

**KELAYAKAN PEMBIAYAAN OBLIGASI DAERAH UNTUK
PEMBANGUNAN PROYEK *BUS RAPID TRANS* (BRT) GUNA
MENUNJANG KETAHANAN EKONOMI DAERAH
(Studi Pada Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan)**

Dian Insani Ambarwati

Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia

Email : dianinsaniambarwati@gmail.com

Edy Suandi Hamid

Dosen Universitas Islam Indonesia

edysuandi@yahoo.com

John Suprihanto

Fakultas Ekonomi Universitas Gadjah Mada

John_soeprihanto@yahoo.com.au

ABSTRACT

Due to fiscal constraints, South Sulawesi Province Government needed to issued the municipal bonds to built BRT project.. Municipal bonds could provide additional funds so that local governments might not depend on APBN. BRT infrastructure was built may create revenue for betterment of local government's financial performance. The BRT projects funded by municipal bonds would create employment, reduce unemployment and poverty, increase purchasing power parity, community savings and investment, as well as reducing income inequality that could support regional economic resilience.

Keywords : *Municipal Bonds, Regional Economic Resilience*

ABSTRAK

Karena keterbatasan fiskal yang dimiliki, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan perlu menerbitkan obligasi daerah sebagai alternatif pembiayaan pembangunan khususnya untuk pembangunan BRT. Obligasi daerah dapat memberikan tambahan dana pembangunan sehingga pemerintah daerah tidak tergantung pada APBN. Infrastruktur BRT yang dibangun dapat mendatangkan penerimaan daerah sehingga kinerja keuangan daerah semakin baik. Bagi masyarakat, adanya BRT yang didanai dengan obligasi daerah dapat menciptakan lapangan kerja, mengurangi pengangguran dan kemiskinan, meningkatkan *purchasing power parity*, tabungan, dan investasi masyarakat, serta mengurangi ketimpangan pendapatan sehingga dapat mendukung terciptanya ketahanan ekonomi daerah.

Kata Kunci : *Obligasi Daerah, Ketahanan Ekonomi Daerah*

PENGANTAR

Untuk mewujudkan visi Sulawesi Selatan sebagai pilar utama pembangunan nasional dan simpul jejaring kesejahteraan masyarakat, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan perlu meningkatkan ketersediaan infrastruktur daerah yang memadai, salah satunya penyediaan infrastruktur transportasi daerah. Namun demikian, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan tidak mempunyai dana yang cukup memadai untuk mendanai kebutuhan pembangunan sarana prasarana tersebut.

Nilai APBD Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2013 s.d 2015 berkisar antara Rp5- 6 triliun. Dari angka tersebut jumlah yang dianggarkan untuk belanja modal hanya berkisar Rp 500 sd Rp 900 miliar rupiah, atau sekitar 20 persen dari nilai APBD. Dalam rencana pengembangan sistem transportasi Provinsi Sulawesi Selatan disebutkan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan membutuhkan berbagai sarana transportasi yaitu monorail, kereta api, *Bus Rapid Trans* (BRT), dan *waterway*. Kebutuhan dana untuk membangun infrastruktur transportasi tersebut tidaklah murah. Investasi pembangunan monorail diperkirakan menghabiskan dana Rp 4 trilyun, untuk membangun jaringan kereta api dana yang dibutuhkan diperkirakan mencapai Rp 6,4 trilyun, dan infrastruktur BRT sebesar Rp 350 miliar. Jumlah tersebut jauh lebih besar daripada belanja modal yang dianggarkan oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan. Untuk itu, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan perlu mencari alternatif pendanaan di luar APBD.

Pembangunan infrastruktur daerah khususnya di bidang transportasi sangatlah penting dilakukan. Terdapat hubungan yang erat antara pembangunan infrastruktur di bidang transportasi dengan pengentasan kemiskinan. Susantono (2013: 21) menyatakan bahwa

transportasi berpotensi memberikan efek positif langsung bagi pengentasan kemiskinan. Jaringan jalan yang baik akan memudahkan si miskin untuk menuju ke tempat kerjanya. Transportasi yang baik dapat pula memotong rantai produksi sehingga biaya produksi menjadi lebih murah. Apalagi hal tersebut ditunjang dengan adanya layanan transportasi umum yang terjangkau dan nyaman. Bagi perusahaan, jaringan transportasi yang baik akan menurunkan biaya transportasi yang harus ditanggung oleh perusahaan sehingga dana tersebut dapat digunakan untuk penguatan modal usaha dan menciptakan lapangan kerja baru. Efek multiplier dari adanya berbagai infrastruktur daerah pada akhirnya diharapkan akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara lebih luas sehingga dapat menunjang tercapainya ketahanan ekonomi daerah.

Salah satu alternatif pendanaan pembangunan yang dapat diupayakan oleh pemerintah daerah adalah obligasi daerah. Darmadji dan Fakhruddin (2006: 16) mendefinisikan obligasi sebagai “surat berharga yang menunjukkan bahwa penerbit obligasi meminjam sejumlah dana kepada masyarakat dan memiliki kewajiban untuk membayar bunga secara berkala, dan kewajiban melunasi pokok hutang pada waktu yang telah ditentukan kepada pihak pembeli obligasi tersebut”. Obligasi dikategorikan sebagai instrumen dengan pendapatan tetap, yaitu pendapatan yang diperoleh oleh pemilik obligasi baik dalam bentuk kupon maupun pokok obligasi yang telah ditentukan waktu dan nilainya serta tidak terpengaruh oleh perubahan harga surat utang.

Purwoko (2005: 35-36) membuat suatu kajian atas karakteristik obligasi daerah dibandingkan instrumen pinjaman ataupun

pembiayaan lainnya. Obligasi daerah mempunyai banyak keunggulan karena dapat menyediakan dana dalam jumlah yang besar, memiliki risiko perubahan kurs dan perubahan kebijakan pemerintah yang rendah, kepemilikan infrastruktur yang dibangun sepenuhnya menjadi milik pemerintah, serta biaya untuk memperoleh dana relatif rendah. Monks dalam Lestari dan Yasa (2014: 229) mengungkapkan bahwa arti penting lain dari penerbitan obligasi daerah adalah mendorong terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*). Penerapan *good governance* akan mempengaruhi penilaian peringkat obligasi sehingga pemerintah daerah harus memperbaiki dan meningkatkan kualitas layanan, transparansi, serta akuntabilitas kinerja pemerintahan. Namun, di sisi lain obligasi hanya menarik apabila ditawarkan dengan kupon yang tinggi. Hal tersebut menjadi kelemahan obligasi karena kupon yang tinggi dapat menjadi beban bagi pemerintah daerah.

Ketahanan ekonomi merupakan salah satu gatra dinamis dari konsepsi ketahanan nasional. Lemhannas RI (2014: 59-62) menjelaskan bahwa ketahanan ekonomi adalah kondisi dinamik kehidupan perekonomian bangsa yang berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan pengembangan kekuatan nasional. dalam menghadapi serta mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan, dan gangguan, baik yang datang dari luar maupun dari dalam dan yang langsung atau tidak langsung untuk menjamin kelangsungan hidup perekonomian bangsa dan negara Republik Indonesia berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Aji (2014: 82-83) mengemukakan bahwa terdapat hubungan antara investasi dengan ketahanan

ekonomi daerah. Investasi mempunyai implikasi langsung (adanya penerimaan pajak, royalti, dana pengembangan masyarakat, kesempatan kerja) maupun implikasi tidak langsung (adanya kesempatan kerja yang lebih luas, munculnya berbagai industri). Penerbitan obligasi daerah dapat dikatakan sebagai sebuah investasi yang dilakukan oleh masyarakat melalui pemerintah daerah untuk membangun infrastruktur daerah. Dengan demikian, diharapkan implikasi dari penerbitan obligasi daerah baik secara langsung maupun tidak langsung diharapkan dapat mendukung ketahanan ekonomi daerah.

