

STUDI SKEMA PENJAMINAN DANA INFRASTRUKTUR

Peter F Kaming¹, Ferianto Rahajo¹ dan Charly A. P. Simatupang²

¹Dosen, Laboratorium Rekayasa & Manajemen Konstruksi,
Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta
E-mail: kaming@mail.uajy.ac.id

²Alumni, Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Abstrak. Pembangunan infrastruktur di Indonesia membutuhkan dana yang besar, dan pemerintah tidak dapat memenuhi seluruh pendanaan tersebut. Maka pemerintah mengajak swasta dan membuat skema Kerjasama Pemerintah Swasta. Proyek infrastruktur memiliki resiko besar, agar resiko ini dapat dikelola dengan baik, maka pemerintah menyelenggarakan penjaminan infrastruktur dengan mendirikan P.T. Penjaminan Infrastuktur Indonesia (Persero). PT PII (Persero) ini membuat sebuah skema penjaminan untuk mengelola resiko-resiko dalam pembangunan proyek infrastruktur. Studi ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana skema penjaminan dana infrastruktur dari PT. PII (Persero) dan mengidentifikasi upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak pemangku kepentingan utama jasa konstruksi dalam menyikapinya. Studi ini dilakukan dengan metode kualitatif. Data diperoleh dengan wawancara dengan dua pejabat dari pihak P.T. dan satu dari pihak pemerintah daerah Propinsi D.I. Yogyakarta. Data kemudian dianalisis dengan bantuan software NVivo. Hasil studi ini menunjukkan bahwa skema penjaminan oleh P.T. PII (Persero) mengacu pada model bisnis PII skema Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Swasta (KPS) dengan Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) merupakan kepala daerah, kepala BUMN/BUMD, dan kepala Lembaga Negara lainnya. Terdapat empat tahapan yang harus dilalui oleh pihak-pihak yang berkepentingan untuk mendapatkan penjaminan tersebut, yaitu tahap konsultasi dan bimbingan, penyaringan, evaluasi, serta penstrukturan. Upaya para pemangku kepentingan dalam mengelola resiko infrastruktur juga disajikan dalam studi ini.

Kata kunci: Kerjasama pemerintah swasta, penelitian kualitatif, penjaminan infrastruktur, Indonesia.

I. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur di Indonesia sampai saat ini masih terus dilaksanakan secara intensif. Pemerintah berperan selalu berupaya menyediakan barang dan pelayanan yang prima terutama dalam bidang pembangunan infrastruktur. Untuk mewujudkan infrastruktur di Indonesia dibutuhkan pendanaan yang mencapai sekitar Rp 4.796,2 Triliun. Berhubung dengan keterbatasan pendanaan yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), maka swasta dibutuhkan berperan untuk menutupi gap pendanaan sebesar 36% (Laporan KPPIP, 2016).

Keterlibatan Swasta dapat dilihat sejak tahun 1970-an dimana dilakukan Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) pertama untuk sektor jalan tol. Sejak itu, Pemerintah mulai mengembangkan KPS di sektor jalan tol dengan skema Built-Operate-Transfer (BOT). KPS terus berjalan meskipun memiliki tingkat resiko tinggi dan tidak layaknya proyek secara finansial menjadi kendala utama, menurut direktur PII (Persero). Hingga

saat ini kendala-kendala yang muncul dalam pelaksanaan KPS adalah kurangnya komitmen dari penanggung jawab proyek kerjasama (PJPK) dalam pelaksanaan proyek, akibatnya pihak Swasta menjadi berpikir dua kali untuk masuk membiayai proyek KPS. Kurangnya kapasitas dan kapabilitas terkait skema pelaksanaan KPS juga menjadi kendala. Sedangkan di pihak Pemerintah sendiri menuntut agar Swasta lebih berperan dalam mempercepat infrastruktur di Indonesia (CNN Indonesia. Safyra Primadhyta, 2016).

Semakin gencarnya penerapan kebijakan KPS semakin besar pula tantangan yang dihadapi dalam menjamin pelaksanaan KPS agar berjalan dengan baik. Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan selalu menyesuaikan regulasi mengenai kebijakan KPS hal ini terlihat dengan perubahan-perubahan regulasi dari tahun 1990 saat ini dan yang terbaru salah satunya adalah Perpres no.38 tahun 2015 tentang KPS yang dirubah Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU). untuk mengetahui kendala/kendala yang terjadi saat ini dalam

hubungannya dengan penerapan KPS maka diperlukan analisis mengenai faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pelaksanaan KPS baik kendala maupun peluangnya sehingga dapat ditentukan solusi yang tepat dalam penerapan KPS kedepannya. Makalah ini membahas tentang apa saja yang terjadi dalam pelaksanaan KPS melalui penelitian terdahulu, diharapkan dengan mempelajari penelitian-penelitian terdahulu maka memberikan gambaran kedepan baik pemerintah maupun swasta dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur di Indonesia melalui kebijakan KPS.

