

## STUDI PENGEMBANGAN SKEMA PEMBIAYAAN UNTUK PENGELOLAAN INFRASTRUKTUR ANJUNGAN CERDAS

Azaria Andreas<sup>1</sup>, Herawati Zetha Rahman<sup>1</sup>, Jade Sjafrecia Petroceany<sup>1</sup>, Dian Perwitasari<sup>1</sup>, Perdana Miraj Sejatiguna<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila, Jakarta Selatan

Corresponding author:

E-mail: azaria.andrea@univpancasila.ac.id

**Abstrak.** Infrastruktur sosial sebagai bagian dari pembangunan fisik itu sendiri harus memberikan pelayanan sosial seperti sekolah, universitas, rumah sakit, penjara dan perumahan rakyat. Pelayanan ini juga tidak terbatas pada bentuk-bentuk tersebut, namun juga melingkupi infrastruktur sosial yang berdimensi fisik seperti fasilitas kesehatan, fasilitas rekreasi, keamanan dan pemadam kebakaran, pusat seni dan budaya dan fasilitas publik lainnya. Penelitian ini memfokuskan studi pada infrastruktur sosial yakni Anjungan Cerdas (*Roadside Station*) yang diadopsi dari *Michinoeki* Jepang. Hal ini dipandang tepat karena anjungan cerdas memberikan sejumlah fungsi sosial yang diamanatkan ke dalam infrastruktur fisik yang dibangun oleh pemerintah, dalam hal ini oleh Kementerian PUPR yang berlokasi di 2 lokasi yaitu Kabupaten Trenggalek dan Kabupaten Jembrana. Pengembangan skema pengelolaan anjungan cerdas dimaksudkan agar kesinambungan dalam fungsinya sebagai infrastruktur sosial memenuhi kebutuhan publik. Selanjutnya hal ini perlu mendapat perhatian khusus, karena pengelolaan infrastruktur yang selama ini senantiasa menggunakan anggaran pemerintah sering kali tidak optimal dalam memberikan pelayanan publik. Di sisi lain, pengembangan skema pembiayaan dengan melibatkan Badan Usaha merupakan salah satu solusi untuk pengelolaan infrastruktur yang lebih baik.. Dalam penelitian ini, isu utama yang akan diangkat adalah skenario pembiayaan apa saja yang dapat dikembangkan untuk pengelolaan infrastruktur anjungan cerdas. Dari skema pengelolaan yang dihasilkan, ditetapkan bahwa pengelolaan anjungan cerdas dapat menggunakan skema pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN), Badan Layanan Umum (BLU), dan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

**Kata kunci:** Anjungan Cerdas, BLU, BMN, Infrastruktur Sosial, KPBU, , *Roadside Station*

## I. PENDAHULUAN

Fasilitas dan layanan yang diberikan infrastruktur sosial umumnya digunakan untuk kebutuhan lokal masyarakat dalam rangka pembentukan rasa kepemilikan atas fasilitas publik yang didirikan tersebut dalam wawasan komunitas yang berkelanjutan (Borough, 2009).

Wang (2007) mengungkapkan, selama belasan tahun akselerasi tentang ketertarikan berbagai pihak untuk menilai secara kualitatif dan kuantitatif bagaimana dampak sebuah infrastruktur sosial terhadap pembangunan perekonomian sebuah negara terus diperhatikan karena infrastruktur sosial ternyata juga memiliki peran sebagai distribusi pendapatan masyarakat, yang artinya juga bernilai komersil.

Sejak tahun 2015, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tengah mengerjakan pembangunan infrastruktur sosial jenis Anjungan Cerdas yang dikembangkan pertama kali di Jepang dengan nama Michinoeki. Selanjutnya konsep ini diteliti oleh Pusat Penelitian Jalan dan Jembatan (Pusjatan), dan kemudian lahir nama Anjungan Cerdas untuk infrastruktur sosial yang serupa dengan Michinoeki di Jepang.

