

**PENGEMBANGAN
INVESTASI INFRASTRUKTUR:
KERJASAMA PEMERINTAH-SWASTA
DAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS**

Desember 2019

PENGEMBANGAN INVESTASI INFRASTRUKTUR: KERJASAMA PEMERINTAH-SWASTA DAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS

BAB I PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat. Ketersediaan infrastruktur yang memadai sangat penting dalam rangka mendorong penanaman modal dan memacu pertumbuhan ekonomi. Pembangunan tidak dapat berjalan dengan lancar jika tidak didukung dengan infrastruktur yang baik. Setiap aspek kehidupan sosial maupun ekonomi mempunyai prasarana sendiri, yang merupakan satuan terbesar dan alat utama dalam berbagai kegiatan. Oleh karena itu, dalam mensukseskan pembangunan setiap lembaga sosial dan sektor kehidupan ekonomi harus memperhatikan infrastrukturnya.

Pada Konferensi Tingkat Tinggi APEC 2013 di Bali, telah dihasilkan tujuh kesepakatan para pemimpin APEC dalam rangka pembangunan infrastruktur, yaitu:

1. Melipatgandakan upaya mencapai *Bogor Goals* pada 2020. Pemimpin APEC berbagi pandangan semua anggota harus terus memperoleh hasil dari kerjasama APEC. Sejalan dengan komitmen ini, sepakat mengambil langkah lebih lanjut dalam memberdayakan, menarik dan membuka kesempatan bagi semua pemangku kepentingan, untuk berpartisipasi dalam proses APEC.
2. Meningkatkan perdagangan intra APEC atau perdagangan intra daerah, termasuk memfasilitasi perdagangan, pembangunan kapasitas, dan fungsi dari sistem perdagangan multilateral. Sistem perdagangan multilateral merupakan pengakuan bahwa promosi kerjasama

- perdagangan intra APEC membawa manfaat konkret untuk anggota ekonomi APEC.
3. Mempercepat *people-to-people connectivity*. Dalam hal ini, lanskap strategis untuk konektivitas melalui pengembangan dan investasi di bidang infrastruktur. Konektivitas dapat membantu mengurangi biaya produksi dan transportasi, memperkuat rantai pasokan regional, dan meningkatkan iklim usaha di daerah. Pada saat yang sama, pembangunan infrastruktur dan konektivitas akan menciptakan lebih banyak pekerjaan dan menjamin keamanan kerja.
 4. Menegaskan kembali komitmen untuk mencapai kekuatan yang seimbang dan pertumbuhan global yang berkelanjutan dan inklusif. Dalam proses ini, disepakati memfasilitasi Usaha Menengah, Kecil, dan Mikro (UMKM), pemuda, dan perempuan pengusaha. UMKM adalah tulang punggung perekonomian.
 5. Meningkatkan pangan, energi, dan keamanan air. Upaya ini ditujukan untuk menanggapi tantangan pertumbuhan penduduk dan dampak negatif perubahan iklim.
 6. Memastikan sinergi APEC dan saling melengkapi dengan proses multilateral dan regional lainnya, seperti *East Asia Summit* dan G20. Hal ini penting karena dunia ditandai dengan beberapa arsitektur kemitraan ekonomi .
 7. Kerjasama erat dengan sektor bisnis untuk mencapai tujuan perdagangan dan investasi yang bebas terbuka. Kolaborasi akan menghasilkan situasi menang-menang, terutama pada saat ekonomi global belum sepenuhnya pulih.

Satu hal yang paling menonjol dalam upaya percepatan pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh Pemerintah adalah dalam hal metode pengadaan proyek infrastruktur. Pemerintah mengadopsi metode pengadaan *public private partnership* (PPP) atau dalam bahasa Indonesia dikenal sebagai kerjasama pemerintah-swasta (KPS). Pemilihan metode ini dilatarbelakangi fakta bahwa kondisi anggaran Pemerintah terbatas, sementara itu kebutuhan pembangunan infrastruktur harus dilakukan dan membutuhkan biaya yang sangat besar.

Percepatan pembangunan infrastruktur dilakukan melalui dua pendekatan, yaitu: *Pertama*, pemerintah menetapkan anggarannya dan dibiayai melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Anggaran ini ditujukan, antara lain, untuk pembangunan dan peningkatan

sarana dan prasarana transportasi, rehabilitasi pemeliharaan jalan dan jembatan, pembangunan berbagai infrastruktur perumahan, irigasi, dan energi, serta rehabilitasi fasilitas infrastruktur di daerah yang tertimpa bencana alam. Pendekatan *kedua* adalah pemerintah mengundang pihak swasta untuk bermitra dalam pembangunan infrastruktur yang memiliki nilai komersial. Skema KPS membuka ruang bagi sektor swasta untuk berperan aktif dalam pembangunan sektor infrastruktur di Indonesia.

Sejarah munculnya metode KPS dipengaruhi tekanan untuk mengubah model standar pengadaan barang publik yang cenderung menyebabkan peningkatan utang pemerintah. Pada tahun 1992 di Inggris diperkenalkan untuk pertamakali program yang bertujuan untuk mendorong kerjasama pemerintah-swasta, yaitu *private finance initiative* (PFI).

Pada dasarnya, metode KPS adalah kesepakatan kontrak jangka panjang antara pemerintah dengan mitra swasta untuk pengadaan infrastruktur kepada masyarakat. Karena konsepnya adalah kerjasama, maka masing-masing pihak menanggung bersama atas potensi risiko dan potensi keuntungan yang akan muncul yang menjadi bagian dari proses pengadaan infrastruktur tersebut. Potensi risiko yang akan dihadapi biasanya meliputi risiko keuangan dan tanggung jawab, serta jaminan kualitas dari infrastruktur yang dibangun. Hal yang patut digarisbawahi di sini adalah KPS tidak sama dengan privatisasi, karena institusi pemerintah yang terlibat di dalam kesepakatan kerjasama menguasai pengaturan dan kepemilikan proyek infrastruktur yang dibangun. Sedangkan privatisasi justru sebaliknya, pihak swasta menguasai dan mengontrol secara penuh atas proyek yang dijalankan.

Karakteristik utama dari skema KPS ialah sektor swasta dilibatkan dalam pembangunan infrastruktur, fokus pada output yang dihasilkan, optimalnya alokasi risiko pemerintah dan pihak swasta, dan kontraknya

jangka panjang. Selain itu, penerapan skema KPS akan memunculkan keuntungan bagi masyarakat melalui biaya yang rendah, tingkat layanan yang diberikan tinggi, dan risiko yang dapat ditekan. Fasilitas infrastruktur yang dibangun pun akan dikelola secara efisien dan efektif karena skema KPS mengkombinasikan kemampuan mitra swasta pada pengelolaan fasilitas publik tersebut. Skema KPS memang terlihat menguntungkan, dan relatif dapat diterapkan oleh Pemerintah dalam membangun infrastruktur di Indonesia. Hal ini pun didukung dengan fakta bahwa banyak negara di dunia yang telah berhasil menerapkan skema ini untuk mendorong pembangunan infrastrukturnya. Beberapa diantaranya adalah Inggris, Australia, dan Amerika Serikat.

Skema KPS ini sebenarnya sudah lama diadopsi di Indonesia. Sebelum terjadinya krisis keuangan tahun 1998, Pemerintah sudah menerapkan skema KPS dalam pembangunan jalan tol. Pembangunan jalan tol Jakarta-Bogor-Ciawi yang dimulai pada tahun 1974 merupakan salah satu contoh implementasi proyek infrastruktur dengan skema KPS, namun pada saat itu sumber pembiayaan utama berasal dari pinjaman luar negeri. Selain itu, proyek-proyek tidak dilelang secara terbuka dan kompetitif, melainkan penunjukan langsung yang ditenggarai dilandasi oleh koneksi politik.

Tahun-tahun awal pasca krisis 1998, pembangunan infrastruktur praktis menurun seiring dengan penurunan kinerja perekonomian Indonesia sebagai dampak dari krisis keuangan. Anggaran pemerintah lebih difokuskan untuk memperbaiki perekonomian ketimbang pembangunan infrastruktur. Selain itu, pada periode ini perlu usaha yang keras untuk mendapatkan kembali kepercayaan investor yang merosot. Pada tahun 2005, pemerintah Indonesia mendeklarasikan komitmen untuk mendorong pembangunan infrastruktur melalui skema KPS. Komitmen ini dideklarasikan dalam pelaksanaan *Infrastructure Summit* 2005. Bisa

dikatakan bahwa pada tahun inilah secara resmi Pemerintah mengungkap skema KPS dalam mendorong pembangunan infrastruktur Indonesia. Selain karena dideklarasikan secara formal, Pemerintah juga menindaklanjutinya dengan pembenahan regulasi, baik dalam hal kerangka umum maupun reformasi sektoral serta pembenahan institusi dan proses bisnisnya dalam rangka mendukung pelaksanaan KPS.

Pemerintah menginisiasi penyediaan fasilitas pengembangan proyek (*Project Development Facility*), dana pembebasan lahan (*Land Acquisition Fund*), dan dana penjaminan infrastruktur (*Infrastructure Guarantee Fund*) bagi para investor swasta yang terlibat dalam pembangunan infrastruktur yang ditawarkan. Untuk periode 2010-2014, Pemerintah telah menetapkan rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 6,3-6,8% pertahun yang membutuhkan nilai penanaman modal mencapai Rp 1.923,7 triliun untuk sektor infrastruktur. Saat ini pemerintah (pusat dan daerah) hanya mampu memenuhi sekitar 47,5% dari total kebutuhan penanaman modal infrastruktur, sisanya diharapkan dapat dipenuhi dengan pendanaan yang bersumber dari BUMN, BUMD, dan pihak swasta. Dalam periode 2010-2014, kontribusi penanaman modal infrastruktur oleh pihak swasta diproyeksikan mencapai 34,7% atau Rp 668,3 Triliun (sekitar US\$ 71 miliar). Hal ini memperlihatkan bahwa peran swasta semakin penting dalam penyediaan infrastruktur, khususnya melalui skema KPS.

Pada aspek regulasi, sejak tahun 2005 Pemerintah telah membentuk regulasi di bidang investasi infrastruktur dengan skema KPS guna mendukung ketersediaan infrastruktur yang memadai untuk mempercepat pembangunan nasional yang berkontribusi pada peningkatan perekonomian serta daya saing Indonesia. Secara khusus, ketersediaan regulasi di bidang infrastruktur dengan skema KPS yang tepat diperlukan guna menciptakan iklim investasi yang kondusif sehingga mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur.

Pertimbangan-pertimbangan tersebut melatarbelakangi dibentuknya Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Dalam perkembangannya, guna mempercepat penyediaan infrastruktur melalui kerjasama pemerintah dengan badan usaha untuk mendorong perluasan pembangunan nasional serta memberikan kejelasan mengenai beberapa hal terkait KPS, regulasi ini mengalami beberapa perubahan yaitu dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 dan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2011. Namun demikian, dalam penerapan kebijakan KPS di Indonesia, masih terdapat beberapa kendala dan hambatan, yaitu:

1. Aspek regulasi. Dalam hal ini berupa tumpang tindih pengaturan KPS; lemahnya hierarki Perpres dibandingkan dengan UU dan PP; kebijakan yang kurang pro investasi; rigidnya mekanisme penganggaran APBN/APBD dan peraturan pengadaan barang/jasa pemerintah kurang memadai untuk pengadaan konsultan KPS yang kredibel, terutama dalam hal jangka waktu dan biaya.
2. Lemahnya koordinasi antar wilayah; koordinasi di internal sektoral; koordinasi antar sektoral dan aspek perizinan.
3. Kendala dan hambatan dalam pelaksanaan AMDAL dan pengadaan tanah dimana hampir seluruh pembangunan infrastruktur di Indonesia terhambat karena sulitnya proses pengadaan tanah.
4. Kendala dan hambatan lainnya terkait dengan kapasitas dan kapabilitas PJKP; serta pemilihan dan penetapan proyek KPS.

BAB II

PENGATURAN KERJASAMA PEMERINTAH-SWASTA

A. Pendahuluan

Regulasi yang mengatur tentang KPS adalah Perpres No. 67/2005 jo. Perpres No. 13/2010 jo. Perpres No. 56/2011. Peraturan peundang-undangan terkait KPS, antara lain penerbangan, pelayaran, perkeretaapian, ketenaga-listrikan, panas bumi, sumber daya air, jalan, lingkungan hidup, kehutanan, penataan ruang, pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 4 Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 (Perpres 13/2010) yang menyatakan, bahwa "jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan Badan Usaha mencakup:

- a) infrastruktur transportasi, meliputi pelayanan jasa kebandarudaraan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, sarana dan prasarana perkeretaapian;
- b) infrastruktur jalan, meliputi jalan tol dan jembatan tol;
- c) infrastruktur pengairan, meliputi saluran pembawa air baku;
- d) infrastruktur air minum yang meliputi bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, instalasi pengolahan air minum;
- e) infrastruktur air limbah yang meliputi instalasi pengolah air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama, dan sarana persampahan yang meliputi pengangkut dan tempat pembuangan;
- f) infrastruktur telekomunikasi dan informatika, meliputi jaringan telekomunikasi dan infrastruktur e-government;

- g) infrastruktur ketenagalistrikan, meliputi pembangkit, termasuk pengembangan tenaga listrik yang berasal dari panas bumi, transmisi, atau distribusi tenaga listrik; dan
- h) infrastruktur minyak dan gas bumi, meliputi transmisi dan/atau distribusi minyak dan gas bumi.

Skema KPS belum sepenuhnya berjalan efektif, sehingga dalam pelaksanaan *pilot project* KPS memberi kesempatan bagi pihak-pihak terkait untuk mencari model terbaik. Selama ini, proyek-proyek KPS yang masuk dalam daftar penawaran masih mempunyai banyak persoalan, antara lain, tak memenuhi standar internasional, dukungan pemerintah minim, proses lelang lama, masih memerlukan berbagai izin tambahan dari pemerintah daerah, serta ada kendala pengadaan tanah. Masalah terakhir ini adalah keluhan terbesar berbagai calon investor yang ingin menjajaki proyek-proyek infrastruktur di Indonesia.

B. Penghambat Kerjasama Pemerintah-Swasta

Faktor-faktor yang menghambat belum dapat terlaksananya proyek-proyek KPS, antara lain:

- a. Masalah pembebasan lahan/tanah, antara lain harus menghadapi:
 - 1) Masyarakat pemilik tanah, Pemda terkadang sampai Camat, Lurah bahkan, RW, RT dan masyarakat adat serta pemimpin adat.
 - 2) *Vested-interest developer* atau kepentingan politis tertentu di daerah tempat akan dibangunnya infra struktur. Kendala ini semakin sulit diatasi, jika proyek tersebut harus melintasi daerah-daerah yang mempunyai kewenangan berbeda.
 - 3) Lahan-lahan yang dikuasai oleh pemegang HPH (Hak Pengelolaan Hutan) dan lahan yang dikuasai pemegang KP (Kuasa Penambangan)

- 4) Lokasi yang belum pasti. Kondisi ini menyebabkan tingginya ongkos yang harus dikeluarkan oleh *developer* diantaranya untuk biaya Amdal (Analisa Dampak Lingkungan) dan biaya lain-lain.

b. Masalah Kelembagaan:

- 1) Belum tersedianya lembaga khusus yang dapat menjembatani (net work) kepentingan termasuk perizinan antara Pemerintah Pusat dan Daerah maupun dengan swasta serta antara instansi terkait di Pusat dan Daerah sendiri.
- 2) Belum semua kewenangan dapat dilimpahkan kepada BKPM seperti terkait dengan kehutanan, pertambangan, lingkungan, keimigrasian, bea masuk barang modal, pajak dan lain-lain.
- 3) Sebagian kalangan beranggapan bahwa untuk percepatan proyek tidak perlu lembaga khusus, karena pelimpahan wewenang serta berbagai proses birokrasi untuk pembentukan lembaga semacam itu akan memakan waktu lama.
- 4) Proyek-proyek dipilih yang mana yang patut memperoleh prioritas kemudian dilaksanakan oleh para developer dibawah koordinasi Tim atau pun lembaga yang akan dibentuk nantinya.

c. Masalah Pembiayaan:

- 1) Dana khusus dari Pemerintah untuk pembebasan lahan bagi proyek-proyek KPS, belum sepenuhnya terpenuhi. Menurut

Pejabat Bank Dunia hal ini tidak menarik bagi investor. Di Cina, India dan Malaysia. Pemerintah masing-masing secara penuh menanggung biaya dan menyiapkan lahan bagi proyek-proyek infrastruktur dinegaranya baru kemudian ditawarkan kepada investor, sehingga investor hanya berurusan dengan pembangunan infrastruktur tanpa harus terlibat dalam masalah pembebasan lahan. Sedangkan di Indonesia, masalah lahan harus ditangani sendiri oleh investor dan ini tentu tidak menarik bagi investor. Mengenai biaya pembebasan lahan, Pemerintah Indonesia menurut pejabat Bank Dunia tersebut dapat saja meminjam dari ADB dan lain-lain.

- 2) Proses pengalihan dana dan pelaksanaannya juga tidak mudah, karena yang dapat menggunakan dana pemerintah untuk pelaksanaan proyek sesuai dengan UU No. 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara adalah BLU (Badan Layanan Umum), sedangkan yang akan melaksanakan proyek KPS adalah Badan Usaha (PT Persero/BUMN dan PT swasta), sehingga perlu terobosan atau perubahan Undang-undang apabila program KPS harus menggunakan dana pemerintah atau dilaksanakan oleh Badan Usaha.
- 3) Pinjaman dari Bank-bank BUMN juga tidak mudah karena mereka juga terikat pada ketentuan perusahaan terkait CAR (*Capital Adequacy Ratio*/Rasio Kecukupan Modal) dan NPL (*Non Performing Loan* atau *performance bank* terkait dengan kemampuan pengembalian utang oleh debitur) antara lain bahwa pinjaman hanya dapat diberikan apabila masalah-masalah tanah telah diselesaikan.

d. Masalah Peraturan Perundang-Undangan

- 1) Sesuai Perpres No. 13 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, maka seluruh tender pemerintah yang diikuti dan dimenangkan oleh swasta harus dilaporkan ke DPRD serta harus diproses dan selesai oleh DPR selambat-lambatnya 15 hari kerja, padahal dalam pelaksanaannya dibutuhkan sekurang-kurangnya 6 bulan untuk menyelesaikan dan melaporkan proses tender ke DPRD sampai masuk ke DPRD dan keluarnya persetujuan untuk proyek yang bersangkutan.
- 2) Lelang barang pemerintah yang diikuti oleh BUMN atau instansi pemerintah, diatur melalui Keppres No. 80 Tahun 2003, sedangkan tender yang diikuti dan sebagian didanai oleh swasta diatur melalui Perpres No. 13 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Padahal apabila proyek akan dimulai, tender dalam rangka KPS baik yang dilakukan oleh BUMN dan swasta mitranya harus dilakukan pada saat yang bersamaan. Untuk mengatur agar waktu pelaksanaan tendernya bersamaan bukanlah hal mudah karena keduanya diatur dalam tatanan hukum yang berbeda.

C. Kontrak Kerjasama Pemerintah Swasta

KPS pada dasarnya suatu perjanjian kontrak antara pemerintah, baik pusat ataupun daerah dengan mitra swasta. Melalui perjanjian ini, keahlian dan aset dari kedua belah pihak (pemerintah dan swasta)

dikerjasamakan dalam menyediakan pelayanan kepada masyarakat. Dalam melakukan kerjasama ini risiko dan manfaat potensial dalam menyediakan pelayanan ataupun fasilitas dipilah/dibagi kepada pemerintah dan swasta.

Bentuk yang banyak dikenal dengan istilah BOT singkatan *Build Operate and Transfer* atau dalam bahasa Indonesia dikenal sebagai Bangun Kelola dan Alih Milik tetapi sebenarnya masih banyak bentuk yang bisa digunakan seperti Outsourcing sebagai bentuk paling sederhana sampai bentuk Bangun Kelola dan Miliki atau dalam bahasa Inggrisnya disebut sebagai *Build Operate and Own* (BOO).

KPS merupakan kemitraan Pemerintah-Swasta yang melibatkan investasi yang besar/ padat modal dimana sektor swasta membiayai, membangun, dan mengelola prasarana dan sarana, sedangkan pemerintah sebagai mitra yang menangani pengaturan pelayanan, dalam hal ini tetap sebagai pemilik asset dan pengendali pelaksanaan kerjasama.

Permasalahan terbatasnya penyediaan infrastruktur perlu diupayakan secara komperhensif dengan memobilisasi pendekatan pembiayaan investasi dari swasta melalui PPP, yang akan didukung oleh peraturan dan aturan yang ada. Sekalipun nantinya swasta akan memperoleh kesempatan bekerjasama dalam pembangunan infrastruktur yang merupakan utilitas umum perlu dikendalikan oleh Pemerintah, maka rambu-rambu bagi penyelenggaraan kerjasama pun perlu diatur agar tidak merugikan kedua belah pihak, serta tidak mengurangi hak-hak penguasaan Pemerintah dalam penyelenggaraan kepentingan bagi harkat hidup orang banyak.

Pola kerjasamapun dapat dicari, setelah dilakukan kajian terhadap pengalaman beberapa negara dalam melakukan kerjasama pembangunan dengan pihak swasta, yaitu dapat berupa BOT (Built Operate, Transfer)

dipandang cocok diterapkan dalam investasi jangka panjang, selama masa konsesinya dengan membiayai, membangun dan mengoperasikan. Bentuk badan usaha yang akan melakukan kerjasama tersebut bisa dilakukan dalam bentuk Joint Venture (usaha patungan) atau Joint Operation (kerjasama operasi gabungan). Biaya pengadaan tanah lahan yang dibutuhkan ditanggung oleh Pemerintah atau sekaligus oleh pihak Swasta yang akan diperhitungkan dalam masa konsesi, hal tersebut telah dilakukan sejak tahun 1994 karena terbatasnya dana APBN/ APBD.

Pemerintah dalam rangka mewujudkan kesejahteraan rakyat senantiasa berupaya menyediakan barang dan pelayanan yang baik untuk warganya terutama dalam penyediaan infrastruktur. Penyediaan infrastruktur merupakan tanggung jawab pemerintah bagi warga negaranya karena infrastruktur tidak hanya dipandang sebagai public goods tetapi lebih kepada *economic goods*. Oleh karena itu, pemerintah memiliki kepentingan untuk membangun infrastruktur yang penting bagi masyarakat.

Terbatasnya dana yang dimiliki, menyebabkan pemerintah tidak mampu membiayai pembangunan seluruh infrastruktur yang dibutuhkan oleh masyarakat seperti jalan, jembatan, jaringan air minum, dan pelabuhan. Berdasarkan model pengelolaan infrastruktur terdapat 4 (empat) model pengelolaan. Di ujung sebelah kiri, pengelolaan sepenuhnya dikuasai dan dilaksanakan oleh pemerintah. Sementara di ujung sebelah kanan, pengelolaan sepenuhnya dikuasai dan dilaksanakan oleh pihak swasta. Pada model *outsourcing*, manajemen pengelolaan diambil dari pihak luar dimana pihak luar tersebut bisa berasal dari pihak swasta, sementara untuk konsesi pengelolaan diserahkan kepada swasta tetapi kepemilikan aset masih di tangan pemerintah dan pengelolaannya akan dikembalikan kepada pemerintah setelah seluruh jangka waktu yang diperjanjikan selesai.

Bentuk kerjasama konsesi dilakukan untuk sektor-sektor tertentu yang dengan alasan politik atau hukum dianggap tidak layak untuk dilakukan privatisasi. Konsesi dapat didefinisikan sebagai bentuk pemberian hak kepada pihak swasta untuk melakukan pembangunan atau pengelolaan pada sektor tertentu (biasanya di sektor infrastruktur), dimana pihak swasta menerima penghasilan dari hasil pengelolaan tersebut, namun hak milik dari lahan/tanah tersebut tetap di tangan pemerintah.

Bentuk konsesi biasanya muncul pada situasi dimana kompetisi dalam pasar tidak berkembang dengan baik, karena adanya monopoli alamiah atau kondisi struktur yang kurang mendukung. Dengan adanya konsesi diharapkan peluang terciptanya persaingan di pasar dapat terbuka sehingga memberikan keuntungan bagi konsumen.

