



KERJASAMA INVESTASI ANTARA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA MENGGUNAKAN MODEL *BUILD OPERATE TRANSFER* (BOT) DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

INVESTMENT COOPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT AND BUSINESS ENTITIES USING THE BUILD OPERATE TRANSFER (BOT) MODEL IN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN INDONESIA

Sri Susanti¹, Suyatno²

¹Fakultas hukum, Universitas Bung Karno, Email: santi.srisusanti@gmail.com

²Fakultas hukum, Universitas Bung Karno, Email: syt250105@gmail.com

Article Info

Article history :

Received : 10-05-2024

Revised : 12-05-2024

Accepted : 14-05-2024

Published: 16-05-2024

Abstract

The government's medium-term development plan (RPJMN), which aims to expand business and investment possibilities in Indonesia, includes infrastructure development. In reality, there is still inequality in the distribution of responsibilities between the parties in BOT collaboration. Policies related to government collaboration with the business world are still often seen as unfair and biased against the business world. To understand the role of the parties in practicing collaboration using the BOT model, this article will delve deeper into PPP model cooperation until the concession period ends. This research was written using examination of related literature and regulations. The Indonesian government requires the largest funds for BOT cooperation, which means allowing domestic and foreign commercial organizations to invest as widely as possible. Government Cooperation Agreements with Business Entities, or what are often called Public Private Partnerships (PPP), stipulate investments with different terms and risk sharing according to the interests of each party. A number of related regulations, such as regulations relating to government participation in land acquisition, concession requirements, and procedures for conducting tenders and corporate investment in government projects, are starting to take shape.

Keywords : *Cooperation, Investment, , Government, Private, Infrastructure*

Abstrak

Rencana pembangunan jangka menengah pemerintah (RPJMN), yang bertujuan untuk memperluas kemungkinan bisnis dan investasi di Indonesia, mencakup pembangunan infrastruktur. Pada kenyataannya, masih terdapat ketimpangan dalam pembagian tanggung jawab para pihak dalam kolaborasi BOT. Kebijakan yang berkaitan dengan kolaborasi pemerintah dengan dunia usaha masih sering dipandang tidak adil dan memihak dunia usaha. Untuk memahami peran para pihak dalam mempraktikkan kolaborasi menggunakan model BOT, artikel ini akan mendalami lebih dalam mengenai



kerja sama model KPBU hingga masa konsesi berakhir. Penelitian ini ditulis dengan menggunakan pemeriksaan literatur dan peraturan terkait. Pemerintah Indonesia membutuhkan dana terbesar untuk kerjasama BOT, yang berarti memungkinkan organisasi komersial dalam dan luar negeri untuk berinvestasi seluas mungkin. Perjanjian Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha atau yang sering disebut dengan Public Private Partnership (PPP), menetapkan investasi dengan syarat dan pembagian risiko yang berbeda-beda sesuai dengan kepentingan masing-masing pihak. Sejumlah peraturan terkait, seperti peraturan yang berkaitan dengan partisipasi pemerintah dalam pengadaan tanah, persyaratan konsesi, dan prosedur pelaksanaan tender dan investasi perusahaan dalam proyek-proyek pemerintah, mulai terbentuk.

Kata Kunci : Kerjasama, Investasi, Pemerintah, Badan Usaha, Infrastruktur

PENDAHULUAN

Hingga saat ini di tahun 2024, salah satu proyek pembangunan infrastruktur yang masih digarap oleh Presiden RI Joko Widodo adalah pembangunan jalan tol. Hal ini akan memudahkan transportasi barang dan produk, sehingga membantu mempercepat distribusi dan menciptakan perekonomian yang lebih pesat di Indonesia. Perpres tahun 2019 menguraikan target Pemerintah untuk membangun 54 ruas jalan tol di berbagai wilayah Indonesia. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk proyek pembangunan infrastruktur pada tahun 2020 diperkirakan sebesar 423,3 triliun berdasarkan informasi Kementerian Keuangan. Jumlah tersebut terbagi dalam beberapa target, salah satunya adalah pengembangan konektivitas yakni jalan tol sepanjang 486 km.

