah) justru mengalami pertumbuhan positif. Hingga semester I ini, PAD tumbuh 4,8% dibandingkan periode yang sama pada tahun sebelumnya. Pajak daerah dan Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang dipisahkan merupakan dua komponen yang memberikan sumbangan positif pada pertumbuhan PAD.

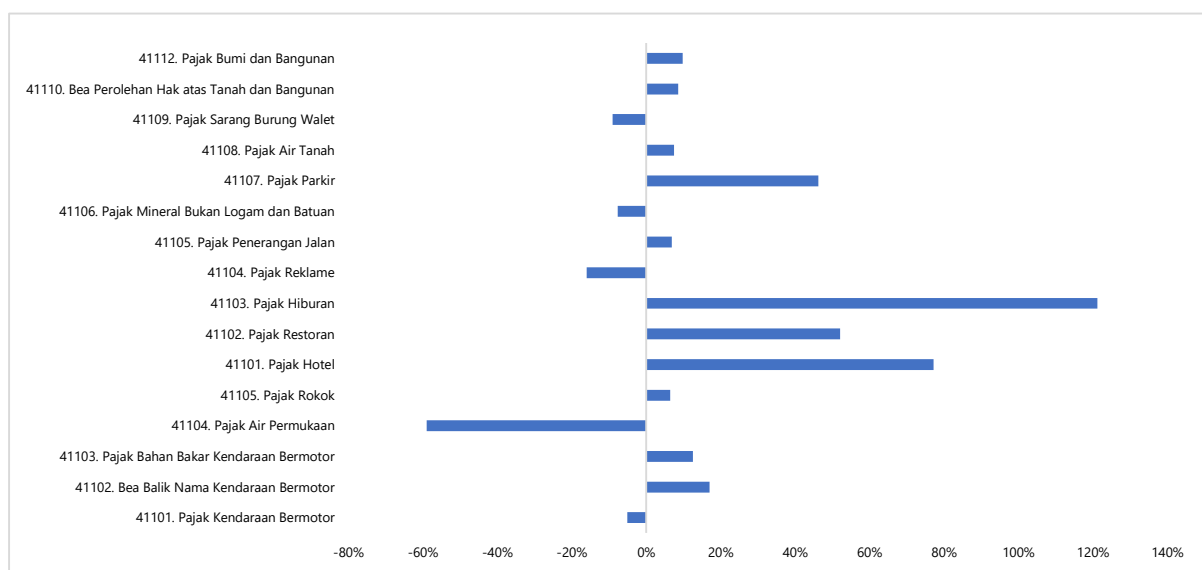
Realisasi APBD s.d. Juni 2022



Data yang digunakan merupakan realiasi APBD periode Juni 2022 per 20 Juni 2022 yang terkumpul sebanyak 514 daerah

Lebih jauh, mencermati kinerja PAD utamanya yang disumbangkan oleh pertumbuhan pajak daerah memberikan penegasan akan tren peningkatan aktivitas perekonomian yang cukup terjaga. Secara kumulatif, pajak daerah hingga semester I tahun ini tumbuh 9,2% (yoy) dengan kontribusi dari pertumbuhan 11 dari 16 jenis pajak daerah. Jika dilihat dari kontribusinya terhadap pertumbuhan, bea balik nama kendaraan bermotor dan pajak restoran memberikan sumbangsih tertinggi pada pertumbuhan pajak daerah. Masing – masing memberikan kontribusi 2,6% dan 2,2%. Dengan tumbuhnya pajak atas konsumsi masyarakat ini memberikan sinyal semakin membaiknya aktivitas sektor perdagangan besar dan eceran, sektor penyediaan akomodasi dan makan minum, sektor transportasi dan pergudangan, sektor jasa serta sektor utilitas seperti listrik serta layanan air.

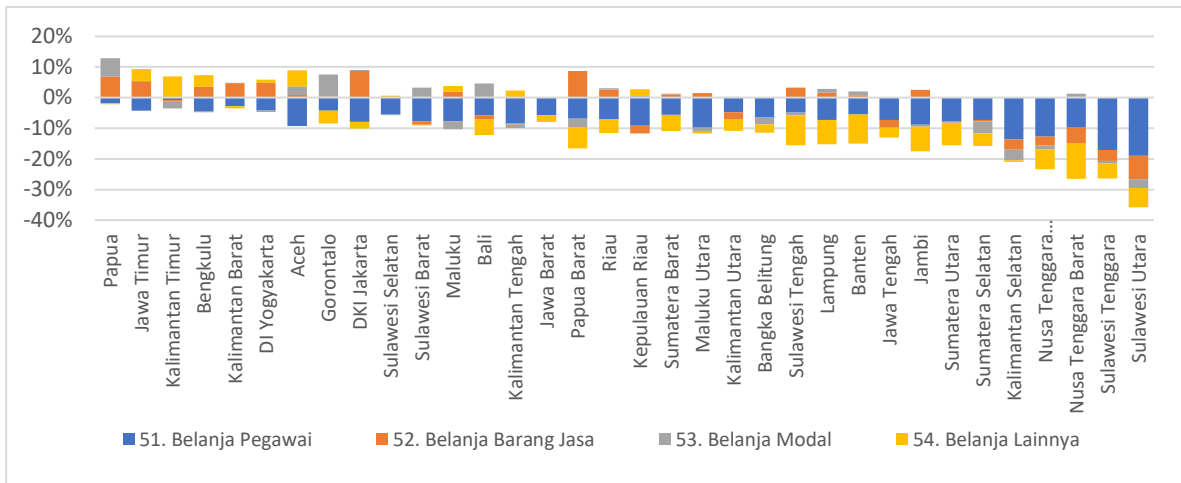
Pertumbuhan Pajak Daerah Semester I TA 2022



Sementara itu, di sisi belanja daerah, hingga semester I ini masih terjadi kontraksi dengan pertumbuhan negatif 7,7%. Realisasi belanja hingga Juni sebesar Rp333,04 triliun, menurun dari tahun sebelumnya yang mencapai Rp360,9 triliun. Namun demikian, kinerja ini terbilang lebih baik jika dibandingkan dengan bulan sebelumnya dan bahkan terdapat komponen – komponen belanja yang justru tumbuh positif pada semester I ini. Adapun belanja pegawai dan belanja lainnya merupakan komponen belanja yang menyebabkan terkontraksinya belanja daerah. Hal ini disebabkan karena menurunnya realisasi pembayaran gaji tunjangan serta tambahan penghasilan pegawai (TPP) sebagai komponen belanja pegawai serta belanja hibah sebagai bagian belanja lainnya. Belanja pegawai berkontribusi pada kontraksi belanja daerah sebesar 6,8% sedangkan belanja lainnya memberikan kontribusi pada penurunan belanja sebesar 2,3%. Namun di tengah penurunan belanja daerah, belanja barang jasa dan belanja modal justru memberikan kontribusi yang positif. Pertumbuhan belanja barang jasa secara signifikan disumbangkan oleh peningkatan belanja perjalanan dinas dan belanja jasa kantor masing – masing memberikan kontribusi 3% dan 1%. Sementara pertumbuhan belanja modal utamanya disebabkan belanja modal konstruksi atau pembelian bangunan yang meningkat 8% (yoy) sehingga memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan belanja modal sebesar 1,7%.

Secara kewilayahan, dibandingkan dengan periode bulan sebelumnya, pada periode akhir semester I ini terdapat 6 wilayah yang belanja daerahnya tumbuh positif. Sementara itu, 28 wilayah lainnya tetap mengalami kontraksi belanja daerah. Sebagian besar daerah yang mengalami kontraksi melebihi kontraksi belanja secara nasional. Jawa Tengah dan Jawa Barat merupakan dua wilayah yang memiliki sumbangsih tertinggi terhadap penurunan belanja secara nasional. Adapun yang menjadi fenomena umum yang terjadi di setiap wilayah adalah realisasi belanja pegawai yang lebih rendah dibandingkan tahun sebelumnya.

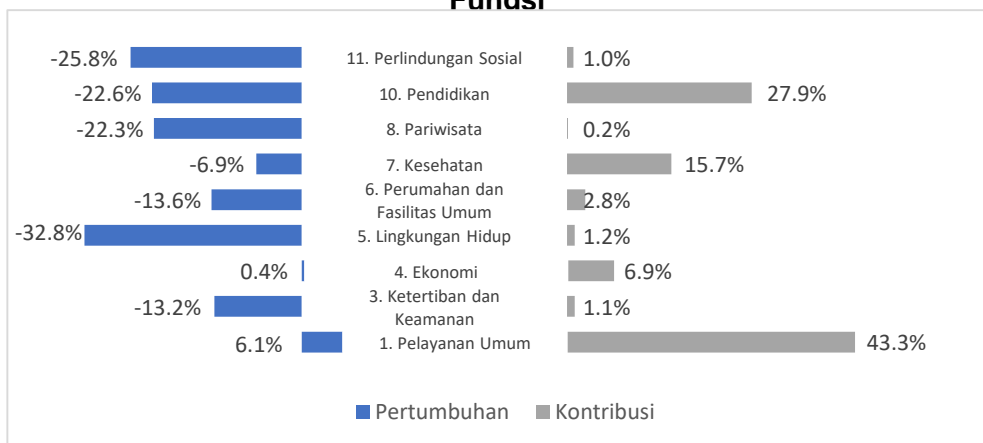
Sumber Pertumbuhan Belanja Daerah Menurut Wilayah



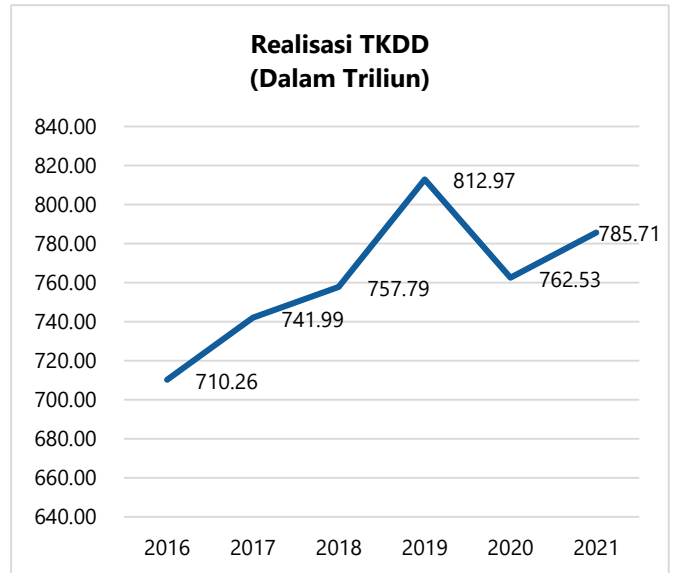
Wilayah merupakan agregasi dari realisasi APBD provinsi, kabupaten dan Kota dalam wilayah provinsi bersangkutan

Berdasarkan klasifikasi fungsi, terlihat 7 dari 9 fungsi mengalami kontraksi yang cukup tinggi. Bahkan 6 diantaranya terkontraksi melebihi penurunan belanja secara nasional yaitu diatas 7,7%. Jika dilihat dari distribusi per fungsinya, realisasi belanja hingga Juni tahun berjalan ini didominasi oleh fungsi – fungsi besar yaitu pelayanan umum, pendidikan dan kesehatan. Proporsi ketiga fungsi tersebut bahkan mencapai 86,9% terhadap total realisasi anggaran. Namun demikian, fungsi Pendidikan dan kesehatan memiliki sumbangsan tertinggi pada kontraksi belanja daerah, masing- masing 7,5% dan 1,1% sedangkan fungsi pelayanan umum justru memberi kontribusi positif pada pertumbuhan.