Menteri Keuangan meresmikan operasionalisasi P.T. (Persero) (PT PII) atau *Indonesia Infrastructure Guarantee Fund* (IIGF), sebuah institusi penting yang dirancang untuk mendukung pengembangan proyek-proyek Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP) infrastruktur di Indonesia. Perusahaan tersebut telah dinyatakan sah sebagai Badan Hukum oleh Menkumham sejak Januari 2010. PT PII telah siap beroperasi penuh untuk menyediakan penjaminan terhadap proyek-proyek infrastruktur dengan skema KPS sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 yang telah diamandemen dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010. PT. PII (Persero) merupakan *Guarantee Fund* perlu dibentuk karena pembangunan proyek infrastruktur Indonesia memerlukan resiko finansial yang besar (Lihat Wire, 2010).

Selanjutnya Presiden menandatangani Peraturan Presiden (PP) Nomor 78 Tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur. PP tersebut diharapkan akan meningkatkan dan mempercepat pembangunan di Indonesia. Pada praktiknya, suatu proyek konstruksi mempunyai keterbatasan akan sumber daya, baik berupa manusia, bahan, biaya dan juga peralatan. Hal ini membutuhkan suatu manajemen proyek yang baik mulai dari tahap awal sampai tahap penyelesaian proyek. Dengan meningkatnya tingkat kompleksitas proyek dan melibatkan banyak pihak, serta semakin langkanya sumber daya maka dibutuhkan juga peningkatan sistem pengelolaan yang baik dan terintegritas (Soeharto, 1995). Pihak penyedia jasa konstruksi harus dapat menyikapi dan memanfaatkan peluang yang ditawarkan melalui PT. PII (Persero) sehingga diharapkan akan meningkatkan dan mempercepat pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Berdasarkan masalah yang dikemukakan, maka tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengkaji: 1) skema penjaminan dana dari P.T. (Persero); dan 2) upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak pemangku kepentingan utama jasa konstruksi dalam menyikapinya.

Untuk membatasi lingkup, penelitian ini membuat batasan sebagai berikut: 1) Penelitian dilakukan terbatas pada kantor daerah PT. PII (Persero) serta pada para pihak pemangku kepentingan utama yang akan melakukan kerjasama dengan PT. PII (Persero) untuk mendapatkan penjaminan; 2) data yang digunakan berupa data dokumen, informasi serta wawancara yang

didapatkan dari P.T. PII (Persero) serta dari para pihak pemangku kepentingan lainnya.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. *Defenisi Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)*

KPS dipahami sebagai kerjasama antara Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan infrastruktur bertujuan untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan oleh Menteri atau Kepala Lembaga/Kepala Daerah atau BUMN atau BUMD, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Swasta dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak (Noor, 2013).

Sejarah singkat mengenai KPS sebenarnya telah dikenal sejak masa Orde Baru seperti pada jalan tol dan penyediaan listrik, namun mulai dikembangkan tahun 1998 pasca krisis moneter. Setelah didahului dengan beberapa peraturan pendukung KPS, maka untuk menyesuaikan KPS terkini, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur. Sejak Perpres ini diluncurkan kerjasama yang sebelumnya dikenal dengan KPS selanjutnya disebut Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) (Noor, 2013).

B. *Tahapan KPS*

Selanjutnya Noor menjelaskan bahwa secara garis besar tahapan KPS dilaksanakan dalam tiga tahap yaitu: 1) Perencanaan, 2) Penyiapan, dan 3) Transaksi.

Pada tahap perencanaan Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/direksi BUMN/BUMD menyusun rencana anggaran dana, Identifikasi, pengambilan keputusan, penyusunan Daftar Rencana KPS. Output tahap perencanaan adalah daftar prioritas proyek dan dokumen studi pendahuluan yang disampaikan pada Kementerian PPN/BAPPENAS untuk disusun sebagai Daftar Rencana KPS yang terdiri atas KPS siap ditawarkan dan KPS dalam proses penyiapan.

Pada tahapan penyiapan, KPS Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/direksi BUMN/BUMD selaku PJPB dibantu Badan Penyiapan dan disertai konsultasi Publik, menghasilkan prastudi kelayakan, rencana dukungan Pemerintah dan Jaminan Pemerintah, penetapan tata cara pengembalian investasi Swasta Pelaksana, dan pengadaan tanah untuk KPS

Pada tahapan transaksi, PJPB berperan dalam peninjauan minat pasar, penetapan lokasi, pengadaan pelaksana, penandatanganan perjanjian, dan pemenuhan biaya.

