

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

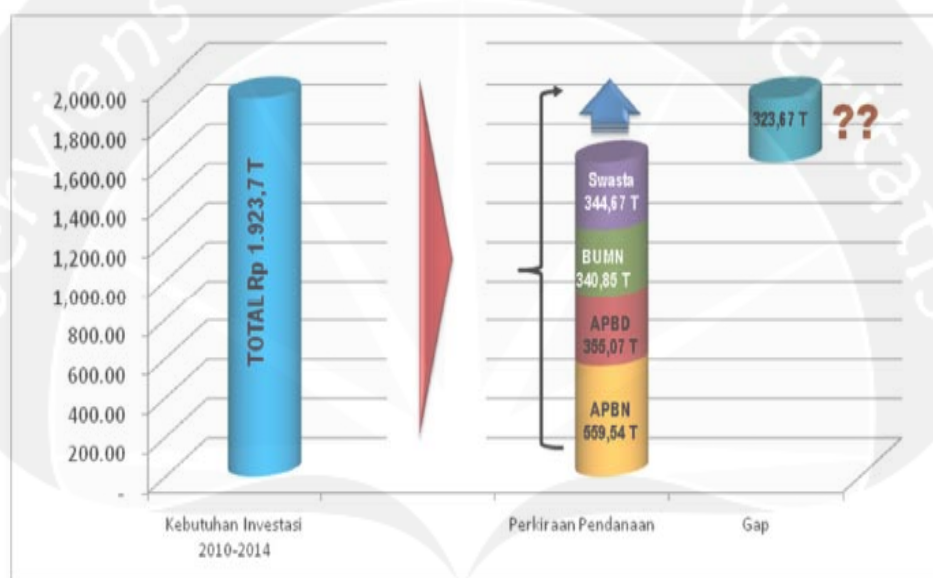
2.1. Perlunya Kerjasama Pemerintah dengan Swasta

Kendala sarana dan prasarana untuk meningkatkan daya saing perekonomian nasional dan memberikan pelayanan kepada masyarakat secara merata terutama disebabkan oleh kurang tersedia dan terpeliharanya sarana dan prasarana sehingga tidak dapat berfungsi optimal. Hal ini disebabkan oleh kelembagaan, sumberdaya manusia dan terbatasnya kemampuan pembiayaan pemerintah. Pada saat ini banyak lembaga yang terkait dengan pengelolaan sarana dan prasarana sehingga menyulitkan koordinasi, sementara kualitas sumber daya manusia masih rendah. Terkait dengan pembiayaan, investasi sarana dan prasarana saat ini masih jauh dari kemampuan negara-negara berkembang lainnya.

Pembangunan infrastruktur merupakan kewajiban pemerintah untuk melaksanakannya, namun hal ini bukan berarti bahwa pembangunan infrastruktur merupakan wewenang mutlak pemerintah. Masyarakat harus dilibatkan dalam berbagai tahapan pembangunan, mulai dari tahap perencanaan sampai ke tahap pelaksanaannya. Untuk itulah, salah satu tujuan sistem perencanaan pembangunan nasional dalam UU No. 25/2004 adalah untuk mendukung koordinasi antar pelaku pembangunan dan mengoptimalkan partisipasi masyarakat.

Untuk mendukung tercapainya sasaran pembangunan sarana dan prasarana tahun 2010-2014 (berdasarkan kebutuhan minimum 5% dari PDB), diperkirakan

total investasi yang dibutuhkan sebesar Rp 1.923,7 triliun. Sementara itu kemampuan pembiayaan pemerintah termasuk Dana Alokasi Khusus (DAK) (Kementerian ESDM, Perhubungan, PU, KOMINFO, Perumahan Rakyat serta Badan SAR Nasional) diperkirakan hanya dapat menyediakan pembiayaan sebesar Rp 559,54 triliun.



Gambar 2.1 Perkiraan Kebutuhan Investasi dan Sumber Pendanaan 2010-2014
(www.pkps.bappenas.go.id)

Selanjutnya, perkiraan kemampuan pembiayaan badan usaha milik pemerintah melalui BUMN (Rp 340,85 triliun), perkiraan kemampuan pembiayaan pemerintah daerah melalui APBD (Rp 355,07 triliun), serta perkiraan investasi pihak swasta (Rp 344,67 triliun). Saat ini masih diperlukan sumber dana lain selain pemerintah untuk menutupi kesenjangan pembiayaan. Dengan kata lain, investasi swasta menjadi tumpuan harapan. Prioritas pembangunan bidang

sarana dan prasarana 2010- 2014 adalah: (a) Menjamin ketersediaan infrastruktur dasar untuk mendukung peningkatan kesejahteraan, yang difokuskan pada: meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM); dan (b) Menjamin kelancaran distribusi barang, jasa dan informasi untuk meningkatkan daya saing produk nasional, yang difokuskan untuk: (i) mendukung peningkatan daya saing sektor riil; dan (ii) meningkatkan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS).