Michinoeki memiliki arti anjungan pelayanan jalan, dan telah diterapkan di Jepang sejak tahun 1993 (Murakami, 2016). Michinoeki dikembangkan untuk menciptakan lalu lintas perjalanan yang aman sambil menciptakan ruang yang unik dan hidup untuk mempromosikan potensi wilayah di sekitar lokasi michinoeki. Sejak saat itu, Michinoeki sudah masuk ke dalam Undang-Undang negara, dan telah banyak dikembangkan hingga tahun 2016 sudah ada sekitar 1,093 fasilitas michinoeki tersebar di seluruh Jepang (*Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*, 2016).

Anjungan cerdas yang dikembangkan oleh Kementerian PUPR berlokasi di Tugu, Kabupaten Trenggalek, Jawa Timur dan di Rambut Siwi, Kabupaten Jembrana, Bali. Permasalahan kemudian muncul diakibatkan Kementerian PUPR belum mengetahui siapa pihak yang akan mengelola anjungan cerdas yang dibangun. Penelitian ini kemudian akan mengelaborasi lebih lanjut terkait skema-skema pengelolaan anjungan cerdas yang merupakan aset dari Kementerian PUPR (Pemerintah Pusat) untuk kemudian dapat diimplementasikan setelah pengembangan ke dua anjungan cerdas tadi selesai dibangun dan anjungan cerdas lainnya yang akan dibangun di berbagai daerah di Indonesia di masa yang akan datang

Adapun skema pengelolaan anjungan cerdas yang akan dikembangkan dibagi berdasarkan sumber-sumber pembiayaan yang dapat dimanfaatkan untuk pengelolaan aset anjungan cerdas sendiri, baik yang menggunakan sumber pembiayaan dari pemerintah, non pemerintah (swasta, badan usaha, dll), ataupun pembiayaan gabungan antara pemerintah dengan non pemerintah.

## II. KAJIAN LITERATUR

### A. *Infrastruktur Sosial*

Pengakuan internasional bahwa investasi sumber daya manusia (SDM) dan aset sipil sangat penting untuk kemakmuran ekonomi dan kesejahteraan sosial, hal ini tercermin dalam inklusi sosial di Inggris, Eropa, Kanada, yang secara lokal diadaptasi oleh South East Queensland, Australia (2007).

Infrastruktur sosial senantiasa identik dengan konstruksi yang dimiliki oleh pemerintah dengan tujuan untuk melayani golongan masyarakat dengan kebutuhan tertentu seperti, institusi pendidikan, institusi kesehatan dan keamanan, fasilitas olahraga dan rekreasi (Gabdrakmanov, 2014).

Investasi di bidang infrastruktur sosial mendukung perkuatan pada sektor kesehatan, kesejahteraan dan kemakmuran ekonomi masyarakat. Hal ini memainkan peran penting dalam mengembangkan modal sosial, mempertahankan kualitas hidup, dan mengembangkan keterampilan dan ketahanan masyarakat. Masing-masing instansi memiliki seperangkat proses perencanaan untuk layanan dan program yang disesuaikan. Layanan dan perencanaan program dengan demikian sistem yang kompleks dan dinamis, sebaiknya dieksplorasi dalam kerjasama dengan instansi terkait dalam perencanaan fasilitas yang tepat.

Menurut Kingombe (2014), infrastruktur sosial dapat dikategorikan menjadi:

1. *Hard* Infrastruktur

Berupa fasilitas pusat kesehatan, pendidikan (sekolah, museum, perpustakaan), area rekreasi, kantor polisi dan pemadam kebakaran, lembaga pemasyarakatan, tempat peristirahatan (*rest area*), dan fasilitas penunjang lainnya.

2. *Soft* Infrastruktur

Berupa program, kebijakan dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas dan standar hidup suatu komunitas.

### B. *Anjungan Cerdas*

Anjungan cerdas merupakan kawasan khusus yang dibangun sebagai bentuk kepedulian untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan dengan didukung oleh pengembangan komunitas lokal dan pusat informasi. Konsep anjungan cerdas diadaptasi dari konsep Michinoeki, Jepang yang didirikan sejak tahun 1992 dan hingga sekarang telah berhasil menanggulangi angka kecelakaan sekaligus mendongkrak perekonomian masyarakat lokal melalui penerapan konsep pembangunan yang berbasis pada komunitas (*Community Driven Development/ CDD*).

