



UNIVERSITAS INDONESIA

**MODEL PENGELOLAAN RISIKO KERJASAMA
PEMERINTAH DAN SWASTA DALAM PEREMAJAAN KOTA
Studi Kasus Kawasan Cilincing – Marunda di Jakarta**

DISERTASI

**FITRI SURYANI
NPM: 0806401134**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI DOKTOR TEKNIK SIPIL
DEPOK**

10 SEPTEMBER 2014



UNIVERSITAS INDONESIA

**MODEL PENGELOLAAN RISIKO KERJASAMA
PEMERINTAH DAN SWASTA DALAM PEREMAJAAN KOTA:
Studi Kasus Kawasan Cilincing – Marunda di Jakarta**

DISERTASI

**FITRI SURYANI
NPM: 0806401134**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI DOKTOR TEKNIK SIPIL
DEPOK
DESEMBER 2014**

HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa disertasi ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika dikemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Depok, 17 Desember 2014



Fitri Suryani


HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Disertasi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar

Nama : Fitri Suryani

NPM : 0806401134

Tanda Tangan :



Tanggal : 17 Desember 2014

HALAMAN PENGESAHAN

Disertasi ini diajukan oleh :

Nama : Fitri Suryani
NPM : 0806401134
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Disertasi : Model Pengelolaan Risiko Kerjasama
Pemerintah dan Swasta dalam Peremajaan
Kota: Studi Kasus Kawasan Cilincing-
Marunda di DKI Jakarta

Telah dinyatakan layak untuk diajukan ke ujian Promosi dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Doktor pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Promotor: Prof. Dr. Ir. Tommy Ilyas, M. Eng

Kopromotor 1 : Prof. Ir. Suyono Dikun, MSc., Ph.D

Kopromotor 2 : Dr. Ir. Suparti A. Salim, MSP

Tim Penguji :

Prof. Dr. Ir. Dedi Priadi, DEA (Ketua)

Ir. Widjojo Adi Prakoso, M.Sc., Ph. D (Anggota)

Prof. Dr. Ir. Emirhadi Suganda, M. Eng (Anggota)

Prof. Dr. Ir. Krishna Suyanto Pribadi, DEA (Anggota)

Dr. Ir. Heru Purboyo Hidayat Putro, DEA (Anggota)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 17 Desember 2014


()



()



()


HALAMAN PENGESAHAN

Disertasi ini diajukan oleh :

Nama : Fitri Suryani
NPM : 0806401134
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Disertasi : Model Pengelolaan Risiko Kerjasama
Pemerintah dan Swasta dalam Peremajaan
Kota: Studi Kasus Kawasan Cilincing-
Marunda di DKI Jakarta

**Telah dinyatakan layak diajukan ke Ujian Promosi untuk dipertahankan di
hadapan Dewan Penguji**

Promotor: Prof. Dr. Ir. Tommy Ilyas, M. Eng



()

Kopromotor 1 : Prof. Ir. Suyono Dikun, MSc., Ph.D



Kopromotor 2 : Dr. Ir. Suparti A. Salim, MSP



KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah *subhannallah wataala* karena atas segala ijin, kebesaran dan ridha-Nya yang tiada henti saya dapat menyelesaikan pendidikan Program Doktor Ilmu Teknik di Fakultas Teknik Universitas Indonesia ini. Shalawat serta salam juga disampaikan kepada Nabi Muhammad *salallahu alaihi wassalam* beserta keluarga dan para pengikutnya.

Saya menyadari bahwa selesainya program doktor yang saya jalani ini tidak lepas dari bantuan dan perhatian dari berbagai pihak. Oleh karena itu, perkenankan saya menyampaikan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Tommy Ilyas, M. Eng selaku Promotor, Bapak Prof. Ir. Suyono Dikun, M.Sc., Ph.D selaku KoPromotor 1 dan Ibu Dr. Ir. Suparti A. Salim, MSP selaku KoPromotor 2, yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran dalam membimbing sejak awal hingga tahap Promosi ini.
2. Seluruh Panitia Penguji yang terdiri dari: Bapak Prof. Dr. Ir. Dedi Priadi, DEA, Bapak Prof. Dr. Ir. Emirhadi Suganda, M. Eng, Bapak Dr. Ir. Krishna Pribadi, dan Bapak Dr. Ir. Heru Purboyo, DEA yang telah bersedia menguji serta memberikan masukan yang sangat berharga.
3. Dekan Fakultas Teknik UI beserta jajarannya dan Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik UI beserta jajarannya serta seluruh staf pengajar dan karyawan Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik UI, atas dukungan dan bantuan yang telah diberikan.
4. Bapak Dr (HC). Julius Syukur selaku Ketua Yayasan Administrasi Indonesia dan Bapak Prof. Dr. Ir. Yudi Yulius, MBA selaku Rektor Universitas Persada Indonesia – Y.A.I beserta para Wakil Rektor, dan Dekan FT-UPI Y.A.I beserta para Wakil Dekan yang telah memberikan kesempatan dan dukungan kepada saya untuk melanjutkan studi S3/ Doktor.
5. Para Pakar: Bapak Dr. Ruchyat-Deni Dj., M. Eng (Ses Ditjen Tata Ruang Kementerian PU), Bapak Dr. Enoch P. Suharto (Sekretaris Dewan Nasional KEK), Bapak Dr. Andre Permana (PT. IIGF), Bapak Ir. Oon Nusihono, MM (General Manager PT. Summarecon Tbk), dan Ibu Susi Mahadewi, SE., MM (PT. Kawasan Berikat Nusantara /Tbk) atas kesediaannya menjadi narasumber dalam penelitian ini.
6. Rekan sejawat Program Doktor Fakultas Teknik Universitas Indonesia yang senantiasa memberikan semangat, dan semua pihak yang telah banyak membantu dalam penyelesaian disertasi ini.
7. Kedua orang tua: Eddy Toegiyono As, SH, M.Sc (Alm) dan Dra. Hj. Latifah Salim, Mertua: H. Anwar Ibrahim (Alm) dan Hj. Ramlah Ramli (Alm), Suami: Eddy Sukwandi, SE, dan anak-anak saya tercinta: Nefita Khairunnisa dan Muhammad Rifqi Baihaqi atas segala doa dan pengorbanan.

Akhir kata, semoga Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak dan disertasi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Depok, Desember 2014
Fitri Suryani

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fitri Suryani
NPM : 0806401134
Program Studi : Doktoral
Departemen : Sipil
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Disertasi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Nonesklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Model Pengelolaan Risiko Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam Peremajaan Kota: Studi Kasus Kawasan Cilincing-Marunda di Jakarta

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Nonesklusif ini Universitas Indonesia berhak, menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/ pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 17 Desember 2014

Yang menyatakan



(Fitri Suryani)

ABSTRAK

Nama : Fitri Suryani
Program Studi : Teknik Sipil
Judul : Model Pengelolaan Risiko Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam Peremajaan Kota: Studi Kasus Kawasan Cilincing-Marunda di Jakarta

Pengelolaan risiko terkait peremajaan kota sebagai salah satu metode perbaikan vitalitas kawasan kota masih menjadi perhatian utama di berbagai negara. Fenomena pelaksanaan peremajaan kota di berbagai negara khususnya dengan pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta, maka upaya pengelolaan risiko menjadi prioritas utama. Peremajaan kota merupakan suatu kegiatan yang membutuhkan biaya tinggi namun lambat dalam pengembalian keuntungan (high cost and slow return investment). Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan risk assesment, simulasi skenario intervensi terhadap net present value, dan selanjutnya sistim dinamis. Menggambarkan peremajaan kota dapat dilakukan dengan skema KPS, namun perlu memperhatikan timbulnya risiko utama baik dari sisi pandang pemerintah maupun swasta. Berdasarkan risiko utama yang diperoleh melalui pendekatan Analytical Hierarchy Process (AHP), selanjutnya berdasarkan simulasi net present value selama 30 tahun mendatang diperoleh hasil yang paling optimal adalah skenario dilakukan peremajaan kota dan risk assesment. Model kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kawasan ditentukan berdasarkan hasil risk assesment dan financial viability.