KPS akan memiliki peran penting dalam mewujudkan Visi 2025 mengingat sumber daya fiskal yang terbatas. Dengan pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat sebagai hasil dari MP3EI 2011-2025, penerimaan pajak akan meningkat pula, dan anggaran fiskal Indonesia akan berkembang.

Kerangka peraturan sebagai payung hukum implementasi KPS bidang infrastruktur di Indonesia menggunakan Perpres 67/2005 yang kemudian direvisi melalui Perpres 13/2010 dan Perpres 56/2011 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur. Ini merupakan peraturan pemilihan badan usaha pembangunan infrastruktur yang kompetitif, terbuka, dan transparan. Kerjasama Pemerintah dan Swasta (*Public Private Partnership/PPP*) akan digunakan sebagai alternatif sumber pembiayaan pada kegiatan pemberian layanan dengan karakteristik layak secara keuangan dan memberikan dampak ekonomi tinggi dan memerlukan dukungan dan jaminan pemerintah yang minimum.

Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) merupakan kerjasama pemerintah dengan swasta dalam penyediaan infrastruktur yang meliputi: desain dan konstruksi, peningkatan kapasitas/rehabilitasi, operasional dan pemeliharaan dalam rangka memberikan pelayanan. Pengembangan KPS di Indonesia utamanya didasari oleh keterbatasan sumber pendanaan yang bisa dialokasikan oleh pemerintah. Prinsip Dasar KPS:

1. Adanya pembagian risiko antara pemerintah dan swasta dengan memberi pengelolaan jenis risiko kepada pihak yang dapat mengelolanya;
2. Pembagian risiko ini ditetapkan dengan kontrak di antara pihak dimana pihak swasta diikat untuk menyediakan layanan dan pengelolaannya atau kombinasi keduanya ;
3. Pengembalian investasi dibayar melalui pendapatan proyek (*revenue*) yang dibayar oleh pengguna (*user charge*);
4. Kewajiban penyediaan layanan kepada masyarakat tetap pada pemerintah, untuk itu bila swasta tidak dapat memenuhi pelayanan (sesuai kontrak), pemerintah dapat mengambil alih.

Tujuan pelaksanaan KPS:

1. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan melalui pengerahan dana swasta;
2. Meningkatkan kuantitas, kualitas dan efisiensi pelayanan melalui persaingan sehat;
3. Meningkatkan kualitas pengelolaan dan pemeliharaan dalam penyediaan infrastruktur;

4. Mendorong dipakainya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima atau dalam hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna.

Manfaat Skema KPS:

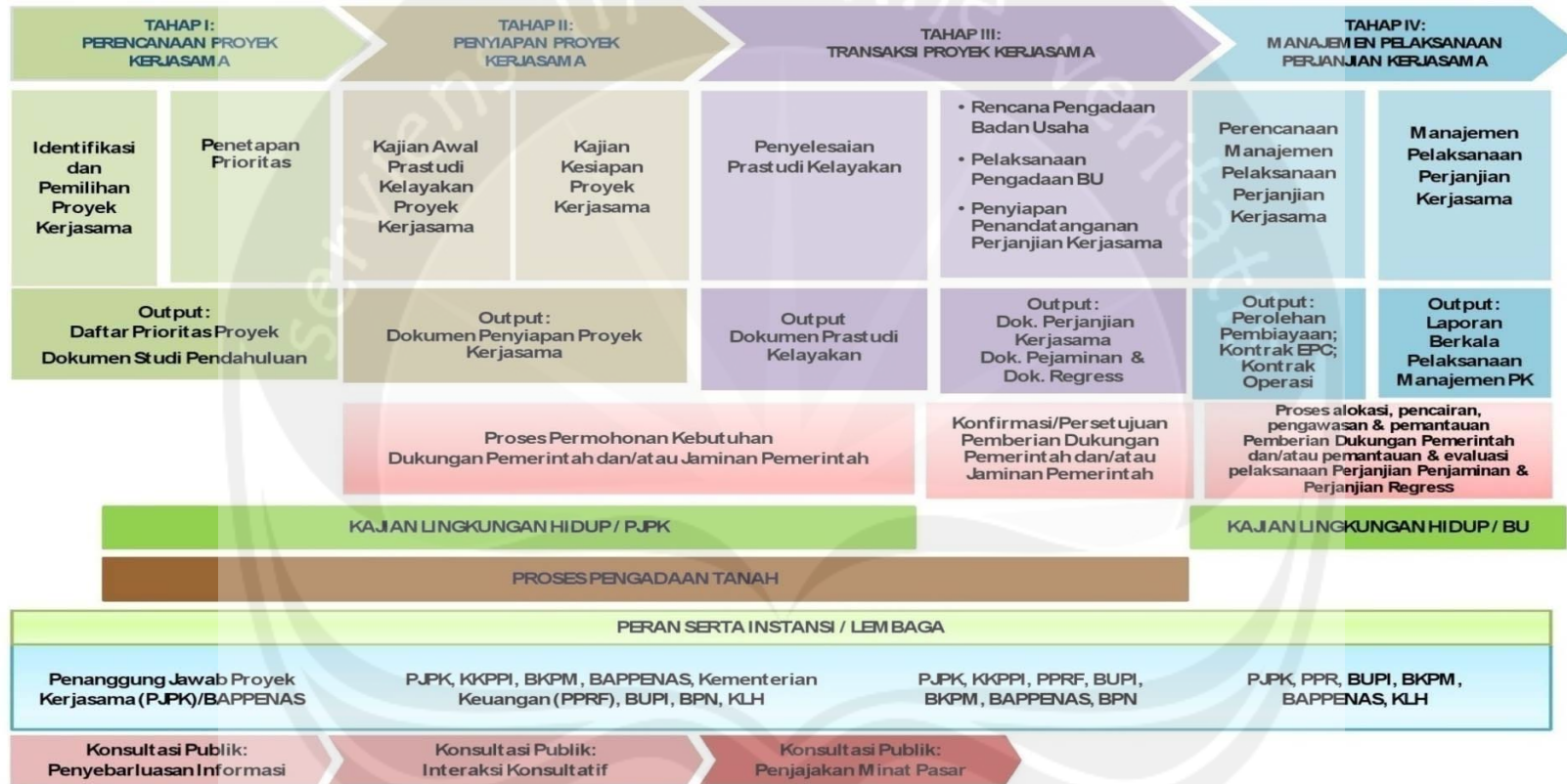
1. Tersedianya alternatif berbagai sumber pembiayaan;
2. Pelaksanaan penyediaan infrastruktur lebih cepat;
3. Berkurangnya beban (APBN/APBD) dan risiko pemerintah;
4. Infrastruktur yang dapat disediakan semakin banyak;
5. Kinerja layanan masyarakat semakin baik;
6. Akuntabilitas dapat lebih ditingkatkan;
7. Swasta menyumbangkan modal, teknologi, dan kemampuan manajerial.

Pola pikir masa lalu mengatakan bahwa infrastruktur harus dibangun menggunakan anggaran Pemerintah sehingga pada kondisi anggaran Pemerintah yang terbatas, pola pikir tersebut berujung pada kesulitan memenuhi kebutuhan infrastruktur yang memadai bagi perekonomian yang berkembang pesat. Saat ini telah didorong pola pikir yang lebih maju dalam penyediaan infrastruktur melalui model kerjasama pemerintah dan swasta (KPS) atau *Public-Private Partnership* (PPP). Dengan adanya KPS, maka Pemerintah dapat memfokuskan diri untuk membangun infrastruktur yang tidak bersifat komersial namun sangat diperlukan oleh masyarakat, seperti pembangunan infrastruktur perdesaan, jalan arteri, *drainase* , dan sebagainya .

Peran pemerintah adalah menyediakan perangkat aturan dan regulasi yang memberi insentif bagi dunia usaha untuk memberikan layanan infrastruktur

tersebut. Insentif tersebut dapat berupa kebijakan (sistem maupun tarif) pajak, bea masuk, aturan ketenagakerjaan, perizinan, pertanahan, dan lainnya, sesuai kesepakatan dengan dunia usaha. Tidak semua kegiatan pemberian layanan di bidang infrastruktur melalui skema KPS memberikan tingkat pengembalian yang wajar (*cost recovery* atau *financially viable*). Untuk meningkatkan kelayakan finansial tersebut diperlukan campur tangan pemerintah berupa pemberian dukungan pemerintah. Pemberian dukungan pemerintah pada saat ini dilakukan dalam bentuk penyediaan lahan dan pembangunan sebagian konstruksi.

Dalam rangka menjamin efisiensi dan efektifitas dalam penyediaan infrastruktur, risiko dikelola berdasarkan prinsip alokasi risiko antara pemerintah dan badan usaha secara memadai dengan mengalokasikan risiko kepada pihak yang paling mampu mengendalikan risiko serta dilakukan dengan memperhatikan prinsip pengelolaan dan pengendalian risiko keuangan dalam APBN/APBD.