Dengan menerapkan konsep *one stop rest area*, yaitu satu kawasan yang menyediakan seluruh fasilitas seperti yang dapat dilihat pada Gambar 1, yang

dibutuhkan oleh pengguna jalan (tempat istirahat, pusat informasi, keamanan, sarana rekreasi, fasilitas jual-beli, sarana lingkungan). Pengembangan anjungan cerdas bertujuan untuk menarik pelancong dan wisatawan dari luar daerah yang akan membeli produk lokal; merevitalisasi komunitas lokal dengan mendorong kelompok tani menjadi pelaku kunci dalam pengembangan wilayah, dan tentu saja mendukung pengembangan wilayah yang subsistem dengan menciptakan sinergi antara daya beli pengunjung dan aktivitas komunitas lokal.



Gambar 1. Salah Satu Contoh Michinoeki in Japan  
Sumber: [www.michi-no-eki.jp](http://www.michi-no-eki.jp), 2016

Konsep Anjungan Cerdas yang diterapkan oleh Kementerian PUPR di Jembrana (Gambar 2) dan di Trenggalek (Gambar 3) adalah membentuk sebuah tempat peristirahatan disekitar jalan nasional yang strategis (*rest area*) dengan berbagai fasilitas umum seperti tempat parkir, toilet, restoran dan minimarket yang dikelola oleh masyarakat lokal dan menjual hasil tani, olahan makanan maupun produk kesenian masyarakat lokal dan pusat informasi perjalanan.



Gambar 2. Anjungan Cerdas Rambut Siwi di Kabupaten Jembrana, Bali



Gambar 3. Anjungan Cerdas Tugu di Kabupaten Terenggalek, Jawa timur

Dengan adanya Anjungan Cerdas, maka pengguna jalan merasakan sensasi baru dalam istirahat yaitu dapat menikmati hasil kerajinan maupun pertanian dan olahan makanan khas masyarakat lokal dan disisi lain masyarakat lokal mendapat keuntungan dari penjualan produk dan jasa.

Oleh karena itu, fungsi utama dari Anjungan Cerdas adalah untuk menyediakan tempat istirahat yang dapat meningkatkan perkembangan ekonomi kawasan dan meningkatkan nilai guna infrastruktur jalan (Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, 2016).

Selain difungsikan sebagai tempat istirahat, Anjungan Cerdas juga menyediakan destinasi alternatif yang akan meningkatkan nilai-guna infrastruktur jalan dengan memanfaatkan lokasi, pemandangan, keragaman produk lokal, kesenian (produk dan pertunjukan), dan teknologi infrastruktur.

Anjungan Cerdas menyediakan fungsi-fungsi sebagai berikut:

1. Pusat informasi cerdas dengan penyediaan wifi, informasi lalu lintas, informasi infrastruktur PUPR
2. Pusat informasi infrastruktur PUPR terutama di sekitar lokasi
3. Pusat informasi berbagai produk dan potensi daerah di sekitar lokasi
4. Gardu Pandang pada berbagai infrastruktur berestetika tinggi dan keindahan lingkungan fisik sekitar
5. Sarana pengenalan dan pemasaran berbagai produksi dan budaya lokal kepada pengguna jalan nasional
6. Area inkubasi untuk destinasi wisata baru secara mandiri maupun sebagai bagian dari destinasi utama
7. Tempat istirahat untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan nasional yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas layanan

Di antara manfaat dari anjungan cerdas yang disadur dari *lesson learned* Michinoeki dan *roadside station*, tidak terbatas pada penanganan masalah lalu lintas tetapi juga pada perluasan manfaat ekonomi pada konteks kewilayahan yakni memperkecil kesenjangan antara kota dan desa di mana terdapat

kesenjangan baik dalam hal pelayanan kesehatan, kesempatan pada pendidikan dasar, serta peluang pada peningkatan pendapatan masyarakat.