Penelitian ini bertujuan untuk membuat suatu kajian atas penerbitan obligasi daerah untuk mendanai pembangunan infrastruktur transportasi guna mendukung ketahanan ekonomi di Provinsi Sulawesi Selatan yaitu pembangunan BRT. Kajian dilakukan dengan menyusun sebuah studi kelayakan kegiatan pembangunan BRT serta menghitung rasio-rasio keuangan yang relevan dengan penerbitan obligasi daerah. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji sumbangan penerbitan obligasi daerah guna mendukung ketahanan ekonomi daerah.

Penelitian ini merupakan penelitian campuran (*mixed method*). Penelitian campuran merupakan pendekatan penelitian yang mengkombinasikan antara penelitian kuantitatif dan penelitian kualitatif (Creswell, 2010: 5). Penentuan informan penelitian dipilih sesuai kriteria yang relevan dengan masalah penelitian. Pada penelitian ini informan penelitian berasal dari internal maupun eksternal Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan. Dari pihak internal, informan penelitian berasal dari Badan Pengelola Keuangan Daerah (BPKD), Bappeda, Anggota

DPRD, dan pihak-pihak terkait lainnya. Sedangkan dari pihak eksternal, informan berasal dari lembaga-lembaga yang terkait dengan pemasalahan penelitian seperti Badan Pemeriksa Keuangan (BPK), Otoritas Jasa Keuangan (OJK), serta masyarakat Sulawesi Selatan.

Terdapat tiga metode pengumpulan data yang digunakan yaitu wawancara, dokumentasi, dan kajian pustaka. Terdapat dua metode analisis data yaitu analisis data kuantitatif dan analisis data kualitatif. Analisis data kuantitatif digunakan untuk menghitung rasio-rasio yang terkait dengan penerbitan obligasi daerah seperti yang disyaratkan dalam PPNo 30 Tahun 2011 tentang Pinjaman Daerah, sedangkan analisis data kualitatif digunakan untuk menguraikan data-data kuantitatif dan menjawab pertanyaan penelitian.

PEMBAHASAN

Urgensi Pembangunan BRT dan Keterbatasan APBD

Sesuai Perda No. 9 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2009-2029, kawasan metropolitan Makassar –Maros –Sungguminasa (Gowa) –Takalar (Mamminasata) merupakan kawasan dengan fungsi kota sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Jenis pelayanan kawasan PKN dikembangkan sebagai pusat jasa, pemerintahan, pertanian, perkebunan, pariwisata, perikanan, perhubungan, keuangan, perdagangan, dan industri. Aglomerasi Mamminasata menempatkan Makassar sebagai pusatnya, sedangkan daerah lain merupakan daerah penyangga. Lalu lintas dari dan menuju Kota Makassar sangatlah tinggi, sehingga diperlukan moda transportasi umum yang nyaman dan terjangkau.

Pada saat penelitian dilakukan, proyek pembangunan BRT tengah dilakukan. Pembangunan BRT merupakan proyek Pengembangan Angkutan Umum Berbasis Jalan di Wilayah Perkotaan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Proyek BRT Mamminasata direncanakan pada tahun 2012, namun baru dioperasikan pada tahun 2015. Pendanaan proyek BRT merupakan sharing antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Armada bus disediakan oleh pemerintah pusat, sedangkan pemerintah daerah mempunyai kewajiban untuk membangun sarana prasarana (jalan, shelter, marka, dan lain sebagainya), menyediakan dan mengatur biaya operasi, membentuk kelembagaan, menyediakan sistem tiket, sosialisasi, dan menjamin penyelenggaraan.

Pada pelaksanaannya, pembangunan infrastruktur BRT dilakukan dengan dana APBD, namun APBD tidak memberikan alokasi yang cukup untuk pembangunan infrastruktur tersebut. Menurut keterangan dari Kepala Bidang Transportasi Darat Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan, untuk mendanai pembangunan infrastruktur BRT diperlukan dana sekitar Rp 350 miliar. Dana tersebut digunakan untuk pembangunan shelter bus saja dan tidak termasuk pengadaan armada bus. Pembangunan BRT telah dilakukan sejak tahun 2013. Hingga tahun 2015, anggaran yang disediakan oleh APBD hanya sebesar Rp 20,4 miliar. Dengan keterbatasan alokasi anggaran yang disediakan, saat ini Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan baru bisa membangun 7 shelter besar dan 41 shelter kecil di 3 koridor dari yang direncanakan sebanyak 11 koridor. Sampai dengan tahun 2018, tambahan anggaran yang disediakan hanya sebesar Rp40 miliar, sehingga dapat dipastikan

pembangunan infrastruktur BRT tidak akan selesai sesuai yang direncanakan hingga tahun 2018.

Armada bus yang digunakan untuk program BRT merupakan hibah dari pemerintah pusat. Operasional BRT saat ini dikelola oleh PT DAMRI. Seluruh pendapatan dan biaya operasional dikelola langsung oleh PT DAMRI, dengan demikian Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan tidak mendapatkan pendapatan apapun dari program BRT.

Program BRT sejatinya merupakan program strategis yang dapat mendatangkan banyak manfaat bagi pemerintah dan masyarakat Provinsi Sulawesi Selatan. Selain untuk memudahkan mobilitas warga, BRT dapat menjadi solusi atas kemacetan di Kota Makassar, mengurangi pencemaran udara, bahkan dapat mendatangkan manfaat ekonomi bagi masyarakat dan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan.

Simulasi Studi Kelayakan Kegiatan Proyek BRT

Untuk dapat membiayai sebuah kegiatan dengan obligasi daerah, pemerintah daerah harus membuat sebuah studi kelayakan kegiatan. Usulan kegiatan tersebut nantinya akan dinilai oleh Kementerian Keuangan untuk menentukan layak atau tidak layaknya suatu daerah menerbitkan obligasi daerah. Studi kelayakan kegiatan disusun secara komprehensif meliputi berbagai aspek untuk menentukan kelayakan sebuah kegiatan investasi dalam semua dimensinya yang relevan. Berikut ini simulasi studi kelayakan kegiatan proyek BRT yang didanai dengan obligasi daerah.

Pertama, analisis hukum. Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang

Pemerintahan Daerah, menempatkan urusan perhubungan sebagai urusan konkruen. Urusan konkruen adalah urasn yang dibagi antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota. Lebih lanjut, dalam lampiran undang-undang tersebut diatur bahwa pembagian urusan perhubungan yang menjadi wewenang pemerintah provinsi di antaranya adalah penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam satu provinsi. Kewajiban pemerintah provinsi untuk menyediakan angkutan umum antar kota dalam satu provinsi ditetapkan pula pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 139 ayat (2) “Pemerintah daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi”. Berdasarkan ketentuan tersebut, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan menyelenggarakan proyek pembangunan BRT yang menghubungkan empat kabupaten di kawasan Mamminasata yaitu Kota Makassar, Kabupaten Gowa, Kabupaten Maros, dan Kabupaten Takalar.