Pemerintah sadar tidak bisa terus hanya mengandalkan pendanaan dari APBN untuk melakukan pembangunan infrastruktur. Indonesia sedang mempersiapkan hal ini dengan mengizinkan investasi sebanyak mungkin bagi perusahaan domestik dan global untuk bekerja sama dengan pemerintah dalam upaya ini. Pembangunan infrastruktur Indonesia dipercepat dengan pemanfaatan dana investasi ini. Pemerintah dan Badan Usaha bekerja sama untuk membiayai investasi dan melaksanakan proyek pembangunan infrastruktur; pola kolaborasi ini dikenal dengan nama Public Private Partnership. Meskipun kerjasama ini pertama kali dikenal pada masa Orde Baru untuk proyek-proyek seperti energi dan jalan tol, kolaborasi pemerintah dengan perusahaan komersial mulai terbentuk pada tahun 1998 ketika terjadi krisis keuangan.

Model kolaborasi Built Operate Transfer (BOT) menggambarkan bagaimana pemerintah dan organisasi komersial dapat bekerja sama untuk membangun infrastruktur. Peraturan Bangun Serah Terima (BGS) yang merupakan bagian dari Peraturan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah memuat pengaturan mengenai BOT. BGS adalah pemanfaatan barang milik daerah berupa tanah oleh pihak lain dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana beserta fasilitasnya, kemudian dimanfaatkan oleh pihak lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang disepakati. Definisi tersebut berdasarkan Pasal 1 ayat (36) Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah. Dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsinya,



BOT diselenggarakan untuk memperhitungkan penggunaan barang kebutuhan bangunan dan fasilitas penyelenggaraan pemerintahan daerah untuk kepentingan pelayanan publik; dan tidak ada atau tidak cukup dana yang tersedia dalam APBD untuk menyediakan bangunan dan fasilitas tersebut.

Proses tender Pemerintah, pembentukan konsorsium peserta tender atau pelaksanaan tender yang diikuti oleh badan usaha, penandatanganan perjanjian kerja sama (PKS) dengan skema KPBU, pelaksanaan pekerjaan dan pengalihan hasil pekerjaan dari badan usaha kepada Pemerintah merupakan langkah awal dalam proses pelaksanaan proyek yang mempunyai nilai investasi. Ada sejumlah tantangan yang dihadapi badan usaha ketika melaksanakan proyek pembangunan infrastruktur. Hal ini mencakup kekhawatiran mengenai pembagian risiko di antara para pihak, potensi dampak KPBU PKS terhadap perekonomian, dan investasi badan usaha pada pemerintah Indonesia. BOT adalah contoh refleksi.

BOT mempunyai masa konsesi selama 25 tahun untuk pembangunan infrastruktur yang diperuntukkan bagi kepentingan umum berdasarkan kontrak antara pemerintah dan organisasi korporasi. Kontribusi finansial sektor swasta terhadap proyek infrastruktur bersama disebut sebagai BOT. BOT merupakan salah satu jenis kontrak kerja sama yang didasarkan pada hubungan keperdataan para pihak sebagaimana dimaksud dalam Perikatan dalam Buku III KUH Perdata. Salah satunya adalah memenuhi syarat Pasal 1320 KUH Perdata yang menyatakan bahwa suatu perjanjian hanya dapat berlaku apabila dibuat oleh mereka yang terikat padanya, mempunyai tujuan yang sah, dan ada bagi mereka yang mengikatkan diri. Agar perjanjian Kerja Sama KPBU model BOT sah, maka pasal ini harus dipenuhi.

Kontrak KPBU dalam model BOT secara umum dibagi menjadi tiga (tiga) tahap: Pertama, tahap pengembangan, yaitu ketika pemerintah memberikan tanggung jawab kepada pihak swasta untuk mengambil bagian dalam pengadaan tanah sebelum melaksanakan pembangunan infrastruktur. Pemerintah mempunyai hak untuk membeli tanah agar pihak swasta dapat melaksanakan pembangunan. Tahap kedua adalah operasional, dimana pihak swasta mengembangkan infrastruktur dan mendapat kompensasi biaya konstruksi sesuai dengan masa konsesi yang ditentukan dalam kontrak Kerjasama KPBU. Kepemilikan infrastruktur tetap atas nama pihak swasta karena belum diperoleh pemerintah karena masih dalam masa konsesi. Tahap ketiga disebut pengalihan, dimana pemerintah selaku pemilik tanah menerima infrastruktur yang telah dibangun dan dipelihara oleh pihak swasta setelah masa konsesi berakhir. Hal ini mengakibatkan beralihnya status kepemilikan atas barang-barang infrastruktur yang dapat digunakan masyarakat yang dimiliki oleh pemerintah.

Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang bagaimana Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha diimplementasikan dalam model BOT untuk pembangunan infrastruktur. Untuk itu, pertama-tama kita akan melihat peran dan tanggung jawab pihak-pihak yang terlibat dalam Kolaborasi, serta tahapan dan cara



implementasi Kerjasama dalam model BOT sesuai dengan peraturan perundang-undangan Indonesia yang relevan dengan pembangunan infrastruktur.

METODE

Penulis menggunakan metodologi penelitian yuridis normatif, atau penelitian hukum dalam arti mencermati kaidah atau norma, dalam menyusun temuan penelitian. Salah satu jenis penelitian yang sering digunakan dalam upaya memajukan ilmu hukum yang sering disebut dengan dogmatika hukum adalah penelitian hukum normatif.

Untuk data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan kategori data sekunder. Data sekunder berasal dari buku hukum dan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang penyediaan infrastruktur, model kerja sama pemerintah, kewajiban para pihak sejak tender proyek hingga berakhirnya masa konsesi, peraturan penanaman modal, dan pelaksanaan proyek strategis nasional.

PEMBAHASAN

1. Model Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia

KPBU merupakan jenis pendanaan lain untuk penyediaan layanan publik yang telah banyak digunakan di sejumlah negara maju. Ini adalah aliansi antara sektor publik dan swasta untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) merupakan kerangka regulasi inisiatif kerja sama pembangunan infrastruktur yang mengikuti model Kerja Sama Pemerintah-Badan Usaha (KPBU).

Pasal 1 ayat (6) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (Perpres 38/2015) mengatur tentang kerja sama pemerintah dengan badan usaha yang disebut juga dengan KPBU. Ini menyatakan sebagai berikut:

“Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) merupakan upaya kerjasama yang melibatkan badan usaha dan pemerintah untuk menyediakan infrastruktur bagi masyarakat umum. Hal ini dilakukan sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan oleh Menteri, Kepala Lembaga, Kepala Daerah, BUMN. Badan Usaha, atau Badan Usaha Milik Daerah, dan dapat melibatkan pemanfaatan sebagian atau seluruh sumber daya Badan Usaha dengan mempertimbangkan cara para pihak membagi risiko.”

Pemerintah dan badan usaha menandatangani kontrak atau perjanjian yang menguraikan nilai investasi proyek, atau jumlah total pekerjaan yang perlu diselesaikan pada proyek pembangunan jalan, serta hak dan kewajiban para pihak, pembagian risiko, penyelesaian



sengketa. tata cara, lamanya masa pengusahaan jalan tol, dan proses pengalihan proyek jalan tol dari badan usaha kepada Pemerintah. Hal inilah yang menunjukkan kerja sama KPBU. Setiap klausul dalam perjanjian kontrak dengan pola KPBU perlu dijabarkan secara rinci dan dilaksanakan oleh kedua belah pihak. Karena kontrak tersebut melibatkan perusahaan swasta, yang merupakan suatu sektor badan usaha, kontrak tersebut juga sering menggunakan istilah-istilah seperti Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) dalam judulnya.

Sesuai Perpres 38/2015 Pasal 3 huruf c, tujuan KPBU, KPS, dan KPBU adalah menumbuhkan lingkungan penanaman modal yang memotivasi badan usaha untuk berpartisipasi dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan praktik bisnis yang sehat. Sesuai Perpres 38/2015, Pasal 3 huruf a, tujuan Kerjasama Pemerintah-Badan Usaha (KPBU) adalah menghimpun dana swasta untuk terus mendukung penyediaan infrastruktur. untuk menyediakan uang bagi pemerintah untuk berinvestasi di sektor swasta untuk pembangunan infrastruktur.