Pertumbuhan dan Distribusi Realisasi APBD s.d Mei 2022 Menurut Fungsi



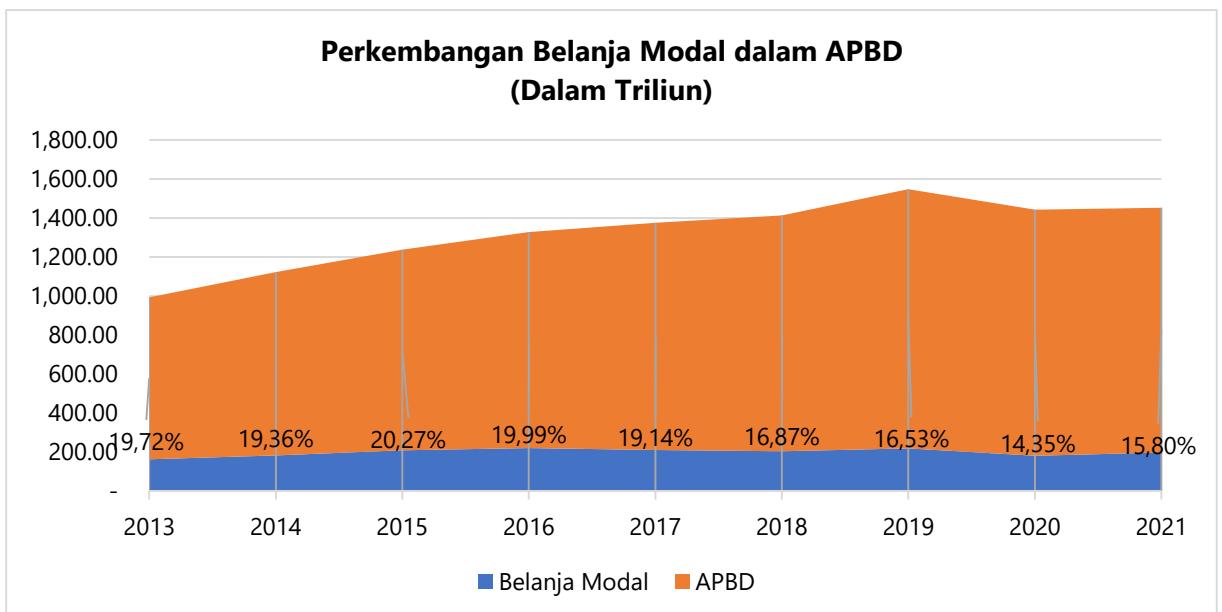
Dalam postur APBN Tahun 2022, Pemerintah mengalokasikan sebesar Rp769,6 Triliun untuk Transfer Ke Daerah dan Dana Desa (TKDD). Nilai ini setara dengan 28,35% APBN Tahun 2022 sebesar Rp2714,2 Triliun. Lebih lanjut, data realisasi TKDD dari tahun 2016 – 2021 menunjukkan trend peningkatan realisasi TKDD dari tahun ke tahun kecuali pada tahun 2020 dikarenakan kondisi perekonomian yang terdampak pandemi COVID-19. Besarnya nilai TKDD dan peningkatan nilai dari tahun ke tahun tersebut antara lain bertujuan untuk meningkatkan kualitas penyediaan pelayanan dasar di daerah serta mendorong pertumbuhan ekonomi melalui pembangunan infrastruktur dasar.



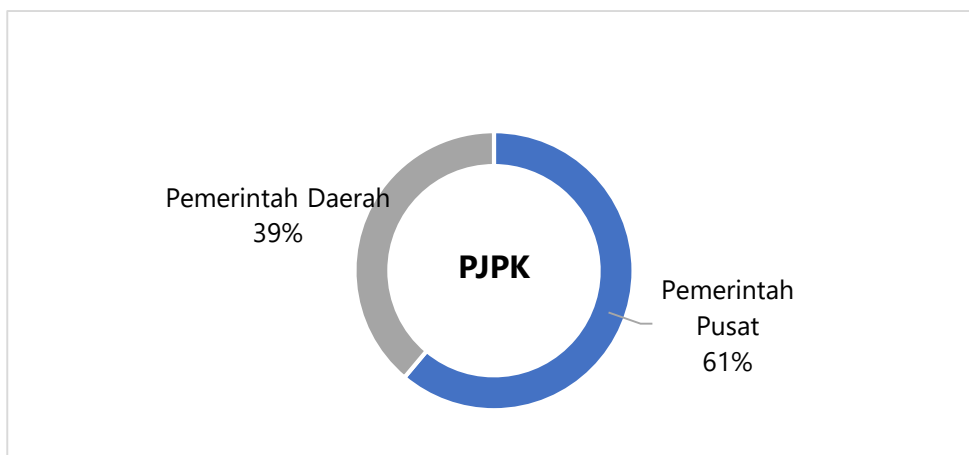
Sumber: Laporan Keuangan TKDD

Namun demikian, hal tersebut tidak diimbangi dengan besarnya nilai dan trend belanja modal di pemda. Dalam kurun 9 tahun antara tahun 2013-2021, nilai belanja modal di daerah cenderung stagnan pada kisaran Rp180 Triliun sampai dengan Rp220 Triliun. Di sisi lain, nilai APBD pada periode yang sama telah mengalami peningkatan lebih dari 50%, dari Rp828,75 Triliun pada tahun 2013 menjadi Rp1.253,98 Triliun pada tahun 2021. Persentase Belanja Modal terhadap APBD pada periode tersebut juga fluktuatif dengan kecenderungan menurun.

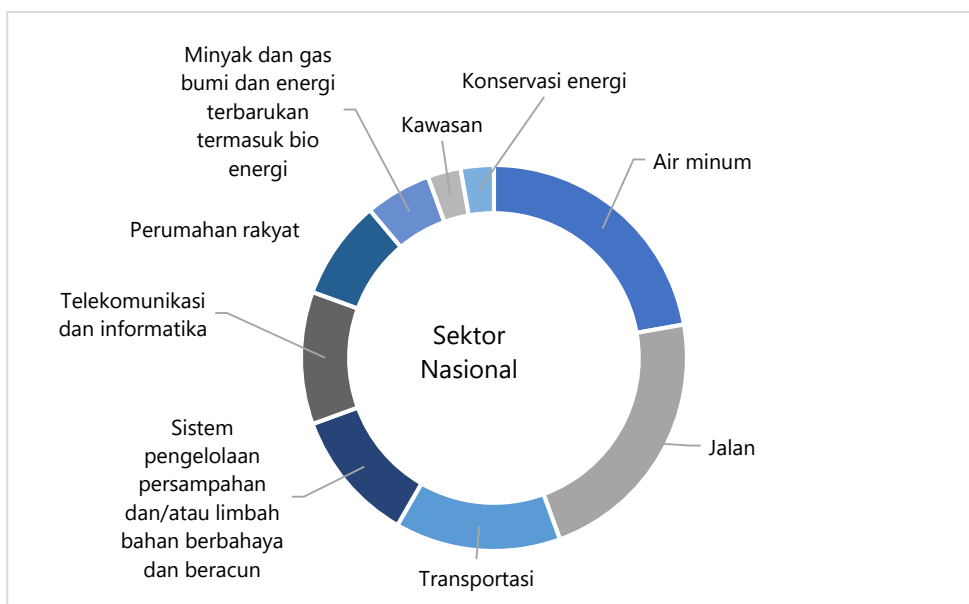
Mengingat tuntutan kebutuhan infrastruktur yang ada serta terbatasnya anggaran yang dimiliki, Pemerintah Daerah dituntut untuk mampu melakukan inovasi dalam pembangunan infrastruktur di daerahnya. Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dimana kontribusi pembangunan yang diharapkan dapat diperoleh dari swasta menjadi salah satu inovasi yang dapat dilakukan dalam penyediaan infrastruktur publik. Strategi penyediaan infrastruktur dengan KPBU dianggap sebagai strategi yang tepat ditengah keterbatasan anggaran.

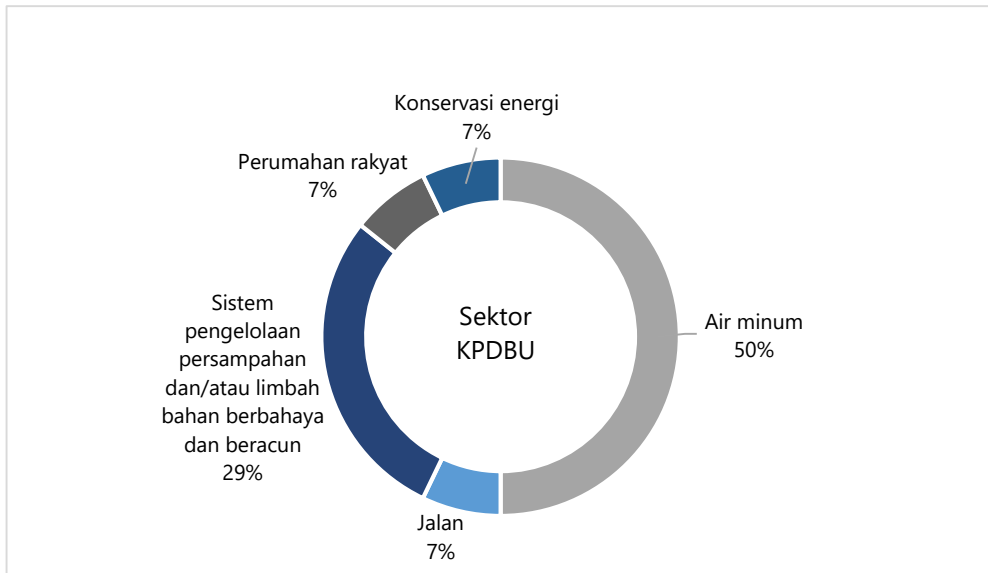


Berdasarkan daftar proyek KPBU yang dirilis dalam www.kpbu.kemenkeu.go.id, diketahui bahwa terdapat 36 proyek KPBU yang telah mendapatkan dukungan dari Pemerintah Pusat. Dari 36 proyek KPBU tersebut, Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) atas 14 proyek diantaranya berada pada tingkat pemerintah daerah dengan rincian PJPK atas 7 proyek ialah Gubernur, PJPK atas 4 proyek adalah Bupati/Wali Kota, dan PJPK atas 3 proyek ialah BUMD.