Gambar 2.2 Tahapan Proyek KPS (www.pkps.bappenas.go.id)

2.2. Manajemen Risiko dalam KPS

Manajemen risiko dalam proyek KPS tidak sesederhana hanya untuk menghindari risiko dengan mentransfer ke sektor swasta. Manajemen risiko yang efektif adalah mentransfer risiko kepada pihak yang paling mampu mengelolanya. Manajemen risiko dalam sebuah KPS menjadi sangat penting karena dapat memberikan kesempatan kepada pemerintah untuk membagi atau mentransfer risiko ke sektor swasta.

Peraturan Presiden No. 78 Tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur dalam proyek kerjasama pemerintah dengan badan usaha menerangkan bahwa penjaminan infrastruktur dilakukan melalui badan usaha penjaminan infrastruktur. Penjaminan dalam rangka proyek KPS yang dilaksanakan berdasarkan Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 tentang kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur telah dikembangkan dengan Peraturan Presiden No 13 Tahun 2010, termasuk peraturan-peraturan pelaksanaannya dan segala perubahan-perubahannya. Penjaminan infrastruktur adalah pemberi jaminan atas kewajiban financial Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) yang dilaksanakan berdasarkan perjanjian penjaminan.

Kewajiban financial PJPK sesuai alokasi risiko sebagaimana disepakati dalam perjanjian kerjasama. Risiko infrastruktur adalah peristiwa-peristiwa yang mungkin terjadi pada proyek kerjasama selama berlakunya perjanjian kerjasama yang dapat mempengaruhi secara negative investasi badan usaha yang meliputi ekuitas dan pinjaman dari pihak ketiga.

Alokasi risiko adalah distribusi risiko infrastruktur kepada pihak yang paling mampu mengelola, mengendalikan atau mencegah terjadinya risiko infrastruktur. Risiko infrastruktur yang dapat diberikan penjaminan infrastruktur adalah yang diakibatkan oleh tindakan atau tiadanya tindakan PJPk atau pemerintah selain PJPk, diakibatkan oleh kebijakan PJPk atau pemerintah selain PJPk, diakibatkan oleh keputusan sepihak dari PJPk atau pemerintah selain PJPk, diakibatkan oleh *breach of contract* oleh PJPk.

Dalam penyusunan acuan risiko jenis struktur KPS yang saat ini dijadikan acuan adalah tiga jenis KPS dimana badan usaha berperan serta menanamkan modal dan menanggung risiko proyek yaitu struktur KPS dimana:

1. Badan usaha menerima pembayaran dari PJPk atas penyediaan pelayanan infrastruktur (BOT/BOO)
2. Badan usaha langsung menyediakan layanan infrastruktur kepada pengguna dan PJPk berperan selaku pembuat kebijakan (konsesi)
3. Badan usaha memperoleh hak atas arus pendapatan dari asset infrastruktur yang dimiliki pemerintah untuk periode tertentu dan bertanggung jawab untuk mengoperasikan dan memelihara asset tersebut (kontrak sewa – dengan distribusi)

Faktor – faktor yang memerlukan pengelolaan risiko pada proyek KPS adalah dampak lingkungan hidup, realisasi proyek permintaan, perubahan kebijakan politik, inflasi dan kondisi makro ekonomi, hambatan sosial dan masyarakat, kegagalan konstruksi. Penerapan prinsip alokasi risiko yang berdasarkan pengalaman sulit untuk dikendalikan pemerintah dan agar memenuhi asas

efektivitas biaya sebaiknya ditanggung pihak swasta, risiko yang berada diluar kendali kedua belah pihak atau sama-sama dapat mempengaruhi keduabelah pihak sebaiknya ditanggung bersama (keadaan kahar), risiko yang dapat dikelola dengan baik oleh pemerintah karena posisinya lebih baik atau lebih mudah mendapatkan informasi dibandingkan swasta (peraturan/legislasi) sebaiknya ditanggung oleh pemerintah. Risiko yang sudah ditransfer akan tetapi tetap memberikan exposure kepada pemerintah atau PJPK dimana badan usaha gagal memenuhi kewajiban, maka pemerintah dapat mengambil alih proyek.

Proses identifikasi dan penilaian risiko akan menentukan dasar penetapan suatu strategi alokasi risiko, proses alokasi risiko termasuk biaya dan waktu yang dibutuhkan pihak internal/konsultan untuk analisis, negosiasi, *drafting* kontrak, pengaturan pemantauan/monitoring, litigasi, serta penyelesaian sengketa.