KPBU dilaksanakan melalui model kemitraan dimana pemerintah dan badan usaha melakukan kerja sama dengan memperhatikan tuntutan masing-masing. Untuk mencapai tujuannya, termasuk mempercepat pembangunan infrastruktur, pemerintah memerlukan dana dalam bentuk investasi, dan entitas komersial yaitu perusahaan swasta mendapatkan keuntungan ekonomi dari investasi yang mereka lakukan. Ketika membangun jalan tol, pendapatan investasi dapat diperoleh selama masa konsesi yang berkisar antara beberapa tahun hingga beberapa dekade, yang setelah itu akan diserahkan kepada pemerintah. Prinsip panduan keduanya adalah saling membutuhkan dan menguntungkan para pihak.

Menurut Pasal 13 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2017 yang mengatur tentang Jasa Konstruksi, mitra usaha wajib memberikan dukungan sebagai berikut agar usaha jasa konstruksi dapat berkembang:

- a. Menurunkan kriteria pendanaan dan memperluas serta meningkatkan akses terhadap sumber pendanaan.
- b. Penciptaan model bisnis asuransi baru untuk memitigasi risiko dan tanggung jawab pihak ketiga yang timbul dari pelaksanaan proyek konstruksi atau runtuhnya bangunan.

Badan keuangan yang terdiri dari bank atau non bank sebagai mitra usaha dapat memberikan pendanaan berupa modal kerja dan modal untuk investasi. Untuk memitigasi potensi risiko dan kewajiban hukum kepada pihak ketiga, mitra usaha dapat memberikan perlindungan seperti jaminan penawaran, jaminan pelaksanaan, jaminan uang muka, dan jaminan sosial bagi karyawan, *Professional liability insurance, professional indemnity insurance, and construction all risk insurance*.



Model Build Operate Transfer adalah pendekatan kerjasama yang populer untuk pembangunan infrastruktur. Dalam model ini, pemangku kepentingan mencakup pemerintah dan pelaku usaha penyedia jasa, seperti kontraktor yang juga berfungsi sebagai investor pada badan usaha. Pemerintah tetap dapat dituntut apabila terjadi perbedaan pendapat dalam perjanjian penanaman modal berupa penanaman modal antara badan usaha dengan Pemerintah, sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal (UU 25/2007). Hak lain yang dimiliki pemerintah adalah kebijakan pemilihan jenis kontrak kerja sama yang akan digunakan dalam bekerja sama dengan organisasi komersial. Kemudian, untuk memenuhi kerja sama investasi antara dunia usaha dan pemerintah, badan komersial (swasta) juga dapat menggunakan haknya untuk menggugat pemerintah.

BOT adalah jenis kontrak di mana penyedia layanan dan pengguna layanan—biasanya pemerintah—adalah dua pihak yang terlibat. Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi (UU 12/2017) menyebutkan bahwa pengguna jasa adalah orang atau badan sebagai pemberi tugas atau pemilik pekerjaan/proyek yang memerlukan jasa konstruksi. Pasal 1 ayat (4) mendefinisikan penyedia jasa adalah orang pribadi atau badan yang kegiatan usahanya menyediakan jasa konstruksi (badan usaha).

Jika frasa BOT (Build Operate Transfer) dipecah, maka “Build” mengacu pada tindakan yang dilakukan investor (entitas komersial) untuk membangun fasilitas yang mereka inginkan sesuai dengan ketentuan yang dituangkan dalam kontrak. Kemudian yang dimaksud dengan beroperasi adalah melaksanakan hasil pembangunan dalam jangka waktu tertentu (disebut masa konsesi dalam hal pembangunan jalan tol). Sedangkan transfer diartikan sebagai pengembalian atau pengalihan infrastruktur yang telah dibangun dan dioperasikan; dalam hal ini, pengembalian dan pengoperasian jalan tersebut menjadi milik pemerintah apabila jangka waktu yang telah ditentukan telah berlalu atau masa konsesi telah berakhir. Oleh karena itu, kontrak BOT (Build Operate Transfer) mengacu pada keseluruhan prosedur.