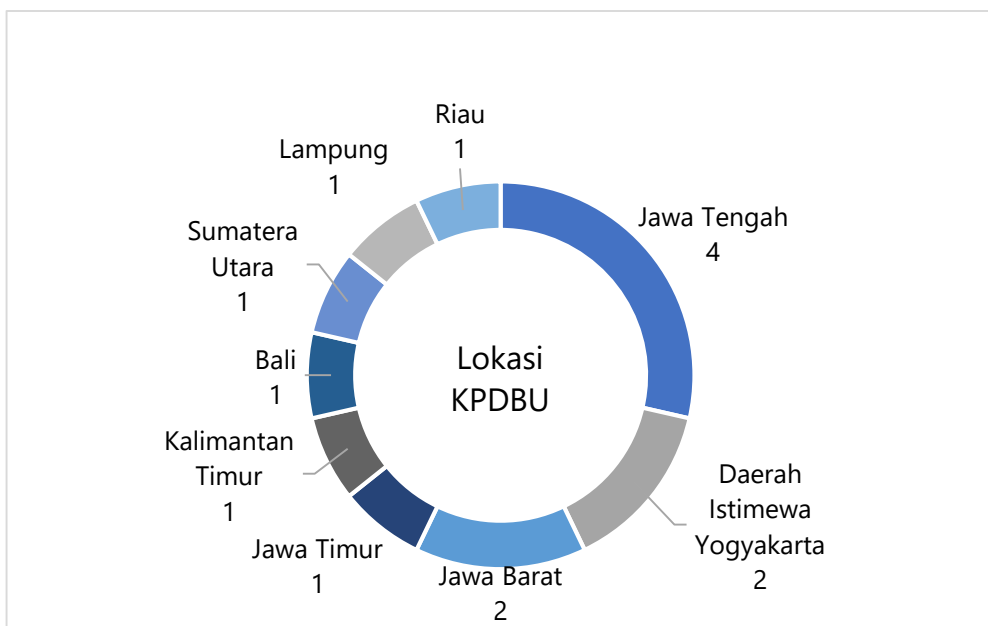


Dari 36 proyek tersebut belum mencakup seluruh jenis infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial sebagaimana tertuang dalam Perpres 38 Tahun 2015. Secara nasional, 36 proyek KPBU tersebut didominasi oleh sektor air minum dan jalan. Selain itu, sektor infrastruktur yang telah dikerjasamakan ialah transportasi, sistem pengelolaan persampahan dan/atau limbah bahan berbahaya dan beracun, telekomunikasi dan informatika, perumahan rakyat, minyak dan gas bumi dan energi terbarukan, kawasan, serta konservasi energi. Sedangkan pada tingkat KPBU Daerah (KPDBU), sektor infrastruktur yang telah dikerjasamakan didominasi oleh sektor air minum sebanyak 7 proyek dan sektor sistem pengelolaan persampahan dan/atau limbah bahan berbahaya dan beracun sebanyak 4 proyek. Adapun sektor lain yang telah dikerjasamakan di tingkat daerah ialah jalan, perumahan rakyat, dan konservasi energi.



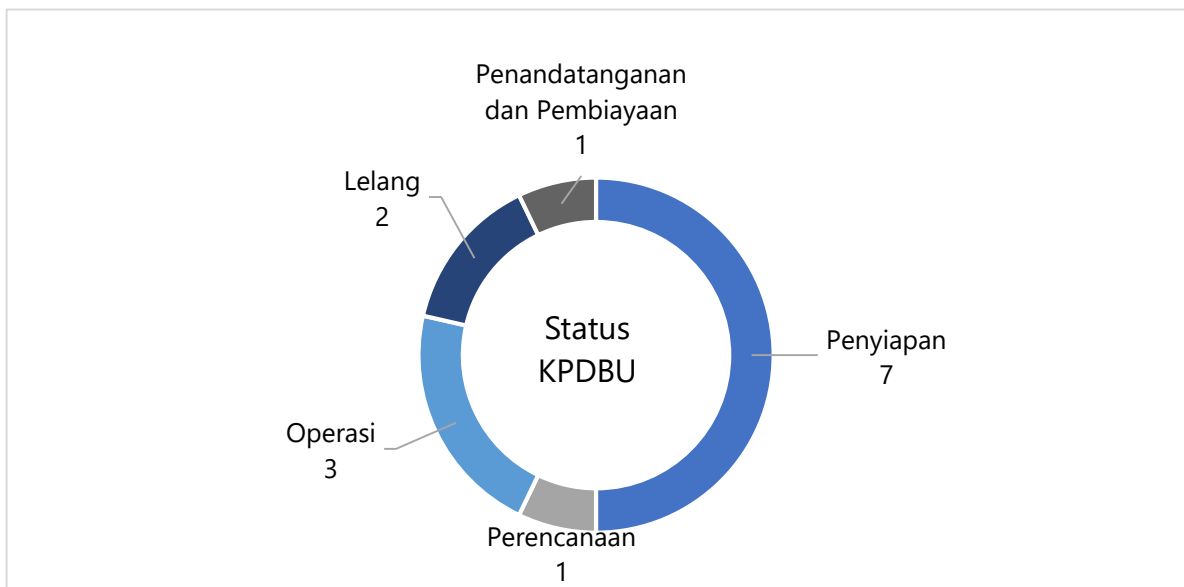


Atas 36 proyek KPDBU tersebut masih terkonsentrasi di wilayah Jawa dan Sumatera. Dari 14 proyek KPDBU, sebanyak 9 proyek (64,29%) berada di wilayah Jawa. Sementara di Sumatera terdapat 3 proyek KPDBU dan Kalimantan dan Sulawesi masing-masing terdapat 1 proyek KPDBU. Untuk Proyek KPDBU dengan PJK Gubernur berada di Provinsi DI Yogyakarta, Jawa Tengah, Jawa Timur, Jawa Barat, dan Sumatera Utara. Untuk Proyek KPDBU dengan PJK Bupati/Walikota berada di Kota Balikpapan, Kabupaten Badung, Kota Semarang, dan Kota Surakarta. Sedangkan untuk proyek KPDBU dengan PJK BUMD berada di Kota Semarang, Kota Bandar Lampung, dan Kota Pekanbaru.



Sampai dengan saat ini, mayoritas KPDBU (7 proyek) yang mendapatkan dukungan Pemerintah masih berada dalam tahap penyiapan. Beberapa proyek seperti Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Kamijoro, SPAM Wosusokas, dan SPAM Regional Jatigede sedang dalam proses penyiapan *Final Business Case*. Sedangkan proyek TPPAS Jatibarang sedang dalam proses pemutakhiran *Final Business Case*. Satu proyek KPDBU yaitu Tempat Pemrosesan dan Pengolahan Akhir Sampah Manggar berada dalam tahap perencanaan dimana penyusunan kajian OBC (*Outline Business Case*) sedang dilakukan oleh Bank Dunia. Lebih lanjut, terdapat 2 proyek dalam proses lelang yaitu Penerangan Jalan Umum Kota Surakarta dan Pembangunan Tempat Pengolahan dan Pemrosesan Akhir Sampah (TPPAS) Regional Legok Nangka. Satu proyek KPDBU dalam tahap pendatanganan dan pembiayaan yaitu SPAM Kota Pekanbaru dimana proyek dimenangkan oleh Konsorsium PT PP Infra - Mion Tech dengan nilai Dukungan Kelayakan (VGF) sebesar Rp118.077.000.000,- dan telah dilakukan penandatanganan Perjanjian Kerjasama pada 16 Desember 2020.

Adapun proyek KPDBU yang sudah dalam tahap operasi sebanyak 3 proyek yaitu SPAM Umbulan, SPAM Kota Bandar Lampung dan SPAM Semarang Barat. SPAM Umbulan telah beroperasi dengan BUP adalah PT Meta Adhya Tirta Umbulan dan telah mendapatkan Dukungan Kelayakan (VGF) sebesar Rp818 miliar. SPAM Kota Bandar Lampung telah beroperasi sejak 14 Agustus 2020. Lebih lanjut, proyek SPAM Semarang Barat telah menyelesaikan tahapan konstruksi dan telah mencapai *Comercial Operating Date* (COD) per tanggal 22 Mei 2021.



Inovasi Daerah: KPDBU Alat Penerangan Jalan Kabupaten Madiun

Kabupaten Madiun merupakan salah satu daerah yang mulai melaksanakan skema KPDBU di lingkungan Pemerintah Daerah. Saat ini, Kabupaten Madiun tengah melaksanakan skema KPDBU untuk Alat Penerangan Jalan (APJ) di Kabupaten Madiun. Dukungan APJ merupakan salah satu prasarana penting dalam menjaga keselamatan publik dan mendorong perekonomian. Adanya APJ yang baik akan mendukung pergerakan manusia dan barang secara lebih cepat, aman, dan efisien. Hal ini tentunya menjadi prasyarat untuk mendorong perekonomian lebih baik.

Terdapat beberapa permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Madiun sehingga mendorong pemanfaatan skema KPDBU dalam rangka pembiayaan penyediaan layanan publik. Beberapa hal yang melatarbelakanginya yaitu isu penyediaan layanan infrastruktur dasar yang masih kurang optimal sehingga pertumbuhan wilayah serta PAD masih rendah. Padahal di sisi lain, masyarakat telah membayar Pajak Penerangan Jalan dan perlu dikembalikan dalam bentuk layanan kepada masyarakat. Namun, layanan penerangan jalan di Kabupaten Madiun masih belum merata dan masih terdapat *black spot area* yang mengancam keselamatan pengguna jalan.