Kata kunci :

Model, pengelolaan risiko, peremajaan kota, kerjasama pemerintah dan swasta

ABSTRACT

Name : Fitri Suryani
Study program : Doctorate of Civil Engineering
Title : Risk Management Model of Public Private Partnership in Urban Renewal : A Case Study Cilincing - Marunda Area in Jakarta

Risk management related urban renewal as one of the methods improved the vitality of the city region is still a major concern in many countries. The phenomenon of the implementation of urban renewal in various countries, especially with the pattern of public-private partnerships, risk management efforts a top priority. Urban renewal is an activity that requires a high cost but slow in the returns (high cost and slow return on investment). This research was conducted with the risk assessment approach, scenario simulation intervention on net present value, and then the dynamic system. Describing urban renewal can be done with the PPP scheme, but need to pay attention to the emergence of major risks both from the perspective of both public and private. Based on the primary risk obtained through the approach of Analytical Hierarchy Process (AHP), and then based on the simulation of the net present value over the next 30 years gained the most optimal results is carried out urban renewal scenarios and risk assessment.

Keywords:

Models, risk management, urban renewal, public-private partnerships

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	6
1.3 Rumusan Masalah.....	10
1.4 Tujuan Umum Penelitian.....	10
1.5 Tujuan Khusus Penelitian.....	11
1.6 Batasan Penelitian.....	11
1.7 Manfaat Penelitian.....	11
1.8 Tahapan Operasional Penelitian.....	12
2. TINJAUAN PUSTAKA.....	13
2.1 <i>State of The Art</i>	13
2.2 <i>Novelty</i>	14
2.3 Manajemen Kota.....	15
2.3.1 Pengembangan Berkelanjutan.....	17
2.3.2 Konsep Pengembangan Kawasan.....	23
2.4 Urban Renewal.....	
2.4.1 Esensi Revitalisasi, Peremajaan, dan Rehabilitasi.....	25
2.4.2 Konsep Peremajaan Kota.....	29
2.4.3 Tahapan dan Prosedur Urban Renewal.....	30
2.4.4 Kawasan Cilincing – Marunda.....	31
2.5 Manajemen Risiko dalam Infarstruktur.....	32
2.5.1 Konsep Risiko dan Ketidakpastian.....	35
2.5.2 Konsep dan Proses Manajemen Risiko.....	36
2.5.3 Analisis Risiko Kualitatif.....	36
2.5.4 Analisis Risiko Kuantitatif.....	38
2.6 Pengelolaan Risiko.....	42
2.6.1 Alokasi Risiko dalam konteks Manajemen Risiko.....	45
2.6.2 Risiko Keterlibatan Swasta.....	47
2.6.3 Mekanisme Pengurangan dan Penyebaran Risiko.....	52
2.7 Konsepsi Kerjasama Pemerintah dan Swasta.....	54
2.7.1 Defenisi Kerjasama Pemerintah dan Swasta.....	55
2.7.2 Tujuan dan Keuntungan Penerapan KPS.....	55
2.7.3 Bentuk-bentuk KPS.....	57

2.7.4 Model Investasi dan Pembiayaan Infrastruktur	60
2.8 Proses Investasi KPS.....	62
2.9 KPS pada Peremajaan Kota	64
2.10 Indikator Kelayakan Investasi Kawasan	66
2.11 Hal-hal Pokok Penerapan KPS di Indonesia	72
2.12 Pemodelan Dinamika Sistem	89
3. METODOLOGI PENELITIAN.....	126
3.1 Tahapan Penelitian.....	126
3.2 Kerangka Kerja Penelitian.....	127
3.3 Prosedur Penelitian.....	131
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	131
3.5 Analisa Penelitian.....	132
3.6 Metode dan Kerangka Metodologi Sistim Dinamik.....	138
4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	126
4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	126
4.2. Diskripsi Objek Penelitian.....	130
4.3. Model Sistim Dinamis KPS pada Urban Renewal.....	145
4.4. Model Pengelolaan Risiko Peremajaan Kota.....	156
4.5. Analisis Finansial.....	157
4.6.. Skenario Intervensi.....	157
4.7. Model Sistim Dinamis KPS pada peremajaan kota.....	182
5. KESIMPULAN DAN SARAN.....	189
5.1. Kesimpulan.....	189
5.2. Saran.....	191
DAFTAR REFERENSI.....	xviii

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Rencana Struktur Ruang Jakarta Utara	7
Tabel 2.1	Proses manajemen risiko secara umum	35
Tabel 2.2	Tipe KPS proyek atau fasilitas baru	58
Tabel 2.4	Positioning Karakteristik KPS	65
Tabel 2.5	Perbandingan penerapan KPS dalam peremajaan kota di beberapa neara	76
Tabel 2.6	Perbandingan strategi KPS dalam investasi infrastruktur kota	86
Tabel 2.7	Alasan negara yang memilih KPS	91
Tabel 2.8	Skala dasar intensitas kepentingan	121
Tabel 2.9	Perkembangan penelitian	123
Tabel 3.1	Jenis dan sumber data penelitian	127
Tabel 3.2	Matriks tingkat risiko berdasarkan tingkat pengaruh dan frekuensi kejadian	133
Tabel 3.3	Penilaian frekuensi secara kualitatif	
Tabel 4.1	Luas wilayah, penduduk dan kepadatan penduduk	126
Tabel 4.2	Best practice penyediaan dan pengelolaan Rusunami di DKI Jakarta	141
Tabel 4.5	Tingkat pengaruh dan frekuensi dampak-dampak	145
Tabel 4.6	Identifikasi risiko peremajaan kawasan	146
Tabel 4.7	Tabel matriks frekuensi dan tingkat pengaruh	154
Tabel 4.8	Rangking 5 besar nilai akhir faktor risiko	156
Tabel 4.9	Penggunaan lahan kawasan Cilincing-Marunda	158
Tabel 4.10	Kriteria analisis <i>net present value</i>	159
Tabel 4.11	Komposisi kebutuhan dan sumber dana	161
Tabel 4.12	Jadwal pelunasan kredit investasi	162
Tabel 4.13	Tahap pembangunan dan luas areal	163
Tabel 4.14	Rencana penjualan	164
Tabel 4.15	Perhitungan biaya operasional	166
Tabel 4.16	Perkiraan jumlah dan biaya tenaga kerja	167
Tabel 4.17	Biaya penyusutan, pemeliharaan	168
Tabel 4.18	Proyeksi rugi laba	170

Tabel 4.19	Analisis proyeksi <i>cash flow</i>	172
Tabel 4.20	Proyeksi neraca	173
Tabel 4.21	Kriteria investasi	174
Tabel 4.22	Analisa <i>Internal Rate of Return (IRR)</i>	175
Tabel 4. 23	Perhitungan B/C ratio	176
Tabel 4.24	Analisis <i>payback period</i>	176
Tabel 4. 25	Perspektif faktor-faktor yang berpengaruh pada pengelolaan risiko pemerintah	180
Tabel 4.26	Prospektif faktor-faktor yang berpengaruh pada pengelolaan risiko swasta	181
Tabel 4.28	Simulasi model untuk populasi dan jumlah tenaga kerja	186
Tabel 4.30	Simulasi model untuk kebutuhan investasi transportasi logistik dan rencana pembiayaan dengan KPS	187