Untuk memanfaatkan investasinya, badan usaha menggunakan proyek tersebut—dalam hal ini jalan tol—pada tahap Operasi. Tata cara pengalihan kelanjutan proses Pengoperasian adalah sebagai berikut, sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (PP 6/2006):

Pasal 1 ayat (12):

“Penggunaan barang milik negara atau daerah berupa tanah oleh pihak lain untuk pembangunan gedung dan/atau sarana beserta fasilitasnya, yang diikuti dengan penggunaan tanah tersebut oleh pihak lain untuk jangka waktu yang telah ditentukan sebelum diserahkan kembali tanah tersebut beserta bangunan dan/atau sarana dan prasarana pada akhir periode disebut konstruksi untuk serah terima.”



Pasal 1 ayat (13):

“Serah terima konstruksi adalah pemanfaatan barang milik negara/daerah berupa tanah oleh pihak lain dengan mendirikan bangunan dan/atau sarana beserta fasilitasnya, dan setelah selesai pembangunannya diserahkan untuk dipakai oleh pihak lain dalam jangka waktu tertentu yang disepakati. periode waktu.”

2. Tanggungjawab Para Pihak dalam Implementasi Model Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha

Perjanjian formal antara pihak yang mengadakan kontrak dengan badan usaha untuk penyediaan infrastruktur dan bidang lainnya disebut perjanjian kerjasama. 16 Perjanjian Investasi adalah perjanjian tertulis antara Badan Penanaman Modal Pemerintah dan Badan Usaha, BLU, Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota, BLUD, dan/atau badan hukum asing dalam rangka penyediaan dana investasi, sesuai dengan Pasal 1 ayat (1). 15) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2008 tentang Penanaman Modal Pemerintah.

Pemerintah secara langsung berinvestasi dalam inisiatif pembangunan infrastruktur. Badan Penanaman Modal Pemerintah disebut sebagai unit pelaksana penanaman modal dalam pengembangan penanaman modal di Indonesia. Merupakan satuan kerja yang bertugas melaksanakan penanaman modal pemerintah, atau merupakan badan hukum yang bidang usahanya meliputi pelaksanaan penanaman modal pemerintah, berdasarkan arahan yang dikeluarkan oleh Menteri Keuangan. Tujuan dari investasi langsung adalah untuk meningkatkan perekonomian lokal dengan menginvestasikan kembali dana untuk tujuan perbaikan infrastruktur dan sektor lainnya.

Berdasarkan Pasal 27 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2008 tentang Penanaman Modal Pemerintah, Badan Penanaman Modal Pemerintah dapat menawarkan dukungan finansial dan/atau dukungan lainnya dalam hal Pemerintah melakukan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (PP 1/2008). Sesuai dengan Pasal 27 ayat (2) PP 1/2008, dukungan finansial diberikan melalui program pembagian risiko yang didanai oleh Badan Penanaman Modal Pemerintah dan Badan Usaha.

Pasal 33 ayat (1) Perpres 38/2015 mengatur pengaturan dalam perjanjian KPBU yang memuat bagian model kerja sama pembangunan infrastruktur dengan pola KPBU dengan kontrak Build Operate Transfer (BOT). Dalam keputusan ini diatur bahwa perjanjian KPBU mengatur hal-hal sebagai berikut:

- a. Tujuan penggunaan aset dan larangan penggunaannya untuk tujuan selain yang ditentukan.
- b. Tugas pengoperasian dan pemeliharaan, termasuk membayar pajak dan kewajiban lain akibat penggunaan barang tersebut.



- c. Hak dan kewajiban pihak yang menguasai aset untuk mengawasi dan memelihara kinerja aset selama digunakan.
- d. Larangan terhadap Badan Usaha Pelaksana yang menggunakan harta kekayaannya sebagai jaminan kepada pihak ketiga.
- e. Tata cara pengembalian atau penyerahan harta kekayaan.
- f. Hal-hal lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Tahapan transaksi KPBU meliputi: badan usaha yang mengikuti tender proyek pembangunan, setelah itu pemerintah akan melakukan pengadaan badan usaha pelaksana melalui proses tender proyek. Kedua, membubuhkan tanda tangan pemerintah pada perjanjian KPBU badan usaha. Ketiga, Badan Usaha yang terpilih sebagai pemenang tender dan akan mendanai pembangunan dan operasional proyek akan memenuhi kewajibannya untuk menyediakan pembiayaan infrastruktur.