Kedua, analisis kebutuhan Kawasan Mamminasta diharapkan tumbuh menjadi pusat kegiatan nasional di Provinsi Sulawesi Selatan. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan moda transportasi yang memadai. Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2011 mencatat jumlah perjalanan orang per hari di Kawasan Mamminasata sebanyak 1.625.720 orang. Diprediksi jumlah tersebut akan meningkat menjadi 2.287.590 orang per hari di tahun 2031. Kenaikan jumlah perjalanan tersebut semestinya diikuti oleh kenaikan kapasitas jalan. Apabila tidak, dipredikasi pada tahun 2021 hampir seluruh

ruas jalan di Kawasan Mamminasata terutama di Kota Makassar akan mengalami kemacetan total. Terdapat dua skenario yang dapat ditempuh untuk mengurangi angka kemacetan tersebut. Pertama, menambah kapasitas jalan. Kedua, menyediakan moda transportasi massal yang nyaman sehingga penggunaan jumlah kendaraan pribadi dapat berkurang.

Pada faktanya, alternatif penambahan kapasitas jalan tidaklah mudah dilaksanakan. Jumlah ruang yang terbatas harus dibagi dengan kebutuhan lain seperti tempat tinggal, ruang terbuka hijau, perkantoran, dan lain sebagainya. Untuk itu, alternatif menyediakan transportasi massal merupakan pilihan yang paling rasional.

Penyediaan transportasi massal yang nyaman mendesak untuk dilakukan di Kawasan Mamminasata. Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan mencatat pada tahun 2011 angkutan umum yang ada baru menyerap 11,72 persen jumlah perjalanan di Kawasan

Mamminasata, sedangkan sisanya sebesar 88,28 persen mengandalkan kendaraan pribadi. Terdapat dua alasan utama yang dikemukakan masyarakat sehingga enggan menggunakan kendaraan umum, Pertama, masyarakat tidak merasa aman dan nyaman dengan kendaraan umum yang sekarang ada. Kedua, menggunakan kendaraan umum dirasa tidak praktis karena tidak semua jalur dilayani dalam satu trayek. Menimbang kedua alasan tersebut, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan perlu segera menyediakan moda transportasi massal yang aman, nyaman, dan saling terkoneksi.

Ketiga, analisis teknis dan teknologi. BRT Mamminasata dikembangkan dengan prinsip mudah dan nyaman. Untuk itu, operasional BRT harus dirancang sedemikian rupa sehingga memenuhi kedua prinsip tersebut.

(1). Untuk melayani kebutuhan konsumen, BRT akan dioperasionalkan di 11 rute baik di dalam Kota Makassar maupun

Tabel 1
Rute BRT Trans Mamminasata

Koridor	Rute
1	Bandara – Tol Reformasi – Jl. Nusantara- Jl. A. Yani- Jl. Jend Sudirman – Jl. Haji Bau – Jl. Metro Tanjung Bunga – Trans Studio – Mall GTC (PP)
2	Mall GTC – Trans Studio – Jl. Metro Tanjung Bunga – Jl. Penghibur – Jl. Pasar Ikan – Jl. Ujung Pandang – Jl. A. Yani – Jl. Bulusaraung – Jl. Masjid Raya – Jl. Urip Sumaharjo – Jl. AP Pettarani – Jl. Boulevard – Mall Panakkukang (PP)
3	Terminal Daya – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. AP Pettarani – Jl. Sultan Alaudin – Terminal Malengkeri – Jl. Gowa Raya – Terminal Palangga (PP)
4	Terminal Daya – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Poros Daya Maros – Terminal Maros (PP)
5	Untia – Terminal Panampu – Jl. Tinumbu – Jl. Ujung – Jl. Bandang – Jl. Veteran Utara – Jl. Sultan Alaudin – Terminal Malengkeri – Jl. Gowa Raya – Terminal Palangga (PP)
6	Terminal Palangga – Jl. Poros Gowa – Takalar – Jl. Poros Bontomanai – Barombong – Jl. Tanjung Bayam – Mall GTC – Trans Studio (PP)
7	Terminal Palangga – Jl. Poros Gowa – Takalar – Terminal Takalar (PP)
8	Terminal Takalar – Jl. Galesong Selatan – Jl. Gelesong Utara – Barombong (PP)
9	Terminal Daya – Jl. Lingkar Tengah Bontomanai – Jl. Poros Gowa Takalar – Terminal Palangga (PP)
10	Terminal Daya – Jl. Lingkar Luar Bontomanai – Jl. Poros Gowa Takalar – Terminal Palangga (PP)
11	Terminal Maros – Jl. Bypass Mamminasata – Bontomanai – Barombong (PP)

Sumber : Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan

menghubungkan Kota Makassar dengan kota-kota lainnya. Adapun sebelas koridor BRT tersebut dapat dilihat pada tabel 1.

(2). Untuk menjamin ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang, bus hanya boleh berhenti di shelter yang telah ditentukan. Untuk itu, penentuan rute dan titik shelter ditentukan sedemikian rupa dengan memperhatikan kebutuhan masyarakat. Shelter dibangun serjajar mungkin dengan memperhatikan kepadatan penumpang;

(3). Bus dioperasikan secara terjadwal. Dengan demikian masyarakat dapat memperkirakan waktu kedatangan dan keberangkatan bus. Untuk itu, pengoperasian BRT dilakukan dengan memperhatikan kecukupan armada;

(4). Bus yang digunakan adalah bus AC. Di dalam bus, ditempatkan seorang kondektur yang bertugas menginformasikan kepada penumpang titik henti bus dan memberikan pelayanan lain yang diperlukan oleh penumpang;

(5). Rute BRT dibangun secara terkoneksi. Untuk itu, pada titik-titik simpul dibangun shelter koneksi sehingga memudahkan pengguna untuk pindah jalur tanpa harus mengeluarkan biaya tambahan;

(6). BRT dibangun terintegrasi dengan moda transportasi umum lainnya, seperti melewati bandara Sultan Hasanuddin, Pelabuhan Internasional Makassar, dan stasiun kereta api;

(7). Transaksi antara operator BRT dengan pengguna dilayani dengan sistem tiket sehingga tidak terjadi transaksi *cash* antara pengguna jasa dan awak kendaraan. Secara bertahap, sistem *ticketing* dapat dikembangkan ke arah penggunaan *smart ticketing system* yang dapat diisi ulang dan dibeli pada gerai-

gerai yang bekerjasama dengan operator BRT.

Keempat, analisis dampak lingkungan dan sosial. Kehadiran BRT di kawasan Mamminasata utamanya untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Makassar dan sekitarnya. BPS Kota Makassar pada tahun 2011 mencatat panjang jalan di Kota Makassar 1593,46 km. Panjang jalan tidak berubah hingga tahun 2013 dan baru mengalami penambahan pada tahun 2014 menjadi 1647,01 atau naik sebesar 3,36 persen. Peningkatan panjang jalan tersebut tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang ada. Pada tahun 2011, jumlah kendaraan yang wajib diuji pada DLLAJR sebanyak 23.517 kendaraan. Angka tersebut naik cukup pesat yaitu sebesar 50.187 kendaraan di 2014 atau naik 113,41 persen. Pesatnya peningkatan jumlah kendaraan menjadikan lalu lintas Kota Makassar sangat padat. Tidak jarang kemacetan terjadi terutama pada jam-jam sibuk. Belum lagi ditambah semakin padatnya kendaraan roda dua yang ada, semakin menambah macetnya Kota Makassar.

Hal yang tidak kalah penting, hadirnya BRT diharapkan akan menciptakan ketertiban di kawasan Mamminasata. BRT nantinya hanya akan berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di shelter yang telah ditentukan. Hal tersebut berbeda dengan kebiasaan yang dilakukan oleh angkutan umum lainnya, yang seringkali berhenti di sembarang tempat sehingga membuat lalu lintas semakin semrawut.

