

KERJA SAMA PEMERINTAH SWASTA (KPS) SEBAGAI UPAYA PENGEMBANGAN BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG SELATAN

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP (PPP) AS AN EFFORT FOR RADIN INTEN II LAMPUNG SELATAN AIRPORT DEVELOPMENT

Dian Sera Fauzela¹, Bambang Utoyo Sutiyoso², Sasana Putra³

Analisis Pemanfaatan Teknologi Balitbangda Provinsi Lampung¹

Dosen Fakultas ISIP Universitas Lampung²

Dosen Fakultas Teknik Universitas Lampung³

E-mail: tamajunio@gmail.com^{1*)}

Dikirim 7 Februari 2019 Direvisi 19 Maret 2019 Disetujui 22 Maret 2019

Abstrak: Penyediaan infrastruktur sebagai salah satu prioritas pembangunan di Indonesia masih terhalang oleh keterbatasan biaya. Oleh karena itu, pemerintah dapat melibatkan pihak swasta dalam hal penyediaan dana. Salah satu upaya pelibatan pihak lain (swasta) dikenal dengan istilah Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS). Pada penelitian ini lokus yang dipilih adalah Bandara Radin Inten II Lampung Selatan. Lokus ini dipilih karena posisi bandara yang strategis dan potensi penumpang yang dimiliki tidak berbanding lurus dengan upaya pembangunan infrastruktur. Tujuan dilaksanakannya penelitian adalah mengetahui urutan prioritas bentuk Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) dalam upaya pengembangan sisi udara Bandara Radin Inten II Lampung Selatan dan faktor yang paling berpengaruh dalam bentuk KPS tersebut. Metode pada penelitian ini adalah studi deskriptif dengan menggunakan teknik analisis data berupa AHP (*Analitycal Hierarchy Process*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk yang paling menguntungkan untuk pengembangan sisi udara Bandara Radin Inten II Lampung Selatan adalah *Built Transfer* (BT) dibandingkan *Built-Operate-Transfer* (BOT) dan *Built-Transfer-Operate* (BTO). Bentuk *Built Transfer* (BT) terpilih berdasarkan kriteria ekonomi (sukriteria : modal), kriteria risiko (subkriteria : aturan hukum), dan kriteria pasar (subkriteria : *demand*). Dari beberapa kriteria yang dipilih, kriteria ekonomi berupa modal merupakan faktor yang paling berpengaruh dalam pemilihan bentuk KPS.

Kata kunci: Infrastruktur dan Kerja sama Pemerintah Swasta.

Abstract: Infrastructure availability is one of development priority in developed countries as well as developing countries, including Indonesia. As one of national development priority, budget limitations become a major problem faced by government. Therefore, to resolve budget limitations, government could involve private sector in case of budget funding for infrastructure facilities development. An effort on third party involvement (private) is known as Public-Private Partnership (PPP). This research chose Radin Inten II Lampung Selatan as the locus. It was chosen because of strategic position and potential passengers on that airport did not directly proportional with infrastructure development efforts. This research has a purpose to understanding priority sequence of Public-Private Partnership form in Radin Inten II Lampung Selatan airport development efforts (air side) and also the most influencing factor on that PPP form. This research was done through descriptive study by using data analysis technique in AHP (*Analytical Hierarchy Process*) form. The research results show that the most profitable form for air side of Radin Inten II Lampung Selatan airport development is *Built Transfer* (BT) better than *Built-Operate-Transfer* (BOT) and *Built-Transfer-Operate* (BTO). *Built Transfer* (BT) form selected based on economy criteria (sub criteria: capital), risk criteria (sub criteria: rule of law), and market criteria (sub criteria: demand). From several selected criteria, economy criteria in capital sub criteria was the most influencing factor on PPP form selection.

Keywords: Infrastructure and Public-Private Partnership.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pemerintah saat ini tidak lagi menjadi aktor tunggal dalam pengambilan kebijakan, pemerintah harus bersinergi

dengan pihak lain seperti swasta dan masyarakat. Konsep sinergitas ini dikenal dengan prinsip *Good Governance*. Prinsip ini bertujuan untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Salah satu usaha untuk mencapai kesejahteraan

masyarakat dilakukan melalui penyediaan infrastruktur. Penyediaan infrastruktur yang memiliki peranan dalam mempercepat proses pembangunan adalah infrastruktur transportasi. Transportasi secara umum memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan nasional, yaitu sebagai penunjang, penggerak dan pendorong serta berperan dalam urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan.