Dalam penyelenggaraan infrastruktur dengan menggunakan metode konsesi terdapat beberapa keuntungan yang dapat diperoleh, yaitu:

- Tercukupinya kebutuhan pendanaan yang berkelanjutan yang menjadi masalah utama pemerintah dalam membangun infrastruktur;
- Meningkatkan kuantitas, kualitas, dan efisiensi pelayanan melalui persaingan yang sehat;
- Meningkatkan kualitas pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur;
- Mendorong prinsip "pakai-bayar", dan dalam hal tertentu dipertimbangkan kemampuan membayar dari si pemakai.

Dengan melihat keuntungan yang diperoleh tersebut, maka pemerintah perlu menciptakan kondisi yang kondusif bagi pihak swasta sebagai investor, agar mereka bersedia untuk bekerja sama dengan pemerintah dalam membangun infrastruktur. Langkah awal yang harus dilakukan dalam merancang konsesi adalah menentukan struktur, hak dan

kewajiban para pihak. Satu hal yang cukup penting dalam proses ini adalah memastikan terdapat persaingan di dalamnya, artinya menciptakan struktur pasar yang berpihak pada persaingan.

Komponen lain dari perancangan adalah jangka waktu perjanjian konsesi. Terdapat beberapa konsekuensi dari penentuan jangka waktu perjanjian, perjanjian dengan jangka waktu yang lama akan menciptakan insentif yang layak bagi pihak swasta untuk melakukan investasi termasuk investasi dalam perawatan pada saat perjanjian konsesi tersebut berlangsung. Sementara perjanjian dengan jangka waktu yang pendek akan semakin memperburuk masalah terkait dengan kurangnya insentif bagi pihak swasta untuk melakukan investasi saat kerjasama tersebut akan berakhir, itu sebabnya pihak swasta biasanya menaikkan biaya penawaran. Sisi positif dari kontrak jangka pendek pada KPS adalah dimungkinkannya tender yang kompetitif, namun konsesi jangka pendek dapat juga mengindikasikan bahwa terdapat ketidakpastian pada masa depan pasar.

Proses pemilihan calon pemegang konsesi merupakan tahapan paling penting dimana dalam tahap inilah seharusnya persaingan itu terjadi. Proses lelang/tender merupakan cara paling efektif untuk menentukan pemegang konsesi, biasanya diawali dengan melakukan pengumuman yang tersebar luas ke seluruh kalangan atau melalui surat kabar nasional. Permasalahan yang sering muncul adalah ketika pihak incumbent memiliki keuntungan dengan akses informasi yang lebih banyak dibandingkan dengan mereka yang baru. Masalah ini dapat diatasi melalui panitia yang menyediakan informasi yang baik dan berimbang kepada seluruh penawar. Metode alternatif yang dapat digunakan selain menggunakan metode lelang adalah metode negosiasi dan beauty contests.

Partisipasi investor swasta dalam membangun jalan tol sangat kecil yaitu hanya 25% (dua puluh lima persen) sedangkan sisanya 75% (tujuh puluh lima persen) dilakukan oleh Jasa Marga sebagai badan usaha milik negara (BUMN). Namun dalam pelaksanaannya kendala-kendala masih ditemukan seperti: kenaikan harga tanah, status tanah yang dimiliki Pemerintah namun dibiayai investor swasta, pengadaan tanah, kelembagaan dan prosedur badan layanan umum untuk pendanaan tanah, kemampuan investor swasta dalam pendanaan pengadaan tanah, dan adanya ruas jalan tol yang layak secara ekonomi namun belum layak secara finansial. Dalam pembangunan jalan tol, konsep kontrak pembangunan Build, Operate and Transfer (BOT) diterapkan sejak lama ketika pembangunan jalan tol di Indonesia makin digalakkan. Kontrak pembangunan dengan BOT dilakukan dalam kerjasama pembangunan jalan tol dalam bidang infrastruktur jalan tol Indonesia berdasarkan Kerjasama Pemerintah dan swasta (KPS).

Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 menyatakan bahwa infrastruktur sebagai salah satu cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh Negara. Hal ini terlihat dari pola investasinya dimana tanah dibiayai oleh investor swasta, namun dimiliki secara hukum oleh Pemerintah. Secara teoritis pola tersebut mengarahkan infrastruktur jalan tol sebagai *public goods*, padahal konsep model kontrak BOT secara teoritis merupakan *private goods*.

- KPS sangat dibutuhkan dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia dengan keterbatasan dana Pemerintah, dimana pembangunan infrastruktur tersebut membutuhkan peran aktif swasta dengan dana investasi yang tidak sedikit serta keandalan dan profesionalisme swasta.

- Penerapan KPS khususnya kontrak BOT di Indonesia membutuhkan penataan regulasi hukum yang baik, dan juga membutuhkan lingkungan hukum, sosial politik serta ekonomi yang mendukung penerapan tersebut, sehingga regulasi hukum menjadi hal yang sangat penting dalam pelaksanaan kontrak BOT bagi swasta untuk berperan aktif.
- Progres pembangunan infrastruktur jalan tol sejak diselesaikannya penyempurnaan peraturan perundang-undangan terkait pembangunan jalan tol pada kurun waktu 2004-2009, dengan target 1.600 Km tidak tercapai.

Model kontrak kerjasama pemerintah-swasta dalam infrastruktur, antara lain:

- KPS model kontrak BOT. Model kontrak ini berkembang di Inggris, Perancis dan Amerika Serikat yang tidak mengenal asas pemisahan horisontal (*horizontal scheiding*) antara tanah dan bangunan fisik infrastruktur, melainkan asas perlekatan (*accessie*) antara tanah dan bangunan fisik infrastruktur. Sedangkan PPJT melakukan pemisahan horisontal dimana tanah secara hukum dimiliki oleh Pemerintah sedangkan fisik bangunan jalan tol, dibangun dan dioperasikan oleh investor.
- Secara teoritis, di dalam PPJT, sebenarnya terdapat 4 perbuatan hukum yang dapat dipisahkan satu sama lain, yaitu: (1) perbuatan hukum pemberian hak konsesi yang masuk lingkup hukum publik, (2) perbuatan hukum kerjasama pengadaan tanah yang masuk lingkup hukum perdata, (3) perbuatan hukum penggunaan tanah yang masuk lingkup hukum publik, dan (4) perbuatan hukum kerjasama pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengalihan yang masuk dalam lingkup hukum perdata.

- Dalam konteks hukum kebendaan perdata, benda terdiri dari tiap-tiap barang dan tiap-tiap hak. Maka, barang dalam konteks infrastruktur jalan tol adalah bangunan fisik jalan tol itu sendiri, sedangkan hak-hak dalam konteks infrastruktur jalan tol adalah hak atas pendapatan tol dan Hak Pakai (HP) di atas Hak Pengelolaan (HPL) - (UUPA tidak menggunakan hukum kebendaan buku II KUHPerdata, namun hanya digunakan sebagai alat analisa dalam konteks infrastruktur). Bangunan jalan tol tersebut merupakan benda yang tidak dapat dijadikan hak milik pribadi tetapi umum (public goods) dimana penguasaan dan penggunaannya tidak dapat dilakukan sebebaskan-bebasnya (dialihkan, dibebankan, disewa dan sebagainya). Dengan demikian bangunan jalan tol adalah milik umum (Negara). Sedangkan hak atas pendapatan tol dan HP di atas HPL dapat dijadikan hak milik pribadi (private goods) dimana penguasaan dan penggunaannya dapat dilakukan sebebaskan-bebasnya (dialihkan, dibebankan, disewa dan sebagainya) dengan pembatasan undang-undang dan peraturan umum, tidak mengganggu hak orang lain, dan dapat dicabut haknya dengan pembayaran ganti rugi.
- Pengadaan tanah untuk KPS model kontrak BOT dilakukan dengan regulasi pengadaan tanah untuk kepentingan umum yang tidak sinkron dengan konsep KPS model kontrak BOT yang dikelola swasta selama masa konsesi.

Secara teoritis konsep KPS model kontrak BOT atas infrastruktur yang dikelola swasta selama masa konsesi adalah *private goods*. Oleh karena infrastruktur jalan tol berdasarkan Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 yang pada pokoknya menyatakan bahwa cabang-cabang produksi yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai Negara, maka infrastruktur

jalan tol masuk dalam kategori public goods. Maka harus dibuat suatu struktur hukum dimana infrastruktur jalan tol yang dikelola swasta berdasarkan KPS model kontrak BOT adalah private goods namun tidak bertentangan dengan Pasal 33 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

Struktur hukum yang perlu dicoba usulkan adalah memberikan Hak Pakai (HP) kepada investor di atas Hak Pengelolaan (HPL) dari Kementerian Pekerjaan Umum RI sebagai instansi Pemerintah yang mengelola HPL. Struktur hukum ini akan memposisikan status infrastruktur jalan tol sebagai private goods namun berdimensi publik. Status tersebut tidak bertentangan dengan Pasal 33 ayat 2 UUD 1945 karena Pemerintah masih memiliki perannya dalam melakukan pengawasan dan pengaturan dalam HPL.

D. Perjanjian *Build, Operate And Transfer*

Latar belakang terjadinya perjanjian BOT adalah adanya dua pihak yang bekerjasama, dimana pihak yang satu adalah yang memiliki atau menguasai tanah dan pihak yang lain adalah pemilik dana dan atau teknologi. Obyek perjanjian BOT adalah bangunan komersial yang dapat dioperasikan dalam jangka waktu relatif lama (antara 15 sampai 30 tahun).

Pengertian baku sistem pembiayaan dengan cara *build, operate and transfer* (BOT) sampai saat sekarang belum ada. Hal ini disebabkan antara lain bahwa sistem pembiayaan dengan cara BOT memang merupakan sistem baru dalam membiayai pembangunan suatu proyek berskala terutama yang besar (pembangunan proyek infrastruktur), seperti misalnya yang dilakukan oleh pemerintah dalam membiayai pembangunan proyek misalnya yang dilakukan oleh Pemerintah dalam membiayai pembangunan proyek jalan tol atau pembiayaan pembangunan proyek jalan tol atau pembiayaan pembangunan proyek jaringan telekomunikasi dan pembiayaan pembangunan proyek-proyek lain yang dilakukan oleh pihak swasta.

Di dalam pembiayaan pembangunan proyek infrastuktur dengan sistem BOT, pemilik proyek-baik pemerintah ataupun swasta-memberi kesempatan kepada investor untuk membangun proyek yang bersangkutan. Kemudian si investor dalam jangka waktu tertentu diberi hak eksklusif, yaitu suatu konsensi untuk mengelola dan mengambil manfaat ekonomi dari hasil pembangunan proyek bersangkutan, dengan maksud hasil pengelolaannya sebagai ganti biaya yang telah dikeluarkan pada akhir jangka waktu konsensi investor menyerahkan hak pengelolaan dan kepemilikan proyek tersebut kepada pemilik lahan.

BOT (*Build Operate and Transfer*) adalah suatu sistem pembiayaan (biasanya diterakan pada proyek pemerintah) berskala besar yang dalam studi kelayakan pengadaan barang dan peralatan, pembiayaan dan pembangunan serta pengoperasiannya, sekaligus juga penerimaan atau pendapatan yang timbul darinya diserahkan kepada pihak lain, dan pihak lain dalam jangka waktu tertentu (jangka waktu konsensi) diberi hak mengoperasikan, memeliharanya serta untuk mengambil manfaat ekonominya guna menutup (sebagai ganti) biaya pembangunan proyek yang bersangkutan dan memperoleh keuntungan yang diharapkan.

Pengertian yang demikian itu dapat disederhanakan bahwa BOT (*Build, Operate and transfer*) adalah suatu perjanjian baru, dalam arti peraturan perundang-undangan secara khusus tidak mengatur masalah itu dimana pemilik hak eksklusif atau pemilik lahan menyerahkan studi kelayakan, pengadaan barang dan peralatan, pembangunan serta pengoperasian hasil pembangunannya kepada investor, dan investor ini dalam jangka waktu tertentu (jangka waktu konsensi) diberi hak mengoperasikan, memelihara serta mengambil manfaat ekonomi dari bangunan bersangkutan dengan maksud untuk mengganti biaya yang telah dikeluarkan investor dalam membangun proyek tersebut, kemudian setelah jangka waktu tertentu tersebut selesai bangunan beserta fasilitas

yang melekat padanya diserahkan kepada pemilik hak eksklusif atau pemilik lahan. Perjanjian BOT dapat dimasukkan dalam kelompok perjanjian tidak bernama/innominat atau jenis baru.

Pelaksanaan perjanjian BOT meliputi tiga tahap, yaitu tahap pembangunan, tahap operasional dan tahap penyerahan. Pada tahap pembangunan, pihak pemilik tanah menyerahkan tanahnya kepada pemilik modal untuk dibangun di atasnya suatu bangunan komersial. Pada tahap operasional, pihak investor berhak mengoperasikan bangunan komersial tersebut untuk jangka waktu tertentu dengan memberikan atau tanpa memberikan *fee* kepada pemilik tanah. Pada tahap penyerahan, pihak investor setelah mengoperasikan dalam jangka waktu tertentu, menyerahkan tanah beserta bangunan komersial di atasnya kepada pihak pemilik tanah dalam keadaan dapat dioperasikan. Setelah tahap penyerahan ini, maka perjanjian BOT berakhir.

Berdasarkan Pasal 29 ayat (5) PP NO. 6 Tahun 2006, bangun guna serah dan bangun serah guna dilaksanakan berdasarkan surat perjanjian yang sekurang-kurangnya memuat: a. pihak-pihak yang terikat dalam perjanjian; b. objek bangunan guna serah dan bangun serah guna; c. jangka waktu bangun guna serah dan bangun serah guna; d. hak dan kewajiban para pihak yang terkait dalam perjanjian dan; e. persyaratan lain yang dianggap perlu.

Unsur BOT, terdiri dari pihak sebagai pemegang hak eksklusif, biasanya dalam hal ini Pemerintah C.q. Departemen/ Lembaga Pemerintah Non Departemen, atau pihak swasta lain sebagai pemilik sebidang tanah yang letaknya strategis di kawasan bisnis;

- 1) Hak eksklusif yang dimiliki Departemen/ LPND ataupun tanah yang letaknya strategis di kawasan bisnis tersebut perlu (segera) diwujudkan fisik bangunannya untuk pelayanan masyarakat.
- 2) Untuk mewujudkan fisik bangunan, baik yang timbul dari hak eksklusif ataupun bangunan yang diperlukan di atas tanah di kawasan bisnis tersebut.
- 3) Dana untuk mewujudkan proyek infrastruktur tersebut tidak tersedia di APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara)

Departemen/ LPND bersangkutan, ataupun pemilik tanah di kawasan bisnis tersebut tidak cukup memiliki dana untuk membangun proyek infrastrukturnya;

- 4) Adanya pihak investor yang menyediakan dana untuk membangun fisik proyek infrastruktur tersebut;
- 5) Sebagai ganti atas dana yang dikeluarkan oleh investor untuk membangun proyek infrastruktur tersebut, kepada investor dalam jangka waktu tertentu (jangka waktu konsensi) diberi hak untuk mengelola bangunan fisik bersangkutan guna diambil manfaat ekonominya dengan pola bagi hasil dengan pemilik hak eksklusif ataupun pihak swasta pemilik tanah;
- 6) Dengan lewatnya jangka waktu konsensi, maka tanah, bangunan beserta sarana dan prasarananya diserahkan kepada pemilik hak eksklusif atau pun pemilik tanah bersangkutan untuk dikelola lebih lanjut.

Seperti negara-negara berkembang lainnya, untuk melakukan pembangunan fisik proyek infrastruktur yang sungguh-sungguh sangat mendesak dan penting sekali diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat, seperti misalnya pembangunan proyek jalan tol, pembangunan proyek jaringan telekomunikasi dan pembangunan proyek sarana dan prasarana Pemerintah lainnya, Negara Indonesia menghadapi banyak hambatan karena dana yang tersedia sangat terbatas. Oleh karenanya Pemerintah dalam melaksanakan pembangunan proyek-proyek infrastruktur selain dilakukan dengan suatu skala prioritas ketat, maka tersedianya dana dari pihak ketiga dalam hal ini pihak swasta sangat diharapkan. Demikian pula sebaliknya dimungkinkan kepada swasta, bahwa dalam membiayai pembangunan proyek infrastrukturnya bisa dilakukan dengan sistem BOT kepada swasta lainnya.

Apabila seseorang yang akan membangun proyek infrastruktur tidak memiliki dana yang cukup, tetapi memiliki tanah bisnis yang strategis, maka dalam pembangunan proyek infrastrukturnya misalnya membangun *cottage* di pantai Kuta, Bali atau pembangunan rumah kontrakan yang diperuntukkan kepada orang asing, bisa melakukan pembangunan proyeknya itu dengan sistem BOT.

Dari sudut pemerintah, perjanjian BOT membawa keuntungan, antara lain; Pemerintah c.q. Departemen yang bersangkutan dapat mengurangi penggunaan dana APBN dan mengurangi jumlah peminjaman; menguntungkan secara finansial maupun secara administratif karena Pemerintah tidak harus mengadakan studi kelayakan, proyek akan dibiayai dan dilakukan oleh atas resiko pihak lain dan dari segi mutunya pun bisa diandalkan serta membuka lapangan kerja baru. Hal itu tak akan terjadi jika proyek bersangkutan tidak dibiayai dengan sistem BOT.

Diterapkannya sistem BOT membuka kesempatan kepada investor untuk memasuki bidang usaha (hak eksklusif) yang hanya dimiliki oleh Pemerintah c.q. Departemen atau BUMN bersangkutan dan memperluas usaha ke bidang usaha lain yang mempunyai prospek bagus dan menguntungkan, serta menciptakan bidang dan iklim usaha baru.

Perbankan/penyedia dana, memperoleh keuntungan berupa pengembangan bidang usaha atau bisnis perbankan dengan inovasi baru di bidang pembiayaan proyek, menyimpang dari pembiayaan proyek berdasarkan pertimbangan konvensional; meningkatkan pengetahuan, kemampuan dan keahlian profesional di bidang perbankan atau lembaga finansial lainnya; serta meningkatkan daya saing lembaga perbankan atau lembaga finansial lain di bidang keuangan.

Perjanjian BOT, juga berpotensi mendatangkan kerugian. Dari sudut pemerintah c.q. Departemen, akan mendapatkan kerugian, berupa;

melepaskan hak eksklusifnya di bidang usaha tertentu dan menyerahkannya kepada pihak swasta, melepaskan salah satu sumber pendapatan yang potensial dan dalam beberapa hal kepada Pemerintah diminta untuk melaksanakan dan menyelesaikan tugas yang rumit dan rawan misalnya sehubungan dengan acara pembebasan lahan atau tanah.

Dari sudut investor kerugian dapat disebabkan karena usaha yang dilakukan banyak mengandung resiko, memerlukan perhitungan, pertimbangan dan persiapan khusus untuk menerapkan pembiayaan sistem BOT, dan kesulitan untuk mendapatkan pinjaman perbankan karena menurut penilaian perbankan pinjaman proyek tersebut kurang *feasible* untuk dibiayai.

BAB III

UNDANG-UNDANG BIDANG INFRASTRUKTUR

Dalam rangka memberikan pedoman dan dasar pengembangan infrastruktur, telah diundangkan beberapa undang-undang yang terkait di bidang infrastruktur. Pada bab ketiga ini akan menguraikan pokok-pokok materi yang tercantum dalam undang-undang tersebut.

A. Infrastruktur Sektor Jasa Kebandar-udaraan

UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menjelaskan lingkup kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Faktor utama yang mendasari pembentukan Undang-undang Penerbangan adalah dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan

penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat. Selain itu dimaksudkan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.

Upaya mewujudkan tujuan tersebut belum sepenuhnya diuraikan pada batang tubuh undang-undang, karena belum ada ketentuan yang menjelaskan tentang peningkatan pembangunan infrastruktur kebandarudaraan yang melibatkan kerjasama antara pemerintah dan swasta.

Ketentuan KPS dapat ditemukan pada peraturan pemerintah yang menyebutkan tentang mekanisme pengambilan keputusan. Pada PP disebutkan perbuatan Direksi wajib mendapat persetujuan tertulis dari Dewan Pengawas dalam hal mengadakan kerjasama dengan badan usaha atau pihak lain berupa kerjasama lisensi, kontrak manajemen, menyewakan aset, Kerja Sama Operasi (KSO), Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer/BOT), Bangun Milik Serah (Build Own Transfer/ BOWT), Bangun Serah Guna (Build Transfer Operate/BTO), dan kerjasama lainnya dengan nilai atau jangka waktu tertentu yang ditetapkan oleh Menteri.

Selain itu, perbuatan dapat dilakukan oleh Direksi setelah mendapat persetujuan tertulis dari Menteri dalam hal mengadakan kerjasama dengan badan usaha atau pihak lain berupa kerjasama lisensi, kontrak manajemen, menyewakan aset, Kerja Sama Operasi (KSO), Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/BOT*), Bangun Milik Serah (*Build Own Transfer/BOWT*), Bangun Serah Guna (Build Transfer Operate/BTO) dan kerjasama lainnya dengan nilai atau jangka waktu melebihi yang ditetapkan Menteri.

B. Infrastruktur Sektor Kepelabuhanan

Ketentuan Umum UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan, bahwa Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Tujuan utama peraturan perundang-undangan di bidang kepelabuhanan adalah dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional. Peraturan perundang-undangan ini belum memberikan pedoman dan dasar dalam penyelenggaraan KPS. Ketentuan tentang KPS dapat disimpulkan dari bentuk kerjasama, yang menyebutkan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian. Ketentuan ini diatur lebih lanjut pada peraturan pelaksana yang menyebutkan konsesi diberikan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan

barang yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. Pemberian konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan dilakukan melalui mekanisme pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Mencermati ketentuan yang dituangkan baik dalam undang-undang maupun peraturan pemerintah, dapat dinyatakan bahwa masalah KPS belum ada rujukan yang jelas sehingga pembangunan infrastruktur kepelabuhan dengan mekanisme KPS belum dapat terlaksana secara efektif dan efisien.

C. Infrastruktur Sektor Perkereta-apian

Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Penyelenggaraan perkeretaapian menurut peraturan perundang-undangan di atas ditujukan untuk menunjang pemerataan pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. Pembangunan infrastruktur dengan mekanisme KPS belum diatur secara jelas. Ketentuan yang terkait dengan KPS dapat ditemukan dari pengaturan tentang bentuk kerjasama yang menyebutkan bahwa Badan usaha yang telah mendapat izin operasi perkeretaapian khusus dapat melakukan kerja sama dengan penyelenggara perkeretaapian lain untuk pengoperasian perkeretaapian khusus setelah mendapat persetujuan Menteri. Lebih lanjut dinyatakan kerja sama pengoperasian perkeretaapian khusus tidak boleh mengubah fungsi perkeretaapian khusus.

D. Sumber Daya Air

Undang-Undang tentang sumber daya air menegaskan negara menjamin hak setiap orang untuk mendapatkan air bagi kebutuhan pokok minimal sehari-hari guna memenuhi kehidupannya yang sehat, bersih, dan produktif. Dalam rangka menjamin hak tersebut, Pemerintah dan pemerintah daerah menyelenggarakan pemberdayaan para pemilik kepentingan dan kelembagaan sumber daya air secara terencana dan sistematis untuk meningkatkan kinerja pengelolaan sumber daya air. Pemberdayaan dilaksanakan pada kegiatan perencanaan, pelaksanaan konstruksi, pengawasan, operasi dan pemeliharaan sumber daya air dengan melibatkan peran masyarakat. Mekanisme KPS dalam pembangunan sumber daya air tidak diatur secara eksplisit, tetapi secara implisit dapat ditemukan dari pengaturan tentang pembiayaan yang menyebutkan pengelolaan sumber daya air dibebankan kepada Pemerintah, pemerintah daerah, badan usaha milik negara/badan usaha milik daerah pengelola sumber daya air, koperasi, badan usaha lain, dan perseorangan, baik secara sendiri-sendiri maupun dalam bentuk kerja sama

Kendala sarana dan prasarana untuk meningkatkan daya saing perekonomian nasional 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, sumber daya manusia dan terbatasnya kemampuan pembiayaan pemerintah. Pada saat ini banyak lembaga yang terkait dengan pengelolaan sarana dan prasarana sehingga menyulitkan koordinasi.