Dalam rangka implementasi penjaminan, peraturan perundang-undangan mengamanatkan adanya acuan kategori dan matriks distribusi risiko infrastruktur berdasarkan prinsip alokasi risiko, acuan inipun dikeluarkan sebagai rujukan bagi PJPK dalam membuat perjanjian kerjasama dan usulan penjaminan, badan usaha dan perbankan untuk ikut mendanai dan berinvestasi.

PT. Penjamin Infrastruktur Indonesia (PII) (Persero) telah menyiapkan draft acuan kategori risiko dan draft matriks distribusi risiko sebagai bahan awal diskusi. Kategori risiko untuk identifikasi dan analisa sifat dari risiko sebagai penerapan prinsip alokasi risiko, draft acuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Risiko Lokasi

Kelompok risiko dimana lahan proyek tidak tersedia atau tidak dapat digunakan sesuai jadwal yang sudah ditentukan dan dalam biaya yang diperkirakan, atau bahwa lokasi dapat menimbulkan suatu beban atau kewajiban bagi pihak tertentu. Dengan demikian, risiko-risiko yang termasuk kategori ini adalah:

- a. Risiko pembebasan lahan: risiko-risiko yang terkait proses pembebasan lahan yang dibutuhkan proyek, yang dapat melibatkan potensi tambahan biaya dan keterlambatan;
- b. Risiko ketidaksesuaian lokasi lahan: risiko bahwa lokasi lahan yang diusulkan tidak dapat digunakan untuk proyek, dimana penyebabnya dapat meliputi kontaminasi, penemuan artefak, keterlambatan/penolakan perolehan persetujuan perencanaan, status lahan, dan lainnya;
- c. Risiko lingkungan: risiko kerugian terkait kerusakan lingkungan yang terjadi (1) akibat kegiatan konstruksi dan operasi selama masa proyek, atau (2) dari kegiatan sebelum pengalihan lahan proyek dari PJKP kepada badan usaha atau pihak sub-kontraktor.

2. Risiko Desain Konstruksi dan Uji Operasi

Adalah risiko desain, konstruksi atau uji operasi suatu fasilitas proyek atau elemen dari prosesnya, dilakukan dengan cara yang menyebabkan dampak negatif terhadap biaya dan pelayanan proyek. Dengan demikian, risiko yang termasuk dalam kategori ini adalah:

- a. Risiko perencanaan: risiko bahwa penggunaan lokasi proyek yang diusulkan dalam perjanjian KPS dan, khususnya, konstruksi fasilitas yang dibangun tidak sesuai dengan regulasi yang berlaku terkait perencanaan, tata guna lahan atau bahwa perijinan terlambat (atau tidak dapat) diperoleh atau, walaupun diperoleh, hanya dapat dilaksanakan dengan biaya yang lebih besar dari yang diperkirakan;
- b. Risiko desain: risiko dimana desain dari badan usaha tidak dapat memenuhi spesifikasi output yang ditentukan;
- c. Risiko penyelesaian: risiko dimana penyelesaian pekerjaan yang dibutuhkan suatu proyek dapat (1) terlambat sehingga penyediaan layanan infrastruktur tidak dapat dimulai sesuai Commercial Operation Date (COD) yang sudah ditetapkan, atau (2) terlambat, kecuali biaya lebih besar harus dikeluarkan untuk mempertahankan COD yang sudah terjadwal, atau (3) terlambat karena perubahan/variasi yang terjadi;
- d. Risiko kenaikan biaya: risiko dimana pada tahap desain dan konstruksi, biaya realiasi proyek melebihi proyeksi biaya proyek;
- e. Risiko uji operasi: risiko dimana uji operasi terlambat atau hasilnya tidak memenuhi spesifikasi PJPK atau pihak otoritas lainnya.

3. Risiko Sponsor

Adalah risiko dimana badan usaha dan/atau sub-kontraktornya tidak dapat memenuhi kewajiban kontraktualnya kepada PJPK akibat tindakan pihak investor swasta sebagai sponsor proyek.

4. Risiko Finansial

Adalah risiko-risiko terkait aspek kelayakan finansial proyek. Risiko-risiko tersebut dapat berupa:

- a. Risiko ketidakpastian pembiayaan: risiko bahwa pihak penyedia dana (*debt* dan *equity*) tidak akan atau tidak dapat melanjutkan komitmen untuk menyediakan pendanaan proyek;
- b. Risiko parameter finansial: risiko yang disebabkan berubahnya parameter finansial (misalnya tingkat inflasi, nilai tukar, kondisi (pasar) sebelum kontraktor sepenuhnya berkomitmen untuk proyek ini, berpotensi memberikan dampak buruk terhadap biaya proyek;
- c. Risiko struktur finansial: risiko bahwa struktur keuangan tidak cukup baik untuk memberikan hasil yang optimal sesuai porsi hutang dan ekuitas selama periode proyek dan karenanya dapat mengganggu keberlanjutan kelayakan proyek;
- d. Risiko asuransi: (i) bahwa risiko-risiko yang sebelumnya dapat diasuransikan (*insurable*) pada tanggal penandatanganan sesuai dengan asuransi proyek yang telah disepakati tetapi kemudian menjadi *uninsurable* atau (ii) tetap *insurable* tetapi dengan kenaikan premi asuransi yang signifikan.