Pihak Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Indonesia memberi pedoman dalam pelaksanaan KPS dengan menyampaikan beberapa tahapan. Tahapan tersebut adalah: 1) Pemilihan Proyek; 2) Konsultasi Publik; 3) Studi Kelayakan; 4) Tinjauan Risiko; 5) Bentuk Kerjasama; 6) Dukungan Pemerintah; 7) Pengadaan; 8) Pelaksanaan; dan 9) Pemantauan (Masitoh, 2016).

C. Penjaminan Infrastruktur

Menurut Peraturan Presiden No. 78 Tahun 2010, Penjaminan Infrastruktur adalah pemberian jaminan atas Kewajiban Finansial Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama yang dilaksanakan berdasarkan Perjanjian Penjaminan.

Penjaminan infrastruktur merupakan suatu langkah yang diambil oleh pemerintah untuk memenuhi kemandapan para penyedia jasa konstruksi bermodal besar, serta memberikan peluang yang menguntungkan dalam hal pelaksanaan proyek konstruksi.

D. PT. PII (Persero)

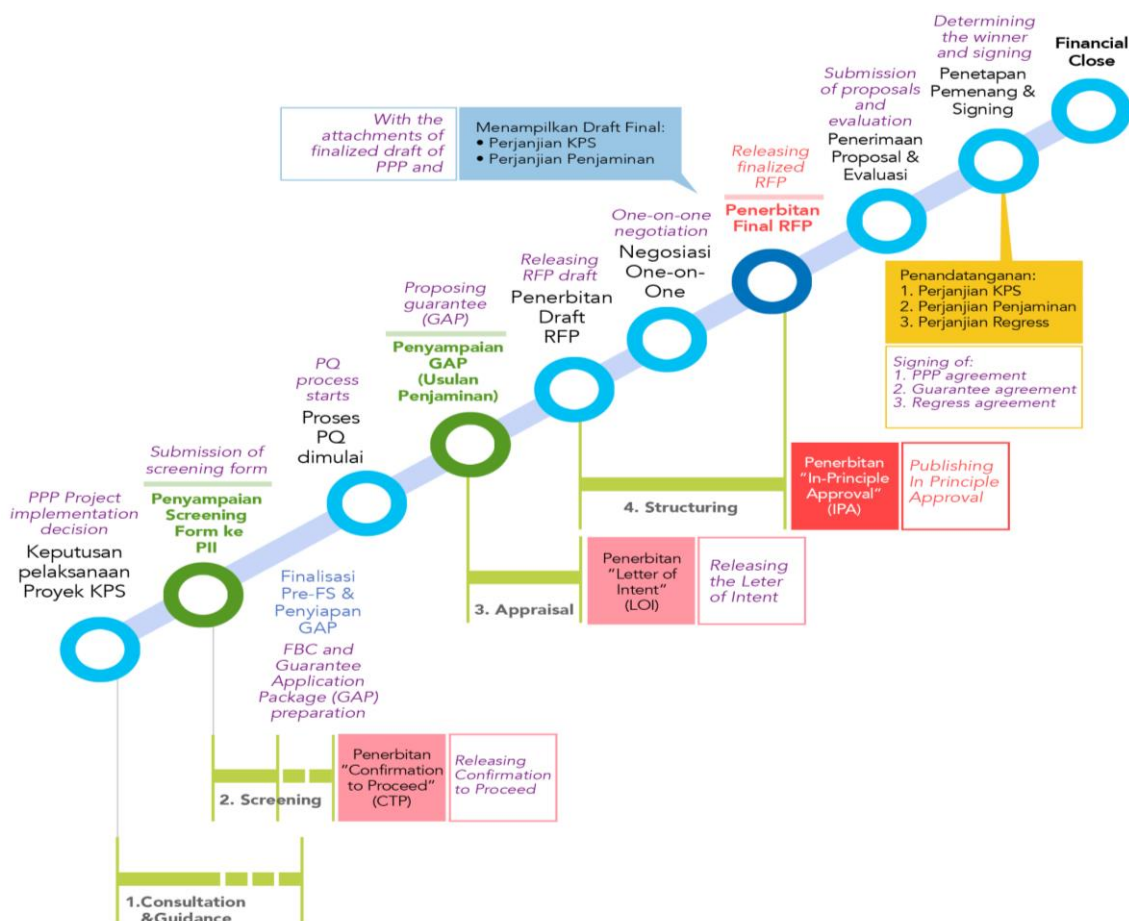
Pemerintah Indonesia telah membentuk PT. PII (Persero). Perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ini mempunyai visi menjadi penyedia penjaminan yang berperan dalam menarik modal swasta untuk pembangunan infrastruktur guna mempercepat pertumbuhan Indonesia.