Berangkat dari permasalahan tersebut, penyediaan layanan publik berupa APJ yang dipenuhi melalui skema KPDBU oleh Kabupaten Madiun menjadi sangat penting. Selain karena APJ merupakan infrastruktur yang berperan penting dalam berbagai hal seperti peningkatan aspek keselamatan publik, kemudahan mobilitas, hingga aktivitas sosial ekonomi masyarakat. KPDBU APJ ini juga untuk mendukung pusat pemerintahan di Caruban sebagai pusat perekonomian baru dan mendukung pembangunan ekonomi di kawasan Selingkar Wilis. Selain itu, pemanfaatan skema KPDBU untuk penyediaan APJ ini juga sejalan dengan kebijakan daerah mengenai rencana tata ruang wilayah tahun 2009-2029.

Saat ini KPDBU APJ Kabupaten Madiun masih tengah berproses dan diharapkan dapat dilaksanakan pada 18 Juli 2023.



<https://www.kpбу.madiunkab.go.id/>

Dalam pelaksanaannya, Kabupaten Madiun menyadari bahwasanya terdapat beberapa faktor penting implementasi KPDBU yang perlu dicermati oleh daerah lainnya meliputi:

1. Aspek kelembagaan penyelenggaraan yang lengkap dan memadai untuk menjalankan setiap tahapan KPBU, seperti Simpul KPDBU, Tim KPDBU APJ, dan Panitia Pengadaan.
2. Pemahaman KPDBU yang memadai bagi seluruh pemangku kepentingan baik untuk Pemerintah Daerah maupun DPRD.
3. Sinergi antar-OPD perlu diperkuat khususnya terkait pembagian tugas antar-OPD sehingga proses KPBU dapat dilaksanakan secara prudent, efektif, dan efisien.
4. Harmonisasi Pemerintah Daerah dan DPRD perlu dibangun sejak dini dan pelibatan pada setiap tahapan sehingga memudahkan dalam proses persetujuan DPRD terhadap nilai availability payment dan Raperda KPDBU APJ.

Dengan semakin banyaknya implementasi KPDBU oleh daerah, diharapkan dapat terselenggaranya penyediaan layanan publik yang cukup dan berkualitas di tengah keterbatasan kemampuan pendanaan daerah.

Deskripsi Proyek KPDBU APJ Kab. Madiun

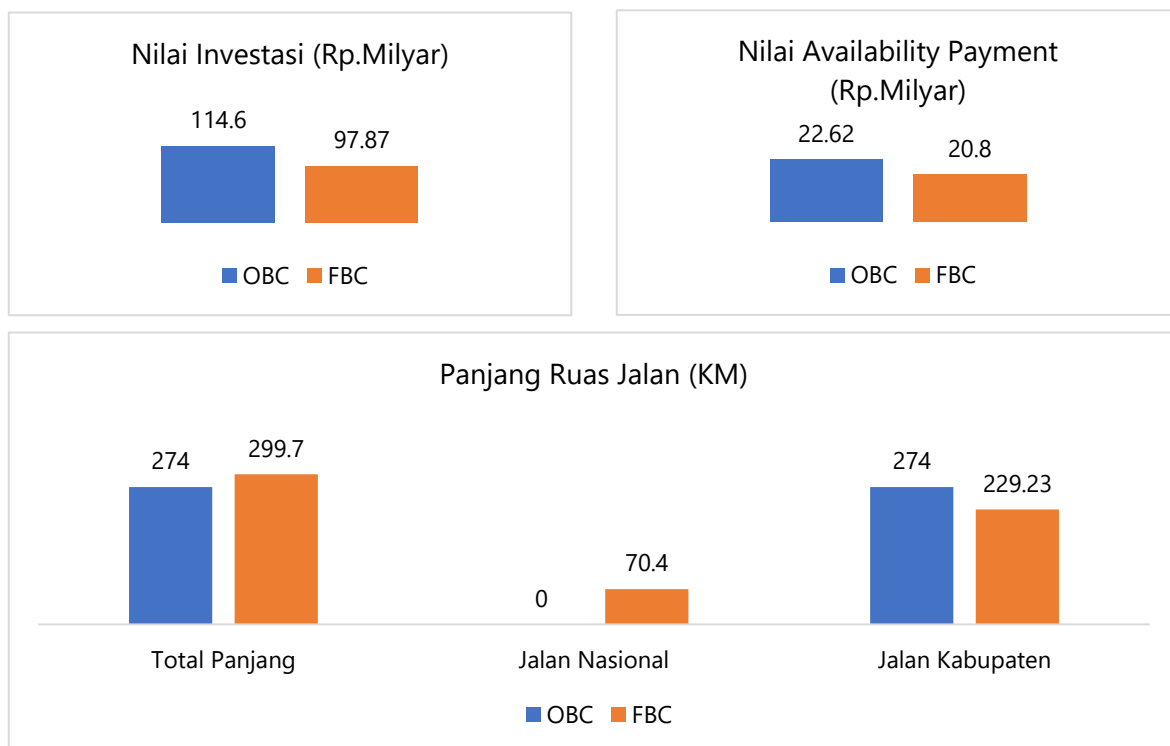
Skema KPDBU:

Desain, Bangun, Biayai, Pelihara dan Transfer

Masa Kerja Sama:

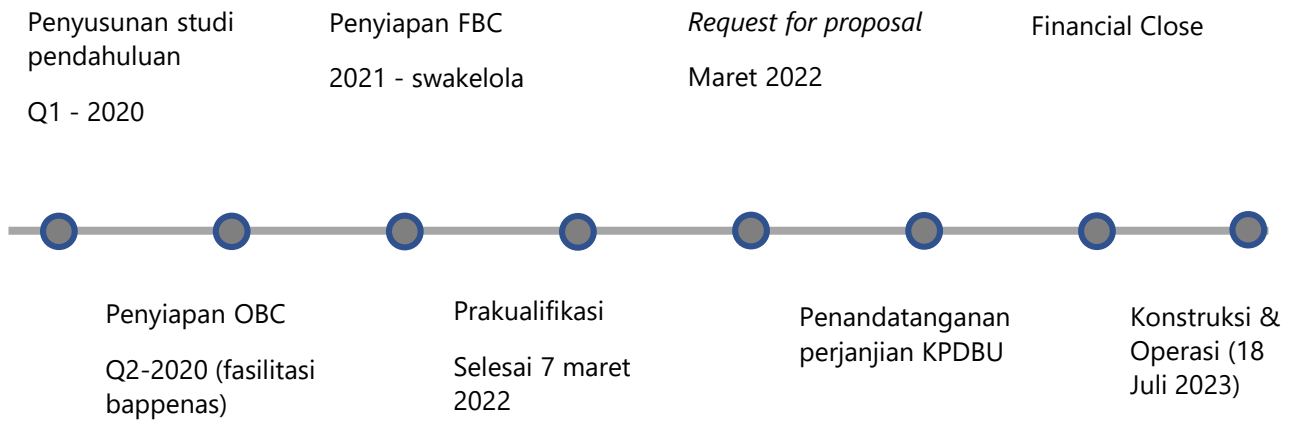
11 Tahun terdiri dari 1 tahun konstruksi dan 10 tahun layanan dan pemeliharaan.

Grafik Perbandingan OBC dan FBC pada proyek KPDBU APJ Kab. Madiun



OBC = Outline Business Case | FBC = Final Business Case

Progress Proyek APJ Kabupaten Madiun:



Sumber: Paparan Bupati Madiun dalam Webinar Peningkatan PAD melalui Percepatan Penyediaan Infrastruktur Publik menggunakan Skema KPBU pada 10 Maret 2022)



<https://www.antaraneews.com/>

Pada akhir bulan Maret 2022, Perwakilan BPKP Maluku Utara (Malut) telah melaksanakan Evaluasi atas Optimalisasi Pemanfaatan Kerjasama Pemerintah Daerah dan Badan Usaha (KPDBU) pada **Pemrov Malut dan Pemkot Ternate**. Tujuan kegiatan ini adalah memastikan penggunaan skema KPDBU pembiayaan pembangunan infrastruktur akan menghasilkan infrastruktur yang terbangun sesuai jadwal, anggaran pembiayaan lebih terkendali, dan layanan kepada masyarakat dapat segera disediakan (on budget, on schedule, on service). Proyek di Kota Ternate yang telah diproses sesuai tahapan KPDBU adalah proyek atas prakarsa Badan Usaha (unsolicited), yaitu Pembangunan Rumah Sakit Daerah Kota Ternate yang masih dalam tahapan penyusunan Studi Kelayakan oleh Calon Pemrakarsa Badan Usaha (oleh PT Wijaya Karya Bangunan Gedung Tbk.). Adapun tujuh rencana proyek KPDBU lain sesuai dengan RPJMD Kota Ternate tahun 2021 – 2026 adalah Proyek Penerangan Jalan Umum Solar Cell, Revitalisasi Stadion Gelora Kie Raha, Penataan Kawasan Pasar Bastiong, Pembangunan Fly Over Ngade-Fitu, Pembangunan Gedung Serba Guna, Pembangunan Kawasan Kuliner Gamalama, dan Pengelolaan Sampah. Pada Pemrov Malut, belum terdapat pelaksanaan proyek dengan skema KPDBU. Adapun Rencana proyek KPDBU sesuai dengan RPJMD Provinsi Malut tahun 2020–2024 adalah 2 proyek, yaitu Proyek Pengembangan Wilayah Perkotaan Sofifi yang masih dalam penyusunan Rancangan Peraturan Presiden, dan Proyek Pengembangan Klaster Industri Agro-Marine Terpadu Dodinga yang masih dalam rencana koordinasi antar SKPD Provinsi Malut.

.....
<https://www.bpkp.go.id>
(diunduh 04 Juli 2022)

Pemerintah Kota (Pemkot) **Dumai** akan menggandeng pihak ketiga dalam melakukan penataan lampu jalan atau penerangan jalan umum (PJU) melalui skema Kerja Sama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha (KPDBU). Menurut Wali Kota Dumai (Februari 2022), keuntungan menyerahkan pengelolaan PJU kepada pihak ketiga adalah tidak direpotkan soal pengawasan dan bisa mendanai pengadaan jaringan hingga lampu jalan. Terkait KPDBU ini, Pemkot **Dumai** telah berkoordinasi dengan pihak-pihak yang terkait seperti Bappenas, Kemendagri, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Investasi. Dalam waktu dekat akan siapkan feasibility study-nya untuk kemudian dikonsultasikan ke Pemprov Riau dan kementerian terkait. Pemko Dumai juga sudah menyiapkan peta lokasi lengkap dengan titik pemasangan lampu jalan.