Komponen (fasilitas) di dalam area Anjungan Cerdas terbagi ke dalam 4 (empat) jenis yaitu Komponen Utama, Komponen Penunjang, Komponen Tambahan, dan Komponen Tambahan Terbatas seperti yang dapat dilihat pada Tabel 1. Prinsip dan elemen arsitektur pada seluruh komponen Anjungan Cerdas disesuaikan dengan lokasi Anjungan Cerdas dan memperhatikan sisi kearifan lokal. Selain itu seluruh desain harus memperhatikan aksesibilitas untuk *Difable Person*.

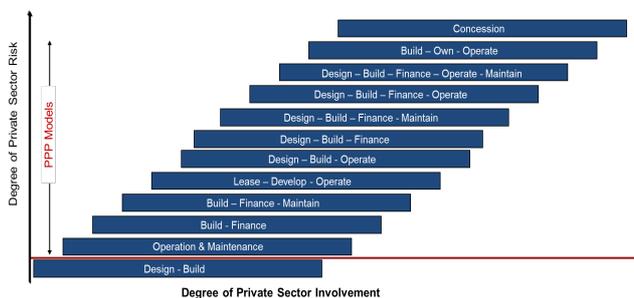
Tabel 1. Komponen dari Anjungan Cerdas

Komponen Utama	Komponen Penunjang	Komponen Tambahan	Komponen Tambahan Terbatas
Fasilitas display infrastruktur PUPR sekitar	Kantor operasional pengelola	Ruang bermain anak	Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU)
Fasilitas teknologi informasi dan komunikasi	Toilet/ kamar mandi	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)	Fasilitas lain sesuai kebutuhan
Fasilitas display produk dan potensi daerah	Tempat ibadah	Ruang serbaguna	
Fasilitas gardu pandang wisata sekitar	Restoran/ food court	Ruang penyewaan lokal bertaraf nasional	
Fasilitas pameran dan atraksi budaya lokal	Pos keamanan	Bengkel	
Fasilitas istirahat dan parkir	Ruang menyusui		
	Ruang pelayanan kesehatan dasar		
	Ruang terbuka hijau		
	Instalasi air bersih		
	Fasilitas pengelolaan sampah		
	Instansi pengolahan air limbah		
	Fasilitas listrik dan energi		

### C. Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)

Keterlibatan pihak swasta dalam pengadaan fasilitas dan pelayanan publik semakin populer baik di negara berkembang maupun negara maju (Takim, Abdul-Rahman, Ismail, & Egbu, 2009).

Menurut Perpres No. 38 Tahun 2015 Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha (KPBU) didefinisikan sebagai kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/ Kepala lembaga/ Kepala Daerah/ Badan Usaha Milik Negara/ Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

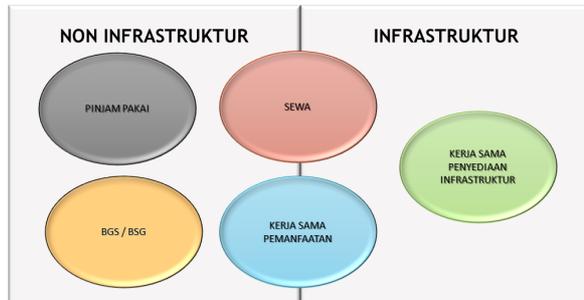


Gambar 5. Bentuk Kerjasama KPBU dan Keterlibatan Badan Usaha

Kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha dapat dilakukan melalui beberapa bentuk. Kerjasama ini dikategorikan berdasarkan proporsi alokasi risiko antara sektor publik dengan badan usaha. Bentuk kerjasama jika melihat gambar berikut jumlahnya sangat banyak yang menunjukkan seberapa besar keterlibatan swasta dalam suatu proyek kerjasama. Semakin ke kiri, maka peran dari swasta semakin kecil, bentuk kerjasamanya dapat berupa *Design Build* dan *Operation & Maintenance*. Semakin ke kanan peran dari swasta semakin besar, misalnya pada bentuk kerjasama *Build Own Operate* dan *Concession*.