Salah satu bagian transportasi yang dapat mempercepat pembangunan ekonomi adalah transportasi udara. Fungsi transportasi udara dalam perkembangan ekonomi suatu wilayah adalah untuk distribusi bahan baku dan produk, pengangkutan hasil pertanian dan sumber daya alam dan mempercepat akses ke suatu daerah. Mudah dan cepatnya akses merupakan salah satu alasan investor akan menanamkan modalnya disuatu daerah, hal ini tentu saja berimbas pada peningkatan kegiatan sosial ekonomi masyarakat (Nurmadinah, 2012:12).

Salah satu provinsi yang memiliki posisi strategis untuk peningkatan kapasitas dan kapabilitas moda transportasi udara adalah Provinsi Lampung. Provinsi Lampung memiliki kedekatan terhadap Jakarta, menjadi pintu gerbang Pulau Sumatera serta memiliki jumlah populasi penduduk yang besar. Populasi jumlah penduduk di Provinsi Lampung adalah populasi penduduk kedua terbesar di Pulau Sumatera setelah Provinsi Sumatera Utara. Populasi jumlah penduduk yang terus meningkat menyebabkan terjadinya peningkatan perpindahan penduduk. Upaya perpindahan penduduk ini harus didukung dengan keberadaan sarana dan prasarana transportasi. Salah satu moda transportasi yang dapat mendukung perpindahan penduduk adalah moda transportasi udara.

Salah satu moda transportasi udara di Provinsi Lampung adalah Bandara Radin Inten II Lampung Selatan. Kehadiran bandara ini menunjukkan hubungan yang

signifikan dengan upaya perpindahan penduduk. Hal ini ditunjukkan dengan adanya peningkatan jumlah pengguna Bandara Radin Inten II Lampung Selatan setiap tahunnya. Pada tahun 2015 tercatat jumlah penumpang total yang melalui Bandara Radin Inten II Lampung Selatan sebanyak 1.414.128 orang yang terdiri atas penumpang dewasa, anak dan bayi. Jumlah tersebut menunjukkan Bandara Radin Inten II Lampung Selatan termasuk bandara dengan rute yang sangat padat sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008. Keadaan ini memberikan sinyal tentang perlunya upaya pengembangan Bandara Radin Inten II Lampung Selatan. Upaya pengembangan Bandara Radin Inten II Lampung Selatan dapat dimulai dengan pembangunan infrastruktur, karena keberadaan infrastruktur di suatu wilayah mempunyai korelasi positif dengan perekonomian. Sehingga dapat dinyatakan bahwa infrastruktur memberikan dampak yang baik terhadap perkembangan perekonomian suatu wilayah.

Penyediaan infrastruktur secara mendasar merupakan salah satu prioritas utama dalam pembangunan di negara-negara maju maupun negara berkembang, termasuk Indonesia. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2010-2014, pemerintah telah menetapkan infrastruktur sebagai salah satu prioritas pembangunan nasional, yang akan mendukung pertumbuhan ekonomi dan sosial. Di sisi lain kebutuhan infrastruktur di Indonesia sangat besar, lebih dari Rp. 1.400 triliun rupiah. Pada periode 2010-2014, secara kumulatif dibutuhkan paling tidak Rp. 1.429 triliun, sementara APBN hanya mampu menganggarkan sebesar Rp. 511 triliun, maka masih terdapat kekurangan sebesar Rp. 918 triliun rupiah. Oleh karena itu, untuk mengatasi kekurangan dalam hal pembiayaan, pemerintah dapat melibatkan pihak swasta dalam hal penyediaan dana untuk membiayai pembangunan fasilitas infrastruktur. Konsep pelibatan tersebut

dikenal dengan sebutan *Public Private Partnership* (PPP) atau Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS).