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Rencana Struktur Ruang Jakarta Utara	7
Gambar 1.2	Proporsi cakupan pelayanan infrastruktur	8
Gambar 1.3	Peta rencana pola ruang	10
Gambar 1.4	Tahapan operasional penelitian	12
Gambar 2.1	Siklus penataan ruang	18
Gambar 2.2	Hubungan peremajaan, revitalisasi, rehabilitasi dan redevelopment	24
Gambar 2.3	Model lengkap dan simulasi urban	28
Gambar 2.4	Tahapan urban renewal	31
Gambar 2.5	Pendekatan dasar manajemen risiko	43
Gambar 2.6	Memastikan kelayakan proyek	47
Gambar 2.7	Memastikan risiko dapat dikelola	47
Gambar 2.8	Alokasi risiko	48
Gambar 2.9	Kerangka pengelolaan risiko proyek KPS	49
Gambar 2.10	Model kerjasama pemerintah dan swasta	59
Gambar 2.11	Tahapan proses investasi KPS	61
Gambar 2.12	Tahapan proses pengadaan proyek KPS	63
Gambar 2.13	Proses KPS di daerah	64
Gambar 2.14	Indikator kelayakan investasi	87
Gambar 2.15	Dasar metodologi dinamika sistim	96
Gambar 3.1	Tahapan penelitian	126
Gambar 3.2	Diagram <i>input-process-output</i>	128
Gambar 3.3	Kerangka kerja penelitian	129
Gambar 3.4	Tahapan penelitian	130
Gambar 3.5	Kerangka sistim dinamik	138
Gambar 3.6	Tahapan sistim dinamik	138
Gambar 3.7	Simulasi model	139
Gambar 4.1	Prosentase tingkat pertumbuhan penduduk DKI Jakarta	127
Gambar 4.2	Kondisi permukiman di Cilincing - Marunda	128
Gambar 4.3	Kondisi transportasi logistik di Cilincing - Marunda	129

Gambar 4.4	Peta rencana pola ruang Jakarta Utara	131
Gambar 4.5	Pembagian batas wilayah observasi	135
Gambar 4.6	Struktur identifikasi risiko pada Cilincing-Marunda	146
Gambar 4.7	Peta penggunaan lahan kawasan Cilincing-Marunda	158
Gambar 4.8	Kinerja permukiman setelah peremajaan kota	177
Gambar 4.9	Kinerja transportasi logistik setelah peremajaan kota	178
Gambar 4.10	Peta peremajaan kota kawasan Cilincing-Marunda	179
Gambar 4.11	<i>Causal loop</i> model penerapan kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kota	183
Gambar 4.12	Konstruksi model sektor permukiman	184
Gambar 4.13	Simulasi model untuk kebutuhan investasi transportasi logistik dan rencana pembiayaan dengan KPS	187

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1	Peringkat daya saing infrastruktur Indonesia, 2008-2009	7
Grafik 4.1	PDRB DKI Jakarta	127
Grafik 4.2	Grafik simulasi NPV dengan skenario	180
Grafik 4.4	Simulasi model untuk kebutuhan investasi permukiman dan rencana pembiayaan dengan KPS	185
Grafik 4.5	Simulasi model untuk populasi dan jumlah tenaga kerja	186
Grafik 4.6	Simulasi model untuk kebutuhan investasi transportasi logistik	188



BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Peremajaan kota (*urban renewal*) sebagai salah satu metode perbaikan vitalitas kawasan kota (*urban revitalitation*) yang dilakukan melalui peningkatan kualitas lingkungan, dengan mempertimbangkan aspek sosial budaya dan karakteristik kawasan masih menjadi perhatian utama di berbagai negara. Hal ini disebabkan karena dapat mempercepat implementasi peremajaan dan pembangunan kota yang berkualitas tinggi. Peremajaan dan pertumbuhan kota, merupakan elemen penting serta bagian yang fokus dan terintegrasi dari pembangunan kota berkelanjutan (*sustainable urban development*), yang tak terelakkan akan terjadi dan dipengaruhi oleh kondisi umum termasuk globalisasi dan pertumbuhan demografi (Kelly Bryan Ovie Ejumudo, 2013 hal: 81)

Banyak negara telah menerapkan Kerjasama pemerintah dan swasta pada Peremajaan Kota, di dalam penyediaan/ peningkatan infrastruktur publik, baik infrastruktur yang bernilai ekonomis seperti transportasi, air bersih, listrik, *sewage*, maupun infrastruktur yang bernilai sosial seperti sekolah, rumah sakit, lembaga pemasyarakatan, dan lain-lain. Negara-negara maju seperti Australia, Amerika dan Inggris telah mengembangkan konsep *Public Private Partnership* (KPS) atau *Private Finance Initiative* (PFI) untuk membantu pembangunan infrastruktur perkotaan. Penelitian Keating (1997), Grimshaw et al. (2002) dan Flinders (2005) menemukan bahwa skema KPS menjadi populer di Amerika maupun di Eropa akibat terjadinya krisis fiskal di sektor publik sehingga dibutuhkan sumber-sumber yang lain untuk pendanaan dan kepercayaan bahwa pola KPS mampu untuk meningkatkan efisiensi pembiayaan yang berasal dari sektor swasta. Implementasi KPS dalam pembangunan infrastruktur melibatkan partisipasi sektor swasta dalam salah satu atau semua tahap yaitu desain, konstruksi, pembiayaan dan fase operasi infrastruktur utilitas umum, jasa (Alfen et.al, 2009).

Inggris merupakan negara pertama yang menerapkan KPS, diawali pada tahun 1992 dimana pemerintah melakukan perubahan besar dalam sektor pelayanan publiknya dengan meluncurkan *Private Finance Initiative* (PFI) yang dibentuk didalam

The Treasury a Private Finance Panel and Executive. Pendanaan swasta harus dipertimbangkan untuk semua proyek-proyek sektor pelayanan dan infrastruktur publik.

Di Belanda dan Spanyol (Boxmee, 2005), KPS dapat dibedakan dalam suatu spektrum mulai dari kelemahannya, seperti : pengambilan keputusan, risiko dan biaya yang masih terkonsentrasi hanya pada satu pihak saja, menjadi kuat dengan : pengambilan keputusan, risiko dan biaya dibagi bersama antara berbagai pihak.

Penerapan KPS di Belanda relatif lebih lebih maju dibandingkan dengan Spanyol, karena situasi perbedaan stabilitas pemerintahan. Masing-masing situasi yang dihadapi tersebut dapat menjelaskan perbedaan tingkat kesejahteraan negara/ pemerintahan, tradisi demokrasi, dan perbedaan secara umum cakupan peremajaan kota. Situasi tersebut menyebabkan perbedaan penerapan prinsip-prinsip KPS di kedua negara tersebut. Di Belanda, KPS menjadi bagian dari kebijakan pemerintah yang formal yang ditujukan bagi peningkatan investasi swasta di sektor perkotaan baik di tingkat lokal dan nasional (Lubbers, 1986).

Penerapan KPS dalam peremajaan kota di Perancis penekanan utamanya adalah pada : permukiman, infrastruktur transportasi, dan fasilitas publik ((Domois; Pinson, 2005). Peremajaan kota di Perancis juga bukan merupakan bentuk baru dari kerjasama pemerintah dan swasta dalam kerangka kebijakan. Namun dengan KPS akan memberikan ruang bagi prosedur penentuan kebijakan yang didominasi oleh publik, diakibatkan oleh adanya ketidakseimbangan penyebaran asset dan sumberdaya.

Peremajaan kota di Tokyo, Jepang, pada waktunya perlu dilakukan perubahan dengan memberikan peran kepada pemerintah dan swasta yang memerlukan kesadaran akan karakter modal berupa kawasan sosial dan ketersediaan lahan (Tokyo Metropolitan Government, 2008).

Di Hongkong, *urban renewal* dilakukan oleh institusi yang memiliki peran penting yaitu *Land Development Corporation / LDC*. Diperlukan kejelasan aturan dan tanggungjawab dari masing-masing baik pihak pemerintah maupun swasta, sehingga dapat mengetahui dengan jelas dalam hal apa mereka dapat memberikan kontribusi. Hal utama yang menjadi perhatian dalam peremajaan kota di Hongkong adalah terbatasnya kepemilikan lahan/ *multiple land ownership* yang mengakibatkan hal tersebut menjadi berisiko tinggi jika tanpa kejelasan batas-batas lahan yang jelas (David Adams, 2001).