#### D. Barang Milik Negara (BMN)

Barang Milik Negara (BMN) merupakan bagian tak terpisahkan dari Keuangan Negara sebagaimana tertuang dalam pasal 1 Undang-Undang No.17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara disebutkan bahwa: “Keuangan Negara adalah semua hak dan kewajiban negara yang dapat dinilai dengan uang, serta segala sesuatu baik berupa uang maupun berupa barang yang dapat dijadikan milik negara berhubung dengan pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut.”



Gambar 6. Bentuk Pemanfaatan BMN

Sumber: PMK 78/PMK.06/2014 tentang Tatacara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara

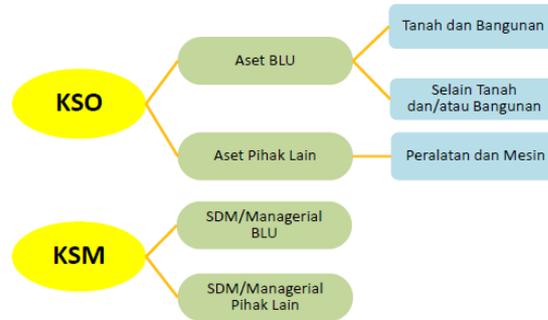
Dalam Undang Undang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, pada pasal 1 disebutkan bahwa: “Barang Milik Negara adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBN atau berasal dari perolehan lainnya yang sah.” Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah diamanatkan bahwa Barang Milik Negara adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara atau berasal dari perolehan lainnya yang sah.

### ***E. Badan Layanan Umum (BLU)***

Badan Layanan Umum, yang selanjutnya disebut BLU, adalah instansi di lingkungan Pemerintah yang dibentuk untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang dijual tanpa mengutamakan mencari keuntungan dan dalam melakukan kegiatannya didasarkan pada prinsip efisiensi dan produktivitas.

Pengelolaan Keuangan BLU mengikuti Pola Pengelolaan Keuangan BLU (PPK-BLU) yaitu pola pengelolaan keuangan yang memberikan fleksibilitas berupa keleluasaan untuk menerapkan praktek-praktek bisnis yang sehat untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa, sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini, sebagai pengecualian dari ketentuan pengelolaan keuangan negara pada umumnya

Tugas dan fungsi termasuk BLU menyusun Rencana Bisnis dan Anggaran (RBA) BLU yaitu dokumen perencanaan bisnis dan penganggaran yang berisi program, kegiatan, target kinerja, dan anggaran suatu BLU (PMK Nomor 92/PMK. 05/ 2011 tentang Rencana Bisnis dan Anggaran Serta Pelaksanaan Anggaran Badan Layanan Umum).



Gambar 7. Bentuk Pemanfaatan BLU

Sumber: PMK 92/PMK.05/2011 tentang Rencana Bisnis dan Anggaran Serta Pelaksanaan Anggaran Badan Layanan Umum

### III. METODOLOGI PENELITIAN

Proyek pembangunan Anjungan Cerdas di Rambut Siwi (Bali) dan Tugu (Jawa Timur) merupakan *pilot project* pengembangan Anjungan Cerdas yang dilakukan oleh Kementerian PUPR. Ke depannya, *pilot project* ini dapat menjadi acuan ataupun contoh untuk pengembangan anjungan cerdas di lokasi lainnya. Pengembangan anjungan cerdas yang lain diharapkan akan dilakukan oleh pemerintah daerah di mana anjungan cerdas itu berada.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dan pendekatan partisipatif. Pendekatan partisipatif yaitu pendekatan dengan melibatkan pemangku kepentingan (dalam hal ini adalah pemerintah daerah dan pemerintah pusat) dengan evaluasi infrastruktur, termasuk kunjungan ke instansi terkait maupun studi kasus yang dilakukan.

