

## Implementation Of Public-Private Partnership Of Lhok Guci Project Viewed From The Perspective Of Investment Law And Financing Law

### Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha Proyek Lhok Guci Ditinjau Dari Perspektif Hukum Investasi Dan Hukum Pembiayaan

Kurdi <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Universitas Padjajaran  
Email: <sup>1)</sup> [jurnal@gmail.com](mailto:jurnal@gmail.com);

#### ARTICLE HISTORY

Received [04 March 2024]  
Revised [19 April 2024]  
Accepted [25 April 2024]

#### KEYWORDS

KPBU, Investasi,  
Pembiayaan Infrastruktur

This is an open access  
article under the [CC-BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)  
license



#### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mengenai pelaksanaan Kerjasama Badan Usaha Proyek Lhok Guci Ditinjau dari Perspektif Hukum Investasi dan Hukum Penelitian ini sendiri menggunakan jenis penelitian yuridis normative dan empiris dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa KPBU Lhok Guci termasuk dalam invesasi langsung dan sehubungan dengan pembiayaannya sendiri pemerintah memberikn jaminan dalam rangka menjamin kelancaran pelaksanaan proyek KPBU. Kesimpulan penelitian ini adalah PBU tergolong sebagai investasi langsung dengan pengembalian modal melalui dua metode: User Charge dan Availability Payment. KPBU Lhok Guci menggunakan metode Availability Payment. KPBU juga terintegrasi dalam kerangka hukum pembiayaan Indonesia, didukung oleh Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 dan Peraturan Menteri PPN Nomor 2 Tahun 2020. Dukungan pemerintah dalam berbagai fasilitas, dari persiapan proyek hingga financial close, menunjukkan komitmen yang kuat untuk meningkatkan infrastruktur dan kesejahteraan masyarakat melalui KPBU. Sedangkan saran dalam penelitian ini adalah pemerintah dan badan usaha sebaiknya mematangkan semua aspek terkait pelaksanaan KPBU, termasuk kerangka hukum, jaminan, mekanisme pengembalian keuntungan, pembebasan lahan, dan lain-lain. Hal ini penting agar proyek KPBU dapat berjalan lancar dan sesuai dengan peraturan, serta memberikan manfaat bagi masyarakat Indonesia secara keseluruhan tanpa merugikan atau melanggar hak-hak mereka.

#### ABSTRACT

*This research aims to analyse the implementation of the Lhok Guci Project Business Entity Cooperation Viewed from the Perspective of Investment Law and Law This research itself uses normative and empirical juridical research with a statutory and conceptual approach. The results of this study indicate that the Lhok Guci PPP is included in direct investment and in connection with its own financing the government provides guarantees in order to ensure the smooth implementation of the PPP project. The conclusion of this research is that PBU is classified as a direct investment with a return of capital through two methods: User Charge and Availability Payment. Lhok Guci PPP uses the Availability Payment method. PPP is also integrated in Indonesia's financing legal framework, supported by Presidential Regulation No. 38/2015 and Minister of PPN Regulation No. 2/2020. Government support in various facilities, from project preparation to financial close, shows a strong commitment to improving infrastructure and community welfare through PPP. The suggestions in this study are that the government and business entities should finalise all aspects related to the implementation of PPP, including the legal framework, guarantees, profit return mechanisms, land acquisition, and others. This is important so that PPP projects can run smoothly and in accordance with regulations, and provide benefits to the Indonesian people as a whole without harming or violating their rights.*

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara berkembang yang selalu senantiasa berupaya untuk mengembangkan berbagai aspek kehidupan yang terdapat di negaranya dalam rangka meningkatkan kemakmuran dan juga taraf hidup masyarakat. Berbagai upaya yang dilakukan pemerintah dalam rangka peningkatan taraf hidup masyarakat dalam pelaksanaannya sangatlah sulit untuk terwujud bilamana dalam suatu negara keberadaan infrastrukturnya masih belum memadai (Zakiyya & Purnama, 2022). Hal tersebut sendiri dapat terjadi mengingat keberadaan infrastruktur sangatlah mempermudah distribusi dan juga pemenuhan sesuatu hal tertentu yang dalam hal ini masih memiliki hubungan dengan dengan program yang hendak dilakukan pemerintah, kemudahan yang dihasilkan dengan keberadaan infrastruktur tersebutlah yang nantinya dapat berkorelasi dengan terlaksananya peningkatan taraf hidup masyarakat (Ompusunggu, 2019).

Sebagaimana dijelaskan di atas keberadaan infrastruktur memiliki peranan yang sangat penting dalam hal peningkatan taraf hidup masyarakat. Pentingnya keberadaan infrastruktur sebagaimana yang telah dijelaskan tersebut sendiri dalam pelaksanaannya masihlah belum mampu dimaksimalkan oleh pemerintah dikarenakan oleh beberapa sebab. Sebab pertama dari belum maksimalnya pembangunan infrastruktur terjadi dikarenakan pembangunan infrastruktur membutuhkan dana yang sangat besar dan

kebutuhan tersebut apabila dilaksanakan tanpa perhitungan yang tepat maka akan hasil yang didapatkan adalah penurunan taraf hidup masyarakat. Selain permasalahan pendanaan, kurang maksimalnya infrastruktur di Indonesia juga memiliki korelasi yang kuat dengan fakta bahwa pemerintahan di Indonesia masalah memiliki birokrasi yang cenderung kaku atau tidak luwes. Dengan kakunya pemerintahan tersebut tentunya akan berdampak pada terhambatnya pelaksanaan pembangunan khususnya dalam hal urusan birokrasi perizinan pembangunan yang hendak di lakukan.