Pasal 31 Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur menjelaskan tentang tahapan transaksi pelaksanaan perjanjian KPBU . Dibagi menjadi lima tahap, yaitu sebagai berikut:

- a. Penilaian minat pasar, juga dikenal sebagai “*market sounding*”.
- b. Identifikasi lokasi KPBU.
- c. Pengadaan Badan Usaha Pelaksana yang meliputi penyiapan dan pelaksanaan proses pengadaan.
- d. Pemenang lelang menandatangani perjanjian KPBU.
- e. Pemenuhan pembiayaan (*financial close*).

Apabila perjanjian pinjaman ditandatangani untuk mendanai seluruh KPBU, maka pemenuhan pembiayaan yang bersumber dari pinjaman dianggap telah dilaksanakan, dan sebagian pinjaman dapat dicairkan untuk memulai pekerjaan bangunan. Menurut Pasal 23 Perpres 13/2010), perjanjian KPBU harus secara jelas menyebutkan status kepemilikan atas aset yang dimiliki selama jangka waktu perjanjian. Hal ini berkaitan dengan pengalihan kepemilikan dari organisasi korporasi kepada pemerintah setelah masa konsesi.

Penanggung Jawab Proyek Kerjasama yang merupakan pihak Pemerintah akan menentukan bentuk pengembalian investasi yang meliputi biaya modal, biaya operasional, dan keuntungan badan usaha pelaksana, sesuai dengan Perpres 38 Tahun 2015. , Pasal 11 ayat (1). Pembangunan infrastruktur dilakukan oleh badan usaha yang disebut badan usaha pelaksana. Selain itu, Pasal 11 ayat (2) Perpres 28 Tahun 2015 mengatur bahwa badan usaha akan



memperoleh imbalan atas investasi berupa tarif atas penyediaan infrastruktur dan keuntungan dalam jangka waktu tertentu atas pembangunan infrastruktur. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 67 Republik Indonesia Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (Perpres 67/2005), Pasal 15 ayat (1), disebutkan sebagai berikut:

“Tarif awal dan penyesuaian berkalanya ditentukan untuk menjamin tingkat pengembalian investasi yang mencakup menutupi biaya modal, biaya operasional, dan keuntungan yang wajar dalam jangka waktu tertentu.”

Pemerintah akan memberikan kompensasi kepada badan usaha atas investasi yang mempunyai keuntungan wajar dengan mempertimbangkan penawaran dengan jumlah kompensasi terendah selama proses lelang proyek sebelum menandatangani kontrak KPBU dengan badan usaha tersebut. Hal ini dilakukan sesuai dengan tahapan pelaksanaan kerja sama dengan pola KPBU dan didasarkan pada tarif awal dan penyesuaian serta tingkat kapasitas pengguna (oleh Pemerintah). Menurut Perpres 67/2005 Pasal 15 ayat 4:

“Besarnya imbalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), didasarkan pada hasil persaingan antar peserta lelang dan dipilih berdasarkan besaran imbalan terendah yang ditawarkan.”

Perjanjian KPBU juga harus memuat ketentuan mengenai nilai investasi. Hal ini diatur dalam Pasal 32 ayat (2) Perpres 38/2015 yang mengamanatkan bahwa Perjanjian KPBU antara lain memuat klausul yang berkaitan dengan jaminan pelaksanaan. Lebih lanjut, Pasal 32 ayat (3) Perpres 38/2015 mengatur bahwa jaminan pelaksanaan hanya dapat mencakup sampai dengan 5% dari nilai investasi KPBU.

Melalui Perjanjian KPBU, Pasal 32 ayat (1) Perpres 38/2015 tidak hanya mengatur besaran nilai investasi atas kerjasama pemerintah dengan badan usaha, namun juga hak dan kewajiban para pihak, termasuk pengaturan mengenai alokasi risiko, khususnya kerjasama di bidang investasi, menyediakan infrastruktur, dengan penilaian risiko, pengembangan strategi manajemen, dan mitigasi risiko.