.....
<https://riaupos.jawapos.com>
(diunduh 04 Juli 2022)

Gubernur Jawa Barat (Jabar) sangat gembira karena DPRD menyetujui Kerja Sama Jabar-Infrastructure Asia Singapura pada Rapat Paripurna di Gedung DPRD Jabar, **Kota Bandung**, Januari 2022. Gubernur menilai bahwa pembiayaan infrastruktur Jabar tidak akan cukup jika hanya mengandalkan APBD, karena hanya mampu membiayai 20 persen dan harus mencari pendanaan alternatif, termasuk KPBU. Proses kerja sama ini sudah dilakukan sesuai ketentuan. Melalui kerja sama tersebut, Singapura membantu percepatan pembangunan infrastruktur di Jabar, khususnya dalam ruang lingkup capacity building, market sounding, dan project structuring yang berfokus pada sektor air minum, transportasi, persampahan, efisiensi energi, dan konektivitas digital. Sedangkan proyek-proyek KPBU yang akan didukung meliputi proyek SPAM Jatigede dan SPAM Sinumbra, Bandung Metropolitan Urban Railway dan BRT Bandung Raya, TPPAS Ciayumajakuning Cirebon Raya, Rooftop Solar Project in Schools, Penerangan Jalan Umum, dan proyek yang terkait dengan konektivitas serat optik.

.....
<https://www.republika.co.id>
(diunduh 04 Juli 2022)

Pada Selasa, 31 Mei 2022, Bupati Dharmasraya **Prov Sumatera Barat** memberikan keterangan bahwa Pemkab Dharmasraya sudah mulai menerapkan pola KPBU Penerangan Jalan Umum (PJU). Pola kerjasama dengan Program KPBU ini dimaksudkan agar proyek-proyek penyediaan infrastruktur pemerintah tidak membebani APBD secara langsung. KPBU PJU Kab Dharmasraya nantinya dibiayai oleh Badan Usaha Pelaksana Pemrakarsa yang ditetapkan sehingga biaya pembangunan infrastruktur PJU tidak lagi tercantum dalam Daftar Pelaksanaan Anggaran (DPA) Perangkat Daerah. Pendapatan pajak penerangan jalan yang dibayarkan oleh PLN selama lima tahun konsesi akan digunakan sebagai dana cicilan. Proses sebagaimana yang diatur dalam Perpres Nomor 38 tahun 2015 serta peraturan teknis lainnya sudah dipatuhi. Selain itu Panitia Pengadaan, Tim KPBU beserta tim simpul juga telah berkonsultasi ke Bappenas dan kantor Bersama RI. KPBU PJU juga sudah melibatkan Universitas Andalas Padang sebagai tim konsultan akademis yang ditugaskan mengevaluasi dokumen uji kelayakan proyek dari calon pramakarsa. Program KPBU ini, dapat menghemat sekitar 72,4% belanja penerangan jalan umum jika dibandingkan dengan metode pembayaran konvensional yang telah dilakukan. Selama ini, Pemkab telah membayar tagihan listrik 4.084 titik lampu PJU dengan total biaya Rp.6,83 Miliar pertahun. Sedangkan dengan proyek KPBU, direncanakan ada 4.500 lampu pintar hemat listrik, dengan biayanya perkiraan hanya Rp. 1,88 Miliar.

.....
<https://www.infosumbar.net>
(diunduh 04 Juli 2022)

Pada Hari Kamis, 06 Januari 2022, Menteri Perhubungan menggelar Rapat Koordinasi (Rakor) bersama jajaran **Pemerintah Daerah Sumatera Selatan** membahas sejumlah rencana pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi, salah satunya yaitu proyek pembangunan Pelabuhan Palembang Baru di Tanjung Carat, Sumsel. Pembangunan pelabuhan ini merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang telah ditetapkan pemerintah dan dilakukan menggunakan skema pendanaan kreatif non APBN atau KPBU, dan akan melibatkan investor swasta nasional maupun asing. Kehadiran Pelabuhan ini diharapkan memberikan stimulus dan nilai tambah bagi masyarakat di Sumsel dan sekitarnya. Sementara, menurut Gubernur Sumsel proyek pembangunan Pelabuhan Palembang Baru di Tanjung Carat sangat penting untuk menunjang kegiatan perdagangan di Prov Sumatera Selatan yang memiliki komoditi unggulan seperti batu bara, curah cair, karet, dan pupuk, dan sebagainya. Hal tersebut berdampak baik bagi pertumbuhan ekonomi Sumsel dan sekitarnya. Pelabuhan yang akan dibangun, nantinya menjadi pusat distribusi barang/logistik menggantikan pelabuhan eksisting, yaitu Pelabuhan Boom Baru, yang sudah tidak bisa dikembangkan lagi karena lokasinya berada di tengah kota. Selain itu, lokasi pelabuhan tersebut sudah mengalami pendangkalan (sedimentasi), sehingga tidak bisa disinggahi kapal-kapal berukuran besar. Nantinya, Pelabuhan Boom Baru akan difungsikan sebagai pelabuhan penumpang.

.....
<https://dephub.go.id>
(diunduh 04 Juli 2022)

Pada Akhir Maret 2022, Kepala Perwakilan BPKP Provinsi Kalimantan Selatan (Prov Kalsel), mengungkapkan bahwa ada 4 (empat) proyek strategis bernilai Rp18,951 trilyun, gagal mengambil peluang skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Hasil evaluasi BPKP terkini, Pemrov Kalsel dan Pemkot Banjarmasin masih belum memahami skema KPBU. Pengaturan KPBU tertuang dalam Perpres Nomor 38 Tahun 2015, sebagai pengganti Perpres 67 Tahun 2005 yang telah beberapa kali diubah. Contoh pembangunan infrastruktur di Indonesia telah menggunakan skema KPBU, antara lain, Proyek Palapa Ring, yaitu pembangunan jaringan Backbone Optic Nasional yang menghubungkan 90 Kabupaten di Indonesia, yang menghubungkan 514 Kabupaten/Kota di Indonesia ke jaringan telekomunikasi dan internet. Kemudian Proyek Bandara Komodo di Labuan Bajo di Manggarai Barat Nusa Tenggara Timur, dan Proyek Tempat Pengolahan dan Pemroses Akhir Sampah (TPPAS) Lulut Nambo di Bogor. Di Kalsel, belum ada proyek strategis bernilai besar yang dibangun menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Ditengah keterbatasan anggaran pemerintah, pilihan skema KPBU menjadi rasional untuk diupayakan mendanai proyek-proyek strategis yang bernilai sangat besar. BPKP Perwakilan Kalsel mendorong Pemrov Kalsel dan pemkab/pemkoa di Prov Kalsel, agar melakukan pelatihan tentang pembiayaan skema KPBU untuk upaya pemahaman tahap perencanaan, penyiapan, transaksi, sampai dengan pelaksanaan perjanjian skema KPBU. BPKP juga menyarankan untuk membentuk unit kerja sebagai simpul KPBU yang akan menyiapkan perumusan kebijakan, sinkronisasi, koordinasi, pengawasan dan evaluasi pembangunan proyek infrastruktur dengan skema KPBU atas proyek-proyek tersebut.

<https://abdipersadafm.co.id>

(diunduh 07 Juli 2022)

Strategi Menyukseskan KPDBU dalam Konteks HKPD

Keterbatasan infrastruktur layanan publik di daerah kerap dijadikan salah satu alasan lambannya pencapaian tujuan dari desentralisasi fiskal yaitu pembangunan ekonomi yang inklusif dan keterjangkauan layanan publik sampai pada masyarakat di daerah. Sebagai ilustrasi, APBD tahun 2022 hanya mampu menyediakan belanja infrastruktur sebesar Rp169,34 triliun (14,16%) untuk menutup estimasi kebutuhan infrastruktur daerah di Indonesia senilai Rp812 triliun. Apalagi dikaitkan dengan persoalan ketimpangan yaitu peringkat indikator ekonomi, kualitas SDM, dan infrastruktur, masih konsisten didominasi kawasan Indonesia timur, yang tergambar dari tingkat kemiskinan 20,44% hingga 27,38% dari jumlah penduduk, indeks pembangunan manusia sebesar 60,62 hingga 65,28 yang relatif rendah dari rata-rata nasional, dan lebih dari 50% infrastruktur jalan dalam kondisi tidak mantap.

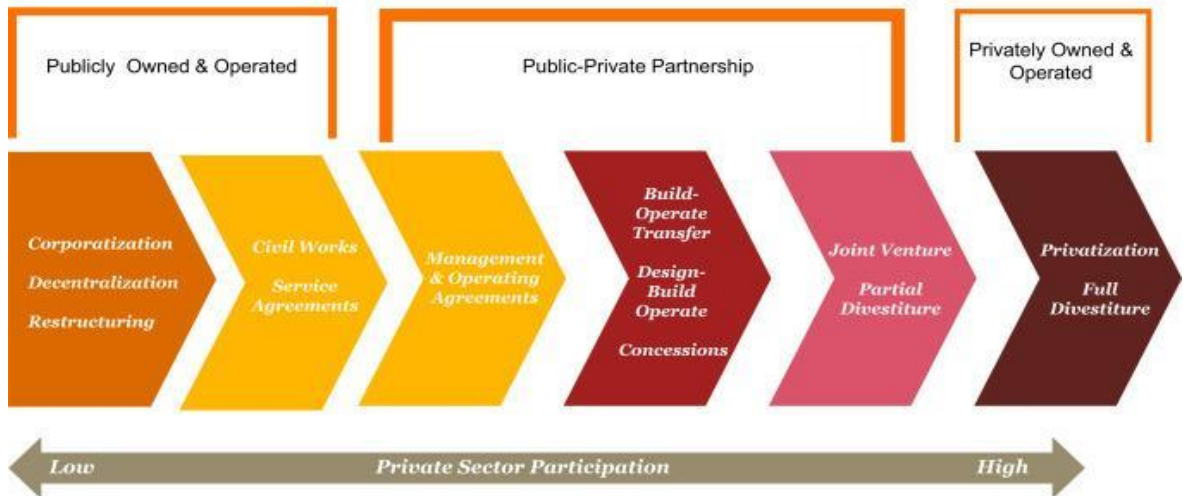
Secara substansi, UU Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (HKPD) telah mempersiapkan koridor penguatan tata kelola fiskal daerah dalam rangka akselerasi tujuan desentralisasi fiskal, antara lain: 1) kebijakan disiplin penganggaran daerah yang berkualitas, seimbang, dan berkesinambungan, dan 2) institusi fiskal daerah yang akuntabel didukung oleh kapasitas SDM aparatur yang profesional. Strategi percepatan infrastruktur mensyaratkan adanya upaya ekstra penguatan tata kelola, sebab suatu proyek infrastruktur seringkali terbentur dengan aspek ruang lingkup (scope), horizon waktu (time), dan biaya (cost), termasuk ruang fiskal (fiscal space).

