

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Terus meningkatnya angka kebutuhan infrastruktur transportasi di Indonesia serta dorongan untuk meningkatkan standar pelayanan jasa transportasi mendorong pemerintah untuk merespon cepat terhadap permintaan tersebut. Peningkatan permintaan tidak terlepas dari peran transportasi yang tidak hanya membentuk konektivitas antar wilayah di Indonesia saja, tetapi secara lebih jauh berperan dalam peningkatan keinginan berinvestasi dari asing dan sebagai daya jual lebih bagi daerah-daerah khusus seperti kawasan pariwisata.

Kawasan wisata Labuan Bajo, terletak di Kabupaten Manggarai Barat merupakan salah satu destinasi pariwisata super prioritas yang ingin dikembangkan oleh pemerintah guna meningkatkan perekonomian wilayah dan jumlah devisa yang di dapatkan dari wisatawan asing. Bandara Komodo merupakan gerbang utama masuknya wisatawan ke kawasan Labuan Bajo, selama beberapa waktu terakhir peningkatan jumlah penerbangan dan penumpang yang memasuki Bandara Komodo menghadirkan kebutuhan infrastruktur (*Infrastructure-demand*) yaitu melakukan pengembangan pada fasilitas di Bandara Komodo.

Skema *Public Private Partnership* (PPP) yaitu kerjasama pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan barang publik merupakan cara yang digunakan oleh pemerintah Indonesia untuk menarik keterlibatan investor terutama asing dalam proyek pengembangan Bandara Komodo. Dari sisi perekonomian pemanfaatan skema PPP dianggap cukup menguntungkan bagi pemerintah Indonesia karena modal pembangunan Bandara akan tertutupi oleh modal yang berasal dari swasta sehingga keuangan pemerintah dalam APBN/APBD dapat dialokasikan untuk kepentingan negara lainnya. Melalui penilaian *Value for Money* (VfM) skema pendanaan PPP pada proyek Bandara Komodo juga memberikan keuntungan berupa penghematan finansial mencapai 22% jika dibandingkan pendanaan proyek dalam *project life cycle* dan kualitas sesuai standar pelayanan dilakukan secara pendanaan tradisional. Kerjasama antara pemerintah Indonesia dan swasta ini tidak terbatas pada badan swasta lokal saja tetapi juga terbuka dengan swasta asing dalam keterlibatannya sehingga memunculkan

aliran investasi asing (*Foreign Direct Investment*). Namun berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 dan UU. Nomor 1 Tahun 2009 pasal 237 terkait dengan penanaman modal maka dalam skema KPBU Bandara Komodo untuk setiap badan usaha asing yang tertarik terlibat wajib membuat badan usaha baru dengan kepemilikan modal milik asing dibawah 49% dari total kepemilikan modal bersama.

Proses *market sounding* sendiri menjadi salah satu tahap penting dalam pengimplementasian skema PPP dalam proyek Bandara Komodo. Melalui tahapan tersebut pemerintah berkesempatan untuk mengenalkan kebutuhan proyek penyediaan infrastruktur ke pihak swasta serta berkesempatan untuk menyampaikan adanya keuntungan yang di tawarkan bagi investor jika terlibat dalam proyek Bandara Komodo dibawah skema pendanaan PPP. Beberapa tawaran dan dukungan yang disampaikan dalam tahap *market sounding* menjadi langkah utama untuk meningkatkan daya tarik bagi investor terlibat dalam proyek. Adapun beberapa dukungan yang disediakan pemerintah dalam skema KPBU terutama proyek Bandara Komodo, yaitu:

1. Bantuan pembebasan lahan, melalui bantuan ini akan memberikan kemudahan bagi swasta untuk memulai kegiatan proyek tanpa harus menghadapi permasalahan lahan yang cenderung memakan banyak waktu, sehingga pada akhirnya akan menghemat waktu dan biaya yang digunakan. Pada proyek Bandara Komodo, pemerintah sudah menyiapkan pembebasan lahan sebesar 15-18 Ha disekitar kawasan bandara guna memperluas fasilitas landas pacu, dan terminal kedatangan/keberangkatan penumpang.
2. Bantuan penutupan biaya modal tertentu dan memberikan subsidi operasional melalui APBN/APBD, dengan persetujuan dari parlemen nasional dan regional. Dukungan permodalan tersebut dikenal dengan *Viability Gap Fund* (VGF). Namun, dalam proyek Bandara Komodo tersebut pemerintah tidak memberikan *Viability Gap Fund* (VGF) karena proyek Bandara Komodo dianggap merupakan proyek layak ekonomi dan finansial berdasarkan perhitungan pengembalian modal melalui *user charge*.
3. Dana jaminan oleh badan Penjaminan Infrastruktur Indonesia, memberikan jaminan untuk memitigasi risiko kontraktual pemerintah dalam proyek KPBU

yang pada dasarnya adalah kewajiban keuangan dari badan kontraktor pemerintah.