Salah satu penghambat pembangunan infrastruktur adalah masalah tanah. Oleh karena itu, mengingat sudah ada UU No 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan dengan telah diterbitkannya beberapa

peraturan pelaksanaannya, maka penetapan lokasi proyek infrastruktur maupun penyelesaian masalah tanah dapat tertanggulangi dengan lebih mudah. Masalah tanah ini akan lebih efektif jika UU tentang Pengadaan Tanah serta peraturan-peraturan pelaksanaannya dapat dilaksanakan secara otentik.

Mengenai kelembagaan untuk koordinasi masalah infrastruktur, dapat saja BKPM ditunjuk sebagai lembaga koordinasi untuk proyek-proyek KPS bila Pemerintah menghendaki demikian. Lembaga yang terkait diharapkan dapat menjadi *Contracting Agency* untuk memediasi masalah-masalah kontrak antara instansi pemerintah/BUMN dan swasta.

Pemerintah juga perlu mempercepat pengadaan peraturan-peraturan yang diperlukan untuk dapat mempercepat pelaksanaan proyek-proyek KPS. Selain itu, Pemerintah agar membuat badan yang mengurus masalah kerjasama proyek dengan swasta ini. Badan tersebut nantinya akan mengurus permasalahan persiapan proyek, pembuatan feasibility study, hingga finishing. sejauh ini proyek dengan skema PPP penerapannya amat buruk. Studi kelayakan yang diberikan pemerintah pun kerap tidak bisa langsung diterapkan. Hal ini, menyebabkan para peserta tender terpaksa mengerjakan sendiri detail proyek yang diberikan oleh kementerian. Pada akhirnya, membuat perusahaan harus mengeluarkan biaya tambahan untuk pengerjaan studi kelayakan. Badan itu akan memastikan jangka waktu proyek dari mulai masa penawaran, tender, hingga pelaksanaan bisa berjalan sesuai dengan yang direncanakan. Badan khusus yang mengurus PPP ini membuat kualitas tender akan meningkat, sehingga bisa dilakukan tender proyek secara internasional.

BAB IV
KERJASAMA INVESTASI INFRASTRUKTUR DI NEGARA LAIN

Di beberapa negara telah mengatur KPS, yang pada umumnya diatur dalam bentuk undang-undang, seperti Jepang, India, Korea Selatan, dan Thailan. Sedangkan Inggris mengatur KPS berupa pedoman (*guidance*) yang rinci berserta bentuk perjanjiannya.

A. UU KPS DI JEPANG

Substansi *Act No. 117 of on Promotion of Private Finance Initiative (PFI)* terdiri dari beberapa Bagian antara lain, tentang Ketentuan Umum, Kebijakan Dasar, Implementasi atas Proyek Terpilih, Hak untuk Mengoperasikan Fasilitas Publik, Ketentuan-ketentuan Khusus dari Proyek Terpilih, dan Badan Penyelenggara PFI, serta Ketentuan Lain.

No.	Lingkup	Act on Promotion of Private Finance Initiative (PFI): Act No. 117 of 1999
1	Ketentuan Umum	Tujuan UU ini adalah meningkatkan infrastruktur secara lebih efisien dan efektif dan memberikan kepastian hukum serta pelayanan yang baik kepada masyarakat dengan cara memberikan ketentuan-ketentuan yang mendukung peraturan, dan lain-lain dari fasilitas umum melalui keuangan swasta, kemampuan manajemen dan teknis, sehingga memberikan kontribusi bagi pembangunan dan ekonomi nasional.

2	Definisi	<p>“Fasilitas Publik” yang dimaksud dalam UU ini meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Fasilitas public seperti jalan, rel keretapai, pelabuhan, Bandar udara, sungai, taman, layanan air, system pembuangan limbah, dan pasokan air untuk industry; b. Fasilitas perkantoran seperti gedung-gedung pemerintah dan akomodasinya; c. Fasilitas kepentingan public seperti fasilitas perumahan, pendidikan, budaya, pengolahan limbah, kesehatan/medis, kesejahteraan social, parker, dan mal bawah tanah; d. Fasilitas-fasilitas komunikasi dan informasi, pasokan panas, energy baru, turis dan riset; e. Fasilitas lain yang setara yang terdapat dalam butir a) dan d) yang secara inklusif ditentukan dalam Peraturan Menteri. <p>Definisi-defini lain seperti Proyek yang Berkualitas, Badan Fasilitas Publik, Proyek yang terseleksi, serta Pelaksana yang ditunjuk.</p>
3	Prinsip-prinsip Dasar	Implementasi Proyek Berkualitas sedapat mungkin harus dipercayakan pada Pelaksana Bisnis Privat/swasta, jika proyek tersebut pantas untuk diambil-alih. Penentuan

		<p>mengenai kepantasan proyek yang dipercayakan (kepada swasta), mempertimbangkan factor-faktor seperti pembagian peran yang tepat antara pemerintah Pusat dan Daerah di satu sisi, dan pelaku bisnis swasta di sisi lainnya; penggunaan dana public secara efisien, peningkatan efisiensi administrasi public, efisiensi penggunaan asset yang dimiliki pemerintah Pusat maupun daerah; dan apakah pendapatan proyek tersebut akan menunjukkan kemampuan untuk membayar biaya proyek.</p>
4	Kebijakan dasar	<p>Kebijakan Dasar harus dibentuk berdasarkan hal-hal terkait penerapan Proyek yang berkualitas, seperti: (i) hal-hal mendasar tentang seleksi proyek yang berkualitas yang didasarkan pada proposal pihak swasta, dan hal-hal mendasar lainnya terkait dengan seleksi proyek berkualitas; (ii) Hal-hal mendasar tentang undangan dan seleksi pihak pelaksana bisnis swasta; (iii) Hal mendasar untuk memastikan penerapan proyek yang tepat dan dan handal, seperti klarifikasi atas tanggung jawab pihak pelaksana bisnis swasta; (iv) Hal mendasar tentang Hak untuk Mengoperasikan Fasilitas Publik, dll (v) Hal mendasar tentang</p>

		ketentuan Pajak dan legislatif, fiscal dan dukungan finansial; (vi) Hal mendasar lainnya terkait penerapan Proyek yang berkualitas
5	Kebijakan Implementasi	Penetapan Kebijakan Dasar ditentukan berdasarkan pertimbangan (i) Seleksi atas proyek yang berkualitas, harus berdampak pada penggunaan dana yang efisien seperti pengurangan biaya proyek, reformasi administrasi publik dalam ketentuan layanan untuk warganegara, dan menciptakan kesempatan bisnis untuk sektor swasta, serta memberikan kepastian tentang keamanan, keselamatan dan sifat-sifat public dalam ketentuan tentang fasilitas public/umum, Di lain pihak harus terdapat perlindungan terhadap pelaksana swasta (ii) Prosedur seleksi atas pelaksana swasta dilakukan secara transparan melalui proses persaingan terbuka serta menghormati inovasi oleh pelaksana swasta (iii) Dukungan fiskal pada dasarnya merupakan ukuran-ukuran yang didasarkan pada ukuran-ukuran sistem terkini atau hal-hal lain yang sejenis.
6	Seleksi Proyek yang Berkualitas/Terpilih	Administratur Fasilitas Publik akan menyeleksi Proyek Berkualitas apabila menemukan proyek yang tepat untuk diimplementasikan sesuai dengan Kebijakan Dasar dan Kebijakan

		Implementasi yang dimaksud UU
7	Seleksi Pelaksana KPS	Ketika Administratur Fasilitas Publik telah memilih Proyek Berkualitas, maka berikutnya harus melakukan seleksi meentukan Pelaksana Bisnis Swasta dengan cara mengundang secara terbuka untuk berpartisipasi.
8	Evaluasi Obyektif	Evaluasi terhadap Proyek terpilih maupun Pelaksana swasta terpilih harus dilakukan secara obyektif, dengan mempertimbangkan factor efisiensi dan efektivitas proyek, seperti aspek harga, penggunaan teknologi, kualitas layanan masyarakat, keahlian manajerial, inovasi, dan kondisi lainnya.
9	Implementasi Proyek yang Berkualitas	Proyek yang terpilih harus dilakukan sesuai dengan rencana proyek atau perjanjian yang diformulasikan bersama antara Administratur Fasilitas Publik dengan Operator Swasta, sesuai Kebijakan dasar dan Kebijakan Implementasi dimaksud.
10	Beban Hutang Pemerintah Pusat	Dalam hal Pemerintah (Pusat) menciptakan hutang yang ditimbulkan dari Proyek Terpilih, hutang tersebut harus telah dibayar dalam jangka waktu 30 tahun sejak tahun fiscal terkait.

11	Sewa Aset Pemerintah	Berdasarkan Pasal 18 UU Kekayaan Negara, Pemerintah dapat menyewakan asset jika diperlukan, kepada Operator Swasta untuk penggunaan Proyek Terpilih.
12	Penggunaan secara Bebas Harta Nasional	Apabila diperlukan Pemerintah Pusat dapat membolehkan penggunaan kekayaan nasional kepada Operator Swasta, sepanjang kekayaan tersebut digunakan untuk Proyek Terpilih terkait, baik secara Cuma-Cuma maupun dengan membayar lebih rendah daripada harga pasar.
13	Pinjaman Tanpa Bunga	Pemerintah Pusat dapat membentuk pinjaman tanpa bunga kepada Operator Swasta untuk dimanfaatkan membiayai Proyek Terpilih, dalam hal proyek tersebut memberikan manfaat tinggi untuk masyarakat, dalam sejumlah batas
14	Pertimbangan Kepastian Dana dan Obligasi Daerah	Pemerintah Pusat atau Daerah jika diperlukan, harus berupaya keras mendapatkan dana untuk implementasi Proyek Terpilih, atau merancang pinjaman, atau mengeluarkan pertimbangan khusus untuk menerbitkan obligasi daerah didasarkan pada batasan yang ditetapkan ketentuan perundang-undangan.

15	Pertimbangan Akuisisi Tanah/Lahan	Guna memfasilitasi akuisisi penggunaan tanah oleh Operator Bisnis yang digunakan dalam Proyek Terpilih, dapat membuat pertimbangan yang tepat untuk melakukan akuisisi tanah melalui Pembebasan Tanah didasarkan ketentuan UU tentang Pertanahan atau ketentuan perundang-undangan lainnya.
16	Deregulasi	Guna mendukung implementasi Proyek Terpilih, Pemerintah Pusat maupun Daerah segera akan mendorong penghapusan atau pengecualian atas regulasi tertentu yang menghalangi pemanfaatan penuh atas tenaga ahli teknis dan inovasi oleh Operator Bisnis Swasta.
17	Kerjasama	Untuk meningkatkan kelancaran implementasi Proyek Terpilih, Pemerintah Pusat dan Daerah serta Operator Bisnis Swasta harus melakukan kerjasama saling menguntungkan satu sama lain, dengan cara menciptakan sarana sistem kerjasama.
18	Kegiatan Pencerahan dan Bantuan Teknis	Pemerintah Pusat dan Daerah harus mempromosikan kegiatan diseminasi pengetahuan dan informasi tentang implementasi Proyek Terpilih, dan dalam waktu yang sama memperkenalkan kegiatan pencerahan untuk mendapatkan

		<p>kesepahaman, persetujuan, dan kerjasama dengan masyarakat setempat.</p>
19	<p>Badan Pelaksana PFI (Private Finance Initiatives)</p>	<p>Badan Penyelenggara KPS (Private Finance Initiatives) (selanjutnya disebut "Badan") akan dibentuk sebagai organisasi khusus dalam Kantor Kabinet/Kementerian.</p> <p>Badan akan bertanggungjawab untuk hal-hal berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Merancang proposal tentang Kebijakan Dasar; (ii) Melakukan koordinasi antara organisasi pemerintah terkait dengan kebijakan yang diatur dalam ketentuan Fasilitas Publik melalui penggunaan dana swasta, dll; (iii) Mempertimbangkan hal-hal yang penting terkait dengan kebijakan yang diatur dalam Fasilitas Publik, melalui penggunaan dana swasta, dan promosi atas penerapan kebijakan PFI. <p>Dalam merancang proposal tentang Kebijakan Dasar, Badan harus berkonsultasi dengan pimpinan masing-masing kementerian dan badan pemerintah terkait, untuk mendengar pendapat dari Komite untuk Promosi PFI.</p> <p>Badan terdiri dari Ketua dan anggota.</p>

		Perdana Menteri akan berkedudukan sebagai Ketua. Para anggota kecuali Ketua, harus merupakan anggota yang ditunjuk Perdana Menteri yang merupakan perwakilan Negara Bagian. Selain itu, terkait dengan apa yang sudah dijelaskan pada kalimat sebelumnya, hal-hal yang penting terkait organisasi dan operasi Badan tersebut, ditentukan oleh sebuah Peraturan Menteri.
20	Ketentuan Lain	Untuk pelaksanaan UU ini, hal-hal lain yang diperlukan sebagai pelaksanaannya, ditentukan kemudian dalam Peraturan-peraturan Menteri

B. UU KPS DI ZAMBIA

Substansi *Act No. 14 of 2009, the Public Partnership Act*, terdiri dari beberapa Bagian antara lain, tentang pendahuluan, komite teknis, identifikasi proyek dan studi kelayakan, proses seleksi proyek, kompetisi, dan pemberian penghargaan, pembentukan perjanjian KPS, penyelesaian sengketa dan pelaksanaan KPS.

No.	Lingkup	Penjelasan Act No. 14 of 2009
1	Bagian I: Pendahuluan	UU ini berlaku untuk proyek-proyek infrastruktur dan fasilitas-fasilitas, serta ketentuan tentang jasa-jasa sector social sebagaimana ditentukan oleh Menteri, yang diterapkan melalui Unit PPP,

		<p>tetapi tidak diterapkan untuk proyek atau fasilitas infrastruktur sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Proyek yang didasarkan perjanjian usaha patungan antara badan hukum dengan Kementerian Negara/departemen, atau pemerintah daerah/lokal; b. Proyek-proyek antara badan hukum dengan Kementerian atau departemen; c. Proyek-proyek yang diambil-alih dari pemegang izin (konsesi) atau entitas swasta dalam privatisasi atau pengurangan investasi oleh Kementerian, departemen, atau badan hukum, korporasi Negara (BUMN/SOEs), atau badan hukum daerah; d. Proyek-proyek yang secara tegas dikecualikan dari ketentuan UU ini atau yang tidak ditentukan oleh Menteri.
2	<p>Bagian II: Unit, Badan, dan Komite Teknis KPS (Public-Private Partnership= PPP)</p>	<p>Pada hakekatnya terdapat 3 badan/lembaga terkait dengan proyek KPS, yakni Unit KPS, Badan (Council) KPS, dan Komite Teknis.</p> <p>Unit KPS bertanggung jawab atas penerapan ketentuan UU ini, Unit KPS merupakan departemen dari Kementerian Keuangan dan di bawah pengawasan Kementerian Keuangan.</p> <p>Fungsi dari Unit KPS adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Mendorong partisipasi sektor swasta dalam pembiayaan, konstruksi, pemeliharaan, dan

		<p>operasi setiap proyek di luar biaya/anggaran Negara;</p> <p>b. Memberi saran kepada pemerintah dalam prosedur administrative terkait dengan pengembangan proyek dan setiap hal terkait dengan kebijakan KPS;</p> <p>c. Membuat konsep, identifikasi, dan kategori proyek-proyek untuk tujuan UU ini dan menyiapkan registrasi proyek yang ditetapkan;</p> <p>d. Berkoordinasi dengan pihak otoritas/berwenang terkait KPS</p> <p>e. Mengembangkan pedoman teknis dan <i>best practice</i> terkait semua aspek dari KPS, membuat standar dokumen penawaran dan ketentuan perjanjian untuk tujuan UU ini;</p> <p>f. Menerima dan dan menaksir proyek-proyek yang diajukan dan memberikan rekomendasi pada pihak berwenang dalam KPS tentang apakah proyek atau fasilitas tersebut terjangkau, menyediakan nilai uang, transfer teknis, operasional, dan risiko keuangan dari pemegang izin secara optimal.</p> <p>g. Memeriksa permintaan proposal untuk memastikan kecocokan dengan studi kelayakan KPS yang ditentukan;</p> <p>h. Monitoring proses seleksi kompetitif dan memeriksa proses yang dipersyaratkan UU ini;</p>
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> i. Memonitor perkembangan dan implementasi KPS; j. Memfasilitasi pemeriksaan internal maupun eksternal proyek-proyek dan menyiapkan <i>road map</i> untuk pengembangan proyek; k. Berhubungan/bekerjasama dengan Badan Pembangunan Zambia (mis. Bappenas), untuk memfasilitasi dan investasi pasar dalam KPS; l. Mengidentifikasi kaitan antar sektor dan memfasilitasi persetujuan dari Menteri Keuangan dipersyaratkan UU ini; m. Menyetujui ToR (<i>terms of reference</i>) untuk konsultasi penugasan/pekerjaan atas proyek dan proses seleksi konsultan untuk penugasan tersebut dalam hubungan dengan Komite Teknis; n. Menentukan dukungan dana dan menyetujui alokasi atas kewajiban tambahan untuk proyek terkait sebagaimana ditetapkan oleh Menteri; o. Memonitor isu-isu terkait pungutan terhadap pengguna dan merekomendasikan kepada Badan (<i>Council</i>), bekerjasama dengan badan regulator, mekanisme dan prosedur yang tepat untuk membentuk, merevisi dan mengumpulkan pungutan-pungutan terhadap pengguna dan penyelesaian sengketa terkait pungutan pengguna, meskipun bertentangan
--	--	---

		<p>dengan peraturan hukum lainnya.</p> <p>p. Melatih dan menyediakan jasa konsultasi terhadap petugas proyek, dan</p> <p>q. Mendorong kesadaran akan KPS dan advokasi di Zambia.</p> <p>Unit KPS bertanggung jawab untuk meyakinkan adanya penerapan, manajemen, penegakan hukum, dan pengawasan yang tepat atas perjanjian-perjanjian, dan menerima laporan dari pemegang izin dalam perjanjian KPS.</p> <p>Fungsi Badan (KPS) di Zambia adalah:</p> <p>a. Membuat formula kebijakan terkait KPS sesuai tujuan UU ini;</p> <p>b. Menyetujui proyek-proyek sesuai tujuan UU ini;</p> <p>c. Menyetujui penghargaan awal dari perjanjian yang didasarkan UU ini;</p> <p>d. Memastikan persaingan, transparansi, keadilan, dan persamaan dalam proses seleksi menurut UU ini;</p> <p>e. Membuat rekomendasi bagi pihak yang berwenang dalam kontrak atas prinsip pembagian risiko secara umum dan alasan memasukkan dalam negosiasi-negosiasi dengan pihak pemenang tender/lelang;</p> <p>f. Memberikan petunjuk kepada semua pihak yang berwenang dalam kontrak, badan</p>
--	--	---

		<p>regulator atau pihak pemegang izin untuk mematuhi petunjuk, terkait dengan hukum tertulis lainnya;</p> <p>g. Mengatur batas waktu pemberian izin atas semua proyek dan memeriksa batas waktu secara periodic;</p> <p>h. Mengatasi isu-isu terkait proses persetujuan proyek, dan</p> <p>i. Melakukan penilaian dan evaluasi terhadap tawaran (tender) yang diterima.</p> <p>Komposisi Badan ini terdiri dari Menteri Keuangan, sebagai Ketua; empat Menteri yang ditunjuk Presiden, yang salah satunya diangkat sebagai wakil Ketua, dan empat anggota lain yang ditunjuk oleh presiden.</p> <p>Sedangkan Komite Teknis KPS terdiri dari anggota-anggota part time yang ditunjuk Menteri, seperti sekretaris perbendaharaan sebagai ketua, perwakilan jaksa agung, perwakilan-perwakilan di sector industri, pertanahan, pemerintah daerah, lembaga jasa konstruksi dan sipil, lingkungan hidup, pengadaan barang/jasa, asosiasi ekonomi. Tugas dari Komite Teknis adalah memberikan saran kepada Badan dan Unit KPS dalam hal-hal teknis terkait dengan KPS dan proyek berdasarkan UU ini.</p>
--	--	--

3	Bagian III: Identifikasi Proyek dan Studi Kelayakan	<p>Setiap orang di sektor swasta dapat berpartisipasi dalam pendanaan, konstruksi, rehabilitasi, pemeliharaan, operasi dan manajemen setiap proyek yang disebutkan dalam Jadwal Pertama yang telah ditetapkan oleh Menteri.</p> <p>Menteri, dengan instrument hukum, dapat membuat regulasi yang menentukan tentang:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Identifikasi, evaluasi, operasi dan manajemen proyek berdasarkan UU ini; b. Penyusunan studi kelayakan untuk tujuan UU ini; c. Implementasi dan monitoring proyek berdasarkan perjanjian; d. Hal-hal lain untuk memastikan perjanjian yang menyediakan nilai uang dan memberikan transfer teknis yang tepat, operasional, atau risiko financial secara optimal terhadap pemegang izin.
4	Bagian IV: Proses Seleksi Kompetitif dan Pemberian Penghargaan	<p>Prosedur pengadaan terkait dengan KPS dalam UU ini meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Sistem pengadaan harus adil, setara, transparan, kompetitif dan biaya yang efektif; b. Proses pengadaan harus sesuai dengan: <ul style="list-style-type: none"> 1) UU atau dokumen tender, atau 2) Dalam hal UU atau dokumen tender

		<p>secara khusus tidak menyediakan proses, komisi, penghilangan, pelanggaran atau denda terkait pengadaan KPS, maka diterapkan UU tentang Pengadaan Publik tahun 2008, dan</p> <p>c. Mempertimbangkan UU Pemberdayaan Ekonomi Warga-negara Tahun 2006, tentang perlakuan istimewa untuk warga negara tertentu yang kurang beruntung atau marginal, sesuai definisi UU ini, dalam mengakses dan pemberian tender untuk pengadaan barang dan jasa.</p>
5	Bagian V: Perjanjian KPS	<p>Perjanjian harus berisi hal-hal tertentu yang dianggap tepat oleh para pihak, namun harus meliputi, antara lain:</p> <p>a. Sifat dan jenis pekerjaan, serta jasa yang harus dilakukan oleh pemegang izin;</p> <p>b. Kondisi atas tentang jasa dan perluasan eksklusivitas hak-hak pemegang izin berdasarkan perjanjian ini;</p> <p>c. Bantuan bahwa pihak berwenang dapat menyediakan pemegang izin memperoleh lisensi dan izin untuk memperluas hal-hal yang diperlukan dalam mengimplementasikan proyek;</p> <p>d. Pengembalian asset kepada pihak yang berwenang dalam kontrak, pada saat berakhirnya perjanjian, sedemikian rupa</p>

		<p>sesuai yang diperjanjikan dalam kontrak;</p> <p>e. Prosedur pemeriksaan dan persetujuan disain teknis, spesifikasi dan rencana konstruksi, oleh pihak berwenang dalam kontrak, dan prosedur inspeksi dan pengujian final, persetujuan dan penerimaan proyek;</p> <p>f. Hak-hak dari pihak yang berwenang seperti Unit KPS, pihak yang berwenang dalam KPS, badan regulator lain untuk memonitor pelaksanaan pekerjaan dan jasa yang harus disediakan oleh pemegang izin;</p> <p>g. Mekanisme untuk mengatasi biaya tambahan dan konsekuensi lain yang mungkin timbul atas perintah Unit KPS, pihak yang berwenang dalam kontrak KPS atau lembaga publik lainnya memberikan kompensasi pada pemegang izin;</p> <p>h. Jaminan pelaksanaan pekerjaan dan kebijakan asuransi terkait implementasi proyek;</p> <p>i. Ketentuan remedies dalam hal terjadi wan prestasi masing-masing pihak dalam perjanjian KPS;</p> <p>j. Jangka waktu perjanjian, hak dan kewajiban para pihak saat diakhirinya perjanjian;</p> <p>k. Perhitungan kompensasi atau ganti rugi;</p> <p>l. Pilihan hukum dan mekanisme penyelesaian sengketa yang mungkin timbul antara Unit atau pihak yang berwenang dalam kontrak,</p>
--	--	--

		<p>dan pemegang izin;</p> <p>m. Hak dan kewajiban para pihak terkait informasi rahasia;</p> <p>n. Ketentuan keuangan terkait;</p> <p>o. Pembagian risiko antara pihak berwenang dalam kontrak dan pemegang izin;</p> <p>p. Pembayaran kepada pemegang izin;</p>
6	Bagian VI: Penyelesaian Sengketa dan Ketentuan Umum	Sengketa yang timbul antara pihak yang berwenang dalam kontrak dengan pemegang izin diselesaikan melalui mekanisme penyelesaian sengketa yang disepakati para pihak dalam perjanjian, atau gagal memenuhi isi perjanjian, merujuk pada UU Arbitrase Tahun 2000.
7	Pelaksanaan KPS: 1. Pelaksanaan KPS Pertama (Proyek Infrastruktur dan Fasilitas)	<p>Perjanjian KPS antara pihak yang berwenang dalam kontrak dengan pihak swasta dapat menentukan varian/jenis bentuk kontrak sesuai kesepakatan kedua pihak. Di bawah ini merupakan beberapa jenis Jadwal Pelaksanaan KPS yang dapat dimasukkan para pihak untuk proyek tertentu:</p> <p>a. Build and Transfer (BT)</p> <p>b. Build Lease and Transfer (BLT)</p> <p>c. Build Operate and Transfer (BOOT)</p> <p>d. Build Own and Operate (BOO)</p> <p>e. Build Own Operate Transfer (BOOT)</p> <p>f. Build Transfer and Operate (BTO)</p> <p>g. Contract Act and Operate (CAO)</p>

	<p>2. Pelaksanaan KPS Kedua (Administrasi dan Badan)</p>	<p>h. Develop Operate and Transfer (DOT) i. Rehabilitate Operate and Transfer (ROT) j. Rehabilitate Own and Operate (ROO) k. Build Own Operate and Maintain Contract (BOMC) l. Lease Management Contract (LMC) m. Management Contract (MC) n. Service Contract (SC) o. Service Operate and Transfer (SOT) p. Supply Operate and Transfer (SOT)</p> <p>Terkait dengan ketentuan lain dari pelaksanaan KPS, anggota Badan (Council) dapat memegang jabatan untuk masa tiga (3) tahun sejak tanggal penunjukan dan dapat dipilih kembali untuk masa tiga tahun berikutnya.</p> <p>Terkait dengan ketentuan atas pelaksanaan KPS, pada saat periode penunjukan anggota Badan tersebut telah berakhir, anggota tersebut tetap melanjutkan jabatannya sampai anggota lain ditunjuk untuk menggantikan anggota yang lama.</p>
--	--	--

C. UU KPS DI INDIA

Kementerian Keuangan India telah menyelesaikan rancangan *Draft Public Private Partnership Rule* pada tanggal 20 Maret 2012 yang substansinya sangat komprehensif. Pada prinsipnya draft PPP 2012

tersebut mengatur tentang pendahuluan, persiapan dan pengadaan proyek PPP, tahap persiapan PPP, rencana pengadaan proyek, ketentuan umum tentang proses pengadaan, kepentingan para pihak, proposal teknis, persyaratan usulan proyek, manajemen kontrak, pengawasan proyek PPP, diseminasi informasi.