Kebutuhan infrastruktur di Indonesia apabila ditinjau dari jenis kebutuhannya dapat dibagi menjadi dua jenis kebutuhan infrastruktur utama. Jenis infrastruktur pertama disebut dengan infrastruktur ekonomi dan yang jenis yang kedua adalah infrastruktur sosial. Yang dimaksud dengan Infrastruktur sosial dalam hal ini adalah infrastruktur yang keberadaannya sangatlah berhubungan atau ditujukan dalam rangka pemenuhan kebutuhan dasar sumber daya manusia atau dengan kata lain infrastruktur sosial hadir sebagai penyedia jasa sosial. Berbeda dengan infrastruktur sosial, infrastruktur ekonomi dapat diartikan sebagai infrastruktur yang keberadaannya dengan sengaja dibangun dalam rangka memperlancar atau mendukung kegiatan perekonomian suatu daerah yang pada umumnya keberadaan infrastruktur ekonomi berbentuk jaringan raya, jaringan Listrik hingga Pelabuhan (Rifyal & Annisa, 2020).

Berbicara mengenai kebutuhan infrastruktur maka sudah pasti dalam pelaksanaan nantinya akan juga berhubungan dengan sumber pendanaan. Hal tersebut dapat terjadi mengingat sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya pembangunan infrastruktur memerlukan biaya yang besar. Pemenuhan kebutuhan infrastruktur sehubungan dengan kebutuhan dana tersebut sendiri dapat dilakukan dengan pemanfaatan investasi langsung dalam perekonomian atau memanfaatkan dana APBN yang memang dimiliki pemerintah. Diantara dua pilihan sumber pendanaan tersebut dalam pelaksanaannya di Indonesia pemenuhan kebutuhan infrastruktur pada umumnya dilakukan dengan memanfaatkan mekanisme investasi langsung (Rongiyati, 2017).

Salah satu skema yang digunakan sehubungan dengan pelaksanaan investasi guna pemenuhan kebutuhan sendiri adalah dilaksanakan dengan skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU). Keberadaan skema pembiayaan KPBU memungkinkan Badan Usaha untuk melakukan investasi secara langsung dalam bentuk turut serta membiayai proyek infrastruktur dengan pemerintah. Keberadaan skema KPBU sendiri memiliki peranan yang cukup besar dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, besarnya peranan KPBU disini sendiri dapat dilihat dari Rencana Pemerintah Jangka Menengah pada periode 2015-2019 yang mana dalam Rencana Pemerintah tersebut terealisasi pembangunan infrastruktur jalan baru dengan panjang 2.650 km, jalan tol 1.000 km, perbaikan jalan sepanjang 46.770 km, pembangunan BRT di 29 kota, 24 pelabuhan laut baru, pengembangan 59 pelabuhan laut, 15 bandara baru, jalur kereta sepanjang 2.159 km dan 1.099 km jalur komuter. Pembangunan berbagai infrastruktur sebagaimana terdapat dalam Rencana Pemerintah Jangka Menengah tersebut sendiri di estimasi membutuhkan biaya sebesar Rp. 6000 Triliun dan dari keseluruhan pembangunan tersebut 36,5% sumber pembiayaannya dialokasikan berasal dari skema KPBU dengan sisanya diambilkan dari APBN dan juga dana yang berasal dari BUMN (Amelia, 2023).

Pelaksanaan pembangunan infrastruktur dengan skema KPBU sendiri semakin kuat dan sering dilakukan dikarenakan secara hukum KPBU memiliki dasar hukum yang kuat sejak diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 dan juga Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260 Tahun 2016 yang mana dalam peraturan-peraturan tersebut mengatur mengenai *Availability Payment* yang sangat berhubungan dengan pembangunan infrastruktur dengan skema KPBU. Salah satu bentuk infrastruktur KPBU yang dapat dikatakan sukses dilakukan adalah pembangunan saluran irigasi Lhok Guci di daerah Aceh Barat Provinsi Aceh. Pembangunan Bendung Lhok Guci sendiri merupakan bukti bahwa KPBU memang merupakan salah satu skema pembiayaan yang cocok dalam pembangunan infrastruktur. Bahkan besaran biaya yang dibutuhkan dalam pembangunan Bendung Lhok Guci yang dalam hal ini sebesar 12.700 Ha masih mampu dibiayai pembangunannya dengan mekanisme KPBU.

Dalam pelaksanaannya KPBU dapat dikatakan sebagai salah satu skema pendanaan KPBU yang sukses sebagaimana terjadi pada KPBU Lhok Guci, namun sejatinya diperlukan pengkajian mengenai pelaksanaan KPBU dari perspektif hukum investasi dan juga hukum pembiayaan sehingga nantinya dapat didapatkan penjelasan kongkrit sehubungan dengan kekurangan dan kelebihan KPBU ditinjau dari aspek pembiayaan dan investasi, dengan adanya data-data tersebut nantinya diharapkan pelaksanaan KPBU dapat dikaji lebih mendalam kembali sehingga pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat lebih maksimal dan lebih mampu meningkatkan taraf hidup masyarakat Indonesia.