KPS untuk *urban renewal* di Amerika berkembang sejak tahun 1950-an dimana pemerintah federal menggunakannya sebagai instrumen untuk meningkatkan investasi swasta dalam pembangunan infrastruktur kota dan pengembangan wilayah

(Fosler and Berger, 1982). Kebangkitan KPS di Amerika juga dipicu oleh berkurangnya peran pemerintah federal, turunnya kepercayaan publik kepada kemampuan pemerintah, dan kebutuhan akan meningkatnya peran investasi swasta (Beauregard, 1997).

Di Beijing, skema KPS baru diperkenalkan oleh pemerintah China pada tahun 2001. Hal pertama yang dilakukan adalah mengeluarkan kebijakan yang merekomendasikan penggunaan mekanisme insentif untuk menarik modal swasta dan memperluas domain investasi swasta yang dimungkinkan. Pengembangan *legal framework* dengan prosedur yang jelas pada fase-fase perencanaan, penawaran, design, konstruksi, perawatan dan pengoperasian dari proyek infrastruktur transportasi atau perbaikan pelayanan publik yang dilakukan dengan KPS, diharapkan dapat meningkatkan transparansi dan akuntabilitas pelaksanaannya. Faktor-faktor yang membuat suksesnya proyek KPS di China menurut (OECD/ITF, 2007) adalah : fleksibilitas, kecakapan pengetahuan teknis, alokasi risiko, keahlian pasar dan pemasaran, pembukuan yang transparan dan pengambilan keputusan yang cepat. Semua ini merupakan kontribusi utama dari sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur.

Salah satu negara yang sukses melaksanakan KPS ini adalah Korea Selatan (Suhendra, 2009). Rentang waktu 10 tahun, Korsel berhasil meningkatkan fasilitas infrastrukturnya berkat partisipasi swasta yang semakin baik. Sistem KPS yang dikembangkan merupakan kerjasama dan kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam penyediaan infrastruktur dan fasilitas publik lainnya.

Sebagai pelengkap investasi pemerintah, KPS tidak hanya mendukung penyediaan infrastruktur ekonomi seperti jalan dan rel kereta api, tetapi juga infrastruktur sosial seperti sekolah dan cagar budaya. Komitmen pemerintah Korsel untuk meningkatkan peran swasta dalam investasi infrastruktur dimulai sejak tahun 1994 dengan pemberlakuan undang-undang kemitraan pemerintah-swasta. Komitmen ini diperkuat dengan revisi atas undang-undang tersebut menjadi *the Act on Private Participation in Infrastructure* pada tahun 1999 yang mencakup pembagian resiko dan penjaminan pendapatan minimum bagi pihak swasta yang terlibat dalam kemitraan penyediaan infrastruktur.

Penerapan KPS untuk pembangunan infrastruktur di Australia, pertama kali dipergunakan pada tahun 1990-an awal untuk sektor jalan tol, rumah sakit, air bersih, listrik, kemudian melebar ke sektor pelabuhan, stadion olah raga, dan bahkan bangunan penjara. KPS di Australia merupakan reaksi dari mahalnya investasi dan besarnya

risiko investasi dari proyek-proyek skala besar. Selain itu aspek seperti efisiensi biaya, penyelesaian yang lebih cepat, inovasi dan nilai tambah, alokasi risiko, dan peningkatan akses publik terhadap infrastruktur merupakan faktor pemicu maraknya KPS di Australia (English and Guthrie, 2003).

Sebagaimana negara berkembang lainnya maka Nigeria yang masih terus meneliti tentang potensi Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam peremajaan kota, mengalami kendala antara lain: rendahnya komitmen pemerintah terhadap isu pembangunan dan peremajaan kota, masalah teknis yang menguntungkan dan mempengaruhi swasta untuk bergabung (Kelly Bryan Ovie Ejumudo, 2013 hal: 82).

Di India, sektor swasta melaksanakan proyek *redevelopment* kota Dharavi di Mumbai dengan biaya mencapai \$ 1.124 Milyar dalam bentuk investasi dalam pengembangan, subsidi yang rendah untuk dapat mengakomodasi 57.000 keluarga penghuni daerah kumuh (ADB'S, 2009).

Philippines Urban Infrastructure tahun 2009, telah mengagendakan peremajaan kota untuk pelayanan mendasar bagi kawasan permukiman masyarakat kurang mampu yang juga relevan dengan negara lainnya. Peremajaan kota melibatkan revitalisasi di kota, termasuk investasi dalam finansial dan infrastruktur sosial, pengembangan sumberdaya manusia, pengembangan perusahaan, pengembangan kapasitas pemerintah daerah, dan pengurangan kemiskinan. Penduduk kurang mampu di perkotaan, memerlukan, yaitu : jaminan keamanan, infrastruktur dasar, akses untuk mendapatkan pendanaan perumahan, akses untuk mendapatkan mata pencaharian (UN – Habitat, 2009).

Seperti halnya dengan negara lain, peremajaan kota di Indonesia, dapat dilihat antara lain: di Semarang dilakukan dengan berbagai program pembangunan sarana sosial kota seperti proyek air minum, sarana pembuangan air hujan, sarana pembuangan air limbah. Sebagai bagian program pembangunan kota terpadu, dalam pelaksanaannya diperlukan kerjasama dengan berbagai pihak: pemerintah, swasta dan masyarakat (Susilo Adiyanta, 1999). Permasalahan yang dihadapi: Belum terlihatnya partisipasi/pemberdayaan masyarakat sebagai dan pemerintah baik dari aspek koordinasi, kerjasama, maupun pendanaannya.

Pelaksanaan peremajaan kota di Jakarta pada era pembangunan terencana sebagaimana telah dijalankan semasa orde baru, sektor publik mempunyai peran utama dalam pembangunan, termasuk dalam membangun infrastruktur perkotaan. Akan tetapi pada era pasar, yang sudah berlangsung selama beberapa dekade pasca orde baru ini,

yang mempunyai peran utama dalam pembangunan adalah sektor swasta. Kedua aktor utama pembangunan ini masing-masing mempunyai kendala, kekuatan dan fokus perhatian yang berbeda. Sektor publik pada dasarnya bertindak untuk mewujudkan kesejahteraan publik, sedangkan sektor swasta lebih berorientasi kepada keuntungan. Sektor swasta dikenal menguasai sumberdaya finansial, teknologi, dan mampu bertindak relatif cepat serta efisien dalam mencapai tujuannya. Sementara sektor publik cenderung mempunyai pendanaan yang terbatas, menguasai informasi melalui kekuatan regulasinya, namun bersifat birokratis, lamban dan karena itu cenderung tidak efisien.

Akan tetapi, baik di masa pembangunan terencana maupun di era pasar, kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan perkotaan belum dapat teratasi dengan baik. Pembangunan pelayanan perkotaan memerlukan kedua kekuatan aktor tersebut: sektor publik untuk menjaga kepentingan dan kebutuhan publik luas, sementara kekuatan swasta diperlukan karena efisiennya serta kekuatan finansial dan teknologinya. Kemitraan Pemerintah dan Swasta (KPS) dalam pembangunan perkotaan ini telah menjadi kecenderungan global. Melalui pola kerjasama pemerintah dan swasta, *competitive advantage* sektor swasta dapat dimanfaatkan secara optimal, untuk kepentingan publik yang lebih luas. Keduanya bersama-sama dapat berbagi andil dalam bentuk investasi, risiko, tanggung jawab dan manfaat ("reward"), sehingga peluang pencapaian tujuan pembangunan menjadi lebih besar dan lebih dapat dipastikan keberhasilannya.

Besar kecilnya risiko yang mungkin dipikul oleh pihak publik atau swasta akan berbeda pada setiap proyek. Tetapi pada dasarnya pelaku pembangunan akan berupaya meminimalkan risiko. Dan ini bukanlah hal yang mudah, karena jenis risiko pun dapat bermacam-macam, dapat bersifat ekonomi, juga dapat bersifat sosial, *tangible* atau *intangible*. Karena itu risiko perlu dikenali dengan cermat agar dapat dapat dikelola dengan baik, sehingga peluang pencapaian tujuan menjadi lebih besar.