Untuk memitigasi risiko kenaikan harga akibat permasalahan pembangunan dan tindakan perantara yang melampaui ketentuan kontrak atau perjanjian, pemerintah telah membentuk Dana Tanah untuk proyek Kerjasama Pemerintah-Badan Usaha (KPBU) yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur. Hal ini melibatkan penawaran insentif fiskal dalam bentuk pinjaman kepada sektor swasta untuk akuisisi lahan infrastruktur. Sesuai perjanjian, Badan Usaha akan menanggung potensi risiko yang lebih besar jika partisipasi pemerintah menurun, begitu pula sebaliknya.

Semakin sedikit partisipasi pemerintah dalam proyek-proyek pembangunan, semakin besar beban yang ditanggung oleh organisasi swasta, seperti dalam hal pengadaan tanah,



perjanjian investasi pembangunan, dan pengelolaan proyek infrastruktur yang menggunakan sistem BOT. Oleh karena itu, untuk memastikan proses pembangunan infrastruktur Badan Usaha tidak terhambat pada tahap Pembangunan, maka perjanjian KPBU antara Pemerintah dan Badan Usaha perlu secara tegas menguraikan aturan mengenai beban kerja sesuai dengan nilai investasi yang ditanggung. peran Badan Usaha dan Pemerintah dalam percepatan pengadaan tanah.

Pada tahap Operasi, Badan Usaha bertanggung jawab mengelola konsesi sepanjang jangka waktu. Sebab, pengelolannya masih dipegang oleh Badan Usaha sampai dengan berakhirnya masa konsesi, dan pada saat itu akan diambil alih oleh Pemerintah. Badan Usaha wajib mengevaluasi dengan cermat pilihan investasinya pada proyek ini berdasarkan jumlah investasi yang telah dikeluarkannya. Badan Usaha tetap bertanggung jawab atas beban pada tahap pengoperasian atau pemeliharaan infrastruktur.

Pemerintah dapat menawarkan Jaminan Pemerintah untuk KPBU, sesuai dengan Pasal 17 ayat (1) Perpres 38/2015. Ayat (2) mengatur bahwa Penjaminan Pemerintah dapat diberikan dalam bentuk Penjaminan Infrastruktur dan dilengkapi dengan prinsip manajemen dan pengendalian risiko keuangan dalam APBN. Sesuai Perpres 38/2015, Pasal 1 Ayat 14:

“Jaminan Pemerintah adalah imbalan finansial yang diberikan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang keuangan dan kekayaan negara kepada Badan Usaha Pelaksana melalui skema pembagian risiko untuk Proyek Kerja Sama.”

KESIMPULAN

Badan usaha pemenang lelang proyek dari pemerintah, setelah memperhitungkan nilai investasi yang disetor dan menentukan masa konsesi, akan bekerja sama dengan pemerintah dengan melakukan Built, yaitu menyelesaikan proses konstruksi sampai selesai sesuai dengan ketentuan. target jadwal yang telah disepakati. Hal ini dikenal dengan kerjasama KPBU atau KPBU. Badan usaha selanjutnya akan menangani pengelolaan dan pemeliharaan dalam rangka pengembangan investasi selama masa konsesi yang telah disepakati. Hasil pekerjaan akan diteruskan hingga masa konsesi berakhir, sehingga memungkinkan dilakukannya pengelolaan dan pemeliharaan aset.

Perjanjian KPBU harus memuat peraturan yang mengatur penggunaan pola KPBU dalam melaksanakan kerjasama dan implikasi investasi entitas korporasi. Dengan memperhatikan masa konsesi dan pengelolaan investasi, serta menghitung dan mengawasi pengurangan risiko antar pihak. Pada tahap Dibangun dan Dioperasikan, tugas pemerintah adalah mengurangi bahaya keterlambatan jadwal yang akan berdampak pada nilai investasi dan melampaui target, sehingga rentan bagi pemerintah untuk menaikkan anggaran proyek. Oleh karena itu, untuk melindungi kepentingan pemerintah dan perusahaan swasta, perjanjian penanaman modal harus membatasi



tidak hanya jumlah investasi tetapi juga ruang lingkup pekerjaan dan target keuntungan yang telah ditetapkan para pihak.