No.	Lingkup	Draft PPP Rule, 2012
1	Bab I: Pendahuluan	<p>Bagian ini berisi tentang:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Definisi-definisi antara lain tentang pemohon/calon, aplikasi, pemerintah, penawaran akhir dan terbaik, tender, penawar, pemegang izin, konsorsium, manajemen kontrak, dll. b. Kewenangan dan tanggung jawab pihak dalam penerapan kontrak, baik di tingkat persiapan, pengadaan maupun manajemen proyek PPP. c. Kejujuran dan transparansi. d. Modifikasi dan pedoman substansi/materi PPP.
2	Bab II: Persiapan dan Pengadaan Proyek PPP	<p>Pada hakekatnya mengatur tentang:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Identifikasi proyek PPP, pihak yang berwenang dalam kontrak harus melakukan identifikasi proyek potensial yang dapat diterapkan dengan standar PPP. b. Penunjukan pelaksana proyek dan tim manajemen proyek c. Laporan pra kelayakan

		<p>d. Proses perijinan internal untuk melanjutkan pengembangan proyek</p> <p>e. Pendaftaran proyek PPP kepada Kementerian Keuangan</p>
3	Bab III: Persiapan Proyek PPP	<p>Pada prinsipnya mengatur tentang:</p> <p>a. Penganggaran dan perencanaan proses persiapan dan pengadaan proyek PPP.</p> <p>b. Melakukan penunjukan konsultan dan penasihat.</p> <p>c. Pelaksana proyek membuat studi kelayakan atau hal-hal yang menyebabkan mengapa studi kelayakan harus dilakukan.</p> <p>d. Keterjangkauan proyek dan pengawasan penggunaan anggaran</p> <p>e. Pihak yang berwenang dalam kontrak harus melakukan penelaahan apakah uang yang digunakan telah digunakan secara efektif dalam proyek PPP.</p> <p>f. Pembagian pendapatan (<i>revenue</i>) atau mekanisme pendukung pendapatan.</p> <p>g. Metode pengadaan untuk proyek PPP.</p> <p>h. Dua tahap tender terbuka secara kompetitif:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Tahapan yang harus melibatkan calon <i>shortlisting</i> yang berkualitas. 2) Tahapan yang harus melibatkan pemilihan penawar (<i>bidder</i>) yang diminati dalam proses final penawaran (tender).

		<ul style="list-style-type: none"> i. Pihak berwenang dalam kontrak (<i>contracting authority</i>) harus melakukan tender terbuka secara kompetitif dengan permohonan proposal teknis. j. Tender tersebut dilakukan dengan mengajukan permohonan atas peminatan proyek terkait PPP. k. Pihak yang berwenang dalam kontrak melakukan dialog yang kompetitif dengan responden-responden untuk mengidentifikasi solusi dan mencapai kejelasan lingkup proyek yang optimal. l. Pihak yang berwenang dalam kontrak dapat melakukan pelelangan sebagai sarana yang memadai untuk pengadaan dalam kaitannya dengan proyek PPP yang mencari maksimalisasi penggunaan sumber daya alam. m. Pihak yang berwenang dalam kontrak dapat menerima <i>unsolicited proposal</i> hanya dalam kondisi tertentu dan dalam sector-sektor yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan. n. Pelaksana proyek harus menyiapkan draft dokumen tender untuk proyek PPP termasuk permohonan kualifikasi, proposal, draft perjanjian konsesi, dan dokumen lain yang dipersyaratkan berdasarkan proses pengadaan yang dipilih.
--	--	---

		o. Penjelasan prinsip untuk memproses pengadaan PPP.
4	Bab IV: Perencanaan Proyek Pengadaan	<p>Pada dasarnya mengatur tentang:</p> <p>a. Pelaksana proyek harus membuat rencana pengadaan untuk tender berjalan yang berisi tahapan proses tender, yang sesuai metode pengadaan yang dipilih, membuat jadwal pengadaan.</p> <p>b. Pihak yang berwenang dalam kontrak membentuk Komite Evaluasi Tender untuk mengevaluasi tanggapan yang diterima sebagai bagian dari tender sebagai bagian dari proses tender.</p> <p>c. Pihak yang berwenang dalam kontrak harus menunjuk pengawas independen untuk mengawasi dan meyakinkan bahwa proses tender patuh pada aturan-aturan dan transparan.</p>
5	Bab V: Ketentuan Umum dalam Proses Pengadaan/Tender	<p>Pada prinsipnya mengatur tentang:</p> <p>a. Pihak berwenang dalam kontrak harus menyediakan rekaman bukti komunikasi dengan para responden.</p> <p>b. Bahasa komunikasi dalam dokumen tender harus diformulasi dalam bahasa Inggris.</p> <p>c. Pihak berwenang dalam kontrak harus mempublikasikan notifikasi dokumen tender setidaknya dalam satu harian berbahasa</p>

		<p>Inggris dan satu harian nasional berbahasa India.</p> <p>d. Pihak berwenang dalam kontrak mempublikasikan dokumen tender dalam website.</p> <p>e. Tender dilakukan dengan cara <i>e-procurement</i>.</p> <p>f. Responden dapat merupakan satu entitas tunggal atau konsorsium.</p> <p>g. Pihak berwenang dalam kontrak dapat mendiskualifikasi responden jika ditemukan adanya tanggapan yang tidak lengkap dan akurat secara material.</p> <p>h. Pihak berwenang dalam kontrak harus membuat publikasi responden yang di <i>black-list</i>.</p> <p>i. Adanya jaminan dari pihak berwenang dalam kontrak untuk menghindari konflik kepentingan dalam proses tender.</p> <p>j. Para penawar tender dapat diminta untuk menyediakan suatu jaminan penawaran (<i>bid security</i>) tidak lebih kurang dari 1% atas perkiraan nilai proyek yang dibuat dalam bentuk Jaminan Bank (<i>bank guarantee</i>) atau Jaminan Deposito (<i>on demand bank deposit</i>) atau obligasi.</p> <p>k. Pada saat terjadinya perubahan kepemilikan (<i>ownership</i>) sebelum penanda-tanganan perjanjian konsesi, responden harus</p>
--	--	---

		<p>menginformasikan kepada pihak yang berwenang dalam kontrak hal-hal terkait dengan kewajiban dalam kontrak.</p> <p>l. Pihak berwenang dalam kontrak harus menjelaskan tentang jadwal tahapan dalam proses tender.</p> <p>m. Pihak berwenang dalam kontrak melakukan klarifikasi atas dokumen-dokumen tender.</p> <p>n. Pihak berwenang dalam kontrak harus menyebutkan dalam dokumen tender tentang tata cara, tempat, dan tanggal jatuh tempo pengumpulan tanggapan dari responden, baik secara langsung maupun dengan fasilitas elektronik.</p> <p>o. Pihak berwenang dalam kontrak memiliki diskresi untuk menunda jadwal jatuh tempo pengumpulan tanggapan.</p> <p>p. Pihak berwenang dalam kontrak harus menjaga kerahasiaan informasi tentang tanggapan dari para responden.</p> <p>q. Adanya dokumentasi atas proses pengadaan tentang informasi mendasar hal-hal terkait tender.</p> <p>r. Pihak yang berwenang dalam kontrak harus mendokumentasikan dan menerapkan kode etik.</p>
--	--	---

6	<p>Bab VI: Ekspresi Kepentingan (<i>Expression of Interest= EoI</i>)</p>	<p>a. EoI tidak dapat digunakan baik untuk penawar yang terdiskualifikasi maupun entitas lain yang mengajukan EoI.</p> <p>b. Pelaksana Proyek harus menyiapkan Persiapan Pengajuan EoI (Request of EoI=REoI) yang berisi deskripsi proyek PPP, permintaan RoI, dan tanggal penutupan klarifikasi.</p> <p>c. Pihak yang berwenang dalam kontrak harus mengumumkan (mendaftarkan) pemohon/peminat sebelum menerbitkan REoI</p> <p>d. Pihak berwenang dalam kontrak dapat mengadakan pertemuan dengan para pemohon untuk memfasilitasi kepentingan dan kesepahaman atas pengajuan proposal PPP di antara partner swasta yang potensial.</p>
7	<p>Bab VII: Permohonan Kualifikasi</p>	<p>a. Tahap permohonan kualifikasi harus dilakukan sebagai informasi terhadap public atas proyek PPP dan layanan infrastruktur yang dimaksud pihak berwenang kontrak (<i>contracting authority</i>)</p> <p>b. Pelaksana proyek harus menyiapkan Permohonan Kualifikasi yang berisi informasi yang memadai apakah responden memiliki kapabilitas dan mampu menjadi partner potensial untuk proyek PPP dimaksud.</p> <p>c. Dokumen Permohonan Kualifikasi berisi</p>

		<p>antara lain: deskripsi proyek PPP, estimasi biaya dan struktur proyek, kemampuan pemohon, deskripsi parameter dan metode evaluasi kualifikasi pemohon, serta kapabilitas pemohon menjalankan proyek PPP.</p> <p>d. Criteria kualifikasi yang digunakan Contracting Authority untuk menanggapi dan mengevaluasi Permohonan Kualifikasi obyektif, adil, jelas, dan dinyatakan dalam Permohonan Kualifikasi</p> <p>e. Pihak berwenang dalam kontrak harus menentukan jadwal tentang proses kualifikasi</p> <p>f. Proses Kualifikasi meliputi evaluasi pemohon, notifikasi kualifikasi, pendaftaran calon potensial dalam proses tender</p>
8	Bab VIII: Permohonan Proposal Teknis (PPT)	<p>a. Pelaksana proyek harus mempersiapkan Permohonan Proposal Teknis, dimana PPT tersebut menyediakan waktu cukup bagi pemohon yang memenuhi syarat untuk melakukan klarifikasi dan mempersiapkan serta mengajukan proposal teknis.</p> <p>b. PPT harus diterbitkan oleh pemohon yang memenuhi syarat dengan menyertakan persetujuan tertulis oleh pihak berwenang PPP.</p> <p>c. Penyusunan PPT harus memperhatikan</p>

		<p>jadwal tertentu yang biasanya paling tidak membutuhkan waktu 6 minggu sejak diumumkan sampai dengan penyerahan PPT.</p> <p>d. Pihak yang berwenang dalam kontrak harus menentukan criteria evaluasi teknis didasarkan pada sifat-sifat proyek PPP jenis fasilitas yang dibangun atau jasa yang dilakukan.</p> <p>e. Pihak yang berwenang dalam kontrak juga menentukan secara spesifik kriteria mengevaluasi secara teknis pada setiap PPP yang mencakup parameter-parameter tertentu.</p> <p>f. Pihak yang berwenang dalam kontrak harus segera memberitahu pada masing-masing pemohon tentang apakah proposal teknis yang mereka ajukan telah memenuhi syarat kelulusan.</p>
9	Bab IX: Permohonan Proposal	<p>a. Pelaksana proyek harus menyiapkan Permohonan Proposal dan draft perjanjian konsesi, yang antara lain berisi tentang Laporan Kelayakan dan Memorandum informasi proyek, instruksi untuk para penawar tender, dan draft perjanjian konsesi.</p> <p>b. Pihak berwenang dalam kontrak harus menentukan ruang lingkup proyek berupa deskripsi rinci dari proyek PPP dan batasan</p>

		<p>(scope) proyek dalam Permohonan Proposal (<i>Request for Proposal</i>).</p> <p>c. Pihak berwenang dalam kontrak harus menyeleksi penawar (<i>bidder</i>) yang terbaik dan terpilih dalam penawaran akhir sesuai dengan spesifikasi dalam Permohonan Proposal.</p> <p>d. Pihak berwenang dalam kontrak menentukan jadwal untuk melakukan proses tender tidak kurang dari enam (6) minggu sejak diajukan permohonan Proposal.</p> <p>e. Untuk memenuhi persyaratan penerbitan Permohonan Proposal dan Perjanjian Konsesi, pihak berwenang dalam kontrak harus menerbitkan Pedoman Formulasi, Penilaian, dan Persetujuan Proyek-proyek PPP Sektor Pusat.</p> <p>f. Pihak berwenang dalam kontrak harus menyediakan ruang penyimpanan data proyek PPP, yang setiap saat dapat dimanfaatkan semua penawar untuk mengakses data terkait PPP.</p> <p>g. Dalam hal tertentu apabila diperlukan dapat dilakukan tinjauan lapangan (<i>site visit</i>) yang dihadiri oleh semua penawar.</p> <p>h. Apabila penawar merupakan konsorsium, perubahan komposisi konsorsium harus mendapat izin dari pihak berwenang dalam kontrak.</p>
--	--	--

		<p>i. Tender hanya berlaku dan diperuntukkan untuk pengadaan di proyek sesuai dengan yang tercantum dalam Permohonan Proposal.</p> <p>j. Prosedur lain yang harus dilakukan terkait dengan penawaran tender adalah penentuan hari pembukaan tender, mekanisme pemilihan dalam tender, seperti pembentukan tim/panitia penyelenggara, larangan melakukan negosiasi, cara menyeleksi para penawar yang terpilih, dan perlakuan yang sama (non diskriminasi) terhadap semua peserta tender.</p>
10	<p>Bab X: <i>Post Award Project</i> dan Manajemen Kontrak</p>	<p>a. Pihak berwenang dalam kontrak harus menetapkan Tim Manajemen Kontrak yang dipimpin Direktur Manajemen Kontrak, dengan dibantu ahli di bidang keuangan, teknik dan hukum.</p> <p>b. Kementerian/pemerintah India juga membentuk Lembaga Pengawas yang memiliki kapasitas, sumber daya dan keahlian yang memadai untuk memonitor proyek PPP.</p> <p>c. Tim Manajemen Kontrak bertanggung jawab atas formulasi dan monitoring dari penerapan Rancangan Manajemen Kontrak, seperti kepatuhan terhadap jangka/batasan waktu dan kewajiban lain sesuai Perjanjian</p>

		<p>Konsesi, kepatuhan standar-standar kinerja dalam Perjanjian Konsesi, melakukan penilaian secara periodik kinerja pekerjaan dan menjatuhkan sanksi apabila ditemukan pelanggaran atas pelaksanaan proyek PPP.</p> <p>d. Tanggung jawab Lembaga Pengawas</p> <p>e. Penunjukan Insinyur independen</p> <p>f. Peran dan Pimpinan Lembaga Keuangan (BI?)</p> <p>g. Rencana Manajemen Kontrak</p> <p>h. Perlakuan dalam hal terjadi perubahan kondisi</p> <p>i. Strategi lain untuk melanjutkan terselenggaranya layanan PPP</p>
11	Bab XI: Audit Proyek PPP	Badan usaha yang melakukan audit atas proyek PPP adalah pihak berwenang kontrak (<i>Contracting Authority</i>), dan bukan pemegang konsesi
12	Bab XII: Diseminasi dan Informasi	<i>Contacting Authority</i> harus memberikan informasi yang memadai kepada masyarakat terkait dengan proyek PPP.

D. UU KPS DI THAILAND

Thailand memiliki undang-undang mengenai KPS yang dituangkan dalam *Act On Private Participation In State Undertaking B.E. 2535 (1992)*. Undang-undang ini berlaku bagi partisipasi swasta dalam usaha negara, tetapi tidak terkait dengan pemberian konsesi yang diatur berdasarkan di

bawah hukum pada hukum minyak bumi dan mineral. Di dalam undang-undang tersebut ditetapkan bahwa apabila terdapat undang-undang, peraturan, resolusi dari Menteri dan peraturan lainnya, ternyata bertentangan dengan undang-undang ini, maka yang berlaku adalah undang-undang ini.

No.	Lingkup	Penjelasan <i>Act On Private Participation In State Undertaking B.E. 2535 (1992)</i>
1	Bab I: Ketentuan Umum	<p>Pada bab ini dicantumkan mengenai istilah yang dimaksud dalam undang-undang ini, antara lain:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Badan proyek berarti sebuah lembaga Pemerintah yaitu Kementerian atau yang setara , perusahaan Negara, lembaga Negara Negara atau pemerintah daerah yang memiliki proyek. b. Perusahaan Negara berarti perusahaan Negara di bawah undang-undang tentang prosedur anggaran. c. Pemerintah Daerah berarti pemerintahan lokal di bawah undang-undang tentang organisasi administrasi Negara. d. Proyek berarti investasi di Negara usaha dan dana atau aset nya adalah satu miliar baht atau lebih atau dalam jumlah lebih yang ditentukan oleh Keputusan Kerajaan. e. Berpartisipasi berarti bersama-sama berinvestasi dengan perorangan atau mempercayakan individu swasta untuk berinvestasi, dengan cara lisensi atau

		<p>pemberian konsesi atau pemberian hak dengan cara apapun.</p> <p>f. Komite berarti Komite untuk memilih individu swasta untuk berpartisipasi dalam usaha Negara.</p>
2	Bab II: Penyerahan Proyek	<p>a. Badan proyek, yang menginginkan individu swasta untuk berpartisipasi dalam suatu proyek, harus menyerahkan secara rinci hasil dari studi dan analisis proyek dari topik, yang ditentukan oleh <i>the Office of the National Economic and Social Development Board (ONESDB)</i>, kepada <i>Responsible Ministry</i>.</p> <p>b. Jika proyek tersebut memiliki dana proyek atau aset melebihi lima miliar baht, badan proyek harus menyewa seorang konsultan yang harus menyiapkan laporan terpisah dengan keterangan seperti yang ditentukan oleh ONESDB dan hal penting lainnya yang konsultan anggap tepat, dan Badan proyek harus juga menyampaikan laporan konsultan tersebut untuk dijadikan sebagai bahan pertimbangan. Konsultan tersebut harus memiliki kualifikasi sebagaimana yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan dan diumumkan dalam Lembaran Negara.</p> <p>c. <i>Responsible Ministry</i> dari Badan Proyek harus mempertimbangkan dan menyerahkan hasil kajian dan analisis proyek kepada Lembaga</p>

		<p>Pemerintah sebagai berikut: (i) proyek baru disampaikan kepada ONESDB untuk dipertimbangkan; (ii) proyek dengan aset yang sudah ada disampaikan kepada Kementerian Keuangan untuk dipertimbangkan.</p> <p>d. ONESDB atau Kementerian akan memproses sebagai berikut:</p> <p>(i) dalam hal proyek baru : (a) jika ONESDB setuju dengan proyek, proyek tersebut harus disampaikan kepada Dewan Menteri untuk dimintakan persetujuan; (b) jika ONESDB tidak setuju dengan proyek, Badan Proyek harus diberitahu. Apabila Badan Proyek tidak setuju dengan ONESDB, maka pendapat atau penjelasan tambahan dari Badan Proyek disampaikan melalui <i>Responsible Ministry</i> kepada Dewan Menteri untuk dimintakan keputusan dengan memberitahukan semua informasi yang telah disampaikan kepada ONESDB.</p> <p>(ii) dalam kasus proyek dengan aset yang ada: (a) apabila Menteri Keuangan setuju dengan proyek, maka proyek tersebut harus disampaikan kepada Dewan Menteri untuk dimintakan persetujuan; (b) apabila Menteri Keuangan tidak setuju dengan proyek, Badan Proyek harus</p>
--	--	--

		<p>diberitahu. Apabila Badan Proyek tidak setuju dengan pendapat Kementerian Keuangan tersebut, maka pendapat atau penjelasan tambahan dari Badan Proyek harus disampaikan melalui <i>Responsible Ministry</i> kepada Dewan Menteri untuk dimintakan keputusan dengan memberitahukan semua informasi yang telah disampaikan kepada ONESDB. ONESDB dan Kementerian Keuangan akan menyelesaikan semua pertimbangan mengenai proyek tersebut dalam waktu enam puluh hari terhitung sejak tanggal penerimaan. Jika jangka waktu tersebut berakhir, ONESDB dan Kementerian Keuangan akan dianggap setuju.</p> <p>d. Jika suatu proyek memiliki aset kurang dari satu miliar baht atau kurang dari jumlah yang meningkat seperti yang ditentukan oleh Keputusan Kerajaan, Dewan Menteri dapat menetapkan bahwa proyek tersebut tetap dilanjutkan sesuai dengan undang-undang ini.</p>
3	Bagian III: Pelaksanaan Proyek	<p>a. Setelah Dewan Menteri telah menyetujui proyek, Badan Proyek harus menyusun undangan untuk partisipasi swasta dan rancangan ruang lingkup proyek dan persyaratan penting untuk dimasukkan dalam perjanjian dengan partisipasi swasta.</p>

		<p>b. Badan proyek harus membentuk Komite yang terdiri perwakilan dari <i>Responsible Ministry</i> yang merupakan PNS, petugas dari Perusahaan Negara, pegawai lembaga negara atau pejabat pemerintah daerah, sebagai hal tertentu mungkin saja, sebagai Ketua, wakil dari Kementerian Keuangan, perwakilan dari Kantor Jaksa Agung, perwakilan dari ONESDB, wakil dari Biro Anggaran, sebuah perwakilan masing-masing dari dua Kementerian lainnya dan tidak lebih dari tiga orang yang memenuhi syarat sebagai anggota, dan seorang wakil dari Badan Proyek yang akan menjadi anggota dan sekretaris.</p> <p>c. Komite tersebut memiliki kewenangan dan tugas: (1) untuk memberikan persetujuan atas rancangan undangan untuk partisipasi swasta, rancangan lingkup proyek dan persyaratan penting untuk dimasukkan dalam perjanjian dengan partisipasi swasta; (2) untuk menentukan jaminan tawaran dan kinerja; (3) untuk memilih individu swasta yang akan berpartisipasi; (4) untuk mempertimbangkan hal-hal lain yang berkaitan dengan proyek.</p> <p>d. Undangan untuk partisipasi swasta, proposal tertulis untuk berpartisipasi, metode undangan, metode pemilihan Komite yang harus dilaksanakan dengan penawaran,</p>
--	--	---

