

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia, Negara dengan jumlah penduduk $\pm 244.775.796$ jiwa dengan laju pertumbuhan sebesar 1.49%/tahun dapat diperkirakan bahwa penduduk Indonesia akan menembus angka 300 juta jiwa pada tahun 2025 (www.bkkbn.go.id), dapat dibayangkan berapa banyak infrastruktur yang harus tersedia untuk dapat menunjang kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Indonesia.

Sejak krisis ekonomi dan keuangan tahun 1998, belanja infrastruktur Indonesia terus menurun, dari puncaknya pada tahun 1995 sebesar 9,2% dari GDP menjadi kira-kira 3,2% pada tahun 2005, dan kemudian sedikit meningkat menjadi 3,9% pada tahun 2009 (Priatna, 2013).

Menurunnya belanja infrastruktur sudah barang tentu menyebabkan penyediaan infrastruktur menjadi tidak sebanding dengan perkembangan kebutuhan akibat pertambahan penduduk. Sebagai contoh, antara tahun 2000 dan 2009, tingginya pertambahan jumlah kendaraan dan relatif tidak bertambahnya infrastruktur jalan, menyebabkan jumlah kendaraan per kilometer jalan meningkat hampir 3 kali lipat. Akibat dari ketidak-seimbangan antara permintaan akan infrastruktur dan penyediaan, maka peranan infrastruktur dalam mendorong pertumbuhan ekonomi juga semakin menurun. Investasi dalam industri, misalnya, menuntut tersedianya tenaga listrik, jalan raya, dan infrastruktur lain yang selama

ini tidak dapat disediakan oleh Pemerintah dalam jumlah yang mencukupi. Para investor menganggap kondisi infrastruktur sebagai salah satu penghambat utama bagi investasi asing di Indonesia selama ini.

Ketersediaan infrastruktur adalah faktor utama penggerak perekonomian, sehingga dengan rendahnya tingkat investasi untuk penyediaan infrastruktur akan sangat berdampak negatif pada pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Tantangan utama yang dihadapi adalah *funding gaps* antara kebutuhan investasi infrastruktur dengan relatif terbatasnya kemampuan keuangan negara untuk memenuhi kebutuhan tersebut (Pudjianto dkk, 2009).

Sebagai gambaran Pemerintah memiliki target pembiayaan infrastruktur selama tahun 2009-2014 (untuk memenuhi *Millenium Development Goal* pada tahun 2015) adalah sebesar kurang lebih 1400 triliun rupiah, sementara kemampuan pendanaan Pemerintah sendiri melalui APBN selama 5 tahun diprediksikan hanya mencapai sekitar 400 triliun rupiah. Dari hal tersebut dapat dilihat sebuah *financial gap* yang cukup besar, yaitu sekitar 1000 triliun rupiah. Dalam hal ini diharapkan peran swasta untuk menutup *financial gap* yang besar tersebut, melalui berbagai skema Kerjasama Pemerintah dengan Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP) (KPPOD, 2012).

Di tingkat daerah, alokasi anggaran untuk infrastruktur terus meningkat, namun temuan studi KPPOD memperlihatkan bahwa peningkatan anggaran tersebut tidak diikuti dengan peningkatan kualitas infrastruktur. Korupsi dipandang sebagai biang keladi dari ketidaksinkronan antara peningkatan anggaran dengan kualitas infrastruktur. Kenyataan lain bahwa selama ini

ketersediaan infrastruktur justru masih menjadi kendala utama bagi aktifitas usaha di Indonesia. Di sisi lain, peran swasta dalam pembiayaan infrastruktur dituntut melalui berbagai skema. Sayangnya ada sejumlah daerah yang mengalihkan tanggung jawab penyediaan infrastruktur tersebut kepada pihak swasta (melalui Peraturan Daerah) dengan alasan dampak negatif yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan usaha. Namun sayang pengalihan tanggung jawab tersebut tidak diikuti kompensasi terhadap swasta yang menyediakan kontribusi yang sudah diberikan, malahan justru sanksi bila pihak swasta tidak sanggup melaksanakannya (KPPOD, 2012).