B. Tujuan

Penelitian ini bertujuan mengetahui urutan prioritas bentuk Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) dalam upaya pengembangan Bandara Radin Inten II Lampung Selatan khususnya pada sisi udara (*runway, taxiway dan apron*) dan faktor yang paling berpengaruh dalam bentuk KPS tersebut.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Good Governance

Istilah *governance* pertama kali dipergunakan pada abad ke-14 di Perancis. Pada waktu itu, istilah *governance* diartikan sebagai *seat of government* (kursi pemerintahan). *Governance* menjadi populer tatkala *World Bank* mempublikasikan *World Bank Report* pada tahun 1989 (Alamsyah, 2010:2). Pada tahun 1999, *United Nations for Public Administration Network* (UNPAN), sebagai salah satu lembaga internasional di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) menyelenggarakan konferensi dunia untuk kali pertama tentang *governance*. Konferensi ini menghasilkan istilah baru yaitu *good governance*. Konferensi dunia ini menghasilkan Deklarasi Manila yang mendefinisikan *good governance* sebagai : *a system that is transparent, accountable, just fair, democratic, partisipatory and responsive to people needs*. Sementara itu, Uni Eropa memaknai konsep *good governance* dengan karakter *openness, participation, accountability, participation dan coherence*.

Menurut *United Nations Development Programme* (1997: 9) *governance* didefinisikan sebagai *the exercise of political, economic and administrative authority to manage a nation's affairs. It is the complex mechanisms, process, relationships and institutions through*

which citizens and groups articulate their interest, exercise their rights and obligations and mediate their differences. Dalam hal ini, *governance* diartikan sebagai pelaksanaan kewenangan politik, ekonomi dan administratif untuk mengatasi urusan-urusan bangsa.

Pada upaya penyelenggaraan *good governance*, terdapat tiga unsur yang terlibat yaitu :

a. Pemerintah di sektor publik

Keberadaan pemerintah adalah mewujudkan pembangunan manusia (*human development*) dengan mengurangi peran pemerintah dalam hal sosial dan ekonomi, menciptakan komitmen politik, menyediakan infrastruktur dan memperkuat finansial serta kapasitas administratif pemerintah lokal, kota dan metropolitan. Sektor pemerintah dalam hal ini termasuk lembaga-lembaga politik dan lembaga-lembaga sektor publik.

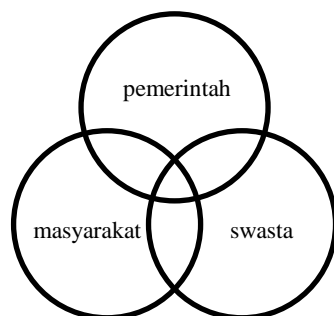
b. Sektor swasta

Sektor swasta telah memainkan peran penting dalam pembangunan dengan menggunakan pendekatan pasar (*market approach*). Pendekatan pasar untuk pembangunan ekonomi berkaitan dengan penciptaan kondisi dimana produksi barang dan jasa berjalan dengan baik dengan dukungan dari lingkungan yang mapan untuk melakukan aktivitas sektor swasta. Sektor swasta meliputi perusahaan-perusahaan swasta yang bergerak diberbagai bidang dan sumber informal lainnya. Terjadi pemisahan antara sektor swasta dengan masyarakat, karena sektor swasta mempunyai pengaruh terhadap kebijakan-kebijakan sosial, politik, dan ekonomi yang dapat menciptakan lingkungan yang lebih kondusif bagi pasar dan perusahaan-perusahaan itu sendiri.

c. Masyarakat

Untuk dapat mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan, peran masyarakat juga penting. Masyarakat sipil mampu melakukan “*check and balances*” terhadap kekuasaan pemerintah dan sektor swasta. Masyarakat sipil juga mampu memonitor lingkungan, sumber daya dan memberi kontribusi terhadap pembangunan ekonomi. Komponen masyarakat ini terdiri atas individual maupun kelompok yang berinteraksi secara sosial, politik dan ekonomi dengan aturan formal maupun tidak formal.

Dalam penerapan *good governance*, sinergitas antara beberapa pihak ini menjadi hal yang penting untuk menghasilkan *output* melalui mekanisme pasar yang ekonomis (Sedarmayanti, 2009:280).



Gambar 1. Hubungan Tiga Domain dalam *Governance*. (Sedarmayanti, 2009:280)

B. Kerja Sama Pemerintah Swasta

Konsep kerja sama pemerintah swasta mulai masuk di Indonesia secara faktual sejak tahun 1974, melalui pembangunan Jalan Tol Jakarta Bogor Ciawi (Jagorawi). Namun, model kerja sama pemerintah-swasta belum menjadi primadona ketika itu, karena sumber pembiayaan utamanya berasal dari pinjaman luar negeri. Selanjutnya, investor swasta baru dilibatkan saat pembangunan Jalan Tol

Tangerang Merak melalui sistem *Built Operate Transfer* (Adji, 2010 : 25-26).

Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) didefinisikan sebagai kerja sama antara pemerintah dan badan usaha (swasta) dalam penyediaan infrastruktur. Kerja sama tersebut meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun, meningkatkan kemampuan pengelolaan, dan pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kuantitas dan kualitas pelayanan publik (Bappenas, 2009). Secara teori menurut Utama (2010:146) inti dari Kerja sama Pemerintah Swasta adalah keterkaitan/sinergi yang berkelanjutan (kontrak kerja sama jangka panjang) dalam pembangunan proyek untuk meningkatkan pelayanan umum (pelayanan publik), antara :Pemerintah atau pemerintah daerah selaku regulator;Perbankan/konsorsium selaku penyandang dana; danPihak Swasta/BUMN/BUMD selaku *Special Purpose Company* (SPC) yang bertanggungjawab atas pelaksanaan suatu proyek mulai dari desain, konstruksi, pemeliharaan dan operasional.

Pada Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) yang merupakan perwujudan dari kemitraan antara pemerintah dan swasta. Terdapat beberapa bentuk yang menjadi *role model*. Menurut Siregar (2004: 276) Kerja sama Pihak Swasta (KPS) memiliki bentuk antara lain :

1. *Built-Operate-Transfer* (BOT) adalah pemanfaatan tanah/bangunan milik pemerintah oleh pihak ketiga dengan cara pihak ketiga membangun bangunan siap pakai/menyediakan, menambah sarana lain dan mendayagunakannya selama dalam waktu tertentu untuk kemudian menyerahkan kembali tanah dan bangunan/sarana lain kepada pemerintah.
2. *Built-Transfer-Operate* (BTO) adalah pemanfaatan tanah/bangunan milik pemerintah yang oleh pihak ketiga dibangun bangunan siap pakai/

menyediakan, menambah sarana lain berikut fasilitas diatas tanah/bangunan tersebut dan setelah selesai pembangunannya diserahkan kepada pemerintah, untuk kemudian pemerintah menyerahkan kembali kepada pihak ketiga untuk didayagunakan selama jangka waktu tertentu.

3. *Built-Transfer* (BT) adalah perikatan antara pemerintah dengan pihak ketiga dengan ketentuan tanah milik pemerintah, pihak ketiga membangun dan membiayai sampai dengan selesai, setelah pembangunan selesai pihak ketiga menyerahkan kepada pemerintah dan pemerintah daerah membayar pembangunannya.
4. Kerja Sama Operasi (KSO) adalah perikatan antara pemerintah dengan pihak ketiga, pemerintah daerah menyediakan barang daerah dan pihak ketiga menanamkan modal yang dimilikinya dalam salah satu usaha, selanjutnya kedua belah pihak secara bersama-sama/bergantian mengelola manajemen dan proses operasionalnya, keuntungan dibagi sesuai dengan besarnya sharing masing-masing.

Sedangkan Utama (2010:147) menyatakan bentuk kerja sama dalam KPS dapat berupa: BOT (*Built, Operate, Transfer*), BTO (*Built, Transfer, Operate*), ROT (*Rehabilitate, Operate, Transfer*), BOO (*Build, Own, Operate*) dan O & M (*Operation and Maintenance*).

C. Penelitian Terdahulu

Guna memperkaya penelitian ini, penting untuk mengetahui dan mengkomparasi dengan penelitian-penelitian serupa sebelumnya. Penelitian yang pertama adalah tesis yang berjudul “Analisis Pemilihan Proyek Pengembangan Bandara UPT dengan Skema KPS” oleh Fitri Nurmadinah tahun 2012. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui urutan prioritas bandara UPT

yang dapat dikerjasamakan dengan swasta dan bandara UPT yang dinyatakan layak secara finansial. Pendekatan dalam penelitian ini adalah kualitatif menggunakan metode AHP (*Analytical Hierarchy Process*). Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat tiga bandara UPT yang dapat dikerjasamakan dengan swasta dan layak secara finansial yaitu, Bandara Radin Inten II Lampung Selatan, Bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu, dan Bandara Haluoleo Kendari.