Misi PT. PII (Persero) adalah: 1) menyediakan produk-produk penjaminan melalui proses bisnis yang transparan; 2) melaksanakan kebijakan dengan satu pelaksana dalam proses pemberian jaminan; dan 3) meningkatkan kredit proyek infrastruktur Indonesia. Tujuan PT. PII (Persero) adalah: 1) meningkatkan kelayakan kredit (*creditworthiness*) dan kualitas proyek-proyek infrastruktur KPS; 2) meningkatkan tata kelola

pelaksanaan penyediaan penjaminan; 3) memfasilitasi keberhasilan transaksi bagi PJKP melalui penyediaan jaminan bagi proyek KPS yang terstruktur dengan baik; dan 4) melindungi kewajiban kontinjen dari Pemerintah sehubungan dengan adanya penjaminan Pemerintah

P.T. PII (Persero) menyediakan layanan satu pintu dalam melakukan evaluasi, penetapan struktur penjaminan serta pemberian penjaminan bagi proyek infrastruktur dengan skema KPS.

Kebijakan ini membuat P.T. PII (Persero) beroperasi dengan menyediakan layanan satu pintu (*Single Window Processor*), untuk itu pihak P.T. PII (Persero) berperan dalam: 1) pemberian konsultasi dan bimbingan kepada PJKP (Penanggung Jawab Proyek Kerjasama) yang tertarik memperoleh penjaminan untuk proyeknya; 2) penyaringan proyek-proyek infrastruktur untuk pemenuhan kriteria umum (*eligibility*) dalam menerima penjaminan; 3) evaluasi Usulan Penjaminan (UP) proyek infrastruktur sesuai dengan ketentuan penilaian proyek P.T. PII (Persero), untuk kemudian menentukan UP dapat diterima atau ditolak; 4) penyusunan struktur penjaminan dan jika diperlukan, mengusulkan dan koordinasi program penjaminan lainnya dengan *Co-guarantor* lain dan Pemerintah Indonesia; dan 5) pengembangan kerangka untuk pemantauan (*monitoring*) dan secara seksama memantau proyek yang didukung P.T. PII (Persero)



Gambar 1. Model bisnis proyek KPS berdasarkan PT PII (Perpres 78, 2010)

Manfaat dari kebijakan satu pelaksana adalah untuk mewujudkan transparansi dan konsistensi dalam pemrosesan penjaminan dan pengelolaan klaim, guna meningkatkan kepercayaan investor untuk ikut serta dalam pembangunan proyek-proyek infrastruktur di Indonesia.

Cakupan penjaminan P.T. PII (Persero) adalah kewajiban finansial sebagaimana diatur dalam Perjanjian Kerjasama, yang telah didasarkan pada alokasi yang wajar.

Beberapa risiko yang tercakup dalam fasilitas penjaminan P.T. PII (Persero), yaitu: 1) lisensi, ijin dan persetujuan; 2) keterlambatan/kegagalan *Financial Close*; 3) perubahan regulasi dan perundangan; 4) wanprestasi; 5) integritas dengan jaringan; 6) risiko fasilitas pesaing; 7) risiko pendapatan; 8) risiko permintaan; 9) risiko harga; 10) risiko ekspropriasi; 11) risiko tidak dapat dilakukannya konversi dan transfer mata uang; 12) risiko *Parastatal* atau Sub-nasional; 13) risiko kahar yang mempengaruhi PJPK; dan 14) risiko interface.

Dengan adanya penjaminan dari P.T. PII (Persero) terhadap proyek infrastruktur yang telah melalui proses pengadaan dan telah mendapatkan persetujuan, maka diharapkan akan dapat memberi manfaat bagi: 1) negara Indonesia, meliputi a) dukungan terhadap pembangunan ekonomi melalui KPS bagi proyek-proyek infrastruktur yang berkualitas; b) penekanan tarif yang dibayarkan masyarakat pengguna karena beban bunga pinjaman yang lebih rendah; c) perlindungan untuk pemerintah dari klaim mendadak dan kewajiban finansial proyek infrastruktur yang timbul dari penjaminan yang diberikan; dan d) stimulasi langkah pemerintah selanjutnya terkait KPS. 2) PJPK (Penanggung Jawab Proyek Kerjasama) berfungsi untuk: a) penarikan minat investor swasta dan lembaga keuangan dalam berpartisipasi di proyek KPS, sehingga tingkat keberhasilan eksekusi proyek sesuai rencana dan jadwal menjadi lebih tinggi; dan b) bertambahnya kompetisi dalam proses tender sehingga diharapkan menghasilkan kualitas proposal tender untuk mendapatkan harga yang kompetitif; dan 3) Sektor Swasta, yaitu a) mitigasi risiko, bagi sektor swasta yang tidak dapat dicakup pasar; b) bertambahnya transparansi, kejelasan dan kepastian akan proses evaluasi dan pemberian jaminan bagi proyek; c) peningkatan pendanaan dari bank untuk pembiayaan proyek; d) perpanjangan jangka waktu peminjaman, yang berdampak pada harga penawaran (*bid*) yang lebih kompetitif; e) pemberian intensif bagi PJPK untuk membuat kontrak yang memenuhi standar internasional. Yang memenuhi kewajibannya berdasarkan perjanjian kerjasama.