Untuk mengatasi persoalan ruang fiskal daerah dibutuhkan suatu solusi pendanaan inovatif namun tetap akuntabel, sinergi dengan sumber pendanaan lain, dan berprioritas pada preferensi masyarakat daerah.

Model Kerja sama Pemda dengan Badan Usaha (KPDBU) atau Public Private Partnership (PPP) sering diapresiasi oleh praktisi dan akademisi sebagai salah satu solusi kreatif mengatasi kendala anggaran tersebut. KPDBU merupakan kemitraan strategis Pemda dengan sektor swasta untuk menyediakan sarana infrastruktur dan layanan komersial kepada masyarakat dalam jangka waktu yang panjang secara cepat, efisien, dan inovatif, berorientasi pada benefit masyarakat sekaligus keuntungan sektor swasta. Sektor swasta dilibatkan dalam proyek KPDBU untuk diutilisasi keunggulan alamiahnya, seperti: 1) manajemen, prosedur dan tata kelola yang baku, 2) SDM kreatif, inovatif, dan budaya kerja kompetitif, 3) identitas/branding kinerja yang kuat, 4) sistem informasi dan teknologi yang maju, dan 5) akses permodalan yang luas.

Model KPDBU menawarkan pilihan peran lebih banyak kepada swasta untuk mendesain (design), membangun (build or rehabilitate), membiayai (finance), dan mengelola (maintain or operate) suatu produk layanan publik. Skema KPDBU, dengan berbagai pilihan spektrumnya, mulai dari kontrak pengoperasian layanan saja, bangun-guna-serah atau desain-bangun-guna, izin konsesi, sampai dengan membentuk perusahaan baru berupa joint venture, menjadi sangat atraktif bagi sektor swasta, asalkan memenuhi beberapa kriteria, antara lain: 1) menghasilkan imbal hasil investasi yang layak (feasible return on investment), 2) memiliki kejelasan kontrak dan teknis mengenai risiko keberlangsungan layanan dan arus kas di masa mendatang, 3) mendapatkan kesempatan inovasi, peluang insentif, dan kompensasi bagi swasta.

CONTINUUM OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP ARRANGEMENTS FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS



Sumber: <https://www.sciencedirect.com/topics/earth-and-planetary-sciences/public-private-partnership>

Dirangkum dari beberapa studi oleh Straub (2022) dan Fay et.al (2019) terdapat beberapa poin temuan penting tentang PPP. **Pertama**, PPP di berbagai negara di estimasi sekitar 3%-10% dari belanja infrastrukturnya. Setelah diintervensi oleh pengambil kebijakan publik, tidak semua sektor infrastruktur layanan publik tersebut menarik bagi sektor swasta. PPP pada sektor transportasi dan jalan lebih diminati karena pengukuran tarif yang sesuai, terdapat permintaan pasar, dan kejelasan jenis pengelolaan infrastruktur fisik jalan di dalam kontrak. Berbeda untuk sektor penyediaan air bersih yang memiliki aspek kepentingan multidimensional dan kompleks, tidak semata-mata terkait tarif, melainkan juga aspek sosial, norma, dan lingkungan (misal: isu hak akses dan keberlanjutan).

Kedua, skema PPP memiliki risiko yang sangat tinggi karena diterapkan pada proyek infrastruktur dengan durasi kontrak jangka panjang. Biasanya proyek KPDBU membutuhkan horizon fiskal yang panjang yaitu 15 s.d. 30 tahun. Tanpa kejelasan kerangka regulasi dan penegakannya, risiko seperti perubahan arah kebijakan, problematika akut etika (misal: konflik kepentingan dan korupsi), dan tekanan makroekonomi dapat mengganggu stabilitas pelaksanaan kontrak.

Hal ini mengarahkan pada pentingnya poin **ketiga**, yaitu pengelolaan kontrak yang profesional oleh manajemen sektor publik. Sebelum penandatanganan kontrak, aparatur pemerintah seharusnya dapat mendeteksi potensi informasi yang asimetris antar pihak-pihak yang terlibat dalam kontrak, seperti klausul-klausul yang menimbulkan adanya biaya-biaya tambahan di kemudian hari. Pada saat pelaksanaan kontrak, aparatur diharapkan mampu mengelola perubahan kontrak (addendum) dan mengendalikan negosiasi ulang yang bersifat oportunistik dari berbagai pihak untuk mengantisipasi cost overrun.

Keempat, keberpihakan kebijakan publik yang jelas terkait distribusi penyediaan layanan publik. Tidak mudah bagi pengambil kebijakan untuk menyeimbangkan manfaat sosial dan keuntungan bisnis dalam penetapan skema tarif layanan. Dilema pilihan kebijakan antara distribusi dan efisiensi mungkin akan mengemuka pada sektor infrastruktur layanan dasar. Penetapan tarif layanan yang terlalu tinggi akan meningkatkan efisiensi biaya penyediaan, namun mungkin akan berdampak pada persoalan pengecualian layanan pada lapisan masyarakat tidak mampu.

Dalam konteks HKPD, poin-poin studi PPP tersebut dapat menjadi perhatian penting agar KPDBU daerah berjalan dengan baik. **Pertama**, kembali merujuk pada nilai APBD 2022, terdapat potensi KBDU sekitar Rp5,09 triliun hingga Rp16,9 triliun dari belanja infrastruktur. Tantangan proyek KPDBU bagi pemda adalah bagaimana mengintervensi dan mengemas paket proyek infrastruktur tersebut 1) bankable secara pembiayaan, dan 2) produk layanan publiknya feasible secara tarif menurut perhitungan bisnis. Untuk sektor infrastruktur transportasi, jalan, dan pariwisata yang umumnya memiliki tingkat pengembalian investasi yang layak, biasanya akan relatif mudah menarik minat investor swasta.

Namun demikian, untuk jenis proyek infrastruktur layanan yang hasil pengujian pasarnya masih tentatif secara benefit, misalnya: penyediaan air minum, layanan pendidikan, dan infrastruktur kesehatan; dibutuhkan tambahan pendanaan dari APBD. Bagi swasta, ketidaklayakan pengembalian investasi suatu layanan secara finansial berasal dari tahap pembangunan konstruksi. Pemerintah menyediakan dukungan finansial yaitu Viability Gap Fund (VGF) yang dapat berbentuk penyertaan modal, subsidi, atau transfer, agar kalkulasi pihak swasta berpindah fokus ke tarif penyediaan layanannya.

Kedua, komitmen pemda terkait kebijakan penyediaan layanan dasar merupakan grand design yang wajib dituangkan dalam peraturan daerah. Semua layanan dasar publik dalam jangka menengah dan panjang harus mampu didefinisikan skala prioritas, para penerima manfaat, sumber pembiayaan, bauran pendanaan tarif layanan, dan skema penyediaannya, termasuk KPDBU. Proses perencanaan, penganggaran, tender, pelaksanaan, dan evaluasi proyek layanan publik harus mengadopsi prinsip-prinsip transparansi, akuntabilitas, kewajaran, keadilan, dan partisipatif.

Pemerintah telah menyusun regulatory framework proyek PPP melalui Perpres Nomor 38/2015 sebagai umbrella kelembagaan penyediaan infrastruktur melalui PPP. Secara detail, pedoman teknis dan daftar penyediaan infrastruktur PPP tertuang dalam Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor KEP.79/M.PPN/HK/06/2021. Sinkronisasi regulasi di daerah, kepemimpinan yang efektif, dan ketegasan dalam penegakan aturan menjadi mandatori untuk memperkuat sinyal kredibilitas pemda tepatnya pada aspek kepastian hukum.

Ketiga, perlunya penguatan kapasitas aparatur pemda dalam rangka profesionalisme pengelolaan kontrak KPDBU. Pembekalan skill set yang tersertifikasi dan berkelanjutan di bidang manajemen proyek, manajemen keuangan, penilaian proyek, manajemen risiko, pengadaan barang/jasa, dan contract/legal drafting bagi SDM pengelola proyek menjadi salah satu faktor kunci keberhasilan proyek KPDBU. Untuk mendukung kesiapan kerja pada proyek infrastruktur, diperlukan pelaksanaan joint program, pelatihan formal yang terstruktur dalam bentuk internship, apprenticeship, dan secondment pada unit pengelola proyek PPP strategis nasional di pemerintah maupun BUMN.

Menurut studi Remington dan Yang (2020), perpaduan hard dan soft competency aparatur pemerintah turut berkontribusi pada keberhasilan proyek PPP. Bagi manajer proyek PPP, sikap kolaboratif, sinergi, adaptif, fleksibel, resiliensi, sabar, dan motivasi diri merupakan atribut personal yang mendukung endurance pengelolaan proyek PPP. Keterampilan interpersonal, konseptualisasi, negosiasi, sosial, komunikasi efektif, dan koordinasi juga turut memperkuat ownership para pihak dan menjaga efektivitas proses pengambilan keputusan teknis pelaksanaan proyek.

Keempat, kebijakan penyediaan layanan dasar tetap mengedepankan keberpihakan terhadap kelompok masyarakat yang rentan, walaupun hal tersebut secara ekonomi tidak feasible. Pengambil kebijakan perlu memikirkan skenario kebijakan insentif kepada sektor swasta selaku penyedia layanan. Pada tahap konstruksi infrastruktur, pemda dapat mempersiapkan alternatif insentif pendanaan APBD, misalnya untuk Land Fund, Fasilitas Pengembangan Proyek (PDF), dan Viability Gap Fund (VGF). Sedangkan pada tahap penyediaan layanan, pemda perlu menetapkan regulasi tarif pelanggan (user charge) yang wajar, adil, dan rasional untuk mengatasi persoalan ketidakterjangkauan layanan bagi masyarakat yang rentan. Namun demikian, jika kebijakan tarif tersebut masih belum sesuai dengan kemampuan membayar masyarakat (willingness to pay), maka pemda dapat mempertimbangkan penyediaan Availability Payment (AP) yaitu semacam Public Service Obligation (PSO) setiap tahunnya di APBD untuk mengkompensasi underpricing tarif layanan.