## LANDASAN TEORI

### **Kerjasama Pemerintah Badan Usaha**

Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) merupakan antara pemerintah dan juga badan usaha dalam rangka penyediaan infrastruktur dan/atau layanannya dalam rangka memenuhi kepentingan



umum dengan dasar mengikuti sebagaimana yang telah ditetapkan oleh pemerintah dengan mekanisme penggunaan sumber daya dibagi risikonya di antara para pihak. Apabila merujuk kepada pendapat yang dinyatakan oleh County Internasional sejatinya dalam rangka pembangunan infrastruktur dapat dilakukan selain menggunakan data APBN atau APBD yang mana pelaksanaan tersebut dapat dilakukan dengan memanfaatkan sumber pendanaan baru (pendapatan tambahan negara), pembiayaan baru (skema pembiayaan baru yang lebih *cost effective*) dan juga pola pendanaan baru yang mana dalam ini dapat dilakukan dengan mengikutkan mitra baru seperti swasta atau masyarakat.

Partisipasi dari sektor privat dalam pendanaan infrastruktur bisa terlaksana melalui mekanisme Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) atau Public-Private Partnership (PPP). Berdasarkan Perpres Nomor 38 Tahun 2015, KPS diartikan sebagai kolaborasi antar pemerintah dan entitas bisnis dalam menyediakan infrastruktur untuk publik, yang mematuhi kriteria yang telah ditentukan terlebih dahulu oleh Menteri/Kepala Badan/Kepala Wilayah/Perusahaan Milik Negara/Perusahaan Milik Daerah, dengan memanfaatkan sebagian atau keseluruhan fasilitas dari entitas bisnis tersebut, sambil mengambil kira-kira pembagian risiko antar semua pihak yang berkepentingan.

## Investasi

Investasi bisa dijelaskan sebagai langkah pembelian instrumen-instrumen investasi seperti saham, obligasi, reksa dana, dan properti yang dilakukan dengan analisis yang mendalam untuk menjamin profitabilitas dari modal yang telah dikeluarkan. Di Indonesia, terutama dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, terdapat dua macam penanaman modal, yaitu penanaman modal langsung dan tidak langsung. Penanaman modal langsung, sesuai dengan perundang-undangan, adalah tipe investasi di mana pihak yang menyuntikkan modal menjadi pemegang saham dan terlibat langsung dalam operasional perusahaan.

Investasi modal tidak langsung merupakan jenis investasi yang berlangsung saat suatu pihak menyuntikkan dana tidak secara langsung ke perusahaan, tetapi melalui akuisisi aset finansial di pasar modal dan pasar uang. Investasi ini sering kali bersifat jangka pendek karena umumnya dana yang disuntikkan tidak bertahan dalam jangka waktu lama. Apabila investor merasa telah mencapai keuntungan yang cukup, mereka akan menjual kembali aset finansial yang dimiliki. Dalam konteks KPBU sendiri maka sejatinya jenis investasi yang dilakukan adalah investasi langsung dikarenakan penanaman dana yang terjadi langsung ditujukan dalam rangka mendanai proyek pembangunan infrastruktur dan penyertaan dana tersebut tidak dilakukan dengan cara membeli instrumen investasi sebagaimana terdapat dalam investasi tidak langsung.

## Pembiayaan

Pembiayaan merupakan penyaluran dana atau tagihan yang disepakati antara BMT dengan pihak lain, yang mengharuskan penerima pembiayaan untuk mengembalikan dana atau tagihan tersebut dalam jangka waktu tertentu dengan imbalan atau bagi hasil. Selain itu, pembiayaan juga dapat diinterpretasikan sebagai suatu bentuk pinjaman yang akan dikembalikan oleh peminjam bersama dengan pembagian hasil sesuai kesepakatan yang telah disepakati. Definisi pembiayaan juga melibatkan persetujuan antara pemberi dana dan penerima dana, di mana nilai dana atau tagihan diukur dalam bentuk uang dan diatur oleh perjanjian yang disepakati bersama. Perjanjian pembiayaan mencakup hak dan kewajiban masing-masing pihak, termasuk ketentuan jangka waktu serta pembagian hasil yang telah ditetapkan secara bersama-sama. Selain itu, perjanjian juga mencakup sanksi yang akan diterapkan apabila debitur melanggar kesepakatan yang telah dibuat.

Berangkat dari berbagai pemaparan di atas maka sejatinya sehubungan dengan pembiayaan dapat didefinisikan sebagai suatu diartikan sebagai suatu penyediaan dana yang didasarkan kesepakatan antara penyedia dana dan peminjam dana dengan kesepakatan nantinya memunculkan kewajiban untuk pengembalian dana yang telah disediakan tersebut dalam jangka waktu tertentu.