Pada dasarnya penjaminan infrastruktur yang dilakukan oleh PT. PII (Persero) untuk menjamin kewajiban finansial PJPK dalam suatu perjanjian KPS, dimana kewajiban timbul akibat risiko. Selanjutnya detail model bisnis KPS dapat dilihat pada Gambar 1.

E. Sektor Proyek Skema KPS

Dalam menyusun Acuan Alokasi Risiko

Infrastruktur, struktur KPBU yang dapat berlaku menurut perundang-undangan di Indonesia dijadikan basis untuk mengidentifikasi risiko-risiko infrastruktur. Selain dari Struktur KPS secara umum yang dapat berlaku lintas sektor, diidentifikasi pula secara spesifik sektor-sektor KPS yang termasuk dalam Acuan Alokasi Risiko Infrastruktur. Sektor-sektor yang termasuk adalah: 1) sektor air minum; 2) sektor jalan tol; 3) sektor pengelolaan limbah; 4) sektor perkeretaapian; 4) sektor kelistrikan; 5) sektor pelabuhan; dan 6) sektor kebandaraan.

F. Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK)

PJPK merupakan pihak yang memegang tanggungjawab atas suatu proyek infrastruktur, yang mana proyek tersebut merupakan Proyek KPBU. Pihak PJPK merupakan kepala suatu Lembaga Negara, Kementerian, Pemerintah Daerah, BUMN maupun BUMD, bukan perseorangan.

III. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang diaplikasikan dalam studi ini adalah metode kualitatif. Penelitian kualitatif dipilih karena metode ini dapat memberikan rincian yang lebih baik tentang pelaksanaan skema penjaminan dana infrastruktur oleh PT. PII (Persero) guna peningkatan pembangunan infrastruktur di Indonesia pada umumnya, khususnya dalam penjaminan terhadap proyek infrastruktur yang masuk dalam struktur KPBU, yang sulit diungkapkan dengan metode kuantitatif. Lokasi penelitian ini dilakukan terbatas pada lingkup PT. PII (Persero) serta pihak - pihak yang berkepentingan untuk melakukan kerjasama dengan PT. PII (Persero) dalam hal mendapatkan penjaminan. Adapun tahap dan prosedur penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut: tahap I (tahap identifikasi dan penelitian permasalahan); tahap II (tahap menyusun kerangka pemikiran); tahap III (pengumpulan data); tahap IV (analisis data); dan tahap V (kesimpulan analisis data). Peralatan yang digunakan dalam proses penelitian, antara lain: alat tulis dan alat bantu lainnya; alat perekam sederhana untuk wawancara; dan komputer sebagai alat proses pengolahan data. Pengumpulan data dalam penelitian kualitatif ini adalah: 1) dokumen, secara detail bahan dokumenter terbagi beberapa macam, yaitu otobiografi, surat – surat pribadi, buku atau catatan harian, memorial, klipng, dokumen pemerintah atau swasta, data di server dan Flash disk, data tersimpan di website, dan lain-lain; dan 2) wawancara, yaitu tanya jawab yang dilakukan secara langsung dan bertatap muka. Untuk membantu dalam menganalisis data, penelitian ini menggunakan bantuan komputer yaitu dengan pemakaian software Nvivo 2.0. Lihat Patilima (2010), dan Dwiyanto, (2015).

IV. HASIL ANALISIS DATA

A. Pengelolaan Data dan Informan

Proses berikutnya yang dilakukan peneliti setelah mereduksi data adalah analisis data dengan

menggunakan aplikasi program Nvivo 2.0. Data yang ada dimasukkan dengan membuat dokumen baru pada aplikasi program Nvivo. Dokumen-dokumen tersebut kemudian diberikan tanda atau kode, yang mana proses ini disebut dengan pengkodean atau meng-coder data di dalam aplikasi program Nvivo. Langkah selanjutnya merupakan melakukan tindakan analisis document-document yang sudah ada dengan meng-assay antar dokumen yang berhubungan satu sama lainnya.