Sejalan dengan kebijakan HKPD, melalui KPDBU, pemerintah mendorong Pemda untuk mengelola sinergi pendanaan infrastruktur dari APBD dan non APBD. Pemerintah dapat mempertimbangkan keberhasilan sinergi pendanaan kreatif pemda tersebut ke dalam formulasi kebijakan transfer insentif fiskal. Terkait kebijakan transfer berbasis kinerja, pemerintah dapat mempertimbangkan juga suatu rekomendasi kebijakan yang diarahkan kepada daerah yang kinerja penyediaan layanan publiknya masih rendah. Tidak menutup kemungkinan, pemerintah mendorong pemda berkinerja rendah tersebut agar memanfaatkan skema sinergi pendanaan TKD (termasuk sumber pembiayaan lain) untuk mem-bundling-nya ke dalam pembiayaan investasi konstruksi dan/atau tarif layanan, supaya suatu proyek KBUDU menjadi atraktif bagi sektor swasta.

Pelaksanaan proyek KPDBU yang feasible merupakan kebijakan yang sejalan dengan arah penguatan local taxing power dan kemandirian fiskal. KPDBU merupakan skema pembiayaan berbasis proyek yang memiliki nilai ekonomis berkelanjutan apabila dikaitkan dengan layanan-layanan yang menghasilkan pendapatan daerah (revenue-generating project). Misalnya, proyek KPBU pengembangan destinasi pariwisata daerah dapat meningkatkan daya tarik wisatawan sekaligus membangkitkan perekonomian lokal. Dengan membuka kesempatan kemitraan antara pemerintah, swasta, dan masyarakat setempat maka layanan wisata dapat dipoles dengan lebih menarik, antara lain: penyediaan paket transportasi menuju kawasan wisata, renovasi dan pengembangan sarana/prasarana pariwisata, jasa penertiban dan kebersihan sekitar kawasan, penyediaan sarana perdagangan UMKM setempat, dan peningkatan sarana penginapan/perhotelan.

Secara umum, dengan adanya infrastruktur yang baik di daerah, maka dapat mendorong peningkatan perekonomian di daerah. Secara tidak langsung dapat meningkatkan penerimaan PAD baik dari penerimaan Pajak Daerah dan Retribusi Daerah maupun penerimaan bagi hasil dari proyek strategis KPDBU.

Dengan demikian, substansi HKPD mendorong Pemda untuk memanfaatkan skema KPDBU pada sektor infrastruktur karena memiliki potensi benefit yang lebih besar berupa ketersediaan layanan publik secara cepat, efisien, dan inovatif. Namun demikian, keberhasilan proyek KPDBU membutuhkan beberapa prakondisi tata kelola yang memadai. Kontrak KPDBU memiliki durasi waktu yang sangat panjang, sehingga membutuhkan komitmen yang kuat, kerangka regulasi yang jelas, dan konsistensi dari para pengambil keputusan di daerah. Kapasitas aparatur pemda harus ditingkatkan untuk memenuhi kualifikasi hard-soft competency dalam menilai, menegosiasikan, dan mengawal proyek KPDBU yang pada perjalanannya dimungkinkan terjadi dinamisasi kebijakan dan tantangan kondisi makroekonomi. Terakhir, diperlukan strategi dan respon kebijakan HKPD yang mendorong pendanaan kreatif sesuai prinsip value for money (ekonomis, efisien, efektif), khususnya formulasi sistem transfer, kualitas belanja daerah, kapasitas SDM, dan penguatan local taxing power secara terintegrasi antara pemerintah pusat dan daerah.

Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Daerah Melalui Pemanfaatan Skema KPDBU

A. Pendahuluan

Kebutuhan pendanaan untuk pembangunan infrastruktur dalam RPJMN Tahun 2020 - 2024 mencapai sebesar Rp6.445 triliun. Besaran kebutuhan tersebut tidak dapat dipenuhi sepenuhnya oleh Pemerintah melalui APBN dan APBD yang hanya bisa memenuhi sekitar 37 persen. Oleh sebab itu, diperlukan peran serta dan partisipasi pihak lain utamanya dari pihak swasta dan Badan Usaha Milik Negara/Daerah. Infrastruktur yang mapan di Indonesia pada umumnya dan daerah pada khususnya berguna untuk meningkatkan daya saing perekonomian yang sangat penting dan telah menjadi fokus pemerintah saat ini, selain untuk meningkatkan stock infrastruktur dari 43 persen Gross Domestic Product di tahun 2017.

Namun usaha untuk melakukan percepatan pengembangan infrastruktur khususnya di daerah mengalami beberapa kendala, diantaranya adalah adanya keterbatasan anggaran APBD. Jin (2009) menyampaikan bahwa kurangnya dana pemerintah dan faktor urbanisasi menjadi kendala dalam pembiayaan infrastruktur. Untuk mengatasi keterbatasan anggaran tersebut, Pemerintah Daerah perlu mengakses berbagai alternatif sumber pembiayaan yang dapat digunakan untuk mengembangkan infrastruktur. Skema alternatif pembiayaan infrastruktur di daerah yang bisa dimanfaatkan oleh Pemerintah Daerah salah satunya adalah kerjasama pemerintah daerah dengan badan usaha atau KPDBU.

KPDBU menjadi alternatif pilihan yang digunakan oleh Pemerintah Daerah karena adanya beberapa fasilitas yang diberikan oleh Pemerintah selain jangka waktunya pelaksanaannya yang lama. Jumlah KPDBU sampai saat ini sudah ada 29 proyek baik yang menggunakan fasilitas Project Development Facility (PDF) dengan jumlah 17 proyek dimana 4 proyek berhenti ditengah jalan maupun yang tidak mendapatkan fasilitas PDF yaitu sebanyak 12 proyek. Dari keseluruhan KPDBU daerah tersebut baru terdapat 3 proyek yang sudah sampai tahap operasi yaitu SPAM Kota Bandar Lampung mulai operasi pada tanggal 12 Agustus 2020, SPAM Umbulan di Jawa Timur mulai operasi pada 22 Maret 2021, dan SPAM Semarang Barat mulai operasi pada 22 Mei 2021.

Berkaitan dengan hal tersebut, dalam pelaksanaan KPDBU, banyak permasalahan atau kendala yang dihadapi oleh stakeholder terkait khususnya dalam hal ini Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK). Bahkan terdapat proyek KPDBU yang berhenti di tengah jalan seperti yang terjadi pada proyek KPDBU Transportasi Kota Medan, proyek KPDBU RSUD Pringadi Kota Medan, dan proyek KPDBU RSUD Zainoel Abidin Provinsi Aceh yang berhenti saat masih pada tahap penyiapan. Selanjutnya ada proyek KPDBU RSUD Krian Kabupaten Sidoarjo yang terhenti pada saat tahap transaksi. Oleh karena itu, rumusan masalah dalam kajian ini adalah bagaimana kendala dalam pelaksanaan KPDBU dalam pembangunan infrastruktur di daerah.

B. Pembahasan

Pelaksanaan KPBU di Indonesia didasarkan kepada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Sedangkan untuk pelaksanaan di daerah mengacu kepada Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2016 Tentang Pembayaran Ketersediaan Layanan Dalam Rangka Kerjasama Pemerintah Daerah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Di Daerah. Pengertian KPDBU dalam peraturan tersebut adalah kerjasama antara Pemerintah Daerah dan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum, dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Kepala Daerah selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK), yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak. PJPK dalam pelaksanaan KPDBU adalah Kepala Daerah atau Badan Usaha Milik Daerah sebagai penyedia atau penyelenggara infrastruktur berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Pembayaran Ketersediaan Layanan merupakan belanja daerah yang bertujuan untuk memastikan ketersediaan layanan yang berkualitas kepada masyarakat secara berkesinambungan, yang dihasilkan dari penyediaan infrastruktur yang dilakukan melalui KPDBU dan mengoptimalkan nilai guna dari APBD (Value for Money) untuk penyediaan layanan. Pembayaran Ketersediaan Layanan dilakukan dengan memperhatikan kemampuan keuangan daerah, kesinambungan fiskal, pengelolaan resiko fiskal, dan ketepatan sasaran penggunaannya.

Berdasarkan inisiator atau peprakarsa kegiatan proyek, KPDBU dapat dibagi menjadi dua jenis yaitu Solicited dengan inisiator berasal dari Pemerintah dan Unsolicited dengan inisiator berasal dari swasta atau badan usaha.

Proses bisnis dalam pelaksanaan KPDBU termasuk skema Availability Payment/AP terdapat 4 (empat) tahap dimana tahap pertama merupakan tahap perencanaan. Pada tahap ini PJPK menyusun rencana penggunaan skema AP, hasil perencanaan tersebut dituangkan dalam Studi Pendahuluan. PJPK menyampaikan penyusunan rencana penggunaan skema AP kepada DJPPR. Berdasarkan pemberitahuan dari PJPK, DJPPR melakukan klarifikasi terhadap rencana tersebut. Selanjutnya DJPPR mengeluarkan Surat Konfirmasi Pendahuluan. Tahap kedua yaitu tahap penyiapan, pada tahap ini PJPK memberitahukan tahap penyiapan berupa penyusunan Dokumen Prastudi Kelayakan atau Outline Business Case (OBC) serta kajian AP, melakukan penjajakan pasar, permohonan dukungan atau jaminan Pemerintah jika ada.

Tahap ketiga yaitu tahap transaksi, pada tahap ini cukup banyak tahapan yang harus dilalui, dimulai dengan tahap prakualifikasi selanjutnya dilakukan dengan permintaan proposal atau Request for Proposal (RFP). Selanjutnya dilakukan bidding submission dan dilanjutkan penetapan pemenang lelang sebelum dilakukan penandatanganan perjanjian KPDBU yang sebelumnya dilakukan pendirian Badan Usaha Pelaksana (BUP). Fase terakhir dalam tahap ini yaitu perolehan pembiayaan (Financial Close) yang merupakan tahap akhir dari serangkaian proses persiapan proyek sebelum memasuki periode konstruksi. Tahap terakhir pada proses bisnis KPDBU yaitu masa operasi, dimana pada tahap operasi yang sebelumnya di dahului oleh masa konstruksi yang ditandai dengan adanya commercial operating date. Masa operasi berakhir sampai dengan perjanjian KPDBU berakhir.