5. Risiko Operasional

Adalah risiko dimana proses penyediaan layanan infrastruktur sesuai kontrak - atau suatu elemen dari proses tersebut (termasuk input yang digunakan atau sebagai bagian dari proses itu) - akan terpengaruh dengan cara yang menghalangi badan usaha dalam menyediakan layanan kontrak sesuai dengan spesifikasi yang disepakati dan/atau sesuai proyeksi biaya.

Dengan demikian, risiko termasuk dalam kategori ini adalah:

- a. Risiko pemeliharaan: risiko dimana (i) realisasi biaya pemeliharaan aset proyek lebih tinggi/berubah dari biaya pemeliharaan yang diproyeksikan, atau (ii) terdapat dampak negatif akibat pemeliharaan tidak dilakukan dengan baik;
- b. Risiko cacat tersembunyi (latent defect): risiko kehilangan atau kerusakan yang timbul akibat cacat tersembunyi pada fasilitas yang termasuk sebagai aset proyek;
- c. Risiko teknologi, dimana (i) teknologi yang digunakan berpotensi gagal menghasilkan spesifikasi output yang diperlukan, atau (ii) perkembangan teknologi membuat teknologi yang digunakan menjadi usang (risiko keusangan teknologi);
- d. Risiko utilitas: risiko dimana (i) utilitas (misalnya air, listrik atau gas) yang diperlukan untuk operasi proyek tidak tersedia, atau (ii) keterlambatan proyek karena keterlambatan sehubungan dengan pemindahan atau relokasi utilitas yang terletak di lokasi proyek;

- e. Risiko sumber daya atau input: risiko kegagalan atau kekurangan dalam penyediaan input atau sumber daya (misalnya, batubara atau bahan bakar lainnya) yang diperlukan untuk operasi proyek, termasuk kekurangan dalam kualitas pasokan yang tersedia;
- f. Risiko hubungan industri: risiko setiap bentuk aksi industri - termasuk demonstrasi, larangan bekerja, pemblokiran, tindakan perlambatan dan pemogokan - yang terjadi dengan cara yang, secara langsung atau tidak langsung, berdampak negatif terhadap uji operasi, penyediaan layanan atau kelayakan proyek.

6. Risiko Pendapatan (*revenue*)

Adalah risiko bahwa pendapatan proyek tidak dapat memenuhi proyeksi tingkat kelayakan finansial, karena perubahan yang tak terduga baik permintaan proyek atau tarif yang disepakati atau kombinasi keduanya.

Karenanya, risiko termasuk dalam kategori ini adalah:

- a. Risiko permintaan: risiko bahwa realisasi permintaan penyediaan layanan secara tak terduga lebih rendah dari proyeksi, karena: 1) faktor pemicu (tindakan, keputusan/kebijakan, regulasi) dari pihak Pemerintah, atau 2) kesalahan yang dilakukan pihak swasta baik dalam estimasi volume permintaan dan yang terkait penurunan kualitas layanan; dan
- b. Risiko tarif: risiko bahwa tarif layanan lebih rendah dari proyeksi, karena: 1) penyesuaian tarif secara periodik tidak dilakukan sesuai rencana atau tingkat tarif disesuaikan lebih rendah dari proyeksi, atau 2)

kesalahan estimasi tarif atau tidak terpenuhinya standar yang disyaratkan untuk permintaan penyesuaian tarif.

7. Risiko Konektivitas Jaringan

Adalah risiko terjadinya dampak negatif terhadap ketersediaan layanan dan kelayakan finansial proyek akibat perubahan dari kondisi jaringan saat ini atau rencana masa depan. Risiko yang termasuk dalam kategori ini adalah:

- a. Risiko konektivitas dengan jaringan eksisting: risiko bahwa akses ke jaringan eksisting tidak (akan) dibangun sesuai rencana;
- b. Risiko pengembangan jaringan: risiko bahwa jaringan tambahan yang dibutuhkan tidak (jadi) dibangun sesuai rencana;
- c. Risiko fasilitas pesaing: risiko bahwa dibangunnya fasilitas/infrastruktur serupa yang kemudian menyaingi output penyediaan layanan sesuai kontrak.