Lalu lintas yang padat juga menyebabkan terjadinya pencemaran udara. Pada penelitiannya, Ramli, dkk (2015) menemukan bahwa kondisi udara di beberapa titik di Kota Makassar berada dalam kategori

tidak baik, terutama disebabkan oleh kadar karbonmonoksida (CO) yang tinggi. Dengan semakin banyaknya masyarakat yang beralih menggunakan BRT diharapkan penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang sehingga pencemaran udara dapat berkurang.

Kelima, analisis manajemen dan kelembagaan. Pengelolaan BRT Makassar dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan. Untuk mengoperasikan layanan BRT, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan bekerja sama dengan operator angkutan darat dengan sistem *buy the service*. Dengan sistem tersebut pemerintah provinsi membuat kontrak kerja dengan operator untuk mengoperasikan BRT. Biaya pengoperasian ditanggung oleh pemerintah provinsi dan dikelola oleh operator. Besaran biaya ditentukan bersama berdasarkan biaya operasional kendaraan per km². Besaran biaya disepakati dan dituangkan dalam kontrak kerja. Adapun penunjukkan operator dilakukan dengan sistem lelang. Biaya yang dikeluarkan didanai dengan APBD dalam DIPA Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika. Sedangkan pendapatan operasional BRT disetorkan ke kas daerah melalui Dinas Pendapatan Daerah dan dicatat sebagai PAD.

Keenam, analisis ekonomi keuangan. Kehadiran BRT diharapkan dapat memberikan manfaat ekonomi, baik secara langsung maupun tidak langsung bagi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan. Secara langsung, setelah seluruh biaya investasi dapat dipulihkan, adanya pendapatan operasional BRT nantinya dapat dijadikan salah satu sumber pendapatan asli daerah. Secara tidak langsung, kehadiran BRT dapat meningkatkan kualitas pelayanan publik Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan.

Kehadiran BRT juga dapat memberikan manfaat ekonomis kepada masyarakat. Tarif BRT yang murah dan adanya shelter koneksi membuat biaya transportasi masyarakat semakin murah. Berkurangnya tingkat kemacetan membuat masyarakat dapat memanfaatkan waktu secara lebih produktif. Selain itu, berkurangnya pencemaran udara dapat mengurangi risiko kesehatan masyarakat sehingga masyarakat tidak perlu mengeluarkan dana lebih untuk pengobatan. Keseluruhan manfaat tersebut akhirnya akan meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat. Kondisi masyarakat yang semakin sejahtera tersebut pada akhirnya dapat mendorong terciptanya ketahanan ekonomi daerah.

Berikut ini simulasi manfaat ekonomi yang dapat diperoleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan melalui proyek BRT yang didanai dengan obligasi daerah.

(1). Rencana Pendanaan BRT. Pendanaan pembangunan BRT dilakukan dengan menerbitkan obligasi daerah. Obligasi daerah yang diterbitkan direncanakan sebesar Rp370 miliar. Dana tersebut digunakan untuk pengadaan tambahan armada bus dan pembangunan shelter BRT. Obligasi daerah yang diterbitkan berjangka waktu lima tahun dengan imbal hasil sebesar 8 persen per tahun. Pembayaran pokok dan bunga obligasi berasal dari pendapatan operasional BRT.

(2). Target Pendapatan BRT. Berbeda dengan entitas bisnis lainnya, walaupun proyek BRT diharapkan dapat mendatangkan pendapatan bagi pemerintah, namun demikian, pemerintah daerah tidak boleh melupakan bahwa tujuan utama proyek BRT adalah untuk memberikan pelayanan publik yang optimal kepada masyarakat dan bukan untuk mencari keuntungan semata. Untuk itu, tarif BRT harus

Tabel 2
Target Pendapatan Operasional BRT

Tahun	Target penumpang*	Target Pendapatan (Rp)	Akumulasi Pendapatan (Rp)
1	50%	126.252.000.000,00	126.252.000.000,00
2	60%	151.502.400.000,00	277.754.400.000,00
3	70%	176.752.800.000,00	454.507.200.000,00
4	75%	198.576.000.000,00	653.083.200.000,00
5	75%	198.576.000.000,00	851.659.200.000,00

*Target penumpang dihitung dari kapasitas maksimal armada yaitu 70 penumpang.

Sumber : Olahan Peneliti

ditetapkan sedemikian rupa sehingga tidak memberatkan masyarakat.

Dalam pengelolaan keuangan, hal yang perlu diperhatikan bahwa sesuai Pasal 22 ayat (3) Permendagri No. 13 Tahun 2006 jo 59 tahun 2007 tentang Pedoman Pengelolaan Keuangan Daerah, penerimaan SKPD dilarang digunakan langsung untuk membiayai pengeluaran kecuali ditentukan lain oleh peraturan perundang-undangan. Untuk itu, seluruh pendapatan dari penjualan tiket BRT harus disetorkan langsung ke kas daerah dan tidak boleh digunakan langsung untuk membiayai operasional BRT.

Dalam lima tahun ke depan, pendapatan operasional BRT ditargetkan sebesar Rp 851.659.200.000,00. Tarif BRT ditetapkan sebesar Rp 5.000,00, sedangkan target penumpang ditargetkan meningkat secara bertahap dari tahun ke tahun. Berikut ini rincian target pendapatan operasional BRT tahun pertama hingga kelima. Adapun rincian penghitungan pendapatan operasional BRT dapat dilihat tabel 2.

(3). Biaya Operasional BRT. Biaya operasional BRT dihitung per km tempuh. Dalam satu tahun diperkirakan seluruh armada BRT menempuh jarak 15.664.176 km. Tabel 3 berikut ini adalah estimasi penghitungan km

tempuh seluruh armada BRT yang melayani 11 koridor.

Tabel 3
Estimasi Jarak Tempuh Armada BRT

Koridor	Jarak Tempuh (km)	Waktu tempuh (menit)	Frekuensi	Total km (km)
1	49,9	90	8	399
2	28,4	50	14	409
3	43,6	80	9	392
4	38,4	60	12	461
5	21,2	50	14	305
6	32,6	60	12	391
7	50	90	8	400
8	60	100	7	432
9	50,8	100	7	366
10	50	90	8	400
11	94	150	5	457
total km per hari (km)				3.956
rata-rata jarak tempuh per bus per hari (km)				395,6
jarak tempuh seluruh bus satu tahun ,110 bus, 360 hari (km)				15.664.176

Sumber: Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Prov Sulawesi Selatan, 2011, diolah

Untuk menghitung biaya yang dikeluarkan, jarak tempuh armada dikalikan dengan biaya operasional per km. Pada penelitian ini, biaya operasional per km diambil dari hasil analisis yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika pada tahun 2011. Dengan adanya kenaikan harga BBM, dilakukan penyesuaian

atas biaya operasional per km. Pada tahun 2011, harga BBM sebesar Rp 4.500,00. Pada penelitian ini, asumsi harga BBM yang dipergunakan sebesar Rp 5.500,00 sehingga terdapat kenaikan sebesar 22 persen. Tabel 4 berikut ini adalah estimasi biaya operasional BRT.

Tabel 4
Estimasi Biaya Operasional BRT

Uraian	Nilai
Estimasi biaya per km (2011) (Rp)	1320,00
Penyesuaian harga BBM (22%) (Rp)	290,40
Estimasi biaya per km (Rp)	1610,40
Total km bus per tahun (110 bus) (km)	15.664.176
Total Biaya (Biaya per km x total km) (Rp)	25.225.589.030

Sumber : Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Prov Sulawesi Selatan, 2011, diolah

Hasil analisis Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika, pada tahun 2011 diperkirakan biaya yang dikeluarkan sebesar Rp 1.320,00. Dengan mempertimbangkan kenaikan harga BBM sebesar 22 persen, dilakukan penyesuaian atas biaya operasional per km menjadi Rp 1.610,40 sehingga pada tahun pertama biaya operasional yang dikeluarkan sebesar Rp 25.225.589.030,00. Pada penelitian ini diasumsikan tingkat inflasi setiap tahunnya sebesar 5 persen. Dengan demikian dilakukan pula penyesuaian biaya operasional BRT dengan memperhitungkan inflasi dari tahun ke tahun sebagaimana tabel 5.