Persamaan penelitian ini dengan peneliti terdahulu adalah pendekatan yang digunakan dalam penelitian yaitu menggunakan metode AHP (*Analytical Hierarchy Process*) dan skema KPS (Kerja sama Pemerintah Swasta). Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan peneliti terdahulu adalah, penelitian ini membahas tentang semua bandara UPT di Indonesia, sedangkan peneliti hanya membatasi pada bandara UPT Raden Inten II Lampung Selatan saja. Selain itu penelitian juga secara lengkap membahas kelayakan finansial masing-masing bandara UPT untuk dapat melaksanakan skema KPS, sedangkan peneliti fokus pada bentuk KPS yang ideal untuk dilaksanakan pada bandara UPT Raden Inten II Lampung Selatan.

Penelitian yang kedua adalah jurnal penelitian Dwinanta Utama tahun 2010 yang berjudul “Prinsip dan Strategi Penerapan *Public Private Partnership* dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi”. Penelitian ini bertujuan mengetahui peranan *public private partnership* dalam pembangunan infrastruktur transportasi dan melakukan identifikasi kendala-kendala dalam pelaksanaan proyek *public private partnership* infrastruktur transportasi. Pendekatan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa konsep *public private partnership* memiliki peranan penting dalam penyediaan infrastruktur transportasi

Persamaan penelitian ini dengan peneliti terdahulu adalah pembahasan mengenai penerapan skema KPS atau *public private partnership* di Indonesia. Perbedaan penelitian ini dengan peneliti terdahulu adalah, penelitian ini membahas mengenai skema *public private partnership* pada infrastruktur transportasi secara umum baik di darat, laut ataupun udara. Sedangkan peneliti hanya membahas skema *public private partnership* pada transportasi udara saja khususnya pada bandar udara.

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu, dapat dikatakan bahwa kebaruan penelitian ini adalah penelitian fokus membahas pada satu bandar udara saja di Indonesia, yaitu Bandar Udara Radin Inten II dengan fokus pembahasan pada bentuk-bentuk KPS yang dapat dilaksanakan pada sisi udara bandara. Ini merupakan hal baru di dunia transportasi udara di Indonesia.

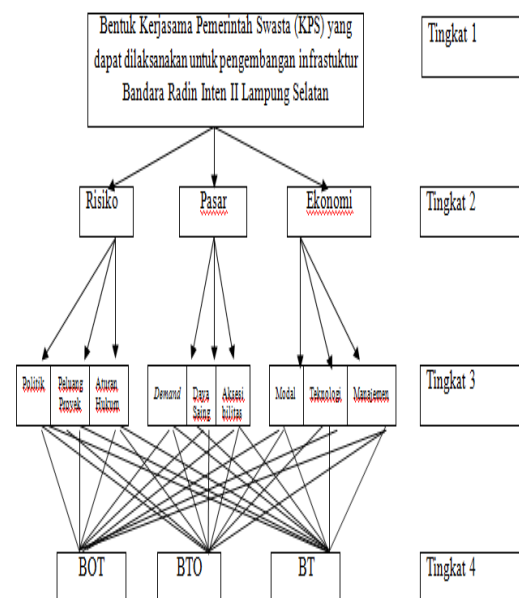
METODOLOGI

Lokus penelitian ini adalah Bandara Radin Inten II Lampung Selatan. Nama Bandara Radin Inten II Lampung Selatan ditetapkan sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 1327 Tahun 2013 pada tanggal 30 Desember 2013. Bandara ini merupakan bandara umum terbesar yang ada di Provinsi Lampung.