## METODE PENELITIAN

### Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif, juga dikenal sebagai penelitian hukum kepustakaan, serta penelitian empiris. Metode penelitian hukum yuridis normatif melibatkan analisis bahan pustaka yang telah ada, sementara metode penelitian empiris melibatkan pengumpulan data langsung dari pelaksanaan KPBU di lapangan. Penggunaan metode penelitian hukum yuridis normatif disebabkan karena regulasi KPBU sudah ada, tetapi perlu ditelusuri implementasinya di lapangan. Sedangkan penggunaan metode penelitian empiris bertujuan untuk mendapatkan data konkret tentang pelaksanaan KPBU di lapangan. Tujuan dari kombinasi metode ini adalah untuk memperoleh pemahaman normatif yang didukung oleh data lapangan mengenai

hubungan antarperaturan dan penerapannya dalam praktik.

### **Pendekatan Masalah**

Pengaturan penelitian melibatkan beberapa variasi pendekatan, di mana setiap pendekatan memiliki keunggulan dan kelemahan tersendiri. Dalam upaya mencapai tujuan yang diinginkan dalam penelitian ini, penulis mengadopsi beberapa pendekatan sebagai berikut:

1. Pendekatan Peraturan Perundang-undangan (*Statute Approach*)  
Pendekatan perundang-undangan adalah salah satu metode yang digunakan dalam penelitian untuk meneliti regulasi yang terkait dengan masalah hukum yang sedang dibahas. Dalam konteks penelitian ini, regulasi yang diperhatikan adalah Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Regulasi ini memiliki hubungan dengan permasalahan hukum yang menjadi fokus, yaitu implementasi KPBU dari tahap persiapan hingga pelaksanaan proyek KPBU.
2. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)  
Pendekatan konseptual merupakan metode analisis terhadap suatu permasalahan yang didasarkan pada pandangan yang berkembang dalam bidang ilmu hukum. Tujuan dari pendekatan ini adalah untuk memberikan pemahaman mengenai ide atau gagasan dengan menjelaskan konsep atau prinsip hukum yang relevan dengan masalah yang sedang dibahas dalam penelitian (Muhaimin, 2020). Dalam penelitian ini, digunakan konsep KPBU, konsep infrastruktur, dan konsep kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha.

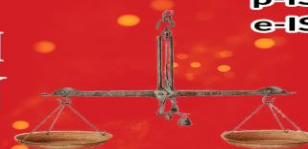
## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (Kpbu) Proyek Lhok Guci Ditinjau Dari Perspektif Hukum Investasi Dan Hukum Pembiayaan**

Kegiatan investasi dapat diartikan sebagai suatu kegiatan dalam bentuk menanamkan modal terhadap suatu perusahaan atau suatu proyek dalam rangka mendapatkan keuntungan di masa yang akan datang dalam jangka waktu yang panjang, jangka menengah atau jangka pendek. Investasi jangka pendek dalam hal ini pada umumnya dilakukan dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun dimana pihak yang menanamkan modal menarik atau mendapatkan keuntungan yang diinginkan dalam kurun waktu selama 1 tahun. Investasi jangka menengah merupakan investasi yang dilakukan dalam kurun waktu 1 hingga 5 tahun sedangkan berbeda dari kedua jenis investasi berdasarkan jangka waktu tersebut investasi jangka panjang merupakan investasi yang dilakukan dengan periode investasi lebih dari 5 tahun dan pada umumnya investasi jangka panjang ditujukan langsung kepada proyek-proyek yang pengembalian modal atau keuntungannya baru didapatkan ketika suatu proyek yang mendapatkan suntikan dana investasi telah berjalan dan menghasilkan keuntungan (Lestari et al., 2023).

Kegiatan investasi dilakukan dengan dua jenis bentuk yaitu investasi langsung dan juga investasi tidak langsung. Investasi langsung adalah investasi yang dilakukan dengan cara menanamkan modal atau dana secara langsung kedalam suatu proyek yang sedang berjalan. Sedangkan investasi tidak langsung adalah investasi yang dilakukan dengan cara melakukan pembelian terhadap berbagai instrumen investasi seperti pembelian saham, properti hingga barang-barang lainnya. Apabila investasi dihubungkan dengan pelaksanaan kerjasama pemerintah badan usaha (KPBU) khususnya proyek lhok guci maka sejatinya pelaksanaan KPBU tersebut tergolong kedalam investasi langsung dikarenakan pihak yang melakukan penanaman dana tidak melakukan pembelian atas instrumen investasi melainkan langsung melakukan pembiayaan atas pembangunan suatu proyek yang hendak dilaksanakan oleh pemerintah. Atau dengan kata lain dalam pelaksanaan KPBU investor langsung menanamkan dana yang dimilikinya dalam bentuk pembiayaan proyek.

Pelaksanaan KPBU sebagai skema investasi dalam rangka membiayai pembangunan infrastruktur di Indonesia khususnya pembangunan Daerah Irigasi Lhok Guci dapat terlaksana mengingat KPBU tersebut telah mendapatkan kepastian hukum yang dalam hal ini tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur (Anggraeni & Sari, 2020), Keberadaan Peraturan Presiden itulah yang sejatinya menjadi dasar terlaksananya investasi langsung dalam bentuk KPBU dikarenakan dalam Peraturan Presiden tersebut diatur berbagai hal mengenai penyediaan dana dalam pembangunan infrastruktur hingga pembagian risiko para pihak yang terlibat dalam fasilitasi pembiayaan penyediaan infrastruktur seperti yang terjadi dalam KPBU Daerah Irigasi Lhok Guci. Dengan keberadaan kepastian hukum yang diciptakan oleh pemerintah dengan keberadaan Peraturan Presiden tersebut maka nantinya badan usaha diharapkan dapat lebih termotivasi untuk melakukan kegiatan investasi dalam pembiayaan proyek infrastruktur sehingga nantinya iklim investasi di Indonesia menjadi lebih sehat serta pembangunan



infrastruktur dapat lebih lancar dalam hal pelaksanaan pembangunannya karena permasalahan keterbatasan anggaran telah terselesaikan dengan pemanfaatan alternatif pembiayaan yang dalam hal ini bersumber dari sektor swasta (badan usaha).