Berikut adalah tahapan pelaksanaan penelitian untuk mendapatkan luaran berupa rekomendasi skema pengelolaan anjungan cerdas:

1. Melakukan identifikasi opsi-opsi pengelolaan untuk infrastruktur anjungan cerdas baik yang menggunakan modalitas dari Pemerintah ataupun dari Non Pemerintah.
2. Melakukan identifikasi lebih lanjut jenis pengelolaan infrastruktur menggunakan modalitas dari Pemerintah dan Non Pemerintah yaitu, skema Barang Milik Negara, skema Badan Layanan Umum, dan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha.
3. Melakukan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan pemangku kepentingan dari daerah (perwakilan dari beberapa instansi di daerah) dan pemangku kepentingan dari pemerintah pusat yang diwakili oleh Kementerian PUPR di bulan Mei 2018.
4. Hasil FGD kemudian dijadikan masukan terhadap rekomendasi pengelolaan anjungan cerdas.

Berikut adalah bagan alir pelaksanaan penelitian untuk menghasilkan rekomendasi pengelolaan anjungan cerdas:

Gambar 8. Bagan Alir Pelaksanaan Penelitian

Rekomendasi pengelolaan anjungan cerdas dapat diaplikasikan baik untuk *pilot project* pembangunan anjungan cerdas yang dilakukan oleh Kementerian PUPR maupun anjungan cerdas lainnya yang akan dibangun kedepannya.

## IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Pengelolaan Anjungan Cerdas dengan Pemanfaatan BMN

Penerimaan negara dari Pemanfaatan BMN merupakan penerimaan negara yang wajib disetorkan seluruhnya ke rekening Kas Umum Negara. BMN yang menjadi objek Pemanfaatan dilarang dijaminkan atau digadaikan. Pengelolaan anjungan cerdas dengan skema Pemanfaatan Barang Milik Negara diterapkan untuk modalitas berikut:

1. Modalitas Kerjasama Pemanfaatan (KSP) selama masa konsesi.
2. Modalitas APBN dan/ atau APBD murni dengan menggunakan skema Sewa.

Tabel 2. Opsi Pengelolaan Anjungan Cerdas dengan BMN

Uraian	BMN		
	Sewa	Pinjam Pakai	KSP
Sifat	Menerima imbalan uang tunai	Tanpa menerima imbalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan penerimaan negara</li> <li>• Kontribusi tetap</li> <li>• Pembagian keuntungan pendapatan KSP</li> </ul>
Jangka Waktu	5 tahun dan dapat	5 tahun dan dapat	Maksimal 30 tahun dan dapat

	diperpanjang	diperpanjang 1 kali	diperpanjang
Jenis Penerimaan	PNBP	PNBP	PNBP
Penerapan pada AC	√	√	-

Tata cara pelaksanaan pengelolaan dengan pemanfaatan BMN mengikuti peraturan yang berlaku.

### ***B. Pengelolaan Anjungan Cerdas dengan Pemanfaatan BLU***

Pengelolaan BLU dapat diterapkan untuk anjungan cerdas dengan modalitas APBN dan/atau APBD murni. Pendapatan BLU dilaporkan sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) kementerian/ lembaga atau pendapatan bukan pajak pemerintah daerah. Berikut adalah bentuk-bentuk dari pengelolaan menggunakan BLU:

1. KSO – Kerjasama Operasi
2. KSM – Kerjasama Manajerial

Tata cara pelaksanaan pengelolaan dengan pemanfaatan BLU mengikuti peraturan yang berlaku.

