

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Semenjak tahun 1990-an pemerintah Indonesia membuka diri dengan memberikan kelonggaran bagi para investor swasta baik dari dalam negeri ataupun luar negeri untuk menanamkan investasi dalam pengembangan fasilitas sarana dan prasarana di Indonesia. Dengan sumber daya yang tersedia baik sumber daya alam ataupun jumlah penduduk yang besar serta pertumbuhan ekonomi bruto (GNP) berkisar 7.3 % pada tahun 1990-an, maka potensi untuk pengembangan ekonomi dan infrastruktur di Indonesia menjadi terbuka. Bahkan berdasar data dari *Bussiness Risk International* tahun 1993 seperti yang dikutip oleh Walker dan Smith (1995) peringkat risiko Indonesia termasuk kategori B yaitu negara memiliki stabilitas politik, ekonomi dan sumber daya yang cukup. Hal ini berarti iklim investasi di Indonesia cukup prospektif. Realita ini merangsang para investor untuk ikut berpartisipasi dalam pengembangan infrastruktur di Indonesia baik dalam bidang telekomunikasi, transportasi atau bidang lainnya.

Berdasar data yang dikeluarkan oleh Direktorat Bina Marga seperti yang dikutip oleh Sidney (1998), maka tingkat pertumbuhan kota seperti Jakarta, Surabaya, Semarang dan Medan adalah sangat tinggi. Konsekuensi dari hal tersebut adalah diperlukan peningkatan dan penambahan sistem transportasi nasional untuk mengimbangi pertumbuhan kota tersebut. Peningkatan dan penambahan sistem transportasi nasional membutuhkan sumber pendanaan yang

sangat besar. Untuk itu, sejak tahun 1987 Badan Koordinasi dan Penanaman Modal (BKPM) dan diperkuat oleh peraturan pemerintah (perpu) no. 8 tahun 1990 mengenai jalan raya dan tol, menyatakan bahwa investasi di bidang transportasi khususnya jalan raya terbuka bagi investor dalam negeri ataupun luar negeri.

Hingga tahun 2000, perkembangan perekonomian di Indonesia secara umum masih sulit. Sedangkan tuntutan masyarakat akan fasilitas sarana dan prasarana khususnya dalam hal peningkatan dan penambahan jalan raya tetap tinggi. Untuk itu, pemerintah melalui Departemen pemukiman dan Pengembangan Wilayah melakukan terobosan-terobosan untuk mengundang investor yang berminat dalam proyek pembangunan prasaran khususnya proyek pembangunan jalan bebas hambatan (tol) di Indonesia. Upaya ini harus dilakukan pemerintah untuk menekan beban pengeluaran pinjaman secara langsung. Apalagi mengingat pos anggaran untuk pembangunan infrastruktur dalam APBN tahun 2000 relatif sangat kecil.

Privatisasi atau swastanisasi proyek-proyek pembangunan jalan tol merupakan strategi yang cukup efektif bagi pemerintah untuk mempercepat program-program pembangunan nasional. Salah satu alternatif dalam hal pengadaan proyek adalah dengan mengundang sponsor swasta untuk berinvestasi dalam konsep rancang, bangun, operasi dan transfer atau lebih dikenal sebagai konsep *Build Operate Transfer* (BOT).

Proyek dengan konsep BOT menciptakan penambahan sumber daya yang sangat besar. Dalam kasus di mana pemerintah sebagai tuan rumah tidak memiliki anggaran sumber daya atau tidak memiliki daya pinjam yang cukup besar guna membiayai proyek infrastruktur tersebut, maka pengadaan proyek dengan konsep BOT memberikan peluang untuk merealisasikan proyek tersebut. Proyek dengan

konsep BOT merupakan proyek sektor swasta yang dapat digunakan sebagai pedoman perbandingan untuk mengukur tingkat efisiensi proyek sektor publik lainnya yang serupa di negara yang sama.

Proyek dengan konsep BOT merupakan proyek yang sangat rumit baik ditinjau dari matriks organisasi, sistem finansial dan negosiasi dalam proses tender. Hal ini disebabkan karena proyek dengan konsep BOT memerlukan biaya yang sangat besar, waktu yang relatif lama, perhitungan yang sangat cermat mengenai segala aspek baik segi politis, hukum dan peraturan, serta finansial.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Sebagian besar pekerjaan konstruksi yang menggunakan konsep BOT diperoleh melalui sistem penawaran bersaing (*competitive bidding*). Kondisi ini diterima oleh investor sponsor sebagai masalah dasar yang harus jalani. Penawaran yang dipertimbangkan adalah penawaran yang memenuhi asas paling murah dan bertanggung jawab (*the lowest and responsible bid*).