Tabel 5
Penyesuaian Biaya Operasional BRT

Tahun	Biaya (Rp)	Akumulasi (Rp)
1	25.225.589.030,40	25.225.589.030,40
2	26.486.868.481,92	51.712.457.512,32
3	27.811.211.906,02	79.523.669.418,34
4	29.201.772.501,32	108.725.441.919,65
5	30.661.861.126,38	139.387.303.046,04

Sumber : Olahan Peneliti

(4). Penghitungan *Payback Period*. Penghitungan *payback period* dipergunakan untuk menghitung jangka waktu pengembalian suatu investasi yang diperoleh dari arus kas bersih (pendapatan dikurangi operasional). Pada simulasi ini besarnya nilai investasi adalah sejumlah nominal obligasi yang dikeluarkan ditambah dengan bunga obligasi yaitu sebesar Rp 518.000.000,00. sebagaimana tampak pada tabel 6 berikut ini.

Tabel 6

Nilai Investasi BRT

Uraian	Nilai (Rp)
Nominal Obligasi	370.000.000.000,00
Bunga Obligasi (8% x 5 x Ro370.000.000.000,00)	148.000.000.000,00
Jumlah investasi	518.000.000.000,00

Sumber : Olahan Peneliti

Arus kas bersih (laba) diperoleh dengan mengurangi pendapatan operasional dengan biaya operasional BRT tiap tahunnya. Tabel 7 adalah penghitungan arus kas bersih proyek BRT selama lima tahun.

Berdasarkan tabel 7, apabila dibandingkan dengan nilai investasi yang dikeluarkan, *payback period* BRT berada antara tahun ketiga dan keempat. Secara lebih mendetail, *payback period* proyek BRT dihitung sebagai berikut.

$$\text{Payback Period} = 3 + \frac{518.000.000.000,00 - 374.983.530.581,66}{544.357.758.080,45 - 374.983.530.581,66} = 3,084 \text{ tahun} = 3 \text{ tahun } 10 \text{ bulan}$$

(5). Penghitungan *Net Present Value* (NPV). Berbeda dengan metode *payback period*, metode penilaian investasi menggunakan NPV memperhitungkan nilai waktu uang. Pada metode ini, satu rupiah nilai uang sekarang dianggap lebih berharga dibanding dengan

Tabel 7
Arus Kas Bersih Proyek BRT

Tahun	Pendapatan (Rp)	Biaya (Rp)	Laba (Rp)	Akumulasi Laba (Rp)
1	126.252.000.000,00	25.225.589.030,40	101.026.410.969,60	101.026.410.969,60
2	151.502.400.000,00	26.486.868.481,92	125.015.531.518,08	226.041.942.487,68
3	176.752.800.000,00	27.811.211.906,02	148.941.588.093,98	374.983.530.581,66
4	198.576.000.000,00	29.201.772.501,32	169.374.227.498,68	544.357.758.080,35
5	198.576.000.000,00	30.661.861.126,38	167.914.138.873,62	712.271.896.953,96

Sumber : Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Prov Sulawesi Selatan, 2011, diolah

nilai satu rupiah uang di masa depan. Untuk itu, arus kas bersih yang akan diperoleh di masa depan perlu disesuaikan dengan tingkat suku bunga diskonto sebelum dibandingkan dengan biaya modal. Tingkat diskonto mencerminkan biaya modal ataupun *opportunity cost*, yaitu tingkat suku bunga apabila pendanaan proyek menggunakan instrumen lain ataupun keuntungan yang mungkin diperoleh investor apabila menginvestasikan uangnya pada instrumen investasi yang lain. Tingkat diskonto yang digunakan pada simulasi ini ditentukan sebesar 10 persen. Angka tersebut merupakan proyeksi keuntungan investasi obligasi korporasi di tahun 2016 menurut Bank Indonesia. Investasi dianggap layak apabila nilai NPV > 0. Adapun rumus NPV sebagai berikut.

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{(Bt - Ct)}{(1+i)^t}$$

- t : umur proyek
i : tingkat diskonto
Bt : Arus kas masuk (pendapatan operasional) pada tahun ke-t
Ct : Arus kas keluar (biaya operasional) pada tahun ke-t

Hasil perhitungan NPV tersebut ditampilkan dalam tabel 8 di bawah ini.

Tabel 8
Penghitungan NPV

Tahun	Arus Kas Bersih (Rp)	Tingkat Diskonto	NPV (Rp)
1	101.026.410.969,60	1,10	91.842.191.790,55
2	125.015.531.518,08	1,21	103.318.621.089,32
3	148.941.588.093,98	1,33	111.902.019.604,80
4	169.374.227.498,68	1,46	115.684.876.373,67
5	167.914.138.873,62	1,61	104.261.469.269,75
Jumlah			527.009.178.128,07

Sumber : Olahan Peneliti

Dari tabel 8 di atas, diketahui bahwa nilai sekarang arus kas bersih sebesar Rp 527.009.1178.128,07. Apabila dibandingkan dengan biaya modal (sebesar Rp 518.000.000.000,00), maka diperoleh nilai NPV sebesar Rp 9.009.178.128,07. Nilai tersebut lebih besar daripada 0 sehingga investasi pada proyek BRT dianggap layak.

Penghitungan Batas Maksimum Pinjaman Daerah (BMP) dan *Debt Service Coverage Ratio* (DSCR)

BMP adalah rasio yang menggambarkan batas pinjaman yang dianggap layak untuk menjadi beban APBD. Sesuai PP No 30 Tahun 2011, BMP ditentukan tidak boleh melebihi 75 persen dari penerimaan umum APBD tahun sebelumnya. Adapun untuk menghitung penerimaan umum digunakan formula berikut.

$$PU = PD - (DAK + DD + DP + L)$$

- PU : Penerimaan Umum
- PD : Total penerimaan daerah
- DAK : Dana Alokasi Khusus
- DD : Dana Darurat
- DP : Dana Pengembalian Pinjaman Untuk Pinjaman Lama
- L : Pendapatan lainnya untuk pembiayaan tertentu

Untuk memberikan gambaran atas batas maksimum pinjaman daerah, pada penelitian ini disimulasikan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan menerbitkan obligasi daerah pada tahun 2015. Dengan demikian, batas maksimum pinjaman daerah dihitung dengan menggunakan nilai penerimaan umum tahun 2014. Tabel 9 berikut ini adalah penghitungan penerimaan umum TA 2014.