Dalam hal ditinjau dari pelaksanaannya maka KPBU Lhok Guci memang dapat dikatakan sebagai investasi langsung dikarenakan pelaksanaan KPBU merupakan bentuk penanaman modal swasta dengan skema kerjasama infrastruktur untuk kepentingan umum yang mana dalam hal ini pihak swasta atau badan usaha hanya memiliki peranan dalam hal pembiayaan pembangunan, operasional, dan pemeliharaan infrastrukturnya saja sedangkan untuk pelaksanaannya dilakukan oleh pemerintah dengan skema-skema atau mekanisme sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur, meskipun KPBU dalam pelaksanaannya melibatkan investasi swasta namun pelaksanaan KPBU lebih berfokus pada penyediaan infrastruktur daripada kepemilikan langsung asset, maksudnya dalam hal ini badan usaha tidaklah berfokus untuk mendapatkan kepemilikan atas proyek yang dibangun dikarenakan kepemilikan proyek yang dibangun tetaplah milik negara yang diadakan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat. Yang menjadi fokus badan usaha dalam pelaksanaan KPBU sendiri adalah bagaimana cara badan usaha tersebut mendapatkan pengembalian modal dan juga mendapatkan keuntungan atas penanaman modal yang sudah dilakukannya.

Pengembalian keuntungan dan juga pengembalian modal yang telah dikeluarkan dan ditanamkan oleh badan usaha dalam pendanaan proyek KPBU sendiri dapat dilakukan dengan dua mekanisme pengembalian investasi yang mana pengembalian investasi tersebut terdiri dari sebagai berikut:

a. Pembayaran oleh Pengguna (*User Charge*)

Yang dimaksud dengan *user charge* disini adalah badan usaha yang terlibat dalam penanaman dana guna pembangunan infrastruktur nantinya mendapatkan pendapatan dari pengguna infrastruktur itu sendiri, artinya dalam hal ini bilamana infrastruktur yang telah selesai pembangunannya digunakan oleh pengguna dan pengguna membayar atas penggunaan infrastruktur tersebut maka nantinya pembayaran yang dibayarkan oleh pengguna tersebut dimanfaatkan dalam rangka pembiayaan operasional, pembiayaan bilamana diperlukan pemeliharaan infrastruktur dan juga pendapatan tersebut digunakan dalam rangka pengembalian investasi yang telah dilakukan oleh badan usaha atau swasta (Maulana, 2021). Contoh nyata dari pengembalian keuntungan dan modal badan usaha dengan skema pembayaran oleh pengguna dapat dilihat pada pembangunan infrastruktur jalan tol dimana dalam hal ini pengemudi diwajibkan membayar pada saat menggunakan jalan tol dan atas pembayaran oleh pengemudi tersebutlah yang nantinya digunakan dalam rangka pengembalian modal dan pembayaran keuntungan kepada badan usaha.

b. Pembayaran ketersediaan layanan (*Availability Payment*)

Mekanisme pemberian keuntungan dan juga pengembalian modal yang kedua dalam Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha adalah dengan cara pembayaran ketersediaan layanan, pelaksanaan mekanisme ini dilkakukan dengan cara pemerintah melakukan pembayaran kepada badan usaha berdasarkan ketersediaan infrastruktur dan layanannya dan bukan berdasarkan kepada banyak tidaknya pengguna dari suatu infrastruktur (Abdi Patu & Akhmadi, 2021). Dengan penggunaan mekanisme pemberian keuntungan dan pengembalian modal dengan skema ini nantinya badan usaha dituntut untuk memastikan bahwa infrastruktur yang dikerjasamakan siap dan juga berfungsi dengan baik.

Keberadaan skema pemberian keuntungan dan pengembalian modal jenis ini sendiri dihadirkan dalam rangka memastikan kelancaran proyek dan juga mengurangi beban risiko bagi badan usaha yang mana pelaksanaan pembayarannya sendiri dilakukan secara pemerintah secara berkala sesuai dengan kesepakatan yang telah disepakati antara pemerintah dengan badan usaha yang bersangkutan seperti pembayaran yang dilakukan setiap bulan hingga pembayaran yang dilakukan setiap tahun (Utama, 2021). Pelaksanaan pembangunan daerah irigasi Lhok Guci sendiri dalam mekanisme pengembalian modal badan usaha menggunakan jenis pengembalian modal ini dikarenakan dengan daerah irigasi tentunya tidak dapat dikenakan pendapatan dari pengguna seperti jalan tol dikarenakan konsep pembangunan keduanya adalah hal yang berbeda.