Penelitian dilakukan untuk memilih bentuk Skema Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) yang sesuai dengan keberadaan Bandar Udara Radin Inten II Lampung Selatan. Dalam hal ini bentuk KPS yang dipilih adalah bentuk BOT, BTO dan BT dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan bentuk KPS berupa faktor risiko, faktor pasar dan faktor ekonomi. Pada faktor risiko terdapat subkriteria politik, subkriteria politik, peluang proyek dan aturan hukum. Pada faktor pasar terdapat subkriteria

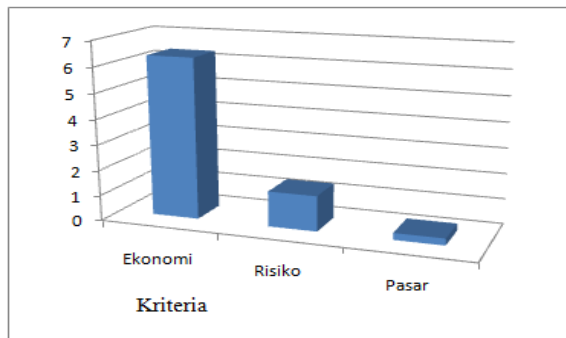
demand, daya saing dan aksesibilitas, dan pada faktor terakhir adalah subkriteria modal, teknologi dan manajemen.

Penelitian ini dilakukan secara kualitatif. Untuk pengumpulan data, dilakukan tahapan wawancara, kuisioner dan pengumpulan dokumen. Pada tahapan analisis data, teknik analisis data yang dipilih adalah metode AHP. Metode AHP (*Analytic Hierarchy Process*) adalah metode pendukung keputusan yang akan menguraikan masalah multi faktor atau multi kriteria yang kompleks menjadi suatu hierarki. Dengan hierarki suatu masalah kompleks dapat diuraikan menjadi kelompok-kelompoknya yang kemudian diatur menjadi suatu bentuk hierarki sehingga permasalahan menjadi terstruktur dan sistematis (Saaty, 1991:17). Metode AHP dipilih karena metode ini mampu mendekomposisikan masalah menjadi unsur-unsur dan dibentuk dalam susunan hierarki, sehingga diperoleh beberapa tingkatan dari persoalan yang hendak dipecahkan. Hal ini mempermudah dalam hal pemecahan masalah.

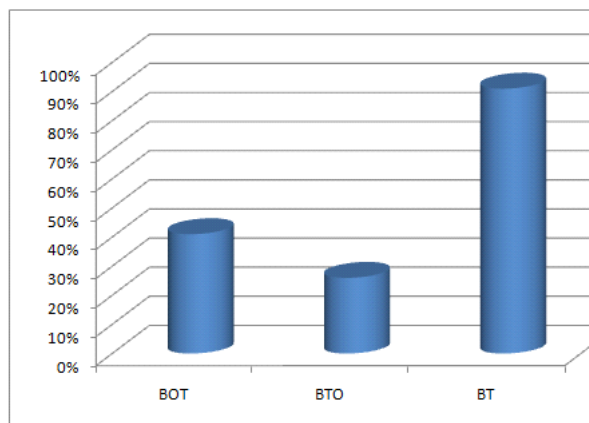


Gambar 2.Struktur hierarki dalam AHP.

HASIL DAN PEMBAHASAN



Gambar 3. Kriteria-kriteria yang berpengaruh pada pengembangan Bandara Radin Inten II Lampung Selatan.



Gambar 4. Persentase masing-masing alternatif KPS pada upaya pengembangan Bandar Udara Radin Inten II Lampung Selatan.

Pada penelitian ini, faktor ekonomi menjadi faktor yang paling berpengaruh dalam pemilihan bentuk Kerja sama Pemerintah Swasta di Bandara Radin Inten II Lampung Selatan. Faktor ekonomi yang paling berpengaruh adalah modal, disusul faktor risiko berupa aturan hukum dan faktor pasar berupa *demand*. Faktor **ekonomi** dianggap paling berpengaruh karena masalah ekonomi dalam hal ini berupa modal dianggap sebagai faktor krusial yang keberadaannya mampu mengeliminasi faktor yang lain seperti risiko dan pasar. Keberadaan modal yang cukup, dianggap mampu meminimalisir risiko dan faktor yang lain. Menurut

Bappenas (2017), alasan pemilihan KPS dalam penyediaan infrastruktur adalah dampak dari keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintahan dan pemilihan KPS menjadi salah satu upaya pembagian tanggung jawab yang dilakukan oleh pemerintah. Pada data proyeksi yang dimiliki Bappenas, untuk membiayai pembangunan infrastruktur pada tahun 2015-2019, Indonesia membutuhkan investasi strategis senilai Rp. 4.796,2 T. Dari jumlah keseluruhan tersebut, APBN/APBD hanya mampu memenuhi sekitar 41,3 %, sementara BUMN 22,2% dan sisanya 36,5 % diharapkan berasal dari partisipasi swasta.