8. Risiko Interface

Adalah risiko dimana metode atau standar penyediaan layanan akan menghalangi atau mengganggu penyediaan layanan yang dilakukan sektor publik atau sebaliknya. Risiko ini termasuk ketika kualitas pekerjaan yang dilakukan oleh pemerintah tidak sesuai/tidak cocok dengan yang dilakukan oleh badan usaha, atau sebaliknya.

9. Risiko Politik

Adalah risiko yang dipicu tindakan/tiadaanya tindakan PJPK yang tidak dapat diprediksi sebelumnya yang merugikan secara material dan

mempengaruhi pengembalian ekuitas dan pinjaman. Risiko yang termasuk kategori ini adalah:

- a. Risiko mata uang yang tidak dapat dikonversi atau ditransfer: risiko bahwa pendapatan/profit dari proyek tidak bisa dikonversi ke mata uang asing dan/atau direpatriasi ke negara asal investor;
- b. Risiko pengambilalihan: risiko tindakan pengambilalihan aset proyek (termasuk nasionalisasi) oleh pemerintah, baik secara langsung maupun tidak langsung, yang dapat memicu pengakhiran kontrak proyek.
- c. Risiko perubahan regulasi dan perundangan, yang secara langsung dapat mengurangi tingkat kelayakan finansial proyek;
- d. Risiko *sub-sovereign* atau *parastatal*: risiko bahwa PJPK tidak mampu/bersedia melaksanakan kewajiban pembayaran kontrak atau kewajiban material lainnya dipicu hal yang terkait status sebagai entitas pemerintah;
- e. Risiko perijinan: risiko dimana perijinan yang diperlukan dari suatu otoritas pemerintah lainnya tidak dapat diperoleh atau, jika diperoleh, diperlukan biaya yang lebih besar dari proyeksi;
- f. Risiko perubahan tarif pajak: risiko perubahan tarif pajak yang berlaku (tarif pajak penghasilan, PPN) atau pajak baru yang dapat menurunkan pengembalian ekuitas yang diharapkan.

10. Risiko Kahar (*force majeure*)

Adalah risiko terjadinya kejadian kahar yang sepenuhnya di luar kendali kedua belah pihak (misalnya bencana alam atau akibat manusia) dan akan

mengakibatkan penundaan atau default oleh badan usaha dalam pelaksanaan kewajiban kontraknya.

11. Risiko Kepemilikan Aset

Adalah risiko terjadinya peristiwa seperti kejadian kehilangan (misalnya hilangnya kontrak, force majeure), perubahan teknologi, dan lainnya, yang menyebabkan nilai ekonomi aset menurun, baik selama atau pada akhir masa kontrak.



Tabel 2.1 Ringkasan Matriks Risiko untuk Struktur KPS

Alokasi	Persamaan	Perbedaan
<p>Sektor Publik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risiko lokasi (terkait pembebasan lahan) • Risiko politik <ul style="list-style-type: none"> - <i>Currency inconvertibility & Non transfer</i> - Ekspropriasi/pengambilalihan - Perubahan Perundangan (termasuk pajak) diskriminatif & spesifik - Perijinan - Risiko <i>parastatal</i> - <i>Default</i> PJPk • Risiko operasi <ul style="list-style-type: none"> - kuantitas, kualitas & kontinuitas input • Risiko pendapatan <ul style="list-style-type: none"> - kelayakan proyek - cidera janji penyesuaian tariff • Risiko konektivitas jaringan <ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas penyaing dan konektivitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Risiko pendapatan <ul style="list-style-type: none"> - Risiko permintaan (BOT Air Minum, BOT Persampahan, BOT Ketenagalistrikan, BOT Mulut Tambang) 	
<p>Sektor Swasta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risiko lokasi (terkait kondisi tanah) • Risiko desain, konstruksi & uji operasi • Risiko operasi <ul style="list-style-type: none"> - Kuantitas dan kualitas output • Risiko politik <ul style="list-style-type: none"> - Perubahan Perundangan (termasuk pajak) yang umum • Risiko pendapatan • Risiko finansial • Risiko sponsor <ul style="list-style-type: none"> - <i>Default</i> BU, default kontraktor 	<ul style="list-style-type: none"> • Risiko pendapatan <ul style="list-style-type: none"> - Risiko permintaan(Konsesi Penuh air minum, Kebandaraan, Pelabuhan) 	
<p>Bersama</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risiko <i>force majeure</i> • Risiko <i>interface</i> <ul style="list-style-type: none"> - Perbedaan kualitas pekerjaan antara sektor publik & sektor swasta 	<ul style="list-style-type: none"> • Risiko pendapatan <ul style="list-style-type: none"> - Risiko permintaan (Konsesi Penuh dan O&M sektor Jalan tol, Perkeretaapian) - tergantung pihak pemicu risiko 	