Kajian ini menggunakan metode kualitatif dalam mengetahui kendala-kendala yang terjadi dalam pelaksanaan KPBU, yaitu melakukan Focus Group Discussion (FGD) dengan pemerintah pusat terkait dan dengan PJKP. Temuan dari kajian ini adalah beberapa kendala atau permasalahan dalam pelaksanaan KPDBU daerah, antara lain:

1. Aspek Regulasi

Pelaksanaan KPDBU masih mengacu kepada PP Nomor 38 Tahun 2015 tentang KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur. Sedangkan dalam pelaksanaannya sering kali lintas sektor sehingga diperlukan koordinasi antar sektor, oleh sebab itu perlu peraturan yang lebih tinggi dalam bentuk UU. Selain itu, adanya ketidaksinkronan antara peraturan yang memayungi KPBU secara umum dengan pengaturan teknis sektoral KPBU. Sebagai contoh waktu perjanjian dengan mitra/badan usaha, proses bisnis KPDBU dengan KSDPK (Kerjasama Daerah dengan Pihak Ketiga). Dalam KSDPK dimulai tahap persiapan, penawaran, kesepakatan (MOU) Pemda dengan mitra, rancangan Perjanjian Kerjasama (PKS), persetujuan DPRD. Sedangkan dalam KPDBU rancangan perjanjian dibuat di proses lelang, bukan pada tahap persiapan. Hal ini menjadikan Daerah menjadi kesulitan untuk mengikuti peraturan yang mana untuk diikuti antara KSDPK atau KPDBU. Mengenai definisi/kriteria prinsip pengguna membayar sebagai syarat pemberian fasilitas Viability Gap Fund (VGF) atau dukungan kelayakan belum diatur secara rinci. Oleh sebab itu, perlu adanya sinkronisasi Permendagri Nomor 22 Tahun 2020 dengan proses bisnis KPBU agar lebih memberikan kejelasan prosedur kerjasama, terutama dalam mendapatkan persetujuan DPRD atas KSDPK.

2. Aspek Kapasitas Fiskal Daerah

Isu kapasitas fiskal daerah telah mengemuka pada beberapa proyek KPDBU yang sedang berjalan. Salah satunya pada proyek SPAM Umbulan, yang merupakan SPAM regional meliputi lima kabupaten/kota di Provinsi Jawa Timur (Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Gresik, Kota Surabaya, Kota Pasuruan, Kabupaten Pasuruan), kesiapan jaringan distribusi menjadi tantangan terwujudnya layanan air minum yang dapat dinikmati oleh masyarakat. Pembangunan porsi KPDBU pada SPAM Umbulan telah selesai sejak Juni 2020, namun jaringan distribusi belum siap sepenuhnya untuk mengalirkan air hingga sambungan rumah tangga (SR). Salah satu kendalanya adalah keterbatasan kemampuan keuangan pemerintah kabupaten/kota maupun PDAM offtaker untuk membangun jaringan distribusi. Pada beberapa proyek KPDBU yang diberikan fasilitas penyiapan proyek oleh Kementerian Keuangan, keterbatasan kapasitas fiskal pemerintah daerah menjadi tantangan keberlanjutan proyek. Proyek KPBU Transportasi Kota Medan, misalnya, faktor yang menyebabkan PDF proyek tersebut tidak dapat dilanjutkan prosesnya di antaranya kapasitas fiskal Pemerintah Kota Medan yang terbatas untuk mendukung pembangunan proyek, di samping belum tersedianya dukungan pemerintah dari kementerian yang menangani sektor transportasi.

3. Persetujuan Ijin dari DPRD

Pengalaman pada beberapa proyek KPDBU yang mendapatkan PDF, proses mendapatkan persetujuan DPRD bukan proses yang mudah. Terdapat proyek yang PDF-nya berhenti karena persetujuan DPRD tidak berhasil didapatkan, misalnya pada proyek KPDBU RSUD Krian Kabupaten Sidoarjo dan RSUD Zainoel Abidin Provinsi Aceh.

Belum didapatkannya persetujuan DPRD tersebut di antaranya disebabkan karena terdapat perbedaan pandangan antara pihak pemerintah daerah dan DPRD terkait KPDBU yang akan dilaksanakan atau proses komunikasi antara pemerintah daerah dan DPRD yang kurang berjalan lancar. Dari sisi proses bisnis, terdapat potensi ketidaksinkronan antara proses bisnis KPDBU dengan KSDPK. Dalam KSDPK, permintaan persetujuan kepada DPRD baru disampaikan setelah diperoleh mitra kerja sama. Sementara dalam proses KPBU, mitra kerja sama, dalam hal ini badan usaha pelaksana (BUP), diperoleh pada tahapan akhir proses transaksi KPBU. Proses keterlibatan DPRD dalam KPDBU sudah terakomodasi dalam PMK Nomor 180/PMK.08/2020 di mana salah satu syarat pengajuan PDF oleh pemerintah daerah adalah bukti adanya komunikasi awal dengan DPRD. Namun, persyaratan tersebut hanya diberlakukan untuk permohonan PDF KPDBU yang menggunakan skema pembayaran ketersediaan layanan. Dengan mempertimbangkan Permendagri Nomor 22 Tahun 2020, di mana KSDPK yang membebani masyarakat juga perlu mendapatkan persetujuan DPRD, maka bukti komunikasi awal dengan DPRD sebaiknya juga menjadi syarat pengajuan PDF untuk KPDBU yang menggunakan skema pembayaran oleh pengguna/masyarakat (user payment).

4. Kurangnya Dukungan dari Sektor Terkait dalam Proyek KPDBU

Tidak semua proyek KPDBU layak secara finansial, di mana kelayakan finansial merupakan syarat untuk menarik minat pihak swasta dalam KPDBU. Untuk meningkatkan kelayakan finansial, diperlukan dukungan pemerintah baik disediakan oleh Menteri Keuangan maupun menteri yang menangani urusan sektor.

Misalnya pada sektor infrastruktur air minum, Kementerian PUPR menerbitkan Peraturan Menteri Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pemberian Dukungan oleh Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah dalam Kerjasama Penyelenggaraan SPAM. Sektor infrastruktur air minum telah memiliki payung hukum pemberian dukungan pemerintah yang cukup lengkap, khususnya untuk mendukung kebijakan 100 0 100. Sedangkan untuk sektor lain, misalnya sektor infrastruktur transportasi, dimana belum tersedianya dukungan pemerintah dari instansi pemerintah yang menangani urusan sektor tersebut menjadi salah satu sebab tidak dapat dilanjutkannya PDF pada proyek KPDBU Transportasi Kota Medan pada tahun 2019. Oleh sebab itu, perlunya adanya kesiapan kebijakan dan peraturan perundang-undangan dari instansi pemerintah yang menangani urusan sektor untuk memberikan dukungan pemerintah pada proyek KPDBU.

5. Kurangnya Komitmen Pemerintah Daerah dalam Melaksanakan KPDBU

KPDBU merupakan proses yang tidak sederhana sehingga memerlukan komitmen PJKP dalam pelaksanaannya. Kurangnya komitmen pemerintah daerah dalam pelaksanaan KPDBU dapat menyebabkan proses KPDBU berhenti di tengah jalan. Berhentinya proses KPDBU dapat berdampak kepada besarnya biaya yang harus dikeluarkan dalam pelaksanaannya. Pada proyek yang mendapatkan bantuan PDF, biaya tersebut ditanggung oleh APBN melalui Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara (BA BUN). Pada proyek-proyek daerah yang berhenti PDF-nya (Transportasi Kota Medan, RSUD Pirngadi Kota Medan, RSUD Krian Kabupaten Sidoarjo, dan RSUD Zainoel Abidin Provinsi Aceh), disebabkan oleh berakhirnya jangka waktu Kesepakatan Induk.

Oleh karena itu, pemerintah daerah tidak dapat dikenakan konsekuensi dari penghentian PDF yang disebabkan karena pemerintah daerah selaku penerima PDF tidak melaksanakan tugas, tanggung jawab, dan komitmennya. Oleh sebab itu, sesuai dengan amanat PMK Nomor 180 Tahun 2020, Kementerian Keuangan untuk lebih selektif dalam pemberian PDF dengan memasukkan kriteria kelayakan PJP sebagai pertimbangan untuk memberikan PDF.

C. Kesimpulan dan Rekomendasi

Pelaksanaan pembangunan infrastruktur di daerah melalui skema KPDBU telah banyak dilakukan walaupun prosesnya cukup panjang yaitu mulai dari tahap perencanaan, penyiapan, transaksi sampai dengan operasi. Dukungan Pemerintah Pusat telah diberikan dalam bentuk dukungan kelayakan atas sebagian biaya konstruksi, namun demikian masih banyak KPDBU yang berhenti ditengah jalan karena faktor regulasi, kapasitas fiskal daerah dan aspek lainnya. Regulasi terkait masih ada ketidaksinkronan antara peraturan yang memayungi KPBU/KPDBU secara umum dengan pengaturan teknis sektoral KPBU. Selain itu terdapat permasalahan kapasitas fiskal daerah yang menyebabkan proyek KPDBU berhenti dilanjutkan, untuk itu perlu adanya syarat diawal terkait kemampuan membayar Pemerintah Daerah (AP Coverage Ratio) sebelum mengajukan seperti halnya digunakan dalam skema pinjaman daerah. Selain itu, terdapat juga permasalahan kesulitan daerah untuk mendapatkan ijin dari DPRD serta kurang adanya komitmen daerah dalam pelaksanaan KPDBU walaupun sudah mendapatkan bantuan VGF dari Pemerintah Pusat.

Saran untuk perbaikan pelaksanaan KPDBU kedepan yaitu perlunya adanya sinergi pendanaan dari skema yang lain agar proyek yang dibangun tersebut benar-benar bisa langsung dapat dimanfaatkan oleh masyarakat dengan adanya infrastruktur pendukung lainnya. Selain itu juga perlu menambah insentif kepada daerah yang saat ini sudah ada dalam bentuk Insentif Fiskal atau dengan mengalokasikan dana transfer tertentu kepada Pemerintah Daerah yang berhasil menjalankan skema KPDBU sehingga akan dapat mendorong Pemerintah Daerah lain untuk menggunakan pembiayaan kreatif (creative financing) untuk pembangunan infrastruktur di daerah.

EDISI XXIX

LPEFD

Laporan Perkembangan
Ekonomi dan Fiskal Daerah



Astera Primanto Bhakti • Mariatul Aini • Purwanto • Adriyanto • Bhimantara Widyajala • Agung Widiadi
Kindy R. Syahrir • Imam Mukhlis Affandi • Britany Alasen Sembiring • Ilham Hadiana • Purwandi Santoso
Isnanto Wimboro Dahrojatun • Catur Panggih Pamungkas • Poppy Suprapti • Irfan Sofi • Sigit Wahyu Kartiko
Ganjar Prihatmoko • Nanag Garendra Timur • Amrul Yusroni • Rossi Rizki Bestari • Dimas Agung Nugraha
Narits Muhammad Syafruddin • Desy Puspita A • Nabillah Rahma • Nadia Nurul Nisa
Selma Syifa Khoirunnisa • Khishbatur Rizqiyah • Netta An'amta Desli Sanati