Modal menjadi subkriteria paling penting mengingat modal merupakan alasan utama KPS dapat terjadi. Menurut Gitman (1997:482), modal dinyatakan sebagai dana jangka panjang dari suatu perusahaan. Hampir seluruh responden menyatakan bahwa modal adalah faktor yang sangat penting, mengingat keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh pemerintah dalam hal finansial. Pemerintah melalui keberadaan renstra Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa KPS merupakan salah satu strategi alternatif yang dapat dilakukan untuk mengatasi keterbatasan biaya, hal ini mengingat bahwa pembangunan infrastruktur merupakan hal yang sangat penting untuk menunjang aktifitas masyarakat.

Faktor kedua yang dianggap berpengaruh setelah ekonomi adalah **risiko**. Faktor risiko menjadi salah satu faktor yang dibahas pada pembangunan Bandara Radin Inten II Lampung Selatan. Masalah risiko menjadi faktor yang penting untuk keberhasilan pelaksanaan KPS (Susantono & Berawi, 2012:95). Risiko didefinisikan oleh KBBi sebagai akibat yang kurang menyenangkan (merugikan atau membahayakan) dari suatu perbuatan atau tindakan. Kelompok pendukung faktor ini menganggap bahwa hal utama yang harus dilakukan terlebih dahulu sebelum

pembangunan atau pengembangan suatu sarana infrastruktur adalah meminimalisir risiko yang ditimbulkan. Upaya meminimalisir risiko adalah hal wajib yang harus dilakukan. Pada faktor risiko, subkriteria aturan hukum menjadi subkriteria yang paling berpengaruh. Kelompok yang memilih subkriteria hukum, besetiap pendapat bahwa setiap kebijakan yang menjadi dasar pelaksanaan suatu kegiatan membutuhkan landasan yang kuat sebagai pedoman dasar. Hal ini mengingat Indonesia adalah negara hukum yang setiap arah dan langkah yang harus dilakukan telah diatur secara seksama dalam aturan hukum yang jelas.

Pada faktor terakhir yang mempengaruhi pemilihan bentuk KPS yaitu faktor pasar, subkriteria *demand* menjadi subkriteria yang paling berpengaruh. *Demand* yang didefinisikan sebagai permintaan yang menggambarkan hubungan penawaran dan permintaan yang terjadi di suatu pasar. Pada fasilitas transportasi subkriteria *demand* menjadi rujukan bahwa fasilitas transportasi tersebut banyak dibutuhkan. Saat fasilitas transportasi tersebut banyak dibutuhkan, hal ini menjadi salah satu petunjuk bahwa fasilitas tersebut layak untuk dikembangkan atau dapat dilakukan pembangunan lebih lanjut.

Berdasarkan ketiga faktor yang telah dipilih yaitu ekonomi, risiko dan pasar, diperoleh hasil bahwa bentuk peluang yang paling menguntungkan untuk pengembangan Bandara Radin Inten II Lampung Selatan adalah **Built Transfer (BT)**. Pada pemilihan bentuk BT atau yang lebih dikenal dengan *Built Transfer* (BT), proses pembangunan infrastruktur langsung dilakukan oleh pihak swasta sebagai pihak yang ditunjuk untuk melakukan pembangunan. Pembangunan ini dilakukan sesuai dengan kesepakatan awal antara pihak swasta dan pemerintah. Dalam hal ini pemerintah membutuhkan pihak swasta karena masalah pembiayaan saja. Jadi alasan

utama pembangunan diserahkan kepada pihak swasta adalah karena keterbatasan pembiayaan. Setelah proses pembangunan selesai dilakukan maka hasil pembangunan infrastruktur diserahkan kembali kepada pemerintah dan akan dioperasikan oleh pemerintah.

Pemerintah menganggap kemampuan yang mereka miliki cukup baik untuk menjalankan fasilitas infrastruktur yang dimiliki. Skema *Built Transfer* (BT) dapat terpilih karena hal utama yang menjadi penghalang utama dilakukannya pembangunan infrastruktur Bandara Radin Inten II Lampung Selatan adalah masalah pembiayaan dan adanya skala prioritas pembangunan yang dimiliki pemerintah. Masalah pembiayaan dan skala prioritas menyebabkan dibutuhkan strategi alternatif dalam hal pembangunan infrastruktur salah satunya melalui KPS yaitu skema *Built Transfer* (BT).