Pendekatan manajemen risiko adalah pengendalian risiko yang terencana dan efektif dengan memahami, mengidentifikasi, dan mengevaluasi risiko yang berhubungan dengan suatu proyek. Selanjutnya mempertimbangkan apa yang akan dilakukan terhadap risiko tersebut, yang dapat dikurangi atau dialokasikan kepada pihak ketiga stakeholder (pemerintah, swasta, dan masyarakat).

BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1. *State of the art*

Beberapa penelitian terdahulu tentang model penerapan kerjasama pemerintah dan swasta (*public private partnerships*) dalam peremajaan kota (*urban renewal*) telah dilakukan. Diantara peneliti tersebut adalah Verhage Roelof.(2005) judul *Renewing urban renewal in France, the UK and the Netherlands : Introduction*; UN–Habitat (2005) tentang *Financing Urban Shelter*; Chan and Lee (2006) yang meneliti tentang *urban renewal* dapat memperbaiki kondisi kehidupan masyarakat dan kualitas lingkungan perkotaan serta keberlanjutan komunitas lokal dalam berbagai aspek yaitu *economic sustainability, environmental sustainability dan social sustainability*. Namun (Verhage Roelof; 2005) dalam penelitiannya baru menyatakan pentingnya kesamaan suara/artikulasi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat. Hal tersebut tentunya belum mencukupi, karena masing-masing stakeholders perlu memperhitungkan sumber risiko potensial apa saja yang akan timbul dalam realisasi pelaksanaannya. Sedangkan dalam penelitiannya (UN–Habitat; 2005) telah memperhitungkan pentingnya pembiayaan dalam penyediaan *urban shelter*, namun belum mempertimbangkan pembiayaan berdasarkan penilaian risiko. Demikian pula penelitian tentang *Factors Affecting Urban Renewal in High Density – City; Case Study in Hongkong (Grace K.L. Lee and Edwin H.W. Chan; ASCE, Vol. 134 - 2008)*.

(Paul Rubin; 2007) menyatakan bahwa faktor yang dapat mendorong Kerjasama Pemerintah dan Swasta/ KPS dalam peremajaan kota adalah: (1) Alih keterampilan (*transfer skills*); (2) penyebaran risiko; dan (3) pentingnya tahap *procurement*. Untuk melengkapi pernyataannya Paul Rubin masih perlu membuktikan penyebaran risiko kepada stakeholder yang terlibat dalam KPS.

(Poirot, 1995; Fung, 2001) menyatakan bahwa perencanaan kota belum dilakukan dengan bijaksana dan komprehensif, sehingga pembangunan/ pengembangan yang dilakukan menimbulkan masalah sosial dan lingkungan, seperti : kesemrawutan lingkungan hidup, kemacetan lalu lintas dan buruknya kualitas lingkungan hidup

Masalah kerusakan tersebut di Hongkong akan menjadi lebih serius, maka mendesak perlu dilakukan *urban renewal* untuk memperbaiki kondisi kehidupan masyarakat dan kualitas lingkungan perkotaan (Chan and Lee, 2006).

Penelitian yang dilakukan (Klug, Stefan, 2012) membahas tentang urban renewal namun hanya melihat berdasarkan *spatial planning* dan *environmental evaluation factor*. Tentunya masih diperlukan penilaian risiko sehingga dapat diketahui faktor yang potensial menimbulkan dampak dan pengaruh yang kuat. Penelitian lain (Irem Dikmen, 2012) telah mulai membahas tentang faktor-faktor risiko potensial dengan menggunakan *Monte Carlo Simulation* (MCS).

State of the art dari penelitian ini terletak pada adopsi dan modifikasi dari beberapa hasil penelitian di atas lalu dikembangkan menjadi model pengelolaan risiko yang mampu meningkatkan kapasitas KPS dalam pengembangan kawasan khususnya kawasan industri. Model ini merupakan kajian akademis yang bersifat teoritis tersebut diramu menjadi model yang bersifat terapan dengan memasukkan valuasi ekonomi ke dalam model optimasi. Sehingga model ini bisa membantu para perencana, pengambil keputusan, dan pihak-pihak lain yang berkompeten dalam pengembangan permukiman dan infrastruktur transportasi logistik secara berkelanjutan.

2.2. Novelty (Keterbaharuan Penelitian)

Berdasarkan hasil kajian pustaka yang telah dilakukan pada berbagai jurnal, paper dan prosiding pada Konferensi Internasional yang terkait risiko, permukiman kawasan, dan permukiman terlihat bahwa masih terdapat kesenjangan pengetahuan (*gap of knowlwdge*) dalam model pengembangan *public private partnerships* untuk pengelolaan kawasan industri yang dipadukan dengan Sistem Dinamis. Berikut adalah point-point yang menunjukkan keterbaruan (*novelty*) dari rencana penelitian yang akan dilakukan:

- Model yang dikembangkan terdiri dari pengelolaan risiko, sarana dan prasarana, dan pengembangan kawasan Cilincing-Marunda sehingga model ini lebih lengkap dari model yang sudah ada.

2.3. Manajemen Kota

Selain dari perencanaan fisik kota, manajemen kota merupakan salah satu tahap penting dalam *urban planning*. Manajemen kota merupakan sebuah proses yang penting dalam keseharian kota untuk dapat menciptakan lingkungan kota dengan kualitas yang lebih baik. Tidak adanya polusi suara, polusi udara, masalah lalu lintas, kepadatan penduduk serta kemacetan merupakan salah satu tujuan yang ingin dicapai dengan hadirnya manajemen kota.

Hal-hal yang diatur dalam manajemen kota mencakup empat hal besar, yaitu (Carmona) :

1. Transportasi; manajemen transportasi memudahkan penduduk untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan efisien serta menyeimbangkan penggunaan lalu lintas dari penggunaan mobil pribadi dengan transportasi umum agar mengurangi kemacetan
2. Regenerasi kota; meliputi reklamasi lahan, mempromosikan suatu tempat, investasi dan sebagainya. Dengan melakukan regenerasi kota, akan tercipta peluang kerjasama antara pihak pemerintah dan swasta, sehingga dengan terciptanya kota baru melalui kerjasama pihak di dalam kota, memberikan dampak yang positif bagi lingkungan kota dan perekonomian. Hal-hal yang dilakukan dalam masterplan regenerasi kota antara lain :
 - Memberikan visi atau konsep untuk membimbing perkembangan kota
 - Menetapkan standar atau kualitas yang diharapkan
 - Menyediakan koordinasi antara pihak yang terlibat sehingga seluruh komponen berkontribusi untuk menciptakan lingkungan yang lebih baik.
3. Konservasi kota; adalah suatu upaya untuk menjaga peninggalan bersejarah dan karakter dari sebuah kota yang ada sejak jaman dahulu kala.
4. Pemeliharaan kota; berarti menjaga lingkungan kota agar tetap dalam keadaan bersih, sehat dan aman. Dalam hal ini, manajemen kota berfungsi untuk memelihara tingkat pelayanan kesehatan, transportasi, rekreasi, pelayanan

keamanan, dan sebagainya sehingga tetap memberikan pelayanan yang terbaik bagi penduduk.

Perencanaan urban dan manajemen kota merupakan kegiatan yang harus dilaksanakan agar sebuah kota dapat terbangun dan berjalan dengan baik. Perencanaan urban mengatur tentang keterbangunan kota meliputi aspek fisik, lingkungan, elemen penyusun kota, perencanaan pelayanan penduduk serta perencanaan keuangan dan perekonomian kota tersebut. Sementara itu manajemen kota mengatur tindakan-tindakan yang dilakukan agar sebuah kota dapat berjalan dengan baik dan dapat mensejahterakan kota serta dapat bertahan sampai dengan generasi mendatang.