Pelaksanaan pemberian keuntungan dan pengembalian modal badan usaha dengan mekanisme pembayaran ketersediaan layanan dapat lebih memaksimalkan keuntungan penyediaan infrastruktur dikarenakan dengan penggunaan mekanisme jenis ini nantinya pembayaran dimungkinkan untuk dilakukan kepada badan usaha tanpa secara langsung oleh pemerintah tanpa harus mengandalkan pendapatan dari pengguna yang tentunya memerlukan waktu yang lebih lama yang sangat bergantung pada banyak tidaknya pengguna infrastruktur yang sudah dibangun. Selain itu penggunaan mekanisme

pemberian keuntungan dan juga pengembalian jenis ini juga lebih menguntungkan dikarenakan dengan pembayaran yang dijamin oleh pemerintah maka pemerintah dapat memastikan infrastruktur tetap beroperasi dan memberikan manfaat bagi masyarakat tanpa intervensi yang berpotensi merugikan dari badan usaha.

Selain berhubungan dengan kegiatan investasi sebagaimana dijelaskan diatas pelaksanaan KPBU juga erat hubungannya dengan Hukum Pembiayaan yang mana dalam hal ini hubungan antara KPBU dengan hukum pembiayaan terjadi dikarenakan sejatinya KPBU merupakan suatu skema pembiayaan pembangunan infrastruktur yang melibatkan pihak swasta dalam hal ini badan usaha dalam pelaksanaannya. Dasar hukum KPBU dalam pembangunan proyek infrastruktur apabila ditinjau dari segi hukum pembiayaan sejatinya memiliki kepastian hukum yang sudah sangat jelas karena pengaturan mengenai pelaksanaan KPBU telah diatur di dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 dan juga diatur dalam Peraturan Menteri PPN Nomor 2 Tahun 2020 yang mana dalam peraturan-peraturan tersebut menetapkan dasar kebijakan hukum KPBU dan juga mengatur mengenai perubahan atas peraturan Menteri yang membahas mengenai perencanaan pembangunan nasional.

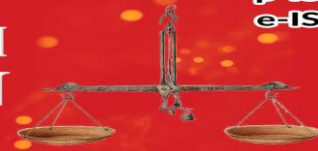
Pelaksanaan KPBU sebagai sarana pembiayaan pembangunan infrastruktur sendiri dalam pelaksanaannya tidaklah mungkin lepas dari dari keberadaan jaminan selayaknya pembiayaan pada umumnya. Sehubungan dengan urgensi infrastruktur dan juga berbagai manfaat yang ditawarkan oleh mekanisme KPBU maka pemerintah memberikan berbagai dukungan dalam hal jaminan hingga pelaksanaan KPBU itu sendiri, dalam hal ini Pemerintah memberikan dukungan pada proyek KPBU, seperti fasilitas penyiapan proyek, dokumen lelang, dan pembiayaan sampai financial close. Dukungan kelayakan juga diberikan pemerintah dalam bentuk kontribusi sebagian biaya konstruksi yang diberikan secara tunai dalam proyek.

Selain dukungan sebagaimana dijelaskan di atas pemerintah juga memberikan jaminan berupa penyediaan fasilitas pembiayaan sampai *financial close* sehingga nantinya dengan adanya jaminan tersebut dapat membantu pemerintah dan juga badan usaha dalam pengembangan infrastruktur dan juga penyediaan layanan demi kepentingan umum. Yang dimaksud dengan *Financial Close* dalam pembiayaan sendiri merujuk kepada fase pembiayaan yang menunjukkan bahwa seluruh kebutuhan pembiayaan telah terpenuhi. Dalam konteks Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), financial close merupakan tahapan yang sangat penting sebelum proyek KPBU dapat beroperasi. Setelah financial close, proyek KPBU akan memerlukan pengelolaan efektif, komunikasi, dan keaktifan untuk memastikan keberlanjutan proyek dan memaksimalkan nilai bagi semua pihak terlibat (Fachriyanto et al., 2023).

Selain memberikan jaminan hingga tahap *financial close* pelaksanaan KPBU apabila ditinjau dari hukum pembiayaan tentu memerlukan pihak ketiga dalam rangka menilai pemerintah agar nantinya penanaman modal oleh badan usaha dapat balik modal dan bukan malah menimbulkan kerugian bagi badan usaha. Sehubungan dengan hal tersebut maka pihak yang menjadi penilai adalah Direktorat Jenderal Keuangan Negara (DJKN) dimana dalam hal ini DJKN dalam pelaksanaan KPBU memiliki peran sebagai pengelola Buku Moral Negara atau dengan kata lain DJKN berfungsi sebagai penilai pemerintah dalam pelaksanaan proyek KPBU, namun meskipun demikian peranan DJKN disini hanya dapat terlaksana bilamana terdapat usulan pemanfaatan BMN tetapi tidak terlibat langsung dalam tahapan realisasi KPBU dalam konteks pembangunan, atau dengan kata lain DJKN disini berfungsi sebagai penilai pemerintah dalam rangka memberikan keyakinan kepada badan usaha untuk dapat bekerjasama dengan pemerintah dalam hal penyediaan infrastruktur demi peningkatan taraf hidup masyarakat.