		<p>penentuan jaminan penawaran dan keamanan, setidaknya harus berisi rincian seperti yang ditentukan dalam Peraturan Menteri.</p> <p>e. Dalam proses seleksi, jika Komite berpendapat bahwa hal itu tidak tepat untuk mengadopsi metode seleksi penawaran dan Badan Proyek menyetujui, maka harus dilaporkan ke ONESDB dan Kementerian Keuangan. Jika kedua lembaga sepakat dengan itu, maka harus disampaikan kepada Dewan Menteri untuk mendapatkan persetujuan. Jika Badan Proyek tidak setuju dengan pendapat Komite tersebut, Badan Proyek harus melaporkan pendapatnya pada ONESDB dan Kementerian Keuangan untuk meminta pertimbangan, jika kedua lembaga setuju dengannya atau siapa pun dari mereka tidak setuju satu sama lain, metode seleksi penawaran akan diadopsi.</p> <p>f. Dalam kasus di mana Dewan Menteri memberikan persetujuan untuk proyek yang memiliki dana atau aset melebihi lima miliar bath, Badan Proyek harus memiliki konsultan, yang memiliki kualifikasi sebagaimana yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan dan diumumkan dalam Lembaran Negara, merancang ruang lingkup proyek dan mempersiapkan pendapat pada evaluasi</p>
--	--	---

		<p>pemilihan swasta untuk berpartisipasi dalam proyek tersebut.</p> <p>g. Terkait dengan undangan untuk partisipasi swasta, jika tidak ada yang membuat tawaran untuk berpartisipasi, undangan tersebut harus dibatalkan dan harus membuat undangan baru. Jika hanya ada satu tawaran atau ada beberapa tawaran tapi hanya satu yang memenuhi syarat, Komite harus memprosesnya lebih lanjut.</p> <p>h. Pada rapat Komite, kehadiran tidak kurang dari tiga seperempat dari jumlah anggota Komite diperlukan untuk memenuhi kuorum. Keputusan rapat pada seleksi proposal dan tawar-menawar negosiasi harus dilakukan oleh suara tidak kurang dari dua pertiga dari jumlah anggota yang hadir. Setiap anggota memiliki satu suara. Apabila seimbang, Ketua memiliki hak suara tambahan.</p> <p>i. Kantor Jaksa Agung wajib memeriksa rancangan perjanjian untuk partisipasi swasta sebelum penandatanganan.</p> <p>j. Komite, dalam waktu sembilan puluh hari terhitung sejak tanggal putusannya, harus menyampaikan penetapan hasil seleksi bersama, hal-hal yang dinegosiasikan untuk kepentingan Negara, rancangan perjanjian dan semua dokumen lainnya, melalui <i>Responsible Ministry</i>, kepada Dewan Menteri</p>
--	--	---

		<p>untuk dimintakan pertimbangan. Jika Dewan Menteri tidak setuju, maka harus dikembalikan kepada Komite untuk dilakukan revisi, dan hasil revisi disampaikan kepada Dewan Menteri untuk keputusan akhir.</p>
4	Bab IV: Pengawasan dan Pemantauan	<p>a. Setelah penandatanganan perjanjian, Badan proyek akan membentuk komite koordinasi yang terdiri dari wakil dari Badan Proyek sebagai Ketua, wakil dari Kementerian Keuangan, seorang wakil dari ONESDB perwakilan dari lembaga lain yang bukan badan proyek, wakil dari swasta yang berpartisipasi dalam proyek, seorang wakil dari <i>Responsible Ministry</i> dan perwakilan lainnya tidak lebih dari tiga orang, yang oleh Badan Proyek, dianggap tepat untuk menunjuk, dengan total tidak lebih dari sembilan orang, sebagai anggota. Pertemuan komite koordinasi tersebut harus dilakukan sesuai dengan aturan yang ditentukan oleh komite koordinasi.</p> <p>b. Komite koordinasi memiliki kewenangan dan tugas sebagai berikut: (1) untuk memantau dan mengawasi pelaksanaan sebagaimana diatur dalam perjanjian; (2) untuk melaporkan hasil pelaksanaan, kemajuan, masalah dan solusi kepada <i>Responsible Ministry</i> sebagai informasi.</p>

		c. Dalam hal Badan Proyek mengabaikan atau gagal untuk mematuhi kewajiban yang mengikat dari perjanjian yang sudah ditandatangani, maka wakil dari Kementerian Keuangan yang terdapat dalam komite koordinasi harus menyampaikan laporan kepada Menteri Keuangan, untuk selanjutnya disampaikan kepada Dewan Menteri.
5	Bagian V: Ketentuan Peralihan	Setiap proyek untuk partisipasi swasta yang sudah dilaksanakan di sebelum Undang-undang ini mulai berlaku akan tetap berlaku, namun Pelaksanaan selanjutnya akan disesuaikan dengan Undang-Undang ini.

E. UU KPS DI INGGRIS

Pemerintah Inggris mengeluarkan *Project Governance A Guidance Note For Public Sector Project*, yang mengatur, antara lain mengenai *stakeholder*, waktu, isu sektor publik, peran, pelaksanaan, dan struktur organisasi yang dimungkinkan. Tujuan dari pedoman ini adalah untuk membantu badan sektor publik melaksanakan fungsinya terkait dengan proyek pemerintah.

No.	Lingkup	<i>A Guidance Note For Public Sector Project</i>
1	<i>Stakeholder</i>	<i>Stakeholders</i> adalah mereka yang memiliki minat atau kepentingan dalam proyek Sektor Publik. Jumlah <i>Stakeholder</i> akan bervariasi sesuai dengan tahap yang proyek telah tercapai. <i>Stakeholder</i> tersebut meliputi, antara

		lain manajemen perusahaan atau organisasi dari proyek; Pimpinan Tim Pelaksana Proyek; Pemilik Proyek dan Pengguna Akhir.
2	Waktu	<p>Pengaturan tata kelola proyek harus ditetapkan di awal proyek. Penting untuk dicatat bahwa pengaturan tersebut dapat bervariasi. Tahapan proyek di mana pengaturan tata kelola proyek yang berbeda mungkin diperlukan adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Inisiasi proyek / fase konsep dan pra-undangan periode tender; b. fase pengadaan; c. fase penawaran, ketika ada keterlibatan yang lebih besar dengan memilih kontraktor swasta dan penyandang dana (jika ada); d. Pembangunan, penerimaan dan transisi ke fase pelayanan; e. Tahap <i>in-service</i>; f. Tahap penutupan proyek.
3	Isu Sektor Publik	<p>Isu sektor publik yang lebih luas perlu dibawa dalam tata kelola proyek kerangka kerja untuk dikelola secara efektif. Meskipun umumnya dimaksudkan untuk keadilan, transparansi dan akuntabilitas, masalah isu sektor publik dapat memiliki dampak yang signifikan terhadap penyelesaian proyek dengan tepat waktu jika mereka tidak ditangani dengan benar. Isu sektor publik, antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Kebebasan Informasi dan perlindungan

		<p>data.</p> <p>b. Kebutuhan untuk mematuhi hukum publik, termasuk peraturan pengadaan publik.</p> <p>c. Kebijakan mengenai syarat dan ketentuan kerja memindahkan karyawan dan karyawan baru.</p>
4	Peran	<p>Berkaitan dengan tata kelola proyek, pertimbangan cermat harus dilakukan dalam menjalankan peran sebagai berikut:</p> <p>a. Pengambilan keputusan;</p> <p>b. Mendukung Tim Proyek;</p> <p>c. Pengendalian dan Komunikasi;</p> <p>d. Advokasi;</p> <p>e. Akuntabilitas;</p> <p>f. Manajemen <i>Stakeholder</i>;</p> <p>g. Audit.</p>
5	Pelaksanaan	<p>Pelaksanaan yang efektif dari tata kelola proyek bergantung pada <i>stakeholder</i>, anggota tim proyek dan perwakilan yang terlibat dan semua pihak memiliki pemahaman yang jelas tentang apa yang dituntut dari mereka. Selain itu harus jelas siapa yang bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pekerjaan yang diperlukan dilakukan pada waktu yang tepat.</p>
6	Struktur yang Dimungkinkan	<p>Struktur organisasi proyek dapat bervariasi, tergantung dari proyek yang sedang dilaksanakan. Misalnya struktur organisasi proyek tersebut dibedakan menjadi 2, yaitu:</p> <p>a. <i>Sponsor Governance Board</i>, yang terdiri dari</p>

		<p>sponsor proyek, pemilik proyek, <i>stakeholder</i> utama dalam bisnis.</p> <p>b. <i>Project Management Group</i>, yang terdiri dari Pimpinan Tim Proyek, Kepala Bagian dalam Tim (seperti keuangan, hukum) dan perwakilan dari pengguna akhir.</p>
--	--	---

Pada 5 Desember 2012 Pemerintah menerbitkan *A New Approach To Public Private Partnerships*, yang disebut PF2. Dalam PF2 ditetapkan hal-hal yang perlu diatur dalam kontrak PPP. Adapun yang perlu diatur dalam kontrak antara lain adalah:

- a. *Duration*
- b. *Land Equipment and Property Interests*
- c. *Public Sector Equity*
- d. *Change in Ownership*
- e. *Services and Service Commencement*
- f. *Late Service Commencement*
- g. *Maintenance Services*
- h. *Surveys on Expiry and Termination*
- i. *Flexibility and Change*
- j. *Changes to Documents*
- k. *Warranties and Undertakings*
- l. *Indemnities, Guarantess and Contractual Claims*
- m. *Force Majeur*
- n. *Change In Law*
- o. *Insurance*
- p. *Authority Step-in*
- q. *Price and Payment*
- r. *Capital Contributions*

- s. *Early Termination*
- t. *Funder's Direct Agreement*
- u. *Due Diligence over Sub-Contracts and Financing Document*
- v. *Refinancing*
- w. *Bond Finance*
- x. *Transparency and Information*
- y. *Intellectual Property Rights*
- z. *Dispute Resolution*

No.	Lingkup	Penjelasan PF2
1	Jangka Waktu	Dalam Kontrak harus disebutkan jangka waktu kontrak. Apabila dimulainya kontrak berbeda dari tanggal penandatanganan kontrak, maka harus dipertegas dengan jelas, misalnya saja jangka waktu kontrak dimulai dari dilakukannya pekerjaan. Sebaiknya jangka waktu kontrak tidak kurang dari 10 tahun.
2	Tanah, Peralatan dan Hak Properti	Dalam melaksanakan proyek PF2, maka akan menggunakan tanah dan hak untuk menggunakan property yang. Untuk itu pihak yang berwenang memiliki tanah dan memberikan lisensi atau sewa kepada Kontraktor untuk menggunakan tanah tersebut. Terkadang Kontraktor dapat mendapatkan tanah itu sendiri. Selama pelaksanaan proyek PF2, Kontraktor harus melindungi dan mengelola pemeliharaan asset yang terkait dengan proyek.
3	Ekuitas Sektor	Biaya yang diperlukan untuk pembiayaan

	Publik	proyek-proyek infrastruktur jangka panjang telah meningkat, sedangkan penyediaan utang jangka panjang oleh pihak perbankan telah berkurang. Untuk itu, untuk pembiayaan proyek PF2, perlu mencari alternative sumber pembiayaan, misalnya melalui pasar modal. Ekuitas sektor swasta juga dapat menjadi sumber pembiayaan. Selain sektor swasta, sektor publik juga dapat memasukan ekuitas.
4	Perubahan Kepemilikan	Jika terdapat perubahan kepemilikan pada perusahaan Kontraktor, maka pihak yang berwenang biasanya akan meminta agar perubahan kepemilikan dilakukan dengan pembatasan, agar tidak mempunyai akibat terhadap pelaksanaan proyek.
5	Servis	Pihak berwenang harus mempertimbangkan dengan hati-hati, pada tahap awal perencanaan pengadaan mereka, berbagai servis yang perlu disediakan melalui Kontrak. Apakah servis itu dilakukan oleh pihak yang berwenang, oleh kontraktor atau sub kontraktor.
6	Keterlambatan Pelaksanaan Servis	Dalam kontrak perlu ditetapkan mengenai kemungkinan adanya keterlambatan pelaksanaan servis oleh pihak kontraktor, karena hal ini dapat merugikan pihak yang berwenang, misalnya dapat berpengaruh terhadap nilai proyek.
7	Pemeliharaan Servis	Pemeliharaan Servis akan menjadi tanggung jawab Kontraktor.

8	Survei terhadap kadaluarsa dan pengakhiran	Setiap asset yang ada akan disurvei, apakah terdapat pengurangan nilai. Biaya final Survei biasanya ditanggung pihak yang berwenang.
9	Fleksibilitas dan Perubahan	Layanan yang ditetapkan dalam kontrak mungkin saja terdapat perubahan dalam pelaksanaannya. Untuk itu pihak yang berwenang harus mengantisipasi hal tersebut dengan memasukan klausula fleksibilitas dan Perubahan ke dalam kontrak
10	Perubahan Dokumen	Dalam pelaksanaan kontrak, dokumen-dokumen yang sebelumnya telah ditetapkan di awal pelaksanaan kontrak, mungkin saja perlu dilakukan perubahan, misalnya dokumen yang terkait dengan proyek dan keuangan. Hal itu perlu diantisipasi dengan mengatur mekanisme perubahan dokumen dalam kontrak.
11	Jaminan dan Usaha	Peserta Tender mengajukan penawaran mereka berdasarkan pada informasi yang diberikan oleh pihak yang berwenang dalam dokumen tender. Dalam kontrak harus ditetapkan siapa yang akan menanggung resiko jika informasi, dimana terkait dengan usaha, tersebut tidak benar.
12	Ganti Rugi, Jaminan dan Klaim Kontrak	Pihak yang berwenang harus memastikan bahwa kontraktor dan sub kontraktor yang melaksanakan proyek PF2 akan melaksanakan kewajibannya sesuai dengan yang diperjanjikan. Untuk mengantisipasi adanya pelanggaran kewajiban, maka dalam kontrak

		perlu ditetapkan mengenai ganti rugi yang akan diberikan oleh kontraktor apabila tidak melaksanakan kewajiban, jaminan pelaksanaan kewajiban dan klaim terhadap pelaksanaan kontrak.
13	Keadaan Kahar	Dalam pelaksanaan kontrak, mungkin saja terjadi peristiwa-peristiwa di luar kehendak manusia yang dapat menimbulkan kerugian terhadap pelaksanaan proyek, misalnya terjadi bencana alam. Untuk itu perlu diatur mengenai apa yang akan dilakukan apabila terjadi keadaan kahar.
14	Perubahan Peraturan	Dalam pelaksanaan proyek PF2, setiap kontraktor harus melaksanakannya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Namun, terkadang terjadi perubahan peraturan, ketika proyek sedang berlangsung, yang mungkin saja berpengaruh terhadap pelaksanaan proyek, misalnya saja terhadap biaya. Untuk itu, perlu diatur mengenai hal tersebut dalam kontrak.
15	Asuransi	Dalam pelaksanaan proyek PF2 terdapat risiko-risiko yang apabila terjadi dapat menimbulkan dampak yang merugikan pelaksanaan proyek tersebut. Untuk menghindari kerugian yang mungkin terjadi, maka risiko-risiko tersebut diasuransikan kepada perusahaan asuransi. Premi atas asuransi tersebut menjadi tanggung jawab Kontraktor.
16	Kewenangan	Dalam beberapa situasi, pihak yang berwenang

	dalam mengambil tindakan	kemungkinan berkeinginan untuk mengambil tindakan sendiri terkait dengan pelaksanaan kontrak. Hal ini dilakukan, antara lain, apabila terjadi suatu hal yang membahayakan kesehatan, keamanan atau terjadi keadaan darurat, dimana pihak yang berwenang merasa perlu untuk mengambil tindakan. Hal tersebut adalah hak dari pihak yang berwenang, terutama apabila hal tersebut merupakan hal yang bukan ruang lingkup kontraktor atau hal tersebut terjadi akibat kontraktor tidak melaksanakan kewajibannya sesuai dengan kontrak.
17	Harga dan Pembayaran	Harga dan Pembayaran adalah hal yang utama dalam kontrak. Hal ini terkait dengan alokasi risiko dan tanggung jawab antara pihak yang berwenang dengan kontraktor dalam hal keuangan. Klausula ini menentukan pembayaran yang diberikan oleh pihak yang berwenang kepada kontraktor, sekaligus merupakan insentif bagi Kontraktor dalam melakukan kewajiban yang telah ditetapkan dalam kontrak.
18	Kontribusi Modal	Dalam mempertimbangkan kontribusi modal, pihak yang berwenang harus mempertimbangkan bahwa kontribusi modal yang ditetapkan dimana hal ini ditetapkan di awal rencana proyek tersebut akan dijalankan.
19	Pengakhiran	Dalam kontrak telah ditetapkan mengenai

	Perjanjian sebelum waktunya	jangka waktu kontrak, namun dapat terjadi bahwa kontrak tersebut dihentikan sebelum jangka waktunya berakhir. Hal ini dapat terjadi, antara lain karena salah satu pihak wanprestasi atau terjadinya keadaan memaksa. Dalam kontrak harus diatur dengan jelas mengenai masalah kompensasi apabila kontrak dihentikan sebelum berakhir jangka waktunya.
20	Perjanjian Penyandang Dana	Perjanjian Penyandang Dana 'yang dimaksud adalah kesepakatan antara Pihak yang berwenang dengan <i>Senior Lender</i> . Perjanjian ini diadakan setelah pemutusan atau penghentian perjanjian dengan kontraktor, sebagai akibat kontraktor lalai dalam melaksanakan kewajibannya.
21	Uji Tuntas terhadap Sub Kontraktor dan Dokumen Keuangan	Meskipun pihak yang berwenang pada dasarnya tidak turut campur dalam manajemen usaha Kontraktor. Akan tetapi, demi kelancaran pelaksanaan kontrak, pihak yang berwenang dapat melakukan uji tuntas terhadap sub kontraktor dimana kontraktor mengadakan perjanjian, terkait dengan pelaksanaan proyek, dan dokumen keuangan yang terkait.
22	<i>Refinancing</i>	Selama pelaksanaan proyek, ada kemungkinan bahwa kontraktor berkeinginan untuk mengganti, menambah atau mengubah struktur, sifat atau hal solusi pembiayaan yang diberlakukan untuk tujuan pembiayaan Proyek, diimana perubahan tersebut akan memiliki

		akibat terhadap pembiayaan. Untuk itu perlu dilakukan <i>refinancing</i> , dengan persetujuan pihak yang berwenang.
23	<i>Bond Finance</i>	Obligasi sering digunakan untuk membiayai PPP, baik di Inggris dan internasional. Obligasi ini disediakan oleh industri asuransi kredit. Namun saat ini, dalam pelaksanaan PPP, sebagian besar tergantung kepada pinjaman dari pihak perbankan.
24	Keterbukaan dan Informasi	Keterbukaan merupakan hal yang penting dalam pelaksanaan Kontrak, termasuk keterbukaan dalam informasi. Hal ini sudah harus dilakukan sejak awal dilaksanakannya kontrak.
25	Hak atas Kekayaan Intelektual (HaKI)	Dalam melaksanakan proyek, kontraktor membutuhkan menggunakan suatu hal yang merupakan HaKI, baik itu dari kontraktor, dari pihak yang berwenang maupun dari pihak lain. Apabila kontraktor menggunakan HaKI dari pihak yang berwenang dan/atau pihak ketiga, maka kontraktor memerlukan ijin untuk itu.
26	Penyelesaian Sengketa	Dalam pelaksanaan kontrak PF2 tidak terlepas dari kemungkinan terjadinya sengketa antara para pihak. Untuk itu dalam kontrak perlu diatur, apabila terjadi sengketa, maka mereka perlu menentuka mekanisme penyelesaian seperti apa yang akan diambil. Mereka dapat meyelesaikan melalui negosiasi terlebih dahulu.

		Apabila cara tersebut tidak berhasil, maka mereka dapat menyelesaikannya melalui badan arbitrase.
--	--	---

4.1.1. UU KPS DI KOREA

Dasar hukum utama untuk kegiatan PPP di Korea Selatan adalah *PPP Act* dan *PPP Enforcement Decree*. Beberapa hal yang diatur dalam peraturan tersebut antara lain jenis infrastruktur yang diperbolehkan, sistem pengadaan, proses pengadaan, peran pihak pemerintah dan swasta, serta kebijakan pendukung. Hirarki dasar hukum untuk pelaksanaan PPP adalah:

- *PPP Act*;
- *PPP Enforcement Decree*;
- *PPP Basic Plan*, dan
- *PPP Implementation Guidelines*.