Berdasarkan pada uraian yang dikemukakan dalam latar belakang di atas maka timbul suatu permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

- a) Bagaimana tingkat kepentingan dan kesulitan faktor finansial dalam proses negosiasi pada proyek jalan tol di Indonesia ?
- b) Bagaimana tingkat kepentingan dan kesulitan faktor elemen kontrak dalam proese negosiasi pada proyek jalan tol di Indonesia ?

## **1.3. Batasan Masalah**

Agar penelitian tidak terlalu luas sehingga dapat menyimpang dari tujuan penelitian maka pada permasalahan tersebut dibatasi hanya pada proyek-proyek jalan tol di Jakarta. Sedangkan aspek yang dikaji dalam penelitian ini terbatas

pada tingkat kepentingan dan kesulitan aspek finansial dan elemen kontrak dalam proses negosiasi (*negotiation*) pada proyek pembangunan jalan tol di Indonesia.

#### 1.4. Keaslian Penelitian

Beberapa penelitian terkait yang kemungkinan relevan dengan masalah Proyek dengan konsep BOT yang telah dilakukan antara lain :

1. Penelitian yang dilakukan oleh Tiong (1990) mengenai studi komparasi proyek yang berbasis konsep BOT menyimpulkan bahwa (1) faktor finansial merupakan variabel yang vital dalam proyek BOT, (2) jaminan, insentif dan alokasi risiko oleh pemerintah merupakan kunci keberhasilan proyek BOT.
2. Penelitian yang dilakukan oleh Tiong (1996) mengenai keuntungan kompetitif modal dalam proses tender pada proyek dengan konsep BOT menyimpulkan bahwa : (1) tingkat modal harus tinggi jika kebutuhan modal sudah ditetapkan dalam proposal penawaran (*request of proposal*), (2) tingkat modal harus rendah jika kebutuhan modal belum ditetapkan dalam proposal penawaran atau finansial proyek tidak pasti.
3. Penelitian yang dilakukan oleh Tiong (1997) mengenai negosiasi final dalam proses tender pada proyek dengan konsep BOT menyimpulkan bahwa terdapat beberapa elemen yang harus dipertimbangkan oleh pemerintah dan *promoter* untuk meminimalkan risiko.

Sepanjang pengetahuan peneliti, dalam penelitian yang telah dilakukan sebelumnya diatas, belum dibahas mengenai studi mengenai *build operate transfer* (BOT) pada proyek jalan tol di Indonesia.

### **1.5. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini dapat dilihat sebagai manfaat teoritis dan manfaat praktis. Adapun manfaat penelitian ini dapat diutarakan sebagai berikut :

- a. Diharapkan dari hasil penelitian ini diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi proyek dengan konsep BOT di Indonesia
- b. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberi masukan kepada institusi pemerintah dalam merumuskan dan membuat kebijakan yang terkait dengan pelaksanaan proyek BOT

### **1.6. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis hal-hal sebagai berikut :

- a. Identifikasi tingkat kepentingan dan kesulitan faktor modal pada proyek dengan konsep BOT pada proyek jalan tol di Indonesia
- b. Identifikasi tingkat kepentingan dan kesulitan faktor negosiasi pada proyek dengan konsep BOT pada proyek jalan tol di Indonesia

### **1.7. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan penelitian ini mengikuti peraturan dan tata cara penulisan penelitian yang mengacu pada peraturan penulisan tesis pada Program Pascasarjana Magister Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Adapun sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

Bab I yaitu Bab Pendahuluan mencakup penjelasan mengenai : (1) latar belakang, (2) rumusan masalah, (3) batasan masalah, (4) keaslian penelitian, (5) manfaat penelitian, (6) tujuan penelitian, dan (7) sistematika penulisan.

Bab II yaitu Bab Tinjauan Pustaka mencakup penjelasan mengenai : (1) konsep *build operate transfer* (BOT), (2) faktor-faktor penentu BOT, (3) landasan toeri, dan (4) Hipotesis.

Bab III yaitu Bab Metodologi Penelitian mencakup penjelasan mengenai (1) metoda penentuan sampel, (2) metoda pengumpulan data, (3) desain penelitian, (4) teknik pengukuran data, dan (5) teknik analisis data.

Bab IV yaitu Bab Hasil Analisis dan Pembahasan mencakup penjelasan mengenai : (1) latar belakang responden, (2) ranking faktor finansial, (3) ranking faktor elemen kontrak, (4) ranking berdasar persepsi gabungan, dan (5) perbandingan hasil penelitian.

Bab V yaitu Bab Kesimpulan dan Saran mencakup penjelasan mengenai (1) kesimpulan, dan (2) saran.