Dalam mereduksi data, diberikan masing – masing notasi yang berbeda terhadap para nara sumber dan dokumen, yaitu: a) narasumber pertama diberikan notasi dengan tanda A (Pengawai bagian Bidang Anggaran Belanja-Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Provinsi DIY); b) narasumber kedua diberikan notasi dengan tanda B (Komisaris Utama PT. PII Persero); c) narasumber ketiga diberikan notasi dengan tanda C (Staf Ahli PT PII (Persero)); dan sumber keempat adalah dokumen yang diperoleh dari studi ini diberikan notasi dengan tanda D (Dokumen PT. PII Persero).

B. Bagaimanakah skema penjaminan dari PT. PII dalam rangka penyelenggaraan proyek Kerjasama Pemerintah Swasta?

Dari hasil analisis diatas disimpulkan bahwa skema penjaminan dana infrastruktur dari PT. PII terlihat dijadikan sebagai model bisnis dasar dari PT. PII (Persero) dalam penyelenggaraan proyek KPS di Indonesia.

PT. PII memberikan penjaminan terhadap proyek-proyek KPS yang mana pemilik proyek tersebut adalah Lembaga Negara maupun Pemerintah Daerah (Pemda). Skema penjaminan yang ada mengacu pada skema proyek KPS yang kemudian dijadikan sebagai Model Bisnis Dasar PT. PII.

Tabel 1. Hasil analisis skema penjaminan dari P.T. PII (Persero), (Simatupang, 2011)

Scope Item	Model Bisnis Dasar PT. PII	Totals	Percent
A	1	1	100.00
B	1	1	100.00
C	1	1	100.00
D	1	1	100.00
Totals	4	4	100.00
Percent	100.00		

Hasil analisis dapat dilihat pada Tabel 1. Dari hasil analisis diatas disimpulkan bahwa waktu yang dibutuhkan oleh PJPK dalam hal memenuhi syarat-syarat dan mengikuti tahapan-tahapan untuk mendapatkan penjaminan tersebut berlangsung cukup lama antara 12 – 18 bulan. PT. PII mempunyai tahapan- tahapan, ada empat (4) tahapan yg harus dilalui sehingga PT. PII menerbitkan penjaminan terhadap proyek yang diusulkan. Pihak PII mengkonfirmasi biasanya PJPK membutuhkan waktu antara 12 bulan sampai 18 bulan, sejak awal konsultasi sampai penerbitan penjaminan.

C. Apakah PJPK membutuhkan waktu yang lama untuk memenuhi syarat-syarat yang diperlukan dari PT. PII?

Tabel 2. Hasil analisis mengenai waktu yang dibutuhkan untuk memenuhi syarat yang diperlukan dari PT. PII (Simatupang, 2011)

Scope Item	12-18 bulan	Cukup lama	Totals	Percent
A	1		1	50,00
B	1		1	50,00
C		1	1	50,00
D		1	1	50,00
Totals	2	2	4	
Percent	50,00	50,00		

D. Apakah PJPK boleh memotong prosedur, sehingga proses penerbitan penjaminan lebih cepat?

Tabel 3. Hasil analisis mengenai prosedur tahapan untuk mendapatkan penjaminan (Simatupang, 2011)

Scope Item	Tidak bisa	Tidak boleh	Totals	Percent
A		1	1	50,00
B		1	1	50,00
C	1		1	50,00
D		1	1	50,00
Totals	1	3	4	
Percent	25,00	75,00		

Dari hasil analisis Tabel 3 dapat disimpulkan bahwa untuk mendapatkan penerbitan penjaminan tidak boleh melakukan tindakan dengan cara memotong prosedur yang ada dan tidak bisa melakukan hal-hal yang diluar ketentuan yang berlaku. Tidak boleh memotong prosedur tahapan untuk mendapat penjamnan PT PII (Persero), karena seharusnya sejak penyiapan proses proyek tersebut, PJPK harus menghubungi PT. PII (Persero) jika ingin mendapatkan penjaminan dari PT. PII. Sehingga pada saat pelelangan, PJPK dapat menjelaskan hal-hal apa saja yang dijamin oleh PT. PII (Persero).