Berdasarkan buku *PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS Infrastructure Projects Plan in Indonesia 2012*, ada 3 proyek siap ditawarkan, 26 proyek di bawah kategori "Prioritas" dan 29 proyek di bawah "potensial". Ada 9 proyek baru yang tidak dalam buku KPS tahun 2011, dimana 1 diklasifikasikan sebagai "prioritas" dan 8 sebagai "potensial". Sebuah perbedaan yang signifikan dari versi 2011 adalah bahwa jumlah "potensial" proyek berkurang 45-29 lebih sebagai akibat dari penyaringan yang ketat.

Mengingat bahwa proyek KPS memiliki tingkat risiko yang cukup tinggi sehingga pihak swasta/investor harus mampu melakukan manajemen risiko dengan melakukan penilaian dan alokasi risiko dalam berinvestasi pada proyek KPS sehingga tidak terjadi kerugian.

1.2. Perumusan Masalah

Dari uraian latar belakang diatas maka dapat dirumuskan permasalahan pokok yang mendasari perlunya dilakukan penelitian tentang “Analisa Penilaian dan Alokasi Risiko pada Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Swasta” yaitu:

1. Identifikasi dan penilaian faktor risiko serta alokasi terhadap risiko tersebut?
2. Bagaimana tingkat kesepakatan antar kelompok Pelaksana Konstruksi, Konsultan dan kelompok Lain-lain (rekanan, developer, pengguna, penyandang dana dan operator) terhadap proses manajemen risiko KPS?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Melakukan identifikasi & penilaian dan alokasi terhadap faktor risiko pada KPS.
2. Mengkaji tingkat kesepakatan antar kelompok responden terhadap proses manajemen risiko KPS.

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi:

- a. Responden: sebagai masukan mengenai penilaian, tingkatan, dan alokasi risiko dalam KPS.
- b. Penulis dan Pembaca: menambah pengetahuan mengenai tingkatan dan alokasi risiko dalam proyek KPS serta manajemen risiko KPS itu sendiri.

1.5. Batasan Masalah

Penelitian ini dibatasi:

1. Subjek penelitian ini adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa konstruksi yang berdomisili di Yogyakarta.
2. Responden merupakan perusahaan lokal.

1.6. Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian mengenai “Analisa Penilaian dan Alokasi Risiko pada Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Swasta” belum pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya, penelitian ini berdasarkan pada keadaan pembangunan infrastruktur di Indonesia yang saat ini masih sangat membutuhkan biaya yang cukup besar sedangkan kemampuan keuangan Negara sangat terbatas. Adanya mekanisme KPS diharapkan mampu menarik investor untuk mau menanamkan modalnya, sangat disayangkan investor yang tertarik sejauh ini adalah investor asing dan bukan investor lokal. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai tingkat kesepakatan dalam manajemen risiko KPS oleh perusahaan yang bergerak di bidang jasa konstruksi khususnya yang berdomisili di Yogyakarta ditinjau dari kemampuan mengidentifikasi dan menilai tingkat risiko serta alokasi risikonya. Hal ini menjadi dasar dalam berinvestasi dalam KPS mengingat suatu proyek skala besar pastilah memiliki tingkat risiko yang besar pula, sehingga investor harus mampu menilai besarnya tingkat risiko serta mengkaji alokasi risiko agar tidak mengalami kerugian.

1.7. Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini menjelaskan tentang konsep KPS, manajemen risiko dalam KPS, alokasi risiko berdasarkan PII serta hasil penelitian terdahulu terkait dengan risiko KPS.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Menjelaskan tentang tata urutan dan langkah-langkah penelitian, penjelasan dan pemilihan data pembahasan yang digunakan dalam penelitian serta pembuatan bagan alir penelitian.

BAB 4 ANALISA DAN PEMBAHASAN

Memuat karakteristik dan deskripsi data yang terkumpul, hasil penelitian dan pembahasannya. Hasil penelitian disajikan dalam bentuk daftar (tabel) dan grafik. Pada pembahasan disajikan analisis disertai penjelasan teoritis sebagai dukungan untuk hasil yang diperoleh.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berupa penarikan kesimpulan dan analisa yang telah dilakukan, serta saran-saran yang diperlukan untuk suksesnya pelaksanaan proyek KPS bagi kontraktor/swasta/investor dan Pemerintah.