2.3.1. Pengembangan Berkelanjutan Sebagai Paradigma Baru

Komisi dunia untuk lingkungan dan pembangunan mengusulkan pola pembangunan berkelanjutan yang diartikan sebagai : pembangunan yang dapat memenuhi kebutuhan generasi masa kini, tanpa mengkompromikan kemampuan generasi masa depan melakukan hal yang sama bagi dirinya (Bruntland, GH, 1986). Terdapat tiga pokok dalam pengertian pembangunan berkelanjutan sebagai berikut (Salim, E, 2009) :

- Tujuan pokok pembangunan harus memiliki kebutuhan dasar manusia bagi semua
- Konsep pembangunan harus mampu mendukung pengembangan lingkungan yang berkelanjutan
- Pembangunan harus mengalir dari generasi kini ke generasi masa depan tanpa kekurangan sumberdaya (*resources*) untuk kemampuan manusia dalam memenuhi kebutuhannya.

Indikator pembangunan berkelanjutan terdiri dari :

- Pertumbuhan ekonomi untuk pemenuhan kebutuhan dasar bagi tercapainya kesejahteraan masyarakat.
- Pembangunan social memenuhi kebutuhan tenaga kerja, sehingga kemiskinan berkurang.

- Pembangunan harus mempertimbangkan aspek ekologi (sesuai dengan daya dukung, daya tampung, serta terpeliharanya sistem pendukung kehidupan)

2.3.2. Konsep Pengembangan Kawasan

Upaya mendukung percepatan pembangunan adalah kebijakan pembangunan wilayah antara lain diarahkan untuk pengembangan kawasan perkotaan dan perdesaan. Sedangkan strategi yang diterapkan antara lain dengan menyeimbangkan pertumbuhan pembangunan kota-kota metropolitan, besar, menengah, dan kecil dengan mengacu pada sistem pembangunan perkotaan nasional. Upaya itu diperlukan untuk mencegah terjadinya pertumbuhan fisik kota yang tidak terkendali (*urban sprawl & conurbation*).

Tujuan penataan ruang antara lain adalah terjadinya pemanfaatan ruang yang berkualitas untuk: mewujudkan kehidupan bangsa yang cerdas dan berbudi luhur dan sejahtera, mewujudkan keterpaduan pemanfaatan sumberdaya, meningkatkan pemanfaatan sumberdaya alam secara efisien dan efektif bagi manusia, dan mewujudkan perlindungan fungsi ruang dan mencegah kerusakan lingkungan.

Proses penataan ruang seringkali dihadapkan pada persoalan bagaimanapun baik dan sempurnanya rencana tata ruang, namun untuk mewujudkannya (tahap pemanfaatan ruang) masih akan berhadapan pada pemilihan prioritas langkah operasional. Seringkali kita berhadapan pada persoalan tuntutan pembangunan (investasi) yang segera diminta oleh pasar, namun rencana tata ruang dengan skala kartografis yang kecil tersebut belum bisa menjawabnya segera. Kesempatan ini akan hilang bila harus menunggu urutan rencana dengan skala kartografis yang lebih besar dan terinci dan kajian-kajian lainnya yang akan disusun oleh pemerintah daerah yang biasanya perlu waktu lama. Di lain pihak pemberian izin yang tergesa-gesa tanpa dilandasi oleh pertimbangan kaidah pembangunan berkelanjutan juga sering membawa bencana kerusakan lingkungan yang sulit diatasi, mahal dan tidak ekonomis, seperti pada gambar 2.1 berikut:



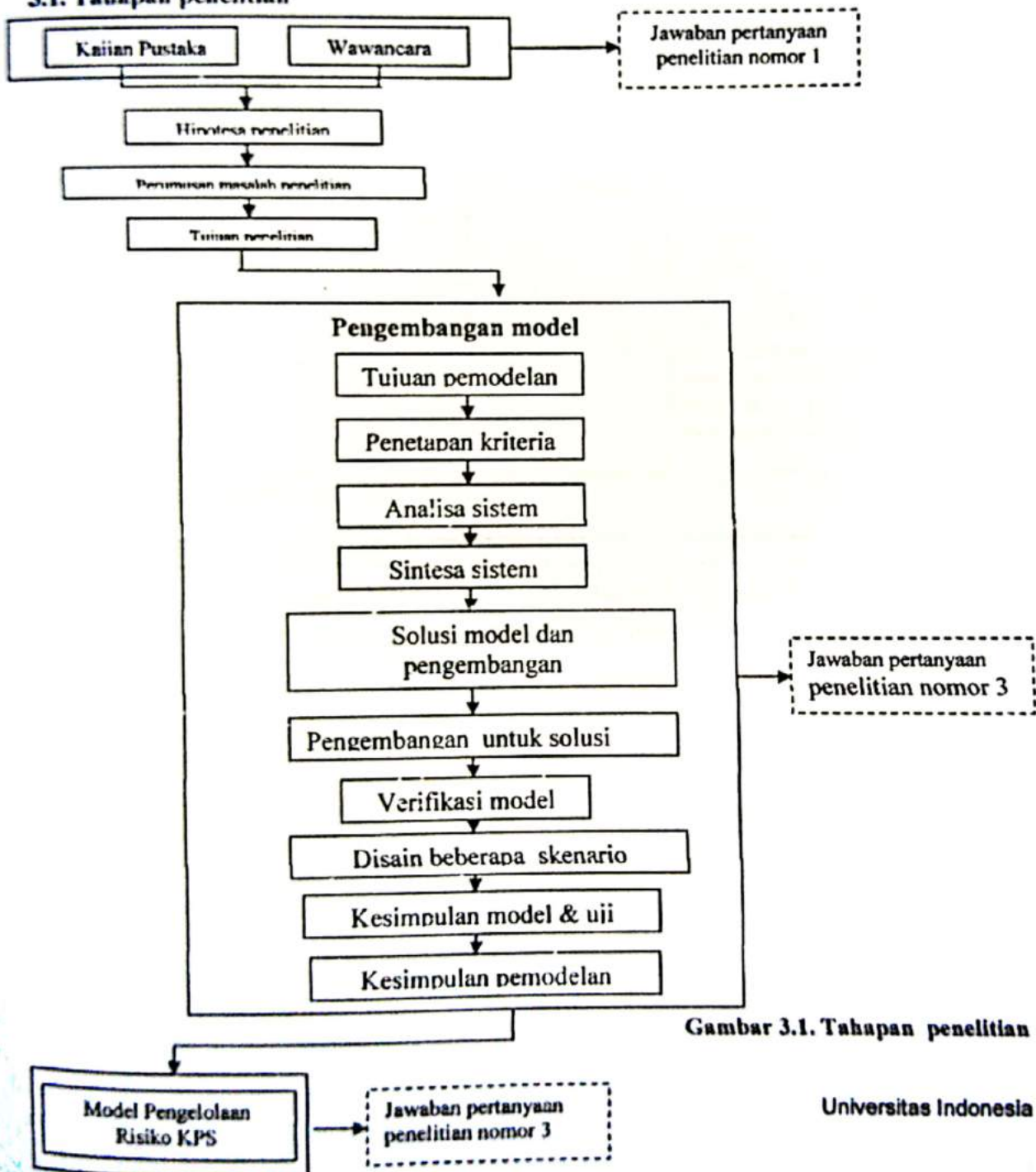
BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini adalah bersifat deskriptif dan *explanatory*. Metodologi penelitian yang digunakan bertujuan untuk menentukan dan menjelaskan metode yang tepat untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini, seperti Gambar 3.1, berikut:

3.1. Tahapan penelitian



Gambar 3.1. Tahapan penelitian

Penyusunan instrumen penelitian berupa variabel-variabel yang dirumuskan dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan (kuisisioner) yang telah dimatangkan terlebih dahulu, baik melalui validasi/ pendapat pakar maupun stakeholder tertentu sebagai representasi dari sampel penelitian. Narasumber penelitian merupakan praktisi dan stakeholder yang terkait langsung dengan proyek infrastruktur KPS dan secara khusus stakeholder untuk sektor permukiman dan kawasan di Indonesia.