E. Apakah ada kendala atau permasalahan yang terjadi dalam pelaksanaan proses untuk mendapatkan penjaminan dari PT. PII?

Tabel 4. Hasil analisis mengenai kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan proses untuk mendapatkan penjaminan (Simatupang,2011)

Scope Item	Ada, pada PJPK	Totals	Percent
A	1	1	100,00
B	1	1	100,00
C	1	1	100,00
D	1	1	100,00
Totals	4	4	
Percent	100,00		

Kendala utama yang terjadi terdapat pada pihak PJPK, karena pihak PJPK belum mempunyai pengalaman mengenai penjaminan dari PT. PII. Hal ini disebabkan karena biasanya PJPK mendapatkan dana

dari APBN, kemudian mencari kontraktor dalam proses lelang untuk melaksanakan konstruksi. Selain kendala di atas, terdapat kendala anggaran yang terbatas, sehingga tidak dapat membayar pihak konsultan, yang mana pihak konsultan tersebut termasuk konsultan teknik, konsultan keuangan dan pengacara. Yang mana patokan pembayaran terhadap pihak konsultan adalah 2% - 5% dari nilai proyek. Konsultasi dengan pihak PT. PII umumnya merupakan proyek dengan anggaran 1 Triliun keatas. 5% dari 1 Triliun untuk jasa konsultan. Dibelanjakan dengan pola yang menjamin dan kepastian bahwa orang yang diundang sebagai konsultan tersebut di kenal oleh pihak calon investor. Hal ini dilakukan agar pihak investor yakin terhadap proyek tersebut, karena kredibilitas pihak konsultan.

Dari hasil analisis diatas disimpulkan bahwa saat ini di dalam pelaksanaan proses untuk mendapatkan penjaminan dari P.T. (Persero) terdapat suatu kendala yang dialami oleh pihak PJPK. Keterbatasan pengetahuan dan sumber daya manusia yang dimiliki menjadi faktor penyebabnya.

F. Apakah boleh mengajukan penjaminan kepada PT. PII apabila proyek yang diusulkan tersebut sudah berjalan?

Tabel 5. Hasil analisis mengenai proyek infrastruktur yang sudah berjalan (Simatupang,2011)

Scope Item	Tidak diproses	Tidak bisa mengajukan	Totals	Percent
A	1		1	50,00
B		1	1	50,00
C		1	1	50,00
D		1	1	50,00
Totals	1	3	4	
Percent	25,00	75,00		

Dari hasil analisis di Tabel 5 atas disimpulkan bahwa pengajuan penjaminan terhadap suatu proyek KPS yang sudah berjalan dan sedang berlangsung tidak dapat dilakukan. Dikatakan juga P.T. PII (Persero) tidak akan memproses tindakan pengajuan penjaminan apabila proyeknya sudah berjalan.

G. Apakah PJPK boleh mendapatkan penjaminan dari pihak lain, apabila proyek tersebut sudah mendapatkan penjaminan dari PT. PII?

Tabel 6. Hasil analisis tentang penjaminan oleh pihak lain terhadap proyek yang sudah dijamin oleh P.T. PII (Simatupang, 2011)

Scope Item	Tidak ada larangan	Totals	Percent
A	1	1	100,00
B	1	1	100,00
C	1	1	100,00
D	1	1	100,00
Totals	4	4	
Percent	100,00		

Secara regulasi tidak dilarang. Kemungkinan dan kejadian yang terjadi adalah tidak seperti itu. Kemungkinan kejadiannya, ketika konsultasi oleh pihak PT. PII diawal, melihat bahwa eksposium yang perlu dijamin besar, sedangkan kemampuan modal PT. PII tidak cukup, maka PT. PII yang akan mencari rekanan untuk menjamin proyek tersebut.

Dari hasil analisis diatas disimpulkan bahwa tidak ada larangan bagi PJPK untuk mendapatkan penjaminan dari pihak asing selain P.T. PII (Persero) untuk menjamin suatu proyek infrastruktur.

H. Bagaimanakah tanggapan dari kepala – kepala daerah, lembaga – lembaga kementerian dan lain sebagainya terhadap PT. PII, baik yang sedang mengajukan permintaan penjaminan dari PT. PII maupun yang tidak atau belum mengajukan permintaan penjaminan?

Tabel 7. Hasil analisis mengenai tanggapan stakeholder dalam hal penjaminan infrastuktur (Simatupang, 2011)

Scope Item	Tidak ada dijelaskan	Belum ada tanggapan	Tidak ada penolakan	Sum	%
A			1	1	33,33
B			1	1	33,33
C		1		1	33,33
D	1			1	33,33
Sum %t	1	1	2	4	
	25,00	25,00	50,00		

Sejauh ini tidak ada penolakan, namun ada kesulitan yang didapatkan oleh pihak-pihak diatas tersebut, karena sebagai kepala mereka harus melihat segala sesuatu secara objektif sebagaimana aturan mereka, mungkin disatu sisi mereka tidak berpengalaman dalam menyiapkan proyek, dan masih harus berhadapan dengan urusan – urusan untuk mendapatkan penjaminan dari PT. PII dengan syarat dan prosedur yang ada. Dari hasil analisis diatas disimpulkan bahwa tidak ada tindakan penolakan atas penjaminan infrastruktur oleh P.T. PII (Persero), dan juga belum ada tanggapan dalam hal tindakan penolakan ataupun tindakan untuk mendapatkan penjaminan tersebut.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan tujuan dari penelitian ini yaitu mengenai hal skema penjaminan dari P.T. PII (Persero) dan berdasarkan hasil analisis kualitatif didapatkan kesimpulan.