Tabel 9
Penerimaan Umum Tahun 2014 (Rp)

Total Penerimaan Daerah 2014 (1)	5.503.161.406.065,78
Pengurangan	
1 Dana DAK	72.976.480.000,00
2 Dana Darurat	-
3 Dana Pengembalian Pinjaman Lama	16.151.416.303,19
4 Dana Lainnya :	
Bagian PAD untuk transfer ke Kabupaten/Kota	1.101.354.583.380,43
Dana Penyesuaian (BOS, sertifikasi guru,dll)	932.761.892.475,00
Pendapatan hibah yang telah ditentukan peruntukannya	9.891.034.271,00
Total Pengurangan (2)	2.133.135.406.429,62
Penerimaan Umum 2014 (3) = (1)-(2)	3.370.025.999.636,16

Sumber : BPK RI Perwakilan Sulawesi Selatan, diolah

Berdasarkan penghitungan di atas, diketahui bahwa penerimaan umum APBD Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan pada

tahun 2014 sebesar Rp 3.370.025.999.636,16. Batas maksimum pinjaman yang boleh dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan sebagai berikut.

$$\begin{aligned} \text{BMP} &= 75 \text{ persen} \times \text{PU tahun sebelumnya} \\ &= 75 \text{ persen} \times \text{Rp } 3.370.025.999.636,16 \\ &= \text{Rp } 2.527.519.499.727,12 \end{aligned}$$

Berdasarkan penghitungan di atas, diketahui bahwa pada tahun 2015, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dapat menerbitkan obligasi daerah hingga mencapai Rp 2.527.519.499.727,12. Nilai tersebut jauh lebih besar daripada kebutuhan pendanaan proyek BRT yaitu sebesar Rp 370 miliar.

Rasio lain yang harus dipenuhi oleh pemerintah daerah dalam menerbitkan obligasi daerah adalah DSCR. DSCR adalah rasio yang menunjukkan kemampuan membayar kembali pinjaman. Hal tersebut penting untuk dijadikan dasar untuk menentukan apakah utang yang diambil nantinya akan menyulitkan kondisi keuangan suatu entitas atau tidak (Noor, 2009: 238). PP No. 30 Tahun 2011 Tentang Pinjaman Daerah, menyatakan bahwa untuk dapat menerbitkan obligasi daerah nilai DSCR tiap tahunnya hingga obligasi tersebut jatuh tempo paling sedikit 2,5. Adapun rumus DSCR sebagai berikut.

$\text{DSCR} = \frac{\{\text{PAD} + (\text{DBH} - \text{DBHDR}) + \text{DAU}\} - \text{Belanja Wajib}}{\text{Angsuran Pokok Pinjaman} + \text{bunga} + \text{Biaya lain}}$
--

- PAD : Pendapatan Asli Daerah
- DBH : Dana Bagi Hasil
- DBHDR : Dana Bagi Hasil Dana Reboisasi
- DAU : Dana Alokasi Umum

Sesuai dengan PP No. 30 Tahun 2011, DSCR pemerintah daerah yang akan

menerbitkan obligasi paling sedikit 2,5. Hal tersebut mengandung arti bahwa setiap tahunnya pemerintah daerah harus memiliki dana bebas yang dapat dimanfaatkan untuk membayar bunga dan angsuran utang obligasi paling sedikit 2,5 kali nilai bunga dan angsuran pokok obligasi yang terutang.

Terdapat beberapa asumsi terkait simulasi penghitungan DSCR sebagai berikut.

(1) Obligasi daerah disimulasikan diterbitkan pada tahun 2015 dengan tingkat bunga 8 persen. Tingkat bunga 8 persen tersebut dipandang cukup dapat bersaing dengan imbal hasil investasi lainnya yaitu Obligasi Ritel Indonesia seri 011 (terbit 2014 dengan imbal hasil 8,50 persen) atau suku bunga deposito (tahun 2015 sekitar 5 persen - 7 persen). Selain itu, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dirasa mampu untuk menanggung beban bunga sebesar 8 persen berdasarkan pengalaman Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dalam melakukan pinjaman dana ke Pusat Investasi Pemerintah dengan bunga 7,75 persen.

(2) Jangka waktu obligasi selama 5 tahun (jatuh tempo pada tahun 2019). Belanja wajib yang dihitung terdiri dari belanja pegawai tidak langsung serta transfer ke kabupaten/kota;

(3) Bunga obligasi dibayarkan setiap tahun dengan nilai tetap, sedangkan pokok

obligasi dibayarkan seluruhnya pada jatuh tempo obligasi;

(4) Penghitungan DSCR tahun 2015 dan 2016 menggunakan nilai APBD, sedangkan untuk tahun 2017 sampai dengan 2019 menggunakan angka proyeksi. Angka proyeksi dihitung dengan metode trend linear kuadrat terkecil (*least square*);

(5) Angsuran pokok dan bunga yang dihitung memperhitungkan pula adanya pinjaman yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan sejak tahun 2013 kepada pemerintah pusat;

(6) Biaya lain diasumsikan tidak ada (Rp 0,00).

Tabel 10 sampai dengan tabel 14 berikut ini adalah simulasi penghitungan DSCR Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2015 sd 2019.

Dari simulasi penghitungan di atas, dapat diketahui bahwa DSCR tahun 2015 sebesar 13,43, tahun 2016 sebesar 13,50, tahun 2017 sebesar 17,14, tahun 2018 sebesar 24,00 dan 2019 sebesar 10,56. Angka DSCR tersebut jauh lebih tinggi dari yang dipersyaratkan yaitu sebesar 2,5. Dengan demikian, berdasarkan penghitungan di atas, dari segi kemampuan keuangan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan layak untuk menerbitkan obligasi daerah

Tabel 10
Penghitungan Nilai PAD, DBH, dan DAU

Tahun	PAD (Rp)	DBH – DBHDR (Rp)	DAU (Rp)	Jumlah (Rp)
2015	3.432.698.249.296,00	281.792.298.000,00	1.180.010.167.000,00	4.894.500.714.296,00
2016	3.511.644.271.550,00	281.792.298.000,00	1.394.148.361.000,00	5.187.584.930.550,00
2017	4.361.380.185.557,58	318.728.461.538,80	1.500.569.943.000,00	6.180.678.590.096,38
2018	4.842.040.357.690,53	327.793.383.074,70	1.616.582.612.300,00	6.786.416.353.065,23
2019	5.322.700.529.823,48	336.858.304.610,60	1.732.595.281.600,00	7.392.154.116.034,08

Sumber : LHP BPK RI, diolah

Tabel 11
Penghitungan Nilai Belanja Wajib

Tahun	Belanja Pegawai Tidak Langsung (Rp)	Transfer Ke kab/Kota (Rp)	Total Belanja Wajib (Rp)
2015	957.263.627.838,65	1.323.042.721.653,53	2.280.306.349.492,18
2016	1.036.006.938.869,11	1.383.430.647.400,00	2.419.437.586.269,11
2017	1.107.360.646.705,59	1.558.696.926.195,97	2.666.057.572.901,56
2018	1.190.726.673.772,93	1.728.535.675.892,83	2.919.262.349.665,76
2019	1.274.092.700.840,27	1.898.374.425.589,69	3.172.467.126.429,96

Sumber : LHP BPK RI, diolah

Tabel 12
Penghitungan Dana Netto

Tahun	PAD + DBH + DAU (Rp)	Belanja Wajib (Rp)	Dana Netto (Rp)
	(1)	(2)	(1)-(2)
2015	4.894.500.714.296,00	2.280.306.349.492,18	2.614.194.364.803,82
2016	5.187.584.930.550,00	2.419.437.586.269,11	2.768.147.344.280,89
2017	6.180.678.590.096,38	2.666.057.572.901,56	3.514.621.017.194,82
2018	6.786.416.353.065,23	2.919.262.349.665,76	3.867.154.003.399,47
2019	7.392.154.116.034,08	3.172.467.126.429,96	4.219.686.989.604,12