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada responden terpilih dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP), diperoleh hasil berupa urutan prioritas bentuk Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) dalam upaya pengembangan Bandar Udara Radin Inten II Lampung Selatan. Urutan prioritas itu adalah *Built Transfer* (BT), *Built Operate Transfer* (BOT) dan *Built Transfer Operate* (BTO). Bentuk KPS berupa *Built Transfer* (BT).
2. Faktor yang paling berpengaruh pada pemilihan bentuk KPS adalah faktor ekonomi, diikuti faktor risiko dan yang terakhir adalah faktor pasar. Pada faktor ekonomi subkriteria yang paling berpengaruh adalah subkriteria modal, sedangkan pada faktor risiko subkriteria yang paling berpengaruh adalah subkriteria aturan hukum dan pada faktor pasar subkriteria yang

paling berpengaruh adalah subkriteria *demand*.

3. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, pemerintah merupakan aktor yang paling dipercaya dalam pengambilan keputusan untuk dapat menentukan alternatif strategi dalam membangun infrastruktur, termasuk memilih KPS sebagai salah satu formulasi dalam membangun infrastruktur.

REKOMENDASI

Pada penelitian ini diperoleh informasi bahwa pada level penerapan KPS, masih terdapat kendala berupa regulasi yang tidak diatur secara tegas dan jelas pada setiap bentuk KPS dan kurangnya pengawasan pada saat pelaksanaan KPS. Sehingga rekomendasi yang diberikan adalah:

1. Pada upaya pembangunan infrastruktur bandar udara menggunakan skema KPS, dibutuhkan regulasi yang lebih terinci pada setiap bentuk KPS yang digunakan. Regulasi ini dibutuhkan untuk mengatur secara jelas pelaksanaan setiap bentuk KPS yang digunakan.
2. Dalam penggunaan skema KPS untuk pembangunan infrastruktur bandar udara, dibutuhkan lembaga pengawas yang independen untuk mendukung pelaksanaan skema KPS dapat berjalan maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

Adji, Gunawan. 2010. *The Smart Handbook of Public Private Partnership :Konsep dan Praktik Meningkatkan Investasi di Sektor Infrastruktur*. Jakarta. René Publisher. p. 19-39

Alamsyah, 2010. *Strategi Penguatan Good Governance dalam Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Lokal di Era Otonomi Daerah*. Jurnal Dinamika. Volume 3. ISSN : 1979-0899X. p. 2-3

Bappenas. 2009. *PPP Book : Public Private Partnership, Infrastructure Projects in Indonesia*. Republic of Indonesia. State Ministry of National Development Planning/National Development Planning Agency

Gitman, Lawrence J. 1997. *Principles of Managerial Finance. 8th Edition*. Addison Wesley Longman, Inc. p.482

Nurmadinah, F. 2012. *Analisis Pemilihan Proyek Pengembangan Bandara UPT dengan Skema KPS*. Tesis. Jakarta. Universitas Indonesia. p 12-43

Sedarmayanti, 2009. *Reformasi Administrasi Publik, Refomasi Birokrasi, dan Kepemimpinan Masa Depan (Mewujudkan Pelayanan Prima dan Kepemerintahan yang Baik)*. Bandung. Refika Aditama. p. 280

UNDP, 1997. *Reconceptualising Governance : Discussion Paper*. No.2. The Principle of Good Governance. p.10

Utama, Dwinanta. 2010. *Prinsip dan Strategi Penerapan "Public Private Partnership" dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi*. Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia Vol. 12 No.3 Desember 2010. p.146-147.

Saaty, Thomas L. 1991. *Pengambilan Keputusan : Bagi Para Pemimpin*. Jakarta. PT. Pustaka Binaman Pressindo. p. 17

Siregar, Doli. 2004. Manajemen Aset.
Jakarta. PT. Gramedia Utama.
P.276

Pemerintah Swasta di Indonesia.
Jurnal Transportasi Vol.12 No.2
Agustus 2012.p. 95

Susantono, A & M.A. Berawi. 2012.
*Perkembangan Kebijakan
Pembiayaan Infrastruktur
Transportasi Berbasis Kerjasama*