4. Dukungan Kontinjensi, yaitu jaminan pemerintah untuk memberikan kompensasi kepada perusahaan proyek KPBU jika terjadi risiko yang ditentukan dalam kontrak KPBU. Adapun risiko yang dapat ditanggung misalnya, risiko politik, kinerja proyek, dan permintaan.
5. Alokasi Risiko: Dalam desain dan pengembangan proyek PPP, mitigasi dan alokasi risiko menjadi bagian paling penting agar mencapai keberhasilan secara penuh terhadap partisipasi swasta. Adapun prinsip dasar alokasi risiko yaitu risiko dialokasikan kepada pihak yang relatif lebih mampu untuk menangani atau dikarenakan memiliki kemungkinan dampak buruk yang lebih kecil terhadap organisasinya.
6. Jaminan oleh Kementerian Keuangan dan PT.PII, jaminan diberikan kepada BUP ketika terdapat kerugian yang ditimbulkan oleh kelalaian PJK seperti keterlambatan pembebasan lahan, kegagalan stabilitas politik, dsb.
7. Ketersediaan studi pendahuluan proyek, melalui studi pendahuluan proyek maka badan swasta dapat melihat apa saja kebutuhan proyek Bandara Komodo, kondisi wilayah, ekonomi, sosial di Labuan Bajo, perkiraan nilai investasi dan kemampuan pengembalian modal.

PT. Cinta Airport Flores (CAF) yang merupakan Badan Usaha Pelaksana (BUP) terpilih dalam proyek Bandara Komodo merupakan konsorsium yang terbentuk atas kerjasama internasional antara PT. Cardig Aero Services (CAS), Changi Airport MENA (Mena), dan Changi Airport International dengan kepemilikan modal masing-masing yaitu 80%, 15%, dan 5%, sesuai dengan aturan pemerintah terhadap penanaman modal asing dalam bidang kebandar udaraan dimana modal asing harus dibawah 49% guna mencegah crowding-out serta mendominasi keuangan domestik mengalahkan porsi Domestic Direct Investment (DDI). Terpilihnya konsorsium PT. CAF tidak terlepas dari tawaran pemenuhan CAPEX sebesar Rp.1.2 Triliun, track record PT. CAS dalam mengelola dukungan jasa penerbangan selama hampir 32 tahun di 17 bandara di Indonesia, serta CAI dan Mena dengan pengalaman mengelola bandara kelas dunia di beberapa negara di dunia. Selain itu jaringan serta strategi pemasaran yang ditawarkan

oleh CAI dan Mena secara internasional akan mendukung pemasaran Labuan Bajo sebagai lokasi wisata baru di Indonesia, dukungan terhadap pengembangan SDM yang ditawarkan konsorsium inipun menjadikannya lebih unggul dibandingkan dengan kompetitor lainnya dalam proses tender proyek.

Sesuai dengan rekomendasi lingkup kerjasama dalam proyek Bandara Komodo yaitu dengan Skema *Design, Build, Finance, Operate, Maintain and Transfer* (DBFOMT). Melalui skema ini PT.CAF selaku badan pelaksana akan memiliki hak dan kewajiban untuk mendesain dan membangun fasilitas baru di Bandara Komodo sesuai dengan kebutuhan yang diajukan oleh Kementerian Perhubungan. Tidak hanya dalam desain dan membangun saja tetapi PT. CAF juga membiaya seluruh biaya operasi dan perawatan Bandara selama dalam masa konsensi 25 tahun dan pengembalian modal yang digunakan dilakukan melalui *user charge*. Setelah berakhirnya masa konsensi tersebut maka Bandara Komodo akan dikembalikan pengelolaannya kepada pemerintah sebagai aset negara.

6.2. Saran

Melalui kesimpulan penelitian ini penulis memiliki beberapa saran yang memungkinkan dikemudian hari akan menjadi sebuah masukan baik bagi *stakeholder*, aktor swasta dan akademisi.

1. Pemerintah harus mempersingkat waktu yang dibutuhkan dalam proses persiapan proyek, dimulai dari dibuatnya data studi proyek hingga tahap akhir yaitu *finansial close* yang saat ini masih membutuhkan waktu hingga 26 bulan.
2. Bagi penelitian selanjutnya penulis menyarankan untuk mengksplor lebih dalam mengenai dampak positif dan negatif dari skema PPP baik bagi politik domestik maupun rezim internasional.
3. Peningkatan promosi terhadap skema KPBU baik di wilayah Indonesia maupun lingkup internasional sehingga diharapkan akan semakin banyak proyek infratraktur transportasi yang dilaksanakan melalui skema PPP.