Sumber : LHP BPK RI, diolah

Tabel 13
Penghitungan Nilai Angsuran Pokok dan Bunga

Tahun	Angsuran pokok		Bunga		Total (Rp)
	Obligasi	Utang Pusat (Rp)	Obligasi (Rp)	Utang Pusat (Rp)	
2015	-	136.000.000.000,00	29.600.000.000,00	29.100.000.000,00	194.700.000.000,00
2016	-	136.000.000.000,00	29.600.000.000,00	39.500.000.000,00	205.100.000.000,00
2017	-	136.000.000.000,00	29.600.000.000,00	39.500.000.000,00	205.100.000.000,00
2018	-	92.000.000.000	29.600.000.000,00	39.500.000.000,00	161.100.000.000,00
2019	370.000.000.000,00	-	29.600.000.000,00	-	399.600.000.000,00

Sumber : LHP BPK RI, diolah

Tabel 14
Penghitungan DSCR

Tahun	Dana Netto (Rp)	Angsuran pokok + bunga (Rp)	DSCR
	(1)	(2)	(3) = (1) / (2)
2015	2.614.194.364.803,82	194.700.000.000,00	13,43
2016	2.768.147.344.280,89	205.100.000.000,00	13,50
2017	3.514.621.017.194,82	205.100.000.000,00	17,14
2018	3.867.154.003.399,47	161.100.000.000,00	24,00
2019	4.219.686.989.604,12	399.600.000.000,00	10,56

Sumber : LHP BPK RI, diolah

Sumbangan Obligasi Daerah Dalam Menunjang Ketahanan Ekonomi Daerah

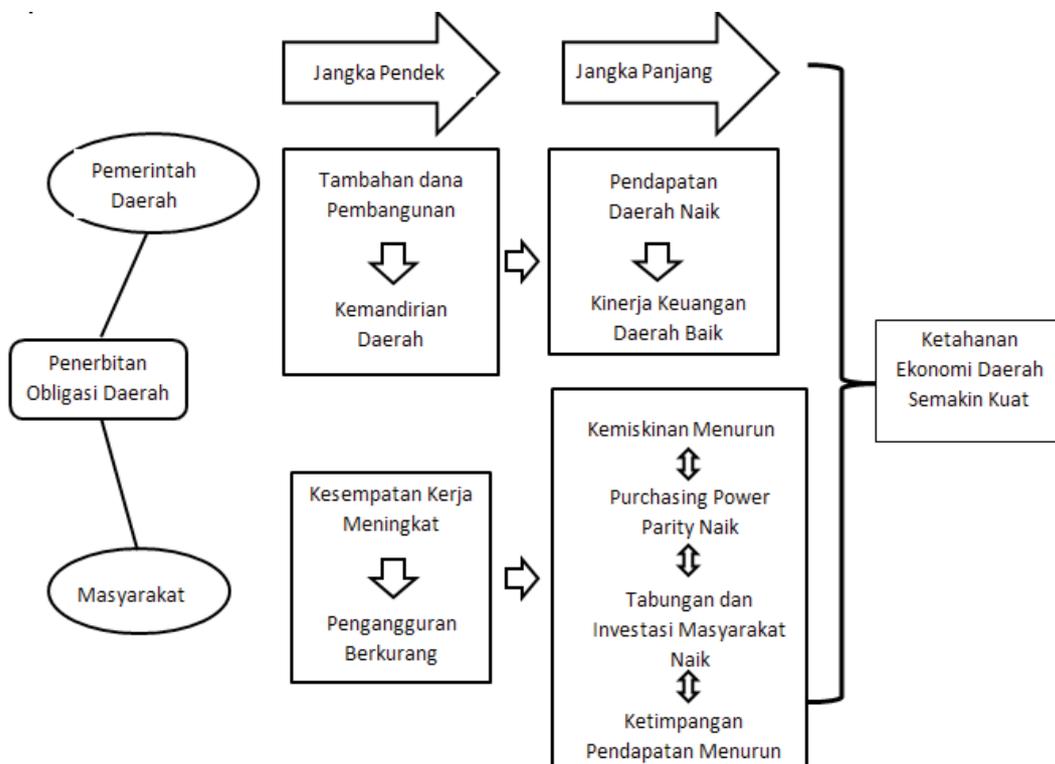
Lemhannas RI merumuskan parameter ketahanan ekonomi dalam berbagai indikator, yaitu: (1) tingkat kemiskinan, (2) tingkat pengangguran, (3) ketimpangan pendapatan antar penduduk, (4) *purchasing power parity*, (5) tabungan dan investasi masyarakat, serta (6) pertumbuhan penerimaan pajak per tahun dan presentase pemasukan pajak terhadap PDRB (Lemhannas RI, 2014). Melalui proyek-proyek pembangunan yang dapat didanainya, obligasi daerah diharapkan dapat memperkokoh ketahanan ekonomi daerah, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang, sebagaimana tampak pada gambar 1.

Penerbitan obligasi daerah akan memberikan manfaat bagi pemerintah daerah

maupun masyarakat. Pada pembangunan proyek BRT, penerbitan obligasi daerah akan mendatangkan dana sehingga pemerintah daerah dapat membangun daerahnya secara mandiri tanpa bergantung pada dana APBN dan proyek BRT dapat segera dilaksanakan. Hal tersebut penting untuk diupayakan, mengingat terdapat risiko fiskal pada APBN yang dapat berimbas kepada pemerintah daerah yang dapat berbentuk terlambatnya dana transfer pusat ke daerah, berkurangnya alokasi anggaran pusat kepada daerah, atau bahkan tidak diterimanya dana pusat yang sudah dialokasikan ke daerah.

Dalam jangka panjang adanya proyek BRT akan mendatangkan keuntungan finansial bagi pemerintah daerah. Pada bab sebelumnya, disimulasikan bahwa Pemerintah Provinsi

Gambar 1
Sumbangan Obligasi Daerah dalam Menunjang Ketahanan Ekonomi Daerah



Sumber : Olahan Peneliti

Sulawesi Selatan membangun proyek BRT dengan menggunakan obligasi daerah. Hal tersebut sangat menguntungkan mengingat potensi pendapatan yang cukup besar yang dapat diterima oleh pemerintah daerah dari proyek BRT. Setiap tahunnya diperkirakan pemerintah daerah dapat memperoleh keuntungan kurang lebih Rp 100 miliar rupiah (tabel 7).

Manfaat jangka panjang lainnya yang tak kalah penting adalah adanya tambahan penerimaan pajak sebagai dampak adanya sebuah proyek pembangunan. Adanya BRT akan mendatangkan kemudahan akses antar kabupaten/kota sehingga memungkinkan konsentrasi kepadatan penduduk semakin menyebar, tidak lagi berfokus di Kota Makassar saja. Hotel-hotel, restoran-restoran, tempat-tempat hiburan akan bermunculan di kabupaten yang lain seiring minat masyarakat yang mulai beralih untuk tinggal di kabupaten di sekitar Kota Makassar. Dengan demikian, penerimaan pajak hotel, pajak restoran, pajak reklame, pajak bumi dan bangunan, serta pajak hiburan semakin meningkat dan menjadi pemasukan tersendiri bagi kabupaten/kota. Adanya tambahan penerimaan yang diterima oleh provinsi maupun kabupaten/kota di sekitarnya akan memperkokoh dan meningkatkan kinerja keuangan pemerintah daerah.

Bagi masyarakat, adanya proyek BRT diharapkan dapat mengurangi angka kemiskinan. Walaupun pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan cukup tinggi, namun Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan masih dihadapkan dengan permasalahan. Pada tahun 2013 dan 2014 tingkat pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan sebesar 7,65 persen dan 7,15 persen berada di atas rata-rata nasional sebesar

5,80 persen dan 5,02 persen. Namun demikian, pertumbuhan ekonomi yang tinggi tersebut dibarengi pula dengan rasio gini yang lebar yaitu 0,43 persen di 2013 dan 0,44 persen di 2014, di atas rata-rata nasional sebesar 0,41 persen di tahun 2013 dan 2014 (Bappeda Provinsi Sulawesi Selatan).