Tabel 3.1. Jenis dan sumber data penelitian

Hipotesa	Jenis data	Sumber data	Instrumen analisis
Jika <i>risk assessment</i> dan <i>financing viability</i> dilakukan maka dapat meningkatkan kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kota di DKI Jakarta.	Primer	Data kualitatif	<ul style="list-style-type: none"> • Wawancara/ diskusi • Observasi lapangan • <i>Focus Group Discussion</i>
		Data kuantitatif	<ul style="list-style-type: none"> • Penyebaran kuisisioner kepada instansi Pemerintah dan swasta, serta masyarakat yang berkepentingan.
	Sekunder	Data kualitatif	Peta RTRW DKI Jakarta Tahun 2011/ 2030
		Data kuantitatif	Studi literatur (buku, jurnal, penelitian sebelumnya dll) untuk menetapkan variabel-variabel pengukuran dalam penelitian ini.

Sumber: Telah diolah kembali, 2014

3.2. Kerangka kerja penelitian

Kerangka kerja dalam penelitian ini dibagi dalam 4 tahapan, yaitu:

1. Tahapan 1: identifikasi dan struktur faktor dan variabel
Tahapan 1 merupakan tahapan untuk mengidentifikasi dan menstrukturkan faktor dan variabel risiko peremajaan pada kawasan. Faktor dan variabel tersebut diidentifikasi berdasarkan analisis deduktif dari literatur review dan selanjutnya distrukturkan dengan pendekatan *Risk Management*. Hasil dari tahapan 1 adalah struktur faktor dan variabel risiko untuk peremajaan kota.
2. Tahapan 2: penentuan tingkat level berdasarkan tahapan analisis risiko.
Tahapan 2 merupakan tahapan untuk menghitung nilai *level of risk* yang merupakan suatu ukuran atau parameter yang menunjukkan besarnya kontribusi dari setiap variabel yang telah diperoleh dari tahapan 1. Data yang digunakan dalam menentukan *level of*

service setiap variabel adalah informasi atau data berupa penilaian beberapa narasumber berdasarkan dampak/ pengaruh dan frekuensi/ probabilitas terjadinya risiko yang dianalisis dengan menggunakan analisa *risk assessment* dan *Analytical Hierarchy Process* (AHP).

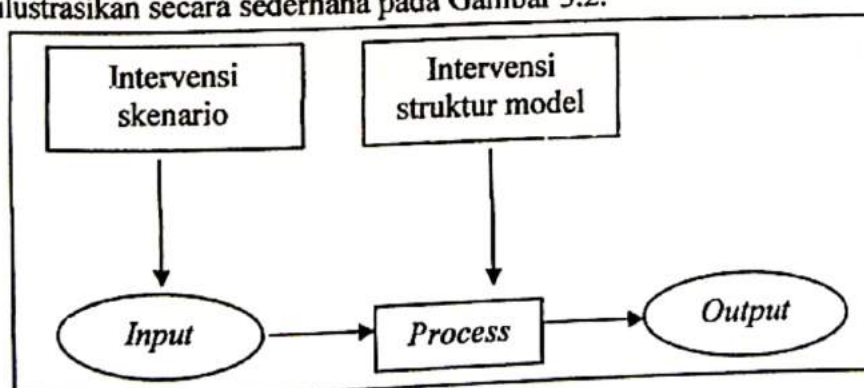
3. Tahapan 3: pengembangan skenario intervensi

Tahapan 3 merupakan tahapan untuk pengembangan beberapa skenario intervensi terhadap peremajaan kota yang perlu dilakukan sebagai penanggulangan/ mitigasi risiko. Penentuan intervensi didasarkan pada hasil *risk assessment* yang dilakukan pada tahapan 2 dimana telah ditemukan risiko potensial akibat dari faktor dan variabel kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kawasan.

4. Tahapan 4: pemodelan dinamika intervensi

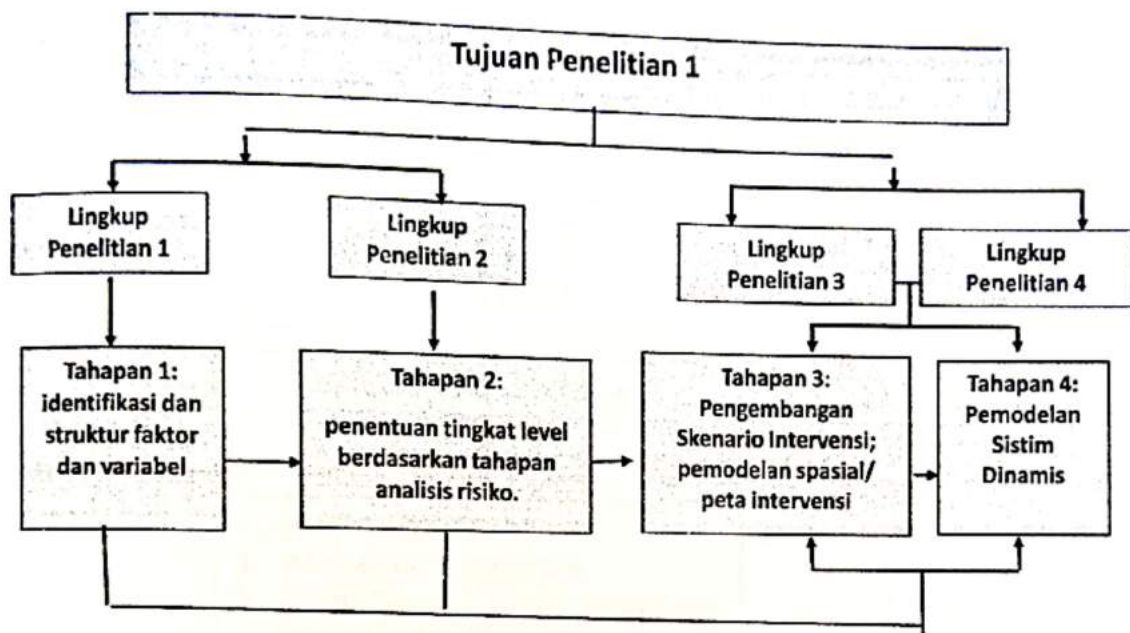
Tahapan 4 merupakan tahapan untuk mengembangkan model analisis sensitivitas masing-masing skenario dengan pendekatan sistem dinamis.

Tahapan keempat merupakan tahapan yang dilakukan untuk menentukan sensitivitas dari skenario penerapan kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kota. Tujuan dari tahapan ini adalah menentukan skenario mana yang paling optimal dan mungkin dilaksanakan. Analisa sensitivitas ini merupakan perlakuan/ intervensi terhadap model sebagai sebuah tindakan berdasarkan kondisi yang mungkin terjadi dalam dunia nyata maupun berdasarkan pilihan kebijakan yang mungkin dilakukan. Pengujian ini adalah intervensi parameter input model atau struktur model untuk melihat seberapa jauh kepekaannya terhadap perubahan output model. Sehingga dapat diamati bagaimana efek atau dampak suatu intervensi terhadap kinerja model secara keseluruhan yang diilustrasikan secara sederhana pada Gambar 3.2.



Gambar 3.2 Diagram *input-process-output* tahapan 4
Sumber : Telah diolah kembali

Secara keseluruhan kerangka kerja dari tahapan penelitian ini dituangkan dalam Gambar 3.3 dan 3.4 di bawah ini:



Gambar 3.3. Kerangka kerja penelitian

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran umum lokasi penelitian

4.1.1 Umum

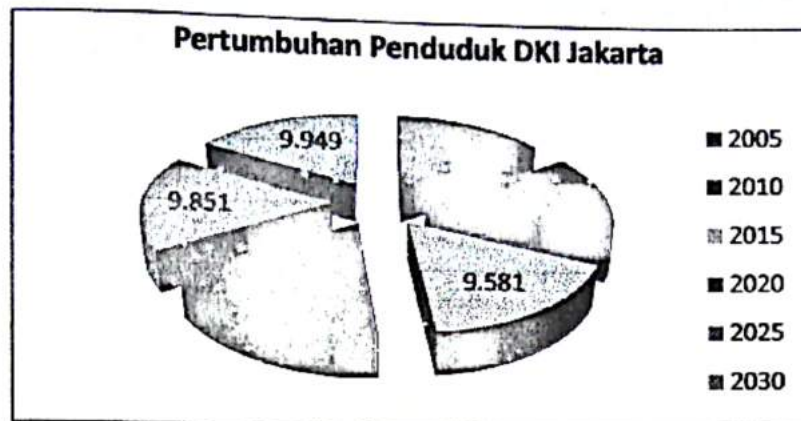
Jakarta merupakan kota dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 3,08 %. Jumlah penduduk DKI Jakarta berdasarkan hasil Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) tahun 2007 sebanyak 9,06 juta jiwa, dengan luas wilayah 662,33 km² berarti kepadatan penduduknya mencapai 13,7 ribu/ km² menjadikan sebagai wilayah terpadat penduduknya di Indonesia.