Tabel 3. Opsi Pengelolaan Anjungan Cerdas dengan BLU

Uraian	BLU	
	SDM/ Manajerial BLU	SDM/ Manajerial Lain
Sifat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memungut biaya dari masyarakat sebagai imbalan atas barang/ layanan jasa yang diberikan</li> <li>• Dana dari APBN, hibah tidak terikat, pendapatan dari pemberian layanan dan pendapatan hasil kerjasama dapat dikelola langsung untuk membiayai operasional</li> </ul>	
Jangka Waktu	Maksimal 5 Tahun dan dapat diperpanjang setelah dilakukan evaluasi, serta penyesuaian klausul dalam perjanjian	
Jenis Penerimaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PNBP</li> <li>• Keuntungan dari investasi yang dilakukan BLU</li> </ul>	
Penerapan pada AC	√	√

### ***C. Pengelolaan Anjungan Cerdas dengan KPBU***

Pengelolaan anjungan cerdas dengan skema KPBU diterapkan untuk modalitas berikut:

1. Modalitas KPBU-BOT dengan/ tanpa dukungan pemerintah selama masa konsesi.
2. Modalitas KPBU-AP selama masa konsesi.

### 3. Modalitas APBN dan/atau APBD murni dengan menggunakan skema KPBU-OM (*Operation Maintenance*)

Tata cara pelaksanaan pengelolaan dengan skema KPBU mengikuti peraturan yang berlaku.

Fasilitas anjungan cerdas yang dibangun oleh Kementerian PUPR di Jembrana dan Trenggalek telah dibangun menggunakan sumber pembiayaan dari pemerintah pusat, maka skema KPBU BOT dianggap sudah tidak relevan lagi dengan maksud pengelolaan anjungan cerdas (*brownfield*). Sementara untuk anjungan cerdas yang akan dibangun selanjutnya dapat menggunakan skema KPBU BOT.

#### ***D. Rekomendasi Pengelolaan Anjungan Cerdas***

Masa pengelolaan anjungan cerdas pasca pembangunan dapat dibagi dalam 3 (tiga) tahapan, yaitu Masa Inisiasi, Masa Transisi dan Masa Establish. Hal ini didasarkan dari hasil FGD yang dilakukan dengan pemangku kepentingan daerah dan pusat. Diharapkan, ketika fasilitas (aset) anjungan cerdas sudah mapan, memiliki keuangan dan manajerial yang baik, serta dapat membiayai operasional dan pemeliharaannya sendiri, baru kemudian aset tersebut diserahkan kepada pemerintah daerah

##### 1. Masa Inisiasi

Adalah jangka waktu di mana anjungan cerdas selesai dibangun dan pemerintah daerah belum dapat mengelola anjungan cerdas

##### 2. Masa Transisi

Adalah ketika di mana sebagian pengelolaan anjungan cerdas mulai dialihkan pada pemerintah daerah

##### 3. Masa Establish

Adalah ketika seluruh pengelolaan anjungan cerdas sudah dapat dialihkan pada pemerintah daerah

Pada prinsipnya, pengelolaan anjungan cerdas diharapkan dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan melakukan pengalihan aset kepada Pemerintah Daerah. Namun pada masa inisiasi dan masa transisi dimungkinkan untuk dilakukan melalui skema KPBU, BMN atau BLU.

Berdasarkan uraian jenis pengelolaan anjungan cerdas yang telah disampaikan sebelumnya, rekomendasi pengelolaan untuk Modalitas APBN dan/ atau APBD murni adalah sebagai berikut:

Gambar 9. Skenario Pengelolaan menggunakan Modalitas APBN dan/ atau APBD Murni

Berikut adalah rekomendasi pengelolaan Anjungan Cerdas dengan modalitas APBN dan/atau APBD Murni:

1. Skenario-1: Pengelolaan Anjungan Cerdas dilaksanakan dengan opsi Sewa (BMN) pada masa inisiasi dan masa transisi oleh Badan Usaha dengan asumsi anjungan cerdas masih merupakan aset Pemerintah Pusat. Jangka waktu maksimal adalah 5 tahun sesuai aturan yang berlaku. Setelah 10 tahun, pada masa establish, maka anjungan cerdas tersebut dialihkan asetnya ke Pemerintah Daerah.
2. Skenario-2: Pengelolaan Anjungan Cerdas dilaksanakan dengan opsi Sewa (BMN) pada masa inisiasi oleh Badan Usaha dengan asumsi anjungan cerdas masih merupakan aset Pemerintah Pusat.. Kemudian dilanjutkan dengan opsi BLU pada masa transisi dan masa establish. Pemilihan opsi Sewa pada 5 tahun pertama diperhitungkan sebagai masa penyiapan BLU Anjungan Cerdas tersebut.
3. Skenario-3: Pengelolaan Anjungan Cerdas dilaksanakan dengan opsi KPBU-OM pada masa inisiasi maupun masa transisi, dan dilanjutkan dengan pengalihan asset kepada Pemerintah Daerah di masa establish.