Informasi mengenai proses tender proyek harus tersedia secara terbuka kepada masyarakat dan peserta tender. Sesuai dengan peraturan perundang-undangan terkait KPBU dan jasa konstruksi, termasuk Perpres 38/2015, PP 67-2015, dan peraturan pelaksanaan lainnya, pemerintah dan badan usaha juga harus memperhatikan syarat-syarat perjanjian investasi dalam kerjasama. perjanjian. Dalam hal pelepasan lahan, penanaman modal untuk proyek, dan perubahan jadwal dan nilai investasi ke dalam perjanjian KPBU, pemerintah juga membantu sektor swasta dalam melaksanakan proyek.

Pemerintah harus melakukan perencanaan ke depan, mulai dari studi kelayakan dan pengadaan tender hingga pelaksanaan lelang pekerjaan secara transparan dan perolehan kontrak dengan model BOT. KPBU mengharuskan pemerintah untuk memberikan perhatian, dengan mempertimbangkan waktu konsesi, kewajiban hukum, dan pemenuhan komitmen kepada pihak swasta melalui masa konsesi atau perjanjian. KPBU akan segera berakhir.

DAFTAR PUSTAKA

- Disemadi, Hari Sutra. "Kontrak build operate transfer sebagai sarana mewujudkan kesejahteraan rakyat." *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)* 5, no. 2 (2019): 126-138.
- Fahad Al-Azemi, Khalid, Ran Bhamra, and Ahmed FM Salman. "Risk management framework for build, operate and transfer (BOT) projects in Kuwait." *Journal of Civil Engineering and Management* 20, no. 3 (2014): 415-433.
- Indonesia. Peraturan 2015 Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, Peraturan Menteri Ppn/Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015.
- Indonesia. Peraturan Investasi Pemerintah, PP No. 1 Tahun 2008 Tentang Investasi Pemerintah
- Indonesia. Peraturan Jasa Konstruksi, UU No. 12 Tahun 2017, LN No. 73 Tahun 2017, TLN. No. 6041.
- Indonesia. Peraturan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, Perpres No. 38 Tahun 2015.
- Indonesia. Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2020.
- Joubert B. Maramis, "Faktor Faktor Sukses Penerapan Kpbu Sebagai Sumber Pembiayaan Infrastruktur: Suatu Kajian, *Jurnal Manajemen Bisnis dan Inovasi*", *Jurnal Hukum Bisnis* 5, No. 1, (2018).



Kementerian Keuangan, “Siaran Pers: APBN 2020: Kebijakan Extraordinary APBN untuk membantu masyarakat serta dunia usaha pulih dan bangkit”,
<https://www.kemenkeu.go.id/apbn2020#:~:text=Pada%20APBN%202020%20dialokasikan%20Transfer,Dana%20Desa%20sebesar%20Rp72%20triliun> , diakses pada 13 Mei 2024.

Konstruksi, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2006.

M. Miftahul Huda Noor, “Mengenal Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), Skema Public Private Partnership (PPP) di Indonesia, Artikel, 19 Desember 2016”,
<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/11824/Mengenal-Kerjasama-Pemerintah-dengan-Badan-Usaha-KPBU-Skema-Public-Private-Partnership-PPP-di-Indonesia.html> , diakses pada 13 Mei 2024.

Moeh. Yafie Abbas, “Public Private Partnership dalam Pembangunan dan Pengelolaan Suncity Plaza Sidoarjo (Perjanjian Build Operate Transfer/BOT antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan PT. Indraco)”,*Jurnal Hukum Bisnis* 18, (2002).

Nazarkhan Yasin, *Mengenal Kontrak Konstruksi di Indonesia*, Buku Pertama Seri Hukum.

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cetakan ke – 9, Edisi Revisi, Jakarta: Kencana, 2016.

Rifai, Bahtiar. "Kendala Implementasi Ppp Kelistrikan dan Kebutuhan Perbaikan Kebijakan." *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan* 24, no. 1 (2016): 51-66.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Kencana, 2016.

Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Suatu Pengantar*, cet. 2, Yogyakarta: Liberty, 2002.

Santoso L, Batasan “Kebebasan Berkontrak Dalam Kontrak Konvensional dan Kontrak Syariah”, *Jurnal Ahkam*, 5, No. 1, (2017): 41-59.