No.	Lingkup	Penjelasan <i>Act</i> dan <i>Enforcement Decree</i>
1	Pengaturan Institusi	<p>a. Pihak utama dalam program PPP adalah MOSF. Tanggung jawab MOSF antara lain adalah melaksanakan <i>PPP Act</i>, <i>PPP Enforcement Decree</i>, dan <i>PPP Basic Plan</i>. Selain itu, MOSF juga bertanggung jawab untuk mempersiapkan rancangan anggaran PPP.</p> <p>b. <i>PPP Review Committee</i> (PRC) diatur dan dikelola oleh MOSF. PRC terdiri dari MOSF (ketua); meteri lain yang terkait dengan</p>

		<p>pelaksanaan PPP, dan para ahli dari swasta yang telah berpengalaman dalam pelaksanaan PPP. Tanggung jawab utama dari PRC adalah untuk membahas hal-hal: pembentukan kebijakan PPP; pembentukan dan modifikasi <i>PPP Basic Plan</i>; perancangan dan pembatalan dari proyek besar PPP (anggaran 200 milyar Won atau lebih); melakukan perancangan dan modifikasi untuk Request on Proposal (ROP) dari proyek PPP yang besar; penunjukan konsesi dari kegiatan PPP yang besar; serta hal-hal lain yang diusulkan MOSF untuk mempromosikan secara aktif PPP.</p> <p>c. Dalam rangka penyediaan dukungan yang komprehensif dan profesional untuk pelaksanaan PPP, maka dibentuk <i>Public and Private Infrastructure Investment Management Center</i> (PIMAC). Misi dan peran dari PIMAC ditetapkan dalam <i>PPP Enforcement Decree</i>, antara lain membantu MOSF dalam melakukan perumusan <i>PPP Basic Plan</i>.</p>
2	Skema Pengadaan	<p>a. 46 fasilitas infrastruktur dalam 15 sektor berhak untuk pengadaan dalam rangka PPP. Fasilitas-fasilitas tersebut ditetapkan oleh pemerintah dengan tujuan mendorong modal swasta untuk melakukan investasi di sektor yang memerlukan tambahan modal demi</p>

		<p>kepentingan publik. Sektor-sektor tersebut meliputi jalan; rel; pelabuhan; bandara; sumber daya air; komunikasi; energy; lingkungan; logistic; kebudayaan dan pariwisata; pendidikan; pertahanan nasional; perumahan; kesejahteraan; kehutanan</p> <p>b. Metode pengadaan yang memenuhi syarat terbagi menjadi <i>Build Transfer Operate (BTO)</i> dan <i>Build Transfer Lease (BTL)</i>, tergantung dari struktur proyek PPP. Metode lainnya adalah <i>Build Operate Transfer (BOT)</i> dan <i>Build Own Operate (BOO)</i>.</p> <p>c. Proyek PPP dikategorikan menjadi atas permintaan (<i>solicited</i>) dan tidak atas permintaan (<i>solicited</i>), tergantung dari siapa yang memulai proyek PPP. Dalam hal proyek atas permintaan, pemerintah yang berwenang, baik pusat maupun daerah, melakukan identifikasi adanya proyek PPP yang potensial dan mengajukan proposal kepada pihak swasta. Sedangkan untuk proyek PPP tidak atas permintaan, dalam hal ini sektor swasta melakukan identifikasi atas proyek PPP yang potensial dan mengajukan permintaan sebagai pelaksana proyek PPP dari pihak yang berwenang. Pelaksana dipilih berdasarkan proses penawaran yang kompetitif, akan tetapi pihak yang mengajukan pertama kali dapat</p>
--	--	---

		mendapatkan nilai tambahan dalam evaluasi penawaran.
3	Dukungan Pemerintah Dalam Pengambilalihan Tanah	<p>a. Untuk memfasilitasi pelaksanaan PPP, <i>PPP Act</i> memberikan hak pengambilalihan tanah kepada pelaksana PPP. Pelaksana PPP dapat mempercayakan kepada pihak yang berwenang, seperti pemerintah daerah, dalam hal pembelian tanah, kompensasi kerugian, dan lain-lain.</p> <p>b. Keseluruhan proses pembebasan lahan atau pengambilalihan untuk pekerjaan umum, seperti fasilitas infrastruktur dan bangunan umum, ditetapkan oleh <i>Land Acquisition Act</i>, kecuali ditentukan khusus dalam <i>PPP Act</i> atau peraturan lain yang terkait.</p>
4	Insentif Keuangan dan Pajak	<p>a. Untuk menghidupkan pasar infrastruktur bagi proyek-proyek PPP, pemerintah menetapkan berbagai macam kebijakan yang dapat memfasilitasi pembiayaan infrastruktur, yaitu berupa (i) subsidi konstruksi, (ii) kompensasi untuk harga dasar, (iii) jaminan kredit infrastruktur melalui <i>Infrastructure Credit Guarantee Fund (ICGF)</i>, (iv) insentif pajak, dan (v) pedoman untuk pembayaran penghentian proyek PPP.</p> <p>b. Untuk memfasilitasi pembiayaan infrastruktur, pemerintah memberikan insentif pajak yang diatur dalam <i>PPP Act</i>.</p>

		<p>Dalam Pasal 57 <i>PPP Act</i> yang mengatur mengenai Pengurangan dan Pembebasan Pajak ditetapkan bahwa negara atau pemerintah daerah dapat mengurangi atau membebaskan pajak untuk mempromosikan investasi swasta dengan ketentuan sebagaimana ditentukan oleh UU Pembatasan Pajak Khusus Act dan UU Pajak Daerah.</p> <p>Selain itu, rincian dari insentif pajak juga terdapat dalam <i>PPP Basic Plan</i>, yang terbagi dalam empat kategori, yaitu: (i) pajak khusus, (ii) pajak perusahaan, (iii) pajak daerah, dan (iv) pengecualian dari biaya.</p>
5	Prosedur Pelaksanaan	<p>Prosedur untuk pelaksanaan BTO atas permintaan (<i>solicited</i>):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penetapan proyek PPP oleh pemerintah. Pihak yang berwenang mengembangkan rencana proyek PPP yang menggambarkan investasi prioritas dan karakteristik proyek. <i>PPP Basic Plan</i> tahunan menjabarkan syarat-syarat dalam menentukan proyek PPP. Suatu proyek yang diusulkan harus termasuk ke dalam 46 fasilitas infrastruktur yang ditetapkan oleh <i>PPP Act</i>. Selain itu, keterjangkauan pengguna, profitabilitas, manfaat bagi masyarakat, dan efisiensi harus diteliti dengan seksama. Hal ini penting bagi pihak yang berwenang untuk

		<p>mempertimbangkan apakah proyek yang diusulkan tersebut sejalan dengan rencana investasi infrastruktur jangka panjang menengah dan nasional. Jika biaya proyek kandidat diperkirakan lebih dari 50 miliar Won dan akan membutuhkan lebih dari 30 miliar Won subsidi dari pemerintah pusat, pihak yang berwenang wajib mengajukan study kelayakan awal kepada MOSF.</p> <p>2. Pengumuman <i>Request for Proposal</i> (RFP). Setelah proyek ini ditetapkan, pihak yang berwenang merumuskan dan mengumumkan secara publik RFP dalam waktu 1 tahun sejak penetapan proyek. Sebelum pengumuman dibuat, penting bagi pihak berwenang untuk berkonsultasi dengan pihak berwenang yang relevan lainnya mengenai isu-isu dan peraturan terkait untuk kelancaran pelaksanaan proyek. Untuk proyek dengan total biaya lebih dari 200 miliar Won atau membutuhkan lebih dari 30 juta Won subsidi pemerintah, dokumen RFP harus ditinjau oleh PRC sebelum pengumuman. Pihak yang berwenang diperlukan untuk meminta kepada PIMAC untuk meninjau dokumen RFP sebelum mengirimkan mereka ke PRC. Isi utama dari RFP meliputi: estimasi biaya proyek, durasi, lokasi, dan skala proyek; perkiraan keuntungan pelaksana dari</p>
--	--	--

		<p>retribusi dan tambahan proyek; metode pengadaan; subsidi pemerintah jika berlaku; pengelolaan dan pengoperasian fasilitas, dan kualifikasi pelaksana. Dalam hal tidak ada usulan proyek yang diajukan oleh sektor swasta dalam batas waktu yang ditentukan dalam RFP, otoritas yang berwenang dapat merevisi dan mengumumkan kembali RFP hanya sekali dalam waktu 6 bulan dari batas waktu. Proyek ini biasanya diumumkan dalam lembaran pemerintah dan situs dari pihak yang berwenang dan PIMAC.</p> <p>3. Pengajuan usulan proyek PPP. Pihak swasta mengajukan proposal proyek kepada pejabat yang berwenang sesuai dengan isi RFP, <i>PPP Act</i>, dan peraturan terkait. Peserta tender proyek biasanya membentuk konsorsium terdiri dari pembangun, operator pemeliharaan, lembaga keuangan dan lain-lain. Mereka diizinkan untuk mengajukan pertanyaan untuk klarifikasi mengenai spesifikasi di RFP. Jawaban dari instansi berwenang akan diberikan kepada semua dan tersedia bagi semua peserta tender. Elemen-elemen kunci yang perlu dimasukkan ke dalam proposal proyek antara lain isi proposal proyek (termasuk dokumen desain dasar); rincian total biaya proyek dan rencana pembiayaan; jangka waktu fasilitas;</p>
--	--	--

		<p>manajemen dan rencana operasi untuk fasilitas; rencana pengeluaran dan estimasi pendapatan termasuk biaya pengguna; isi dan alasan untuk melaksanakan proyek-proyek tambahan, jika ada isi dan alasan untuk permintaan subsidi, jika ada, dan isi dan alasan untuk setiap modifikasi RFP, jika ada.</p> <p>4. Evaluasi penawaran dan penetapan penawar yang diutamakan. Pihak yang berwenang membentuk tim evaluasi dengan para ahli untuk melakukan evaluasi terhadap proposal yang sesuai dengan kriteria yang ditetapkan dalam RFP. Secara umum, evaluasi dilakukan dalam dua tahap, yaitu evaluasi prakualifikasi dan (ii) evaluasi unsur teknis dan harga.</p> <p>5. Negosiasi dan pemberian kontrak. Pihak yang berwenang melakukan negosiasi dengan pemenang lelang mengenai kondisi kontrak.</p> <p>6. Persetujuan mengenai perincian teknik dan rencana desain dalam rangka pelaksanaan PPP. Pelaksana PPP merumuskan <i>Detailed Engineering and Design Plan for Implementation</i> (DEDPI) berdasarkan kontrak PPP dan mengajukan kepada otoritas yang kompeten untuk persetujuan rencana jangka 1 tahun sejak penunjukan sebagai Pelaksana. Pihak yang berwenang</p>
--	--	---

		<p>memberitahukan Pelaksana secara tertulis mengenai keputusan DEDPI dalam waktu 3 bulan dari tanggal pengajuan aplikasi, kecuali dalam keadaan khusus. Dokumen yang diperlukan untuk persetujuan DEDPI meliputi lokasi dan luas wilayah lokasi proyek; Metode konstruksi dan rincian teknis dari proyek; rencana pembangunan sesuai tahap; rencana pembebasan lahan dan penggunaan; rencana rinci proyek tambahan, jika ada, dan hal-hal lain yang berwenang dianggap perlu, seperti pembiayaan rencana.</p> <p>7. Konstruksi dan pekerjaan. Segera setelah pihak yang berwenang menyetujui DEPDI itu, Pelaksana pembangunan fasilitas PPP sesuai dengan jadwal yang ditentukan dalam rencana. Pelaksana memiliki tanggung jawab untuk memperoleh semua izin dan persetujuan yang diperlukan dari badan-badan yang relevan secara tepat waktu. Pihak yang berwenang memantau kemajuan pembangunan untuk memastikan bahwa kualitas fasilitas dan peralatan yang disediakan oleh Pelaksana telah sesuai.</p> <p>Prosedur untuk pelaksanaan BTO tidak atas permintaan (<i>unsolicited</i>):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengajuan usulan proyek oleh pihak swasta.
--	--	---

		<p>Konsorsium swasta dapat mengusulkan proyek PPP kepada otoritas kompeten. Usulan tersebut harus berbagai aspek,</p> <p>2. Peninjauan terhadap proposal proyek PPP. PIMAC melakukan analisa <i>Value for Money</i> (VFM) atas permintaan otoritas yang berwenang Analisis VFM terdiri dari tiga tahap:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tahap 1 (penilaian kelayakan) • Tahap 2 (penilaian VFM): Sebuah analisis komparatif dilakukan untuk membandingkan antara sektor public dengan usulan PPP untuk memeriksa VFM dari PPP. • Tahap 3 (pengembangan alternatif pilihan menggunakan pendekatan PPP): Analisis keuangan tambahan dilakukan untuk menghitung tingkat yang sesuai dari biaya proyek, biaya pengguna, subsidi pemerintah, jika ada, dll, dari perspektif sektor publik dan melakukan pengembangan alternatif pilihan menggunakan pendekatan PPP. <p>3. Pejabat yang berwenang harus memberitahukan kepada masyarakat mengenai isi dari proposal proyek sehingga memungkinkan pihak swasta lainnya untuk mengajukan proposal juga sebagai alternatif. Hal ini dilakukan agar terjadi persaingan</p>
--	--	--

		<p>yang adil.</p> <p>4. Evaluasi penawaran dan penetapan penawar yang diutamakan. Apabila terdapat proposal alternatif yang diajukan, maka pihak yang berwenang, melalui tim evaluasi, mengevaluasi semua proposal, sesuai dengan kriteria evaluasi yang ditetapkan dan memilih pemenang lelang. Jika tidak ada usulan lain yang disampaikan, pengusul proposal pertama akan ditunjuk sebagai pihak yang potensial untuk melakukan negosiasi.</p> <p>5. Negosiasi dan pemberian kontrak. Pihak yang berwenang melakukan negosiasi dengan pemenang lelang mengenai kondisi kontrak.</p> <p>6. Persetujuan mengenai perincian teknik dan rencana desain dalam rangka pelaksanaan PPP. Pelaksana PPP merumuskan <i>Detailed Engineering and Design Plan for Implementation</i> (DEDPI) berdasarkan kontrak PPP dan mengajukan kepada otoritas yang kompeten untuk persetujuan rencana jangka 1 tahun sejak penunjukan sebagai Pelaksana. Pihak yang berwenang memberitahukan Pelaksana secara tertulis mengenai keputusan DEDPI dalam waktu 3 bulan dari tanggal pengajuan aplikasi, kecuali dalam keadaan khusus. Dokumen</p>
--	--	---

		<p>yang diperlukan untuk persetujuan DEDPI meliputi lokasi dan luas wilayah lokasi proyek; Metode konstruksi dan rincian teknis dari proyek; rencana pembangunan sesuai tahap; rencana pembebasan lahan dan penggunaan; rencana rinci proyek tambahan, jika ada, dan hal-hal lain yang berwenang dianggap perlu, seperti pembiayaan rencana.</p> <p>7. Konstruksi dan pekerjaan. Segera setelah pihak yang berwenang menyetujui DEPDI itu, Pelaksana pembangunan fasilitas PPP sesuai dengan jadwal yang ditentukan dalam rencana. Pelaksana memiliki tanggung jawab untuk memperoleh semua izin dan persetujuan yang diperlukan dari badan-badan yang relevan secara tepat waktu. Pihak yang berwenang memantau kemajuan pembangunan untuk memastikan bahwa kualitas fasilitas dan peralatan yang disediakan oleh Pelaksana telah sesuai.</p>
6	Perpanjangan atau Peningkatan Utang yang Sudah Ada (<i>Refinancing</i>)	<p><i>Refinancing</i> terutama difokuskan pada ekuitas. Setelah selesai melakukan pekerjaan konstruksi, perusahaan konstruksi umumnya ingin keluar dari proyek tersebut dengan menjual saham mereka. Selain itu, karena kebutuhan modal minimum 25% selama periode konstruksi berkurang menjadi 10% selama periode operasional, pemegang saham</p>

		ingin mengkonversi bagian dari ekuitas mereka menjadi utang subordinasi setelah selesainya konstruksi. Oleh karena itu, <i>refinancing</i> terjadi dalam dua hal, yaitu perubahan pemegang saham dan konversi saham menjadi utang subordinasi.
7	Renegosiasi	Renegosiasi berarti penyesuaian atau perubahan perjanjian konsesi. Syarat dan kondisi dalam perjanjian konsesi dapat dinegosiasikan kembali ketika terdapat perubahan kebijakan PPP atau lingkup proyek. Renegosiasi juga mungkin ketika pemerintah ingin pemerintah ingin menyeimbangkan kembali penggunaan fasilitas antara fasilitas pemerintah dan fasilitas PPP. Selain itu, Pemerintah dan pihak yang berwenang sebaiknya melakukan renegosiasi untuk kepentingan masyarakat dan pengguna. Permintaan renegosiasi tidak terbatas pada pemerintah atau pihak berwenang, pelaksana PPP juga dapat meminta perubahan dalam perjanjian konsesi.

Pengaturan PPP di Korea Selatan terdapat dalam *Act on Private Participation In Infrastructure*. Undang-undang ini telah beberapa kali diamandemen, terakhir dilakukan pada tahun 2005 dengan *Act No. 7676*.

No.	Lingkup	<i>Act on Private Participation In Infrastructure</i>
-----	---------	--

1	Tujuan	Tujuan UU ini adalah untuk memberikan kontribusi bagi pengembangan perekonomian nasional dengan mendorong kreativitas dan efisiensi dalam penyediaan dan pengoperasian fasilitas infrastruktur, melalui promosi investasi sektor swasta dalam fasilitas tersebut.
2	Definisi	<p>Dalam UU ini terdapat beberapa definisi, antara lain:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Proyek Fasilitas Infrastruktur berarti proyek yang melibatkan pekerjaan seperti konstruksi, perluasan, renovasi atau pengoperasian Sarana dan Prasarana. b. Otoritas Kompeten berarti kepala badan administrasi yang bertanggung jawab atas urusan mengenai Proyek Fasilitas Infrastruktur sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku. c. Proyek Partisipasi Swasta dalam Infrastruktur (PPI) berarti setiap proyek yang tidak diminta (<i>unsolicited</i>) diusulkan oleh Sektor Swasta, atau Proyek Fasilitas Infrastruktur yang dilakukan oleh Pemegang Konsesi sesuai dengan <i>Request for Proposal</i>. d. Perjanjian Konsesi berarti kontrak dibuat sesuai dengan Undang-undang ini antara Otoritas Kompeten dan badan hukum yang berniat untuk melakukan Proyek PPI dimana syarat dan kondisi untuk pelaksanaan proyek tersebut akan diatur.

		Definisi-definisi lain seperti Sektor Publik, Sektor Swasta, Properti Nasional.
3	Skema Pelaksanaan Proyek PPI	<p>Proyek PPI akan dilaksanakan dengan cara sebagai berikut:</p> <p>a. Skema dimana kepemilikan Fasilitas Infrastruktur akan ditransfer ke negara atau pemerintah daerah pada saat penyelesaian konstruksi, dan Pemegang Konsesi harus memiliki hak untuk mengelola dan mengoperasikan Fasilitas Infrastruktur untuk jangka waktu tertentu.</p> <p>b. Skema dimana kepemilikan Fasilitas Infrastruktur akan ditransfer ke Negara atau pemerintah daerah pada saat penyelesaian konstruksi, dan Pemegang Konsesi berhak untuk mengelola dan mengoperasikan Fasilitas Infrastruktur untuk jangka waktu tertentu, tetapi Negara atau pemerintah daerah,, akan menyewa mereka untuk jangka waktu yang ditentukan sebagaimana diatur dalam perjanjian, dan menggunakannya dan menghasilkan keuntungan.</p> <p>c. Skema dimana Pemegang Konsesi akan menanggung kepemilikan Fasilitas Infrastruktur untuk jangka waktu tertentu setelah selesainya konstruksi, dan kepemilikan akan dialihkan ke Negara atau pemerintah daerah atas berakhirnya jangka</p>

		<p>waktu tersebut.</p> <p>d. Skema dimana Pemegang Konsesi akan menanggung kepemilikan Fasilitas Infrastruktur setelah kostruksi selesai.</p> <p>e. Selain skema-skema tersebut, skema yang disajikan dalam proposal dari Proyek PPI diusulkan oleh Sektor Swasta atau skema disajikan dalam modifikasi <i>Request for Proposal</i> (RFP) yang diajukan oleh Sektor Swasta, skema tersebut harus disahkan oleh Otoritas Kompeten, dan</p> <p>f. Setiap skema lainnya yang disajikan dalam RFP oleh Otoritas Kompeten.</p>
4	Pembentukan Komite Proyek PPI	Dalam rangka untuk membahas hal-hal terkait Proyek PPI, Komite Proyek PPI (Komite) akan didirikan di bawah yurisdiksi Kementerian Perencanaan dan Anggaran.
5	Komposisi dan Pengoperasian Komite	<p>a. Anggota Komite harus terdiri dari Menteri Perencanaan dan Anggaran, wakil menteri dari kementerian administrasi yang bertanggung jawab atas urusan mengenai Fasilitas Infrastruktur, dan tidak lebih dari delapan anggota dari Sektor Swasta dengan pengetahuan dan pengalaman dalam investasi swasta, ditugaskan oleh Menteri Perencanaan dan Anggaran.</p> <p>b. Menteri Perencanaan dan Anggaran akan menjadi Ketua Komite.</p> <p>c. Jika dianggap bahwa nasihat profesional</p>

		<p>atau teknis diperlukan untuk efisiensi dalam pengoperasian Komite, Ketua Komite dapat membentuk dan mengoperasikan Komite Penasihat Proyek PPI terdiri dari para ahli di bidang terkait.</p> <p>d. Jika dipandang perlu untuk memfasilitasi Proyek PPI, Kepala Otoritas Kompeten dapat membentuk dan beroperasi secara mandiri, yaitu komite musyawarah, untuk hal-hal yang terkait dengan Proyek PPI.</p> <p>e. Hal-hal yang diperlukan untuk operasi, prosedur, dan hal-hal lain yang terkait dari Komite dan komite musyawarah dari Otoritas Kompeten ditetapkan dengan Keputusan Presiden.</p>
6	Penyusunan Rencana Dasar untuk Proyek PPI	<p>a. Pemerintah harus merumuskan dan mengumumkan (termasuk apabila pengumuman dilakukan melalui internet) Rencana Dasar Proyek PPI untuk mengakomodasi kenyamanan masyarakat yang lebih besar, meningkatkan daya saing industri Korea, dan mendorong keseimbangan pembangunan wilayah nasional. Hal yang sama berlaku untuk setiap pengumuman perubahan Rencana Dasar.</p> <p>b. Pemerintah menyusun Rencana Dasar tersebut dengan mempertimbangkan prioritas investasi nasional dan menengah</p>

		<p>untuk rencana jangka panjang untuk Fasilitas Infrastruktur. Rencana harus kondusif bagi kreativitas dan efisiensi Sektor Swasta dengan memastikan fungsi Fasilitas Infrastruktur dalam melayani kepentingan publik.</p> <p>c. Hal-hal yang diperlukan untuk perumusan dan perubahan Rencana Dasar dan prosedur untuk konfirmasi ditetapkan dengan Keputusan Presiden.</p>
7	Hal-hal yang Dimuat dalam Rencana Dasar Proyek PPI	<p>Rencana Dasar meliputi:</p> <p>a. Hal-hal mengenai orientasi kebijakan investasi swasta untuk setiap kategori Fasilitas infrastruktur;</p> <p>b. Hal-hal mengenai ruang lingkup investasi, metode, dan persyaratan dari setiap Proyek PPI;</p> <p>c. Hal-hal tentang pengelolaan dan pengoperasian Proyek PPI;</p> <p>d. Hal-hal mengenai dukungan untuk Proyek PPI, dan</p> <p>e. Hal-hal lain yang menyangkut kebijakan mengenai Proyek PPI.</p>
8	Penetapan Proyek PPI	<p>a. Ketika Otoritas Kompeten bermaksud untuk menerapkan Proyek Fasilitas Infrastruktur melalui investasi swasta, maka harus menunjuk proyek sebagai proyek investasi swasta diminta (<i>Solicited Project</i>) dengan syarat bahwa proyek tersebut memenuhi</p>

		<p>persyaratan sebagai berikut (i) Proyek tersebut harus sesuai dengan rencana jangka panjang menengah untuk Fasilitas Infrastruktur dan prioritas investasi nasional, dan (ii) Proyek harus memiliki profitabilitas untuk menarik partisipasi sektor swasta.</p> <p>b. Sehubungan dengan Proyek <i>Solicited</i> skala tertentu, sebagaimana ditentukan oleh Keputusan Presiden, atau lebih besar, Otoritas Kompeten harus menunjuk mereka sebagai Proyek <i>Solicited</i> berikutnya untuk studi kelayakan, dengan melakukan dengan Komite.</p> <p>c. Dalam hal penunjukan Proyek <i>Solicited</i>, Otoritas Kompeten segera menerbitkan (termasuk apabila publikasi dilakukan melalui internet) fakta penunjukan tersebut dalam Berita Resmi.</p>
9	Proposal Proyek yang tidak diminta (<i>Unsolicited</i>) oleh Sektor Swasta	Sektor Swasta dapat mengusulkan suatu proyek, tidak terdaftar sebagai Proyek <i>Solicited</i> , yang akan dilaksanakan sesuai dengan metode investasi swasta. Hal-hal mengenai rincian prosedural proyek yang diajukan tersebut ditetapkan dengan Keputusan Presiden.
10	Penyusunan dan Pengumuman RFP	Otoritas Kompeten harus, bila dipandang perlu, untuk mengamankan investasi dari Sektor Swasta dalam rangka untuk melanjutkan

		<p>Proyek Fasilitas Infrastruktur, merumuskan RFP Proyek PPI sesuai dengan Rencana Dasar PPI, dalam waktu satu tahun setelah penunjukan sebagai Proyek <i>Solicited</i>. Dalam hal Otoritas Kompeten merumuskan atau melakukan perubahan terhadap RFP, harus membuat pengumuman publik sesuai dengan Keputusan Presiden.</p>
11	<p>Penunjukan Pemegang Konsesi</p>	<p>Otoritas Kompeten harus menunjuk seorang dari mereka yang telah mengajukan proposal sebagai potensial konsesi potensial setelah meninjau dan mengevaluasi proposal proyek sesuai dengan Keputusan Presiden. Dalam hal ini, badan hukum yang telah mengajukan proposal proyek, yang berisi hal-hal yang tepat untuk kelancaran proyek, seperti penyediaan dana investasi jangka panjang yang melayani kepentingan publik yang lebih besar, dapat diberikan perlakuan istimewa evaluasi proposal proyek. Suatu badan hukum yang ditunjuk sebagai Pemegang Konsesi harus mengajukan Rincian Teknik dan Pelaksanaan Rencana Desain (DEDPI) dalam waktu yang ditentukan oleh Keputusan Presiden sejak tanggal penunjukan, dan jika Pemegang Konsesi gagal untuk menerapkan dalam periode tertentu, penunjukan Pemegang Konsesi akan menjadi tidak efektif. Otoritas Kompeten dapat memberikan perpanjangan periode tersebut</p>

		hanya sekali dalam lingkup satu tahun.
12	Akses Lahan	Apabila Pemegang Konsesi bermaksud untuk memasuki atau menggunakan sementara lahan orang lain, atau mengubah atau menghilangkan hambatan apapun di dalamnya untuk melaksanakan Proyek PPI, ketentuan Pasal 130 dan 131 dari UU Pertanahan Nasional berlaku secara mutatis mutandis.
13	Konfirmasi Penyelesaian Konstruksi	<p>a. Apabila Pemegang Konsesi telah menyelesaikan proyek sesuai dengan DEDPI yang telah diumumkan, maka harus mengajukan, tanpa penundaan, laporan penyelesaian konstruksi kepada Otoritas Kompeten, dan memperoleh konfirmasi penyelesaian konstruksi seperti yang ditentukan oleh Keputusan Presiden.</p> <p>b. Setelah menerima permohonan konfirmasi penyelesaian konstruksi tersebut, Otoritas Kompeten melakukan verifikasi selesai dan memberikan sertifikat penyelesaian konstruksi untuk Pemegang Konsesi.</p> <p>c. Apabila sertifikat penyelesaian konstruksi tersebut disampaikan, otorisasi penyelesaian pembangunan dianggap telah dilakukan atau diberikan.</p> <p>d. Tanah dan Prasarana Fasilitas yang dibuat oleh Proyek PPI tidak boleh digunakan sebelum pemberian sertifikat penyelesaian konstruksi, kecuali dalam hal Otoritas</p>

		Kompeten memberikan izin untuk penggunaannya sebelum penyelesaian konstruksi.
14	Pembentukan dan Pengelolaan Dana Jaminan Kredit Infrastruktur	Dana Jaminan Kredit Infrastruktur (Dana) dapat dibentuk untuk menjamin kredit dari Pemegang Konsesi yang berniat untuk mendapatkan pinjaman dari lembaga keuangan untuk Proyek PPI. Dana wajib dikelola dan dioperasikan oleh Manajemen Lembaga Dana Jaminan Kredit berdasarkan Undang-Undang Dana Jaminan Kredit.
15	Pembentukan Dana Fasilitas Infrastruktur	Dana Fasilitas Infrastruktur dapat dibentuk untuk tujuan investasi aset dalam Proyek Fasilitas Infrastruktur dan mendistribusikan keuntungan yang diperoleh darinya kepada pemegang saham. Suatu Dana Fasilitas Infrastruktur akan dianggap menjadi perusahaan investasi.
16	Pengurangan atau Pembebasan Pajak	Negara atau pemerintah daerah dapat mengurangi atau membebaskan pajak untuk mempromosikan investasi swasta di bawah kondisi seperti yang ditentukan oleh UU Pembatasan Pajak dan UU Pajak Daerah.
17	Ketentuan Pidana	Apabila Pemegang Konsesi tidak melakukan kewajibannya, maka hukuman penjara dan denda akan diberlakukan. Lamanya hukuman penjara dan besarnya denda ditetapkan sesuai dengan pelanggaran kewajiban yang dilakukan oleh Pemegang Konsesi.