Berangkat dari pemaparan diatas maka sejatinya dapat dijelaskan bahwa pelaksanaan KPBU juga telah sesuai apabila ditinjau dari hukum pembiayaan dikarenakan berbagai hal yang terdapat dalam hukum pembiayaan yang berfungsi untuk melindungi kreditur seperti keberadaan jaminan hingga berbagai jaminan pembayaran juga telah tersedia dalam KPBU sehingga dengan kata lain unsur-unsur yang terdapat didalam hukum pembiayaan telah terlaksana dalam pelaksanaan KPBU dan termasuk juga didalamnya KPBU Lhok Guci.

Pelaksanaan KPBU sendiri dalam pelaksanaannya tidaklah sesimpel hanya dilihat dari perspektif pembiayaan dan juga investasi saja. Dalam pelaksanaan KPBU sendiri seringkali muncul permasalahan lain yang mana permasalahan tersebut pada umumnya terjadi berhubungan dengan penyediaan lahan yang nantinya digunakan dalam rangka pelaksanaan pembangunan proyek KPBU di suatu daerah. Pembebasan lahan dibutuhkan dikarenakan lahan yang menjadi tempat pilihan dalam proyek pembangunan KPBU seringkali secara hukum sudah dimiliki oleh orang lain dan atas kepemilikan tersebut tentunya pemerintah tidak bisa secara semena-mena melakukan penyerobotan dengan cara membangun proyek KPBU secara sepihak sehingga dengan demikian diperlukan adanya pembebasan lahan agar nantinya proyek KPBU dapat berjalan sesuai dengan peraturan yang berlaku dan tidak melanggar hak-hak orang lain.



Dalam rangka mengatasi permasalahan lahan sendiri sejatinya sehubungan dengan KPBU telah diatur mengenai Langkah-langkah yang dapat dilakukan yang mana Langkah-langkah yang berhubungan dengan lahan dalam pelaksanaan proyek KPBU dalam hal ini adalah sebagai berikut:

1. Melakukan Proses Perencanaan dan Pelaksanaan Pengadaan Tanah : proses ini sendiri merupakan tahap awal dalam pelaksanaan proyek KPBU dimana dalam tahap ini yang dilakukan adalah perencanaan dan juga pelaksanaan pengadaan lahan yang nantinya akan digunakan dalam rangka pembangunan proyek. Adapun dalam tahap ini sendiri nantinya yang menjadi fokus perencanaan dan juga fokus pembahasan adalah berhubungan dengan penentuan lokasi, survey lahan, negosiasi dengan pemilik lahan dan juga rancangan atas pembebasan lahan yang akan dilakukan kedepannya.
2. Melakukan proses persetujuan lingkungan : proses pengambilalihan lahan tidaklah serta merta dilakukan begitu saja dikarenakan dalam prosesnya sebelum dilakukan pengambilalihan lahan pemerintah haruslah terlebih dahulu mendapatkan penilaian mengenai dampak lingkungan dan juga pemerintah haruslah terlebih dahulu dapat memastikan mengenai kepatuhan pelaksanaan proyek KPBU dengan berbagai regulasi lingkungan yang ada.
3. Setelah pemerintah atau pelaksana KPBU mendapatkan izin lingkungan barulah nantinya dilanjutkan dengan persetujuan pemanfaatan Barang Milik Negara/Barang Milik Daerah bilamana nantinya tanah yang hendak digunakan adalah milik negara atau daerah, namun bilamana tanah yang hendak digunakan nantinya adalah milik warga maka pihak yang berkepentingan dalam KPBU diwajibkan untuk melakukan pembayaran atas pembebasan terlebih dahulu kepada warga yang tanahnya digunakan dalam pembangunan KPBU. Sehubungan dengan pembebasan lahan yang berhubungan dengan warga tersebut dalam kasus tertentu pemerintah seringkali memberikan dukungan finansial atau dukungan lainnya. Bahkan dalam beberapa kasus tertentu pemerintah memberikan jaminan atas risiko tertentu berkaitan dengan proses pembebasan lahan.

Bilamana dalam pelaksanaannya ternyata pembebasan lahan tidak dapat dilakukan atau diselesaikan dengan tepat dan pembangunan tetap dilaksanakan meskipun warga pemilik hak tanah tidak menyetujui untuk mengalihkan hak milik atas tanah yang nantinya digunakan sebagai tempat pelaksanaan KPBU maka sejatinya dengan demikian pemerintah dan badan usaha dapat dikatakan telah melakukan perbuatan melawan hukum dan atas hal tersebut maka warga yang merasa dirugikan dapat mengajukan tuntutan ganti kerugian ke pengadilan dalam rangka mendapatkan ganti rugi atas pelanggaran terhadap hak yang dimilikinya.