Pertumbuhan ekonomi yang tinggi disertai dengan rasio gini yang tinggi menandakan adanya persoalan ketimpangan pendapatan yang tinggi, bahwa angka pertumbuhan ekonomi yang tinggi hanya disumbang oleh segelintir masyarakat saja. BPS Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2013 mencatat jumlah penduduk miskin Provinsi Sulawesi Selatan sebesar 355.400 jiwa atau sebesar 10,32 persen dari keseluruhan jumlah penduduk.

Adanya proyek BRT diharapkan dapat mengurangi tingkat kemiskinan di Provinsi Sulawesi Selatan. Pertama, dalam jangka pendek proyek BRT akan membuka kesempatan kerja bagi masyarakat, baik kesempatan kerja yang terkait langsung dengan pengerjaan proyek maupun kesempatan kerja lain yang dapat mendukung terselenggaranya proyek-proyek pembangunan seperti usaha warung makan, usaha bahan bangunan, dan lain sebagainya. Setelah proyek siap digunakan kesempatan kerja juga terbuka untuk memenuhi lapangan pekerjaan terkait proyek yang sudah siap pakai. Pada pembangunan BRT, setidaknya ratusan tenaga kerja baru akan terserap untuk mengisi pekerjaan sebagai sopir, kondektur, petugas kebersihan, petugas administrasi, dan lain sebagainya. Kedua, dengan adanya penghasilan yang dapat diperoleh masyarakat dari berbagai kesempatan kerja yang ada, pendapatan masyarakat akan semakin meningkat.

Adanya berbagai kesempatan kerja yang luas secara relatif akan berpengaruh pada berkurangnya tingkat pengangguran. Tingkat pengangguran di Provinsi Sulawesi Selatan sendiri cukup tinggi. Pada tahun 2014 BPS Provinsi Sulawesi Selatan mencatat jumlah pengangguran sebanyak 188.765 jiwa dengan tingkat pengangguran sebesar 5,02 persen.

Selain membuka kesempatan kerja, adanya BRT diharapkan dapat memangkas biaya hidup masyarakat. Sebagai contoh seorang karyawan yang tinggal di Maros namun bekerja di kawasan Karebosi, Kota Makassar. Tanpa adanya BRT setiap harinya untuk pergi ke tempat kerja karyawan tersebut harus berganti kendaraan umum (di Makassar disebut *pete-pete*) sebanyak dua kali, yaitu *pete-pete* trayek Terminal Maros-Terminal Daya dilanjutkan trayek Terminal Daya - MTC Mall. Tarif *pete-pete* saat ini ditetapkan Rp 5.000,00 sekali jalan. Dengan demikian, untuk berangkat ke tempat kerja karyawan tersebut harus mengeluarkan dana Rp10.000,00. Adanya BRT akan memangkas pengeluaran tersebut. Adanya shelter koneksi memungkinkan karyawan cukup membayar satu kali tiket BRT sebesar Rp5.000,00. Dengan demikian, karyawan tersebut dapat menghemat biaya transportasi hingga 50 persen. Selain menghemat biaya transportasi, berkurangnya pencemaran udara akibat asap kendaraan bermotor juga dapat menurunkan biaya kesehatan masyarakat.

Adanya tambahan pendapatan masyarakat diharapkan dapat meningkatkan *purchasing power parity* dan mengurangi kesenjangan pendapatan di masyarakat. Adanya tambahan pendapatan dibarengi dengan berbagai penghematan yang bisa dilakukan memberi kesempatan masyarakat untuk dapat menyisihkan pendapatannya dalam

bentuk tabungan dan investasi. Seluruh dampak tersebut pada akhirnya diharapkan dapat mendukung ketahanan ekonomi daerah.

SIMPULAN

Berdasar penjelasan tersebut di atas dapat ditarik simpulan sebagai berikut

Pertama, mengingat pentingnya keberdanaan BRT di kawasan Mamminasata, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan perlu segera mencari alternatif pembiayaan di luar APBD. Berdasarkan hasil studi kelayakan kegiatan dan penghitungan rasio-rasio keuangan, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dapat memanfaatkan obligasi daerah sebagai alternatif pembiayaan.

Kedua, penerbitan obligasi daerah untuk membangun infrastruktur publik BRT dapat menunjang ketahanan ekonomi daerah. Bagi pemerintah daerah, obligasi daerah dapat memberikan tambahan dana pembangunan sehingga pemerintah daerah dapat mandiri tidak tergantung pada APBN. Infrastruktur yang dibangun dengan obligasi daerah secara langsung maupun tidak langsung dapat pula memberikan penerimaan bagi daerah sehingga kinerja keuangan pemerintah daerah dapat semakin baik. Proyek-proyek yang didanai dengan obligasi daerah menciptakan kesempatan kerja yang luas sehingga dapat mengurangi kemiskinan, meningkatkan *purchasing power parity* masyarakat, meningkatkan tabungan dan investasi masyarakat, serta mengurangi ketimpangan pendapatan..

DAFTAR PUSTAKA

Aji, Ndaru Sukmono, 2014, “Pembangunan Industri Penambangan dan Pengolahan Pasir Besi serta Implikasinya terhadap

- Ketahanan Ekonomi Wilayah (Studi di Kabupaten Kulon Progo Daerah Istimewa Yogyakarta)”, *Jurnal Ketahanan Nasional Nomor XX (2) Agustus 2014*, hal 78-86
- Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia Perwakilan Provinsi Sulawesi Selatan. 2013. *Laporan Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan TA 2012*. Makassar
- Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia Perwakilan Provinsi Sulawesi Selatan. 2014. *Laporan Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan TA 2013*. Makassar
- Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia Perwakilan Provinsi Sulawesi Selatan. 2015. *Laporan Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan TA 2014*. Makassar
- Cresswell, John W. 2010. *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta, Pustaka Pelajar
- Darmadji, Tjiptono. dan Fakhruddin, Hendy M. 2006. *Pasar Modal di Indonesia Pendekatan Tanya Jawab*. Jakarta, Penerbit Salemba Empat
- Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan dan PT Citra Wahana Konsultan. 2011. *Studi Penyusunan Pola Transportasi Makro Mamminasata*, Makassar
- Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia. 2014. *Modul 3 Bidang Studi/ Materi Pokok Geostrategi dan Ketahanan Nasional Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LII*. Jakarta
- Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia. 2014. *Profil Ketahanan Nasional Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta 2013*. Jakarta
- Lestari, Kadek Yuni dan Yasa, Gerianta W. 2014. ”Pengaruh Penerapan Corporate Governance dan Profitabilitas Terhadap Tingkat Obligasi” dalam *e-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana 8.1 (2014)*. 227-249
- Noor, Henry Faizal. 2009. *Investasi : Pengelolaan Keuangan Bisnis dan Pengembangan Ekonomi Masyarakat*. Jakarta, Indeks
- Purwoko. 2005. “Analisis Peluang Penerbitan Obligasi Daerah Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Daerah” dalam *Kajian Ekonomi dan Keuangan, Edisi Khusus, November 2005*, 25-40. <http://www.fiskal.depkeu.go.id/webbckf/kajian%5Cpurwoko-1.pdf> (diakses pada 25 September 2015)
- Susantono, Bambang. 2013. *Transportasi dan Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi*. Jakarta, PT Kompas Media Nusantara

Peraturan Perundangan

- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
- Peraturan Pemerintah No 30 Tahun 2011 Tentang Pinjaman Daerah
- Perda No. 9 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2009-2029,