1. Skema penjaminan dari P.T. PII (Persero) berdasarkan skema proyek KPS yang diatur di dalam Peraturan Presiden dan juga Peraturan Kementerian yang terkait lainnya dijadikan sebagai model bisnis dasar P.T. PII (Persero).
2. Penerbitan penjaminan terhadap infrastruktur hanya diberikan kepada proyek KPS dan kepada PJPK yang mengajukan permohonan penjaminan atas proyek

- yang belum berlangsung pengerjaan infrastrukturnya.
3. Upaya-upaya yang dilakukan para pihak pemangku kepentingan utama yang terkait dalam hal mendapatkan penjaminan atas infrastruktur harus mengikuti aturan serta prosedur yang sudah ditetapkan oleh P.T. PII (Persero).
 4. Waktu yang dibutuhkan dari tahap pengajuan penjaminan hingga tahap penerbitan penjaminan dipengaruhi oleh kesiapan pihak PJPK yang mengajukan penjaminan kepada P.T. PII (Persero).
 5. Imbal jasa penjaminan dipengaruhi oleh jenis-jenis resiko dan besarnya modal yang dikeluarkan oleh P.T. PII (Persero).

B. Saran

Melihat dari proses penelitian serta dari hasil analisis data, dan pentingnya penjaminan infrastruktur untuk mempercepat pembangunan infrastruktur di Indonesia, sangat diperlukan suatu kegiatan berupa pelatihan khusus tentang penjaminan infrastruktur. Pelatihan khusus ini dapat dilakukan oleh pihak – pihak selain P.T. PII (Persero) sendiri, seperti pihak pemerintah daerah dan juga instansi Perguruan Tinggi yang ada di Indonesia. Diharapkan dengan adanya hal tersebut diatas akan menambah sumber daya manusia yang mengerti dan menguasai ilmu yang terkait akan penjaminan infrastruktur oleh P.T. PII (Persero).

Penelitian lebih lanjut juga dapat dilakukan di waktu mendatang dengan menggunakan sampel proyek KPS yang baru saja mendapatkan penjaminan dari P.T. PII (Persero). Untuk penelitian selanjutnya Simatupang (2011) menganjurkan untuk melihat manfaat nyata dari penjaminan terhadap PJPK dan para stakeholder termasuk masyarakat luas, serta eksistensi dari P.T. PII (Persero) atas misi yang diemban perusahaan BUMN tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Dwiyanto, D., Metode Kualitatif: Penerapannya Dalam Penelitian, 2015 www.inparametric.com
- Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS), Panduan Bagi Investor Dalam Investasi di Bidang Infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2010.
- Masitoh, Public Private Partnership (PPP) Pengelolaan Aset Daerah: Studi Deskriptif tentang Kemitraan antara Perusahaan Daerah Pasar Surya (PDPS) Surabaya dengan PT Arwinto Intan Wijaya (AIW) dalam Pembangunan dan

Pengembangan Darmo Trade Centre (DTC) Surabaya, 2015.

Noor, (2013) Mengenal KPS Skema PPP di Indonesia, DJKN. Kemenkeu.go.id/2013/article.

Panduan Penyediaan Penjaminan Infrastruktur, P.T. (Persero), 2011

Patilima, H., Metode Penelitian Kualitatif, Alfabeta, cetakan ketiga 2010.

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2009, Petunjuk Teknis Tata Cara Kerja Sama Daerah

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/Pmk.011/2010, Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2007, Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Daerah.

Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005, Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010, Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2010, Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur.

Primadhyta, S. (2016) CNN Indonesia News. PII Hadapi Dua Kendala Garap Infrastruktur dengan Skema KPBU, CNN Indonesia.com/ekonomi/2016.

Rahayu, H. Metodologi Penelitian Gender, Penataran Metodologi Penelitian Gender, DP3, Ditjen Dikti, Batu – Malang, 2002

Simatupang, C.A.P. Studi Skema Penjaminan Dana Infrastruktur pada Proyek Konstruksi, Tugas Akhir, FT.TS.UAJY. 2011.

Soeharto, I. Manajemen Proyek, Dari Konseptual Sampai Operasional, Jilid 1, Jakarta, Erlangga. 1995.

Wire, P.R. Menkeu Resmikan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) Rabu, 12 Mei 2010, www.AntaraNews.com (2010).