Berangkat dari pemaparan tersebut maka sejatinya proyek KPBU dapat dijelaskan haruslah diatur dari berbagai perspektif mulai dari perspektif investasi, perspektif pembiayaan hingga perspektif tata ruang dan pembebasan lahan yang mana keseluruhan hal tersebut dibutuhkan untuk dilakukan dikarenakan sejatinya Proyek KPBU haruslah dapat berjalan dengan lancar namun tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan sehingga nantinya dapat memberikan manfaat bagi masyarakat Indonesia secara keseluruhan dan bukan malah merusak atau melanggar hak-hak yang dimiliki oleh masyarakat.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berangkat dari berbagai pemaparan diatas maka sejatinya dapat disimpulkan bahwa KPBU apabila ditinjau dari aspek Hukum Investasi dapat digolongkan sebagai investasi langsung yang pengembalian modal dan keuntungannya dapat dilaksanakan dengan dua metode yaitu *User Charge* dan *Availability Payment* yang mana dalam KPBU Lhok Guci sendiri mekanisme yang digunakan adalah *Availability Payment*. Selain berhubungan dengan hukum investasi KPBU juga secara mendalam terintegrasi dalam kerangka hukum pembiayaan Indonesia. Hal ini dibuktikan melalui keberadaan peraturan-peraturan yang jelas seperti Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 dan Peraturan Menteri PPN Nomor 2 Tahun 2020, yang bersama-sama memberikan dasar hukum yang kuat untuk pelaksanaan KPBU. Keberadaan jaminan dan dukungan pemerintah, yang mencakup fasilitas penyiapan proyek hingga penyediaan fasilitas pembiayaan sampai financial close, menunjukkan komitmen kuat dalam rangka mendukung keberhasilan pelaksanaan KPBU demi ketersediaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan taraf hidup masyarakat.

### Saran

Sebaiknya pemerintah dan badan usaha sebelum melakukan pelaksanaan pembangunan infrastruktur haruslah terlebih dahulu memantapkan keseluruhan hal yang berhubungan dengan pelaksanaan KPBU itu sendiri mulai dari kerangka hukum, jaminan, mekanisme pengembalian

keuntungan, permasalahan pembebasan lahan dan juga berbagai hal lainnya sehingga dengan dilakukannya berbagai hal tersebut nantinya proyek KPBU dapat berjalan dengan lancar namun tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan sehingga nantinya dapat memberikan manfaat bagi masyarakat Indonesia secara keseluruhan dan bukan malah merusak atau melanggar hak-hak yang dimiliki oleh masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdi Patu, A. S. P., & Akhmadi, M. H. (2021). Evaluasi Penyiapan Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha (KPBU) Kereta Api Makassar-Parepare. *Jurnal Kebijakan Pembangunan*, 16(2), 221–235. <https://doi.org/10.47441/jkp.v16i2.200>
- Amelia, E. B. (2023). Faktor-Faktor Kritis Penentu Kesuksesan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) Sektor Air Minum. *Jurnal Litbang: Media Informasi Penelitian, Pengembangan Dan IPTEK*, 19(1), 57–72. <https://doi.org/10.33658/jl.v19i1.317>
- Anggraeni, R., & Sari, I. M. (2020). Mengungkap Materi Muatan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Perjanjian Kerjasama Pemerintah Dan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur. *Masalah-Masalah Hukum*, 49(2), 125–135. <https://doi.org/10.14710/mmh.49.2.2020.125-135>
- Fachriyanto, A., Sadino, & Rifai, A. (2023). Lack of law that accommodates project bundling as an effort to increase the feasibility of road procurement through a cooperation scheme between the government and small-scale business entities (KPBU). *Gema Wiralodra*, 14(3), 1301–1311.
- Lestari, E. P., Putri Pertiwi, N. L., Alimuddin, A., & Asbihani, D. (2023). Minat Investasi Pekerja Migran Indonesia Dalam Meningkatkan Ketahanan Ekonomi Keluarga Di Lampung Timur. *FINANSIA: Jurnal Akuntansi Dan Perbankan Syariah*, 6(1), 89. <https://e-journal.metrouniv.ac.id/index.php/FINANSIA/article/view/6630>
- Maulana, M. R. (2021). Pemahaman dan Pembelajaran Tahap Perencanaan dan Penyiapan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia Melalui Skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan dalam Penyediaan Infrastruktur (KPBU). *JISIP (Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan)*, 5(1). <https://doi.org/10.58258/jisip.v5i1.1646>
- Muhaimin. (2020). Metode Penelitian Hukum. Mataram University Press.
- Ompusunggu, V. M. (2019). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://jurnal.stkipgritlungagung.ac.id/index.php/jupeko/article/download/870/397>
- PU-net, “Konsultasi Publik dan Real Demand Survey (RDS) Proyek KPBU Daerah Irigasi Lhok Guci” diakses dari [www.pembiayaan.pu.go.id](http://www.pembiayaan.pu.go.id) pada 27 Maret 2024 Pukul 08:00 WIB
- Rifyal, G. Z., & Annisa, T. Q. (2020). Pembangunan Infrastruktur dalam Islam: Tinjauan Ekonomi dan Sosial. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 6(02), 203–211.
- Rongiyati, S. (2017). Perspektif Yuridis Pengelolaan Dana Haji untuk Investasi Infrastruktur. *Majalah Info Hukum Singkat*, 4(15), 195.
- Utama, A. G. (2021). *Analisa Kemampuan Pemerintah Daerah Pada Proyek Baru KPBU Angkutan Perkotaan Berbasis Rel Studi Kasus Pemerintah Daerah Sulawesi Selatan*. Universitas Hasanuddin.
- Zakiyya, A., & Purnama, C. (2022). Pembangunan Infrastruktur di Indonesia dalam Kerja Sama Indonesia-Tiongkok tahun 2010-2018. *Padjajaran Journal of International Relations*, 4(2), 92. <https://doi.org/10.24198/padjir.v4i2.39364>