Sumber : PT. Penjamin Infrastruktur Indonesia (2012)

2.3. Penelitian Terdahulu Yang Relevan

Dalam penyusunan tesis ini, penulis melakukan kajian pada beberapa contoh penelitian yang serupa mengenai faktor risiko pada proyek KPS/PPP, antara lain sebagai berikut:

1. M Husnulloh Pangeran dan Krishna S Pribadi dalam penelitian tahun 2007 melalui “*Important Risks On Public Private Partnership Scheme In Water Supply Investment In Indonesia*” Makalah ini mencoba untuk mengeksplorasi faktor risiko penting dalam PPP investasi air bersih di Indonesia, melalui studi komprehensif tentang praktek saat ini di Indonesia serta di tempat-tempat lain di dunia. Dapat dikatakan bahwa ketidakpastian politik, mekanisme peraturan dan komponen lain dari skema kontribusi bagi pendapatan proyek, dalam perspektif lokal maupun global, seperti isu-isu risiko utama yang dihadapi oleh sektor swasta ketika mereka memutuskan untuk berinvestasi dalam penyediaan air, khususnya di Indonesia. Dan hasil penelitian menunjukkan bahwa fluktuasi nilai tukar, harga air yang dikendalikan pemerintah dan tingkat non-pendapatan air merupakan salah satu faktor risiko yang paling serius yang dihadapi oleh investor.
2. Chan, Yeung, Yu, Wang, dan Ke pada tahun 2011 melalui “*Empirical Study of Risk Assesment and Allocation of Public-Private Partnership Projects in China*” temuan empiris menunjukkan bahwa tiga faktor risiko yang paling penting untuk proyek-proyek PPP di Cina adalah; intervensi pemerintah, korupsi pemerintah dan proses pembuatan keputusan publik

yang buruk. Hasil empiris untuk alokasi risiko, menunjukkan bahwa sektor publik dan swasta berada di konsensus umum dengan sebagian besar risiko yang teridentifikasi. Risiko utama yang sektor publik lebih suka untuk menerima berada dalam kategori risiko sistematis, terutama politik, hukum, dan risiko sosial. Sektor swasta lebih suka mempertahankan risiko utama dalam kategori risiko proyek tertentu, terutama konstruksi, operasi, dan risiko *relationship*, di samping risiko ekonomi dalam kategori risiko sistematis. Risiko yang tersisa, risiko lingkungan, lebih disukai untuk dibagi antara dua sektor.

3. Cheung dan Chan pada tahun 2011 melalui "*Risk Factors of Public-Private Partnership Projects in China: Comparison between the Water, Power, and Transportation Sectors*" temuan menunjukkan bahwa risiko yang paling buruk adalah yang berhubungan dengan pemerintah. Intervensi pemerintah dan kredit publik berada pada peringkat paling buruk untuk semua jenis proyek. Tampak bahwa *stakeholder* memiliki kepercayaan diri yang rendah terhadap pemerintah.
4. Chan, Lam, Chan, Cheung, dan Ke di tahun 2010 melalui "*Critical Success Factors for PPPs in Infrastructure Developments: Chinese Perspective*" temuan menunjukkan bahwa dari 18 *CSF* dapat dikelompokkan menjadi lima faktor yang mendasari : 1. Faktor lingkungan ekonomi makro yang stabil; 2. Faktor tanggung jawab bersama antara sektor publik dan swasta; 3. Faktor proses pengadaan

yang transparan dan efisien; 4. Faktor lingkungan politik dan sosial yang stabil, dan 5. Faktor kontrol dari pemerintah dengan bijaksana.

5. Rin Nuraeni Trismara dalam penelitian “Manajemen Risiko Proyek Pembangunan Jalur Kereta Api Batu Bara di Kalimantan Tengah dengan Skema KPS” tahun 2011 mendapati 10 variabel risiko yang harus mendapat perhatian pemerintah dan swasta yaitu; proyek terlambat terkait dengan pembebasan lahan, pembengkakan biaya terkait dengan krisis moneter, dukungan pemerintah yang belum jelas, kebangkrutan partner terkait dengan kemampuan kelompok pemilik proyek, kajian pembebasan lahan yang tidak akurat, restrukturisasi keuangan pemerintah yang bisa menggagalkan atau menghentikan proses transaksi proyek kerjasama/pengadaan, kualitas tidak memenuhi spesifikasi (fisik) terkait kinerja kontraktor/subkontraktor, tidak terselesaikannya proyek terkait kemampuan kelompok pemilik proyek, pelanggaran kontrak dari pihak yang terkait, pemindahan penduduk yang terkena dampak proyek.