Perpres No. 13/2010 jo. Perpres No. 56/2011. Kajian peraturan peundang-undangan terkait KPS meliputi bidang-bidang penerbangan, pelayaran, perkereta-apian, tenaga-listrikan, panas bumi, sumber daya air, jalan, lingkungan hidup, kehutanan, penataan ruang, pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 4 Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 (Perpres 13/2010) yang menyatakan, bahwa "jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan Badan Usaha mencakup:

- i) infrastruktur transportasi, meliputi pelayanan jasa kebandarudaraan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, sarana dan prasarana perkeretaapian;
- j) infrastruktur jalan, meliputi jalan tol dan jembatan tol;
- k) infrastruktur pengairan, meliputi saluran pembawa air baku;
- l) infrastruktur air minum yang meliputi bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, instalasi pengolahan air minum;
- m) infrastruktur air limbah yang meliputi instalasi pengolah air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama, dan sarana persampahan yang meliputi pengangkut dan tempat pembuangan;
- n) infrastruktur telekomunikasi dan informatika, meliputi jaringan telekomunikasi dan infrastruktur e-government;

- o) infrastruktur ketenagalistrikan, meliputi pembangkit, termasuk pengembangan tenaga listrik yang berasal dari panas bumi, transmisi, atau distribusi tenaga listrik; dan
- p) infrastruktur minyak dan gas bumi, meliputi transmisi dan/atau distribusi minyak dan gas bumi.

BAB V

PENGEMBANGAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS

Dalam rangka mewujudkan kesejahteraan rakyat dan untuk menghadapi tantangan persaingan global, diperlukan adanya suatu kawasan khusus untuk mengembangkan ekonomi. Kawasan ini disebut dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK).

Penyelenggaraan KEK, dimulai pada saat dilaksanakan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas pada tahun 1970. Dasar hukum pelaksanaannya adalah Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1970 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Daerah Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Pada waktu itu, Direktur Utama PT Pertamina Ibnu Sutowo bermaksud membuat kilang minyak di kota Batam agar dapat bersaing dengan Singapura yang telah memproses minyak mentah di negara tersebut. Pengembangan pulau Batam dilakukan dengan membentuk Badan Otorita Batam dan diimplementasikan perdagangan dan pelabuhan bebas.

A. Free Trade Zone

Perkembangan selanjutnya, pemerintah dalam rangka memacu pertumbuhan ekonomi suatu kawasan memberikan prioritas pembangunan dengan perlakuan khusus. Kawasan tersebut dibentuk dengan berbagai kekhususan, antara lain kawasan industri terpadu,

kawasan pembangunan ekonomi terpadu (KAPET), kawasan berikat (*bonded zone*), kawasan proses ekspor (*Export Processing Zone/EPZ*), dan kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas (*Free Trade Zone/FTZ*). Kebijakan kawasan ini didasarkan pada konsep *cluster industry*, dimana diperlukan satu ruang kompleks industri yang sejenis baik terkait dengan alur proses produksi maupun hasil produksinya. Pada sisi lain, kawasan berikat atau *bonded zone*, merupakan kebijakan bebas bea terhadap barang impor yang tujuannya untuk mendukung percepatan aktivitas industri perdagangan dan pembangunan infrastruktur kawasannya.

Tingkatan selanjutnya dari pengembangan kawasan adalah EPZ (*Export Processing Zone*). Pada kawasan ini, fasilitas diberikan untuk industri yang terkait dengan ekspor. EPZ ini diterapkan pada kawasan yang memiliki akses pelabuhan atau bandara (penerbangan) sehingga proses keluar masuk barang terkontrol dalam satu area. Salah satu kawasan yang ditetapkan sebagai EPZ adalah Batam.

Berdasarkan Keputusan Presiden No.74/1971 dan Keppres No.41/1973, Batam ditetapkan menjadi daerah khusus industri yang dikendalikan langsung oleh pemerintah pusat, yaitu dengan dibentuknya Badan Otorita Batam (BOB) sebagai pengelola kawasan industri. Pembentukan BOB dan penetapan Batam sebagai kawasan industri mempunyai dasar pertimbangan strategi nasional dan internasional. Pemerintah Republik Indonesia bermaksud melakukan pembangunan dan pengembangan ekonomi skala internasional di wilayah Batam dan sekitarnya. Langkah ini diambil dalam rangka mengantisipasi perkembangan serta hubungan dengan negara tetangga, seperti Singapura dan Malaysia. Dengan demikian, pembentukan BOB dan menetapkan Batam sebagai daerah industri adalah *political will* pemerintah. Sebab sekitar tahun 1971 pemerintah dalam kondisi serba

terbatas kemampuannya untuk melakukan pembangunan dengan kemampuan dan kapasitas strategi nasional dan internasional.

Perkembangan selanjutnya, Batam ditetapkan sebagai kawasan pergudangan (*bonded warehouse*) dan kemudian *bonded zone* (kawasan berikat) dengan cakupan wilayahnya diperluas sampai Pulau Rempang dan Galang. Kebijakan ini merupakan tindak lanjut dari kebijakan pemerintah pada saat krisis ekonomi yang mencabut keistimewaan Batam,¹ dengan mengacu pada PP 39/1998 tentang Pengenaan PPN dan PPn-BM di Batam. Keputusan tersebut mendapat reaksi kurang positif dari masyarakat, sehingga pemerintah mengeluarkan PP 63/2003 tentang Pengenaan PPN dan PPn-BM di Batam, sekaligus mencabut PP 39/1998.

Dasar hukum Pulau Batam sebagai kawasan bebas bea Free Trade Zone (FTZ) diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Perpu No.1 Tahun 2007 tentang Perubahan Atas UU No.36 Tahun 2000 tentang Penetapan Perppu No.1 Tahun 2000 tentang Kawasan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi Undang-Undang.

Pada era reformasi dilaksanakan otonomi daerah dan dikembangkan investasi. Pembentukan daerah otonom untuk mengembangkan investasi tercantum dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.² Hal tersebut sebagai upaya untuk mengatasi wilayah Indonesia yang sangat luas dengan karakteristik kepulauannya. Pembentukan kawasan khusus tersebut tidak terbatas pada bidang ekonomi, tetapi juga dalam rangka untuk menyelenggarakan fungsi-fungsi pemerintahan yang bersifat khusus dan untuk kepentingan

¹ Muhammad Handry Imansyah, *Krisis Keuangan di Indonesia*, (Jakarta: Kompas Gramedia, 2009), hlm.12.

² Pasal 9 ayat (4) yang berbunyi bahwa daerah dapat mengusulkan pembentukan kawasan khusus kepada pemerintah. Fokus utamanya adalah pemberian prioritas pada kawasan tertentu untuk menjadi pusat pertumbuhan.

nasional. Kemudian, pada tanggal 25 Juni 2006 Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Singapura telah menandatangani kesepakatan untuk mengembangkan kawasan ekonomi khusus (SEZ). Satu kawasan tersebut ditetapkan di Pulau Batam dan yang lainnya di Pulau Bintan dan Karimun.

Pulau Batam dapat dikatakan sebagai *pioneer* SEZ di Indonesia. Penetapan Batam sebagai SEZ pada dasarnya merupakan kelanjutan dari kebijakan pemerintah yang sebelumnya telah menerapkan Kawasan Perdagangan Bebas Batam dan berkembang dengan pesat sebagai kawasan industri dengan status *bonded zone* yang kemudian ditingkatkan menjadi *Free Trade Zone*. Letak geografisnya yang sangat strategis di Selat Malaka dan sangat berdekatan dengan Singapura memungkinkannya mempunyai prospek yang sangat baik sebagai kawasan perdagangan bebas. Batam merupakan salah satu contoh kawasan yang menerapkan sistem perdagangan bebas karena selama ini praktis tidak ditemui adanya hambatan tarif maupun non tarif yang bisa mengganggu kelancaran perdagangan. Pengembangan Batam sebagai kawasan bebas tidak terlepas dari hasil kesepakatan Indonesia, Singapura dan Malaysia tahun 1990 ketika membentuk segitiga pertumbuhan yang melibatkan Riau, Singapura dan Malaysia (Sijori). Tujuannya adalah untuk meningkatkan daya saing masing-masing kawasan dan untuk memajukan ekspor perdagangan di pasar dunia. Letak Pulau Batam yang unik dan khusus mempunyai posisi begitu sentral karena dapat dijadikan pintu gerbang bagi arus investasi, barang dan jasa dari luar negeri yang berguna bagi peningkatan kesejahteraan rakyat. Menurut Krugman, daya saing tidak dapat diterapkan manakala membahas perekonomian nasional (*competitiveness is a meaningless world when applied to national*

economies).³ Pandangan ini berbeda dengan Porter yang mengungkapkan bahwa daya saing sama dengan *competitiveness*. Dalam era persaingan global, suatu bangsa yang memiliki *competitive advantage of nation* dapat bersaing di pasar internasional jika memiliki keunggulan kompetitif.⁴

Keberhasilan Kawasan Perdagangan Bebas Batam telah memberikan inspirasi bagi pemerintah Indonesia untuk mengembangkan kawasan lain di daerah lain sebagai SEZ. Itulah yang mendorong Pemerintah Republik Indonesia menandatangani kesepakatan dengan Pemerintah Singapura untuk mengembangkan SEZ di Provinsi Kepulauan Riau pada tanggal 25 Juni 2006 yang lalu. Kesepakatan (MOU) tersebut harus ditindaklanjuti dengan pembentukan hukum sebagai dasar beroperasinya SEZ Batam, Bintan dan Karimun.

Selain *Free Trade Zone* (FTZ) Batam, Pemerintah RI menetapkan Pulau Sabang sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas melalui Undang-undang Nomor 37 Tahun 2000, meskipun dalam realitasnya kawasan ini masih belum begitu berkembang. Kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas (FTZ-FP) adalah salah satu bentuk kawasan ekonomi khusus (SEZ) yang selama ini dikenal dan berkembang di Indonesia. Kendatipun sudah ditetapkan regulasinya, kawasan Pulau Sabang dinilai lamban perkembangannya. Hal ini disebabkan adanya kendala dalam implementasinya dan tidak terwujudnya kepastian hukum, di samping itu kondisi perekonomian negara secara menyeluruh ikut mempengaruhi minat investor untuk berinvestasi di Pulau Sabang. Masalah keamanan di Aceh juga menjadi kendala bagi pengembangan Pulau Sabang. Namun demikian, adanya

³ Paul Krugman, "Competitiveness a Dangerous Obsession", *Foreign Affairs*, March-April, 1994, p.73.

⁴ Michael E.Porter, *Keunggulan Bersaing Menciptakan dan Mempertahankan Kinerja Unggulan*, (Jakarta: Binarupa Aksara, 1994), hlm.9.

Undang-undang Nomor 37 Tahun 2000 tentang Penetapan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Pulau Sabang, merupakan satu kebijakan regulasi yang dapat memberikan kepastian hukum.

B. Dasar Hukum Kawasan Ekonomi Khusus

Undang-Undang No 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal telah diundangkan pada tanggal 26 April 2007 dan dalam salah satu bab yang diatur pada Bab XIV yaitu tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) sebagaimana diatur dalam Pasal 31.⁵ Pengembangan suatu kawasan ekonomi khusus ada hubungannya dengan kegiatan investasi pada umumnya, hal ini dapat dilihat dari tujuan pengembangan KEK, yaitu : peningkatan investasi, penyerapan tenaga kerja, penerimaan devisa sebagai hasil dari peningkatan ekspor, meningkatkan keunggulan kompetitif produk ekspor, meningkatkan pemanfaatan sumber daya lokal, pelayanan dan kapital bagi peningkatan ekspor dan mendorong terjadinya peningkatan kualitas SDM melalui transfer teknologi.⁶

Sebagai kelanjutan dari ketentuan tersebut, diterbitkan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus. Maksud pengembangan KEK, antara lain: memberi peluang bagi

⁵ Pasal 31 UU No,25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal menyebutkan ayat (1) Untuk mempercepat pengembangan ekonomi di wilayah tertentu yang bersifat strategis bagi pengembangan ekonomi nasional dan untuk menjaga keseimbangan kemajuan suatu daerah, dapat ditetapkan dan dikembangkan kawasan ekonomi khusus. (2) Pemerintah berwenang menetapkan kebijakan penanaman modal tersendiri di kawasan ekonomi khusus (3) Ketentuan mengenai kawasan ekonomi khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan undang-undang.

⁶ Menurut model pengembangan perekonomian suatu kawasan, maka SEZ/KEK terbagi atas : a) FTZ, b) Bonded Zone, c) Export Processing Zone dan d) Kawasan Industri Terpadu. Dalam UU KEK disebutkan bahwa KEK dapat dibentuk terdiri dari satu atau kombinasi dari : a) Kawasan Pengolahan Ekspor; b) Tempat Penimbunan Berikat; c) Kawasan Industri; d) Kawasan Pengembangan Teknologi; e) Kawasan Jasa Keuangan; f) Kawasan Ekonomi lainnya.

peningkatan investasi melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan dan siap menampung kegiatan industri, ekspor impor serta kegiatan ekonomi yang mempunyai nilai ekonomi tinggi, meningkatkan pendapatan devisa bagi negara melalui perdagangan internasional; dan meningkatkan kesempatan kerja, kepariwisataan dan investasi.

Tujuan utama diterapkannya KEK adalah dalam rangka memacu investasi, meningkatkan penyerapan tenaga kerja, penerimaan devisa sebagai hasil dari peningkatan ekspor, meningkatkan keunggulan kompetitif produk ekspor, meningkatkan pemanfaatan sumber daya lokal, pelayanan dan kapital bagi peningkatan ekspor, dan mendorong terjadinya peningkatan kualitas sumber daya manusia melalui transfer teknologi. Sementara itu, maksud pengembangan KEK, antara lain; memberi peluang bagi peningkatan investasi melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan dan siap menampung kegiatan industri, ekspor impor serta kegiatan ekonomi yang mempunyai nilai ekonomi tinggi. Selain itu, dimaksudkan untuk meningkatkan devisa bagi negara melalui perdagangan internasional dan meningkatkan kesempatan kerja, kepariwisataan dan investasi.

Suatu daerah KEK memiliki beberapa karakter, antara lain; menjadi pusat kegiatan ekonomi dan terkait dengan wilayah pengembangan lainnya, harus mampu memberikan manfaat kepada kawasan lain; KEK bukan merupakan kawasan tertutup sehingga memberikan efek terhadap perekonomian lokal dan harus dapat mendorong pertumbuhan industri pendukung di sekitar kawasan. Agar investor berinvestasi di KEK maka diperlukan adanya fasilitas khusus antara lain berupa kelonggaran pajak (*tax allowances*). Fasilitas *tax allowances* atau kelonggaran/pembebasan pajak dalam jangka waktu tertentu bagi para pemodal asing seringkali

dianggap sebagai salah satu fasilitas yang sangat penting untuk menarik investasi asing.⁷ Selama kurun waktu empat tahun terakhir, Indonesia menduduki peringkat ke-9 negara tujuan investasi langsung. Hal ini berdasarkan hasil survei *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) yang dilakukan terhadap 193 negara.

Syarat kawasan ekonomi khusus, antara lain pemerintah daerah harus memiliki komitmen yang tinggi untuk mengembangkan kawasan tersebut, berbagi kewenangan lokalnya dengan pengelola kawasan, menjamin kebijakan atas investor yang berusaha dikawasan tersebut, tunduk terhadap aturan yang telah digariskan oleh pusat, menyediakan tenaga kerja yang unggul dan infrastruktur yang memadai bagi investor untuk memulai usahanya. Karakteristik infrastruktur adalah (1) aset yang memiliki bentuk fisik dengan masa pakai yang panjang. Penciptaan aset memerlukan cukup periode persiapan pembangunannya. (2) aset memiliki sedikit pengganti dalam jangka pendek. (3) struktur aset mampu memperlancar aliran barang dan jasa. (4) aset penting terutama karena berfungsi sebagai barang pelengkap terhadap produksi. (5) memiliki eksternalitas positif, yaitu daya manfaatnya dapat dinikmati pihak di luar pembuat infrastruktur.⁸

Dalam UU KEK, suatu lokasi dapat diusulkan untuk menjadi KEK jika memenuhi kriteria dasar sebagai berikut: ada kesanggupan dari Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota yang bersangkutan untuk melaksanakan pengelolaan KEK; sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, ditetapkan sebagai kawasan budidaya dan tidak berpotensi mengganggu kawasan lindung; terletak pada posisi yang strategis yaitu

⁷ A.Anshari Ritonga, *Kebijakan Fiskal Di Akhir Orde Baru, Awal Era Reformasi, Dan Penghujung Dominasi IMF*, (Jakarta: Pustaka El Manar, 2006), hlm.38.

⁸ Achmad Wirabrata, *Infrastruktur Transportasi dan Peningkatan Daya Saing Nasional*, (Jakarta: P3DI Setjen DPR-RI, 2012), hlm.41.

dekat dengan jalur perdagangan internasional atau berdekatan dengan jalur pelayaran internasional di Indonesia atau pada wilayah potensi sumber daya unggulan; telah tersedia dukungan infrastruktur dan kemungkinan pengembangannya; tersedia lahan untuk pengembangan yang diusulkan dan memiliki batas yang jelas.⁹

Hal terpenting yang menjadi nilai jual kepada kalangan investor adalah kemudahan atau fasilitas yang diberikan oleh negara terhadap konsepsi KEK tersebut.¹⁰ Fasilitas atau kemudahan merupakan faktor yang akan menarik kalangan investor, misalnya kemudahan apa yang akan diterima oleh investor dalam melakukan investasi seperti adanya pelayanan satu atap atau pelayanan satu pintu yang diberikan oleh badan pengelola atau badan perusahaan KEK dengan standar dunia (*the world class services*). Melalui kemudahan ini diharapkan para investor hanya cukup datang ke badan pengelola untuk mengurus segala izin yang berhubungan dengan kegiatan investasi tersebut. Di sisi lain fasilitas atau insentif yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan kepada para investor, yakni semacam keistimewaan atau perlakuan khusus di bidang tertentu yang berbeda dengan daerah di luar KEK tersebut, seperti adanya *tax holiday* untuk jangka waktu tertentu, penangguhan atau pembebasan bea masuk termasuk insentif di bidang perpajakan.

Salah satu hal yang berperan dalam kegiatan investasi di daerah KEK adanya Dewan Kawasan dan Badan Perusahaan KEK, untuk itu kiranya perlu segera dipersiapkan sarana dan prasarana bagi terbentuknya Dewan Kawasan dan Badan Perusahaan KEK. Kalaupun saat ini sudah ada Otorita Pengembangan Industri Pulau Batam, hendaknya Otorita

⁹ Pasal 4 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus

¹⁰ Pasal 39 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus

Batam ini selayaknya ditingkatkan menjadi Badan Pengusahaan KEK di Batam, sehingga perangkat keras dan perangkat lunak yang sudah ada selama ini dapat dilanjutkan. Terhadap pemerintah daerah setempat yang wilayahnya menjadi bagian KEK, maka perlu ada koordinasi yang tegas antara pemerintah daerah setempat dengan Dewan Kawasan dan Badan Pengusahaan, sehingga jelas tugas pokok dan fungsi di antara lembaga-lembaga tersebut.¹¹

Kebijakan khusus atas Batam tersebut telah menghasilkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah Pulau Batam yang posturnya jauh berbeda dengan daerah lain. Keberhasilan Batam mendorong daerah lain di Indonesia mengusulkan diri untuk mendapat perlakuan yang sama. Ada 18 daerah provinsi diantaranya Riau, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Banten, Jawa Barat, Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Barat, Sulawesi Selatan, Sulawesi Utara, DKI Jakarta dan Papua, yang telah mengusulkan kawasan di wilayah provinsinya menjadi kawasan ekonomi khusus

Pada saat ini Batam, Bintan dan Karimun sudah dijadikan proyek percontohan dalam EPZ tersebut, maka kesiapan pemerintah daerah dalam menerima kegiatan investasi di daerah tersebut perlu diperhatikan seksama, terutama jangan sampai kepentingan daerah dikorbankan dengan masuknya investor asing ke daerah tersebut. Untuk itu perlu ada koordinasi antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat dalam menyiapkan instrumen hukum dan sarana prasarana dalam rangka menunjang kegiatan investasi di kawasan tersebut.

C. Kawasan Ekonomi Khusus di Beberapa Negara

¹¹ Pasal 41 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus

Penerapan SEZ pada dasarnya telah dilakukan di negara-negara lain, seperti di Rusia dan Korea. Sebagai perbandingan, dapat pula dilihat kawasan industri di negara-negara lain, terutama di kawasan Asean seperti Malaysia dan Piliphina yang juga membangun dan mengembangkan kawasan ekonomi khusus. Kawasan-kawasan tersebut ditujukan untuk memacu pertumbuhan dan menarik investasi. Di Malaysia misalnya, beberapa kawasan industri (industrial park) seperti Pasir Gudang dan Senai yang berkembang pesat dengan menetapkannya sebagai kawasan ekonomi khusus.

Pilipina mengembangkan Pulau Subik sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas. Seluruh konsep SEZ tersebut diatur oleh seperangkat peraturan perundang-undangan. Negara lain yang sudah maju sejak berpuluh-puluh tahun memberlakukan tindakan khusus untuk kawasan-kawasan tertentu antara lain RRC (Kawasan Zuhai, Shenzen, Sochou, dan lain-lain), yang ke-semuanya itu ditujukan sebagai upaya mempercepat pertumbuhan ekonomi dengan pendekatan pembangunan pusat-pusat -pertumbuhan.