Sedangkan, untuk rekomendasi pengelolaan untuk Modalitas tidak menggunakan APBN dan/ atau APBD murni adalah sebagai berikut:

Gambar 10. Skenario Pengelolaan menggunakan Modalitas Non APBN dan/ atau APBD Murni

Berikut adalah rekomendasi pengelolaan Anjungan Cerdas yang dibangun bukan dengan modalitas APBN murni:

4. Skenario-1: Modalitas pembangunan menggunakan skema KSP, sehingga pengelolaan dilakukan oleh Badan Usaha dalam masa konsesi yang disepakati. Selanjutnya setelah masa konsesi berakhir, pengelolaan anjungan cerdas masuk pada masa establish dimana dilakukan pengelolaan asset ke Pemda.

5. Skenario-2: Modalitas pada skema ini adalah KPBU dimana dimungkinkan Badan Usaha berinvestasi 100% untuk biaya konstruksi. Namun tidak menutup kemungkinan adanya dukungan pemerintah melalui pembiayaan sebagian konstruksi. Selanjutnya setelah masa konsesi berakhir, pengelolaan anjungan cerdas masuk pada masa establish di mana dilakukan pengelolaan aset ke Pemerintah Daerah.

## V. KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka terdapat 2 jenis pengelolaan anjungan cerdas, yaitu bila menggunakan modalitas APBN dan/ atau APBD murni, dan Non APBN dan/ atau APBD murni. Hal ini dapat berlaku baik untuk anjungan cerdas yang sudah dibangun oleh Kementerian PUPR maupun anjungan cerdas yang akan dibangun selanjutnya.

Pengelolaan yang menggunakan APBN dan/ atau APBD murni adalah dengan memanfaatkan aset berupa Sewa BMN, pemanfaatan aset oleh BLU, dan melalui KPBU dengan ruang lingkup OM (*Operation & Maintenance*).

Sedangkan untuk pengelolaan yang menggunakan Non APBN dan/ atau APBD murni dapat dilakukan dengan memanfaatkan aset melalui KSP antara BMN dengan badan usaha, pemanfaatan aset melalui BLU dan KPBU dengan skema BOT.

Untuk selanjutnya setiap jenis pengelolaan ini bisa berubah sesuai dengan kondisi operasional anjungan cerdas. Hal yang diharapkan adalah, ketika operasional anjungan cerdas sudah memiliki kondisi yang baik, maka pengelolaannya sudah dapat dialihkan ke pemerintah daerah.

## DAFTAR PUSTAKA

- C. Kingombe, 2014, Hard and Soft Infrastructure in Africa, UNCTAD.  
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2015, the 44th  
 Registration of Michinoeki, retrieved from  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000570.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000570.html).
- K. N. Gabdrakmanov, A. V. Rubtsov, 2014, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, vol 140, 419-421.
- K. H. Murakami, T. Oyabu, 2016, *Journal of Global Tourism Research*, vol 1, number 1, 47-54,.
- Kementerian PUPR, Badan Pengembangan Infrastructur Wilayah, 2017, Sinergi – Buletin BPIW, vol 22, October, 3
- South East Queensland, 2007, Implementation Guideline No. 5: Social infrastructure planning.
- Takim, R., Abdul-Rahman, R., Ismail, K., & Egbu, C. O., 2009, The Acceptability Of Private Finance Initiative (PFI) Scheme In Malaysia: A Lesson Learned. *Built Environment*, 6 (1), 44-55.
- Wang, Y., 2007, A Theory of Social Infrastructure and Economic Development. Department of Economics, University of Chicago.