China merupakan negara yang paling sukses menarik investasi asing dengan KEK. Pada Juli 1979, China melansir kebijakan membentuk kawasan ekspor khusus di Zhuhai, Shantou, dan Shenzhen di Provinsi Guangdong serta Xiamen di Provinsi Fujian. Pada bulan Mei 1980, zona kawasan ini diganti namanya menjadi KEK. Pada April 1988, Hainan yang sebelumnya bagian dari Provinsi Guangdong dimekarkan menjadi provinsi sendiri, dimasukkan ke KEK.

Selanjutnya pada tahun 1984, ditetapkan 14 kota pantai terbuka terhadap dunia luar. Di kawasan-kawasan tersebut, pemerintah setempat (pemda) diizinkan untuk mengambil langkah-langkah untuk mendorong pengembangan ekonomi tanpa perlu persetujuan dari pemerintah pusat.

Selain itu, kepemilikan swasta dan investasi asing disahkan di kawasan-kawasan ini. KEK dan kota-kota terbuka ini secara efektif menjadi laboratorium bagi investasi asing dan campuran.

Setelah membuat KEK dan kota terbuka, China membuka 54 kawasan pengembangan ekonomi dan teknologi tingkat nasional serta kawasan industri yang menikmati kebijakan khusus. Kawasan tersebut terbagi menjadi 27 kawasan di kota dan provinsi di sepanjang pantai timur China, 9 kawasan berlokasi di daerah tengah, dan 13 di daerah barat China.

Di samping itu, terdapat lima kawasan industri yang menikmati kebijakan khusus tingkat nasional, yaitu Kawasan Pengolahan Ekspor Jinqiao (Shanghai), Kawasan Pengolahan Ekspor Haichang (Xiamen, Provinsi Fujian), Kawasan Pengembangan Daxie (Ningbo, Provinsi Zhejiang), dan Kawasan Pengembangan Ekonomi Yangpu (Provinsi Hainan), dan Taman Industri Suzhou (Provinsi Jiangsu)

Kebijakan pembangunan kawasan-kawasan ekonomi khusus memerlukan adanya stabilitas sosial-politik dan kebijakan-kebijakan lainnya (fiskal dan moneter). Dengan adanya stabilitas social politik, iklim investasi China sangat kondusif dan unggul bila dibanding negara-negara pesaing. Selain itu, pemerintah China tak ketinggalan membangun infrastruktur yang memadai. Sebab mereka menyadari potensi ekonomi suatu wilayah, bila tidak ditunjang infrastruktur yang memadai tidak akan dilirik investor.

Pelabuhan-pelabuhan di China sudah mampu melayani seperlima volume kontainer dunia dan masih terus membangun jalan-jalan tol dan pelabuhan-pelabuhan baru. Fasilitas ini menjadi daya tarik yang luar biasa bagi penanaman modal. Tahun 2004, China berhasil menarik investasi langsung asing US\$ 60,6 miliar dan 500 perusahaan terbesar dunia hampir

seluruhnya melakukan investasi di sana. Semenjak tahun 1993, China merupakan negara berkembang yang paling banyak menarik investasi asing. Masuknya perusahaan-perusahaan asing ke China juga menstimulus perusahaan-perusahaan domestik untuk berkembang. Perusahaan-perusahaan China, bahkan telah disejajarkan dengan perusahaan-perusahaan papan atas dunia.

Pada tahun 1998, di antara 225 kontraktor internasional top, menurut penilaian Engineering News Magazine, Amerika Serikat, 30 di antaranya adalah perusahaan-perusahaan China. Menurut catatan *Ministry of Foreign Trade and Economic Cooperation* (MOFTEC), lebih dari 6.000 usaha investasi China di luar negeri dengan nilai kontrak mencapai US\$ 6,95 miliar.

Investasi tersebut tersebar di lebih 160 negara dan wilayah. KEK yang tersebar di berbagai wilayah dijadikan pemikat bagi kalangan investor asing. China mendatangkan modal asing untuk mengoptimalkan potensi negerinya. Namun, China dapat mengarahkan investor asing untuk berinvestasi pada industri-industri yang berorientasi ekspor dan yang dapat melakukan transfer of teknologi. Dengan demikian, kehadiran modal asing di negeri itu tersebut memberi dampak yang signifikan terhadap peningkatan nilai tambah bagi perekonomian domestik.

Cina selain memiliki keunggulan jumlah penduduk yang sangat besar, tenaga kerja yang murah tetapi juga memberikan fasilitas yang sangat menguntungkan investor, seperti penggunaan tanah selama 90 tahun, pemberian beberapa keringanan pajak, preferensi dalam penggunaan air, listrik, komunikasi dan transportasi.¹²

¹² Myrna A.Safitri dan Tristam Moeliono, *Hukum Agraria dan Masyarakat di Indonesia*, (Jakarta: Van Vollen Hoven Institute, 2010), hlm.33.

Keberhasilan Cina dalam mengembangkan KEK, memiliki keterkaitan dengan kebijakan luar negerinya. Pilihan lokasi Shenzhen sebagai KEK merupakan pilihan untuk mempercepat wilayah ini mengurangi kesenjangan dengan Hongkong terutama dipersiapkan dalam kerangka integrasi Hongkong ke Cina pada tahun 1997. Begitu juga kawasan lain seperti Xiamen dan Shentao yang berhadapan dengan Taiwan, Zhuhai dengan Makao dan Hainan dengan Vietnam. Kebijakan ini sekaligus menjadi bagian untuk memperkuat daerah perbatasan terkait dengan keamanan ekonomi wilayah perbatasan.

Selain Cina, negara yang memberikan insentif yang sangat berani adalah Vietnam. Negara Vietnam memberikan insentif berupa kesempatan investor asing untuk menguasai 100% saham dengan pengenaan pajak yang terendah, Hak Guna Usaha atas tanah diberikan untuk jangka waktu 100 tahun dan pajak penghasilan hanya dikenakan 10-25%. Hal lain yang lebih menarik bagi investor asing adalah diberikannya tax holiday antara 2 sampai 4 tahun terhitung saat pertama kali perusahaan memperoleh keuntungan.

Negara Singapura memberikan insentif kepada perusahaan asing yang dianggap memenuhi kriteria dibebaskan membayar pajak penghasilan badan usaha selama 10 tahun. Sementara itu apabila perusahaan PMA melakukan ekspansi maka akan diberi konsesi berupa pengurangan pajak, khusus apabila perusahaan PMA tersebut mempunyai kantor pusat operasional di Singapura setempat dapat memberikan konsesi atau kelonggaran pajak.

Thailand dalam hal modal asing dapat dinyatakan negara yang sudah sangat stabil dalam menarik investasi asing. Sejak akhir 1960-an telah mengizinkan PMA 100% dan skema insentif yang diberikan atas perusahaan PMA bergantung pada daerah mana perusahaan tersebut

menanamkan investasinya. Kepada perusahaan PMA yang bersedia investasi di kawasan ekonomi khusus untuk promosi (*investment promotion zones*), maka diberikan fasilitas fiskal yang sangat luas. Insentif tersebut diantaranya berupa pengurangan bea masuk 50% untuk zona 1 dan 2, pembebasan pajak penghasilan selama 3-5 tahun apabila berinvestasi di kawasan industri. Untuk impor bahan baku diberikan pembebasan bea masuk selama satu tahun sejak beroperasi. Insentif khusus diberikan untuk 18 provinsi diantaranya pengurangan 50% untuk pajak penghasilan selama lima tahun dan pengurangan sebesar 25% pajak dari biaya konstruksi dan instalasi infrastruktur. Di samping itu juga terdapat insentif di 40 provinsi apabila investasi dilakukan di kawasan industri. Insentif tersebut berupa pengurangan 50% untuk pajak penghasilan selama lima tahun dan pengurangan terhadap pajak penghasilan atas air, listrik dan biaya transportasi selama 10 tahun.

Negara yang kurang berhasil menerapkan KEK adalah India. Di India muncul kritik terhadap KEK karena banyak menyita atau mengorbankan lahan pertanian produktif, yang sekaligus menempatkan nilai ekonomi tanah lebih murah dari pada buruh (yang jumlah penawarannya lebih banyak). Tanah bagi seorang petani bernilai tinggi dalam proses produksi sebagaimana buruh sebagai faktor produksi. KEK juga dinilai berpotensi menyebabkan berkurangnya pendapatan negara karena perlakuan pajak khusus kepada investor yang berusaha di kawasan ini dan ini tidak sebanding dengan pengorbanan petani.

BAB VI

PENUTUP

Proses pembangunan ekonomi, termasuk pembangunan infrastruktur, membawa konsekuensi terjadinya perubahan dan pembaharuan hukum. Kepastian hukum merupakan unsur yang sama pentingnya dengan stabilitas politik (*political stability*) dan kesempatan ekonomi (*economic opportunity*). Memperkuat institusi-institusi hukum merupakan *precondition for economic change, crucial to the viability of new political systems, and an agent of social change*.

Keberhasilan penyelenggaraan kawasan perdagangan bebas sangat dipengaruhi hukum. Keberadaan hukum harus dapat menyeimbangkan antara perlindungan kepentingan nasional dan menarik investasi. Hal ini sangat penting mengingat, adanya pandangan yang menyatakan bahwa berbagai produk hukum terlalu menguntungkan pihak asing dan merugikan kepentingan dalam negeri.

Sesuai dengan prinsip negara hukum, maka semua kebijakan negara dan pemerintahan harus berdasarkan hukum dan perundang-undangan, termasuk kebijakan SEZ. Pengembangan SEZ pada dasarnya untuk memacu pertumbuhan ekonomi dan investasi, oleh karenanya pengembangan SEE harus diatur melalui kebijakan hukum dan peraturan perundang-undangan. Pada masa yang akan datang, penyusunan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan penanaman modal harus diarahkan untuk menjaga keseimbangan antara kepentingan melindungi perekonomian nasional dan kepentingan menarik modal asing.

Pembaruan ini harus menjadi bagian dari penyelenggaraan perekonomian nasional dan ditempatkan sebagai upaya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, menciptakan lapangan

kerja, meningkatkan pembangunan ekonomi berkelanjutan, meningkatkan kapasitas dan kemampuan teknologi nasional, mendorong pembangunan ekonomi kerakyatan, serta mewujudkan kesejahteraan masyarakat dalam suatu sistem perekonomian yang berdaya saing.

Selain itu, harus didorong agar keberadaan modal asing di Indonesia benar-benar menciptakan dan meningkatkan kualitas lapangan kerja, menjaga kelestarian lingkungan hidup, tidak melakukan intervensi politik dan tidak bersikap diskriminatif terhadap tenaga kerja. Dengan demikian undang-undang yang dibuat dapat mendorong terciptanya nasionalisme ekonomi dan keberadaan modal asing tidak akan merugikan kepentingan lokal, tidak menyebabkan beralihnya bidang-bidang usaha ke pihak asing dan terjadinya dominasi penguasaan potensi ekonomi nasional oleh pihak asing.

Dengan adanya sinkronisasi diharapkan tidak akan terjadi tumpang tindih kebijakan, tidak menimbulkan kendala serta mampu menciptakan kepastian hukum, yakni mampu menjadi alat rekayasa sosial/pembangunan (*law as tool of social engeneering*), memberi jaminan agar agenda pembangunan nasional berjalan dengan cara yang teratur dan dapat meramalkan akibat dari langkah-langkah yang diambil (*predictability*), yang didasarkan pada kepastian hukum (*rechtszekerheid*), kemanfaatan, dan keadilan.¹³

Kebijakan KEK dengan fasilitas khusus fiskal maupun infrastruktur menjadi insentif bagi produsen atau Investor untuk menanamkan modal dan mendatangkan mesin produksi, karena fasilitas tersebut akan meningkatkan efisiensi dari sisi distribusi maupun kualitas atau harga produk. Begitu sebaliknya untuk memenuhi permintaan konsumen dapat

¹³ Richard A.Posner, "The Economics of Justice" (Harvard University Press, 1981), hlm.26.

dipenuhi secara beragam dari sumber produksi yang tersebar di berbagai negara. Penyebaran sumber produksi juga bertujuan untuk menjamin kontinuitas pasokan bahan baku atau komponen tertentu.

Di banyak negara, kebijakan KEK dapat menjadi motor pertumbuhan, tetapi tidak sedikit yang mengalami kegagalan. Adapun indikator keberhasilan dari suatu negara membangun kawasan ekonomi khusus dapat dilihat dari tingkat penyerapan tenaga kerja yang pesat, terutama tenaga kerja wanita. Begitu juga terjadi pada tingkat gaji yang lebih tinggi dan dengan kenaikan yang relatif pesat. Dari sisi perdagangan kawasan tersebut berhasil menjadi motor pendorong ekspor, terutama pada negara kecil. Konsekuensi lain dari KEK yang berhasil adalah terjadinya proses transfer keterampilan dan teknologi.

Kegagalan dari pembentukan KEK terjadi bila kawasan tersebut gagal mendorong pertumbuhan sektor swasta di banding sektor publik. KEK juga akan gagal bila tidak didukung kebijakan investasi yang bersifat kompetitif, dimana prosedur dan pengawasan perijinan investasi masih cenderung bersifat birokratis. Selain itu konflik pengelolaan menyebabkan pelemahan struktur kelembagaan. Dampaknya pada pendekatan pembangunan yang tidak terintegrasi, dimana masing-masing sektor pembangunan tidak melakukan sinergi dalam pengembangan programnya.

Indonesia yang luas wilayahnya dan jumlah penduduk yang sangat besar merupakan pasar menarik bagi investor asing. Akibatnya, bangsa Indonesia akan menjadi bangsa konsumen, bukan bangsa produsen. Pada saat ini, indikasinya sudah tampak jelas. Di pasaran, produk-produk asing begitu membanjir, seperti, minuman ringan, makanan, buah-buahan, barang-barang elektronik, kendaraan bermotor, dan lain-lain.

Masuknya pihak asing dalam perekonomian Indonesia atau dalam prosesnya disebut dengan globalisasi ekonomi, memiliki dampak positif dan negatif terhadap perekonomian dan hukum.¹⁴ Kebijakan dan strategi pembangunan ekonomi Indonesia tidak harus anti asing sebagaimana di Amerika Latin. Partisipasi asing untuk menggerakkan ekonomi masih dibutuhkan. Jika dilihat dari aspek kreativitas dan daya saing, dengan semakin terbukanya pasar untuk produk-produk ekspor maka diharapkan tumbuhnya kreativitas dan peningkatan kualitas produksi yang disebabkan dorongan untuk tetap eksis di tengah persaingan global, secara natural ini akan terjadi manakala kesadaran akan keharusan berinovasi muncul dan pada gilirannya akan menghasilkan produk-produk dalam negeri yang handal dan berkualitas.¹⁵

Di sisi lain kondisi dimana kapabilitas daya saing yang rendah dan ketidakmampuan Indonesia mengelola persaingan akan melemahkan perekonomian nasional. Hal ini akan mendatangkan berbagai dampak negatif seperti membanjirnya produk-produk asing seperti produk China yang akhirnya mematikan produksi dalam negeri. Kesempatan pekerjaan akan semakin sempit dan habis karena gelombang pekerja asing. Dari aspek permodalan, dari sisi ketersediaan akses dana akan semakin mudah memperoleh investasi dari luar negeri. Investasi secara langsung seperti pembangunan pabrik akan turut membuka lowongan kerja. Hanya saja dampak positif ini akan berbalik 180 derajat ketika pemerintah tidak mampu mengelola aliran dana asing, karena yang akan terjadi justru penumpukan dana asing yang lebih menguntungkan pemilik modal dan rawan menimbulkan krisis ekonomi karena runtuhnya nilai mata uang

¹⁴ Tengku Keizerina Devi Azwar, *Globalisasi Ekonomi dan Perubahan Hukum*, dalam Ridwan Khairandy (editor), *Masalah-Masalah Hukum Ekonomi Kontemporer*, (Jakarta: Fakultas Hukum UI, 2005) hlm.563.

¹⁵ Erman Rajagukguk, *Butir-Butir Hukum Ekonomi*, (Jakarta: Lembaga Studi Hukum dan Ekonomi, 2011), hlm.31.

rupiah dan mata uang menjadi ajang spekulasi. Jika sebuah investasi besar dengan melibatkan tenaga kerja lokal yang besar tiba-tiba ditarik karena dianggap kurang prospektentu hal ini bisa mempengaruhi kestabilan ekonomi.

Pada saat ini muncul pandangan bahwa kepemilikan pihak asing kini semakin meluas dan menyebar pada sektor-sektor strategis perekonomian. Untuk itu, Pemerintah perlu menata ulang strategi pembangunan ekonomi agar hasilnya lebih merata dirasakan rakyat dan berdaya saing tinggi menghadapi persaingan global. Kepemilikan asing semakin kuat pada sektor-sektor strategis seperti keuangan, energi dan sumber daya mineral, telekomunikasi, serta perkebunan.

Dalam rangka nasionalisme dan patriotisme ekonomi dapat ditempuh beberapa langkah, yaitu Pertama, mencintai produk lokal daripada produk-produk asing. Hal ini merupakan bentuk nyata dari nasionalisme atau kecintaan kepada bangsa. Kedua, produsen harus memiliki komitmen menyediakan produknya dengan kualitas yang tinggi dan harga terjangkau. Ketiga, pemerintah harus membuat kebijakan yang mendukung pengembangan potensi lokal. Keempat, para pelaku usaha harus meningkatkan promosi. Kelima, harus ada contoh dari elit bangsa untuk mencintai produk dalam negeri.

Salah satu faktor yang menyebabkan timbulnya pertentangan adalah peraturan perundang-undangan. Dalam konteks ini ada tipologi peranan negara melalui hukum sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, yaitu: Pertama, negara bertindak sebagai regulator (*sturende*) dan wasit (*jury*). Peranan negara seperti ini diwujudkan dengan memakai instrumen hukum administratif yang umum dan individual (khusus). Tindakan pemerintah meliputi penyediaan informasi dan pengambilan keputusan dengan tujuan mempengaruhi warga negara pada umumnya.

Misalnya, pengaturan tentang investasi, harga sewa, kebijakan bidang moneter, perbankan, pasar modal dan pengendalian pemerintah melalui berbagai peraturan ekonomi makro dan penetapan norma selektif lainnya serta yang masuk dalam kategori tindakan pemaksaan dalam suatu putusan perselisihan para pihak. Kedua, negara bertindak sebagai penyedia (*provider*) dari berbagai keperluan warga negaranya melalui pemberian tunjangan sosial dan tindakan lainnya yang mengarah pada *social rechstaat*. Peran negara sebagai *provider* merupakan perwujudan dari tugas pokok negara dalam sistem *social welfare state*. Ketiga, peranan negara sebagai pengusaha yang dilakukan melalui pembentukan badan-badan usaha milik negara. Selain itu, negara juga melaksanakan fungsi sebagai *agent of development*. Tugas ini dilaksanakan dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi melalui usaha-usaha yang strategis dan tidak diserahkan kepada swasta.

Berbicara tentang globalisasi ekonomi dan perdagangan internasional yang terkesan tanpa batas, maka tentu saja dikaitkan dengan masyarakat internasional sebagai pelaku ekonomi dengan kepentingan ekonominya masing-masing.¹⁶ Dalam hal ini masyarakat internasional terbagi dalam kategori negara-negara berkembang dan negara-negara maju.¹⁷

Dapat dikatakan bahwa globalisasi yang ada saat ini adalah bentuk lain yang baru dari pembangunan kapitalisme sebagai sistem ekonomi internasional saat ini. Seperti pada waktu yang lalu, untuk mengatasi krisis, perusahaan multi nasional mencari pasar baru dan memaksimalkan

¹⁶ Hikmahanto Juwana, Dalam Pidato Pengukuhan diucapkan pada upacara penerimaan jabatan Guru Besar Tetap dalam bidang Hukum Internasional pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia Depok, 10 November 2001, hal. 1.

¹⁷ Stephen Gill dan David Law, *The Global Political Economy: perspectives, Problem, and Politics*, (Baltimore: The John Hopkins University Press, 1988), hal. 280.

keuntungan dengan mengekspor modal dan reorganisasi struktur produksi.¹⁸

Pada tahun 1950-an, investasi asing memusatkan kegiatan penggalian sumber alam dan bahan mentah untuk pabrik-pabriknya. Tiga puluh tahun terakhir ini, perusahaan manufaktur menyebar keseluruh dunia. Dengan pembagian daerah operasi melampaui batas-batas negara, perusahaan-perusahaan tidak lagi memproduksi seluruh produk di satu negara saja. Manajemen diberbagai benua, penugasan personel tidak lagi terikat pada bahasa, batas negara dan kewarganegaraan¹⁹.

Pada masa lalu bisnis internasional hanya dalam bentuk ekspor – import dan penanaman modal. Globalisasi menyebabkan berkembangnya saling ketergantungan pelaku-pelaku ekonomi dunia. Manufaktur, perdagangan, investasi melewati batas-batas negara, meningkatkan intensitas persaingan. Gejala ini dipercepat oleh kemajuan komunikasi dan transportasi teknologi²⁰.

Negara maju yang dapat dicirikan sebagai negara yang telah berdiri sebelum tahun 1945, memiliki industri yang kuat dan kebanyakan berada di benua Eropa atau memiliki tradisi Eropa seperti Amerika Serikat, Kanada dan Australia. Negara berkembang dikategorikan sebagai negara yang memperoleh kemerdekaannya setelah tahun 1945 dan saat ini yang menjadi tujuan negara-negara berkembang terutama adalah pembangunan ekonomi atau pertumbuhan ekonomi.²¹

¹⁸ T. Keizerina Devi, *Poenale Sanctie: Studi Tentang Globalisasi Ekonomi Dan Perubahan Hukum di Sumatera Utara (1870-1950)*, (Medan: Pusat Studi Hukum dan Ekonomi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004), hal. 21-23.

¹⁹ *ibid.*, hal. 27

²⁰ Jaqnes Delors, *The Future of Trade in Europe and The World*, *Fordhan International Law Journal*, vol.. 18, 1995, hal. 723

²¹ Michael P. Todaro, *Pembangunan Ekonomi Di Dunia Ketiga (Economic Development In The Third World)*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 1994), hal.

Seperti yang dikatakan di atas, bahwa globalisasi menyebabkan berkembangnya saling ketergantungan pelaku-pelaku ekonomi dunia. Kecenderungan manusia untuk tidak dapat lepas dari bantuan dan pertolongan orang lain, dapat dilihat dalam interaksi kehidupan antar negara. Negara berkembang dengan segala keterbatasan yang dimiliki, berusaha dengan sekuat tenaga dalam rangka pembangunan ekonomi negaranya dan mensejajarkan diri dengan negara-negara maju di dunia tidak dapat melepaskan diri dengan bantuan luar negeri. Disisi lain, kepentingan ekonomi negara maju sangat dominan dalam memperoleh pangsa pasar dunia di negara berkembang.²²

Disamping itu negara berkembang menganggap bahwa hukum internasional yang ada tidak mencerminkan nilai-nilai yang mereka anut. Di sisi lain, negara maju berusaha untuk melindungi kepentingan ekonominya dengan menghendaki agar hukum internasional yang ada tidak di ganggu gugat keberadaannya dan sesuai dengan kepentingan negara maju sebagai negara kuat yang mampu memaksakan kepentingannya terhadap negara-negara berkembang dengan segala kekuatan ekonomi yang dimilikinya²³. Disini terlihat posisi yang tidak seimbang antara negara maju dan negara berkembang.

Dengan ketidakseimbangan posisi inilah sehingga mampu membuat negara maju memaksakan kehendaknya kepada negara berkembang dalam bentuk syarat-syarat yang harus dipenuhi jika negara berkembang bermaksud mengadakan perjanjian ekonomi dengan negara maju. Disini, negara berkembang seperti tidak memiliki posisi tawar yang tinggi sebagai negara berdaulat untuk menolak syarat-syarat yang diajukan jika memang

²² Siti Hayati Hoesin, *Globalisasi Ekonomi dan Kehidupan Perempuan Pemetik Teh*, (Jakarta: Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2006), hal. 8-9.

²³ Antonio Cassese, *International Law in a Divided World*, (Oxford: University Press, 1986), hal. 119.

ada dampak negatif yang ditimbulkan. Sehingga wajar saja jika dikemudian hari, banyak sisi-sisi yang dikorbankan termasuk dunia perdagangan.