Tabel.4. 1. Luas Wilayah, Penduduk dan Kepadatan Penduduk

Kota	Luas (km ²)	Penduduk (org)	Kepadatan Penduduk (km ²)
Jakarta Selatan	141,27	2.190.930	14.872
Jakarta Timur	188,03	2.421.419	12.878
Jakarta Pusat	48,13	889.680	18.485
Jakarta Barat	129,54	2.172.878	16.774
Jakarta Utara	146,66	1.453.106	9.908
Kep. Seribu	8,7	19.980	2.297
Total	662,33	9.057.993	13.676

Sumber : BPS, Jakarta dalam Angka, 2008

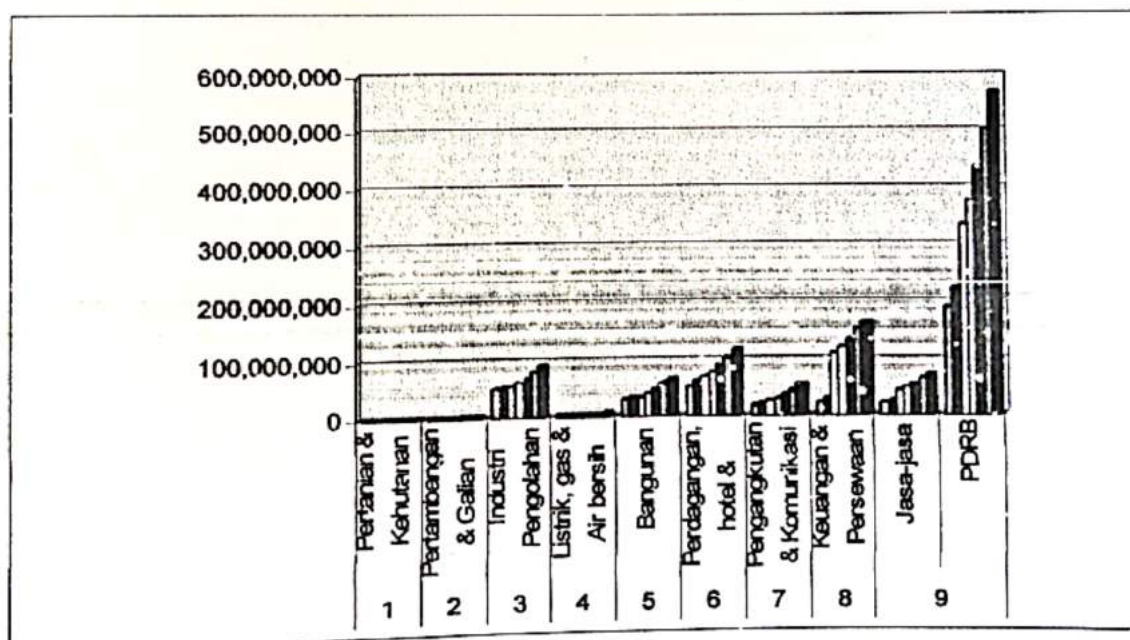
Adapun tingkat pertumbuhan penduduk DKI Jakarta per tahun sejak tahun 2005 dan prediksi sampai dengan tahun 2025 adalah seperti pada gambar 4.1. berikut ini:



Gambar 4.1. Prosentase Tingkat Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta

Sedangkan PDRB atas dasar harga berlaku dari masing-masing sektor tahun 2008 - 2012, dapat digambarkan seperti grafik 4.1. di bawah ini :

Grafik 4.1. PDRB DKI Jakarta atas dasar harga berlaku tahun 2008 - 2012



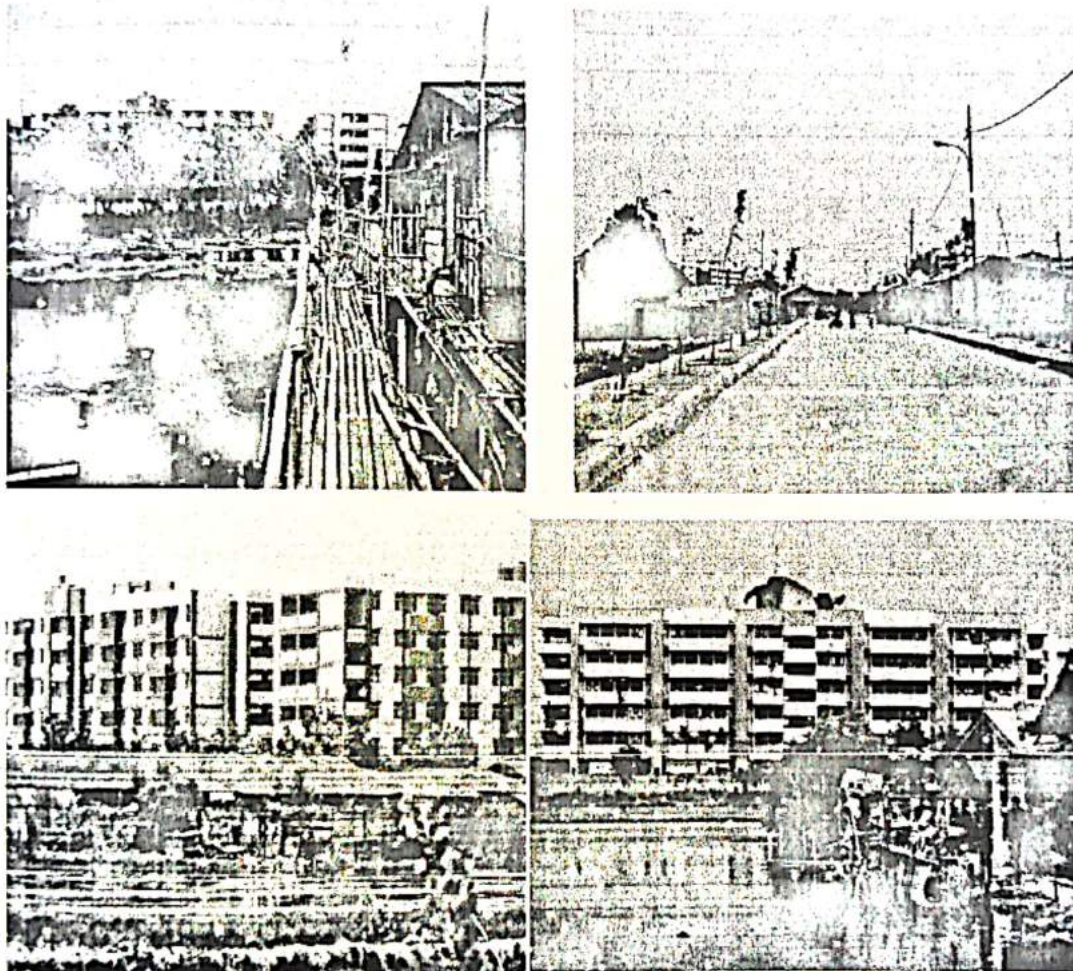
Sumber : BPS, Jakarta dalam Angka, 2012

4.1.2. Khusus

Di Jakarta Utara terdapat Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Sunda Kelapa, dan Balai kota lama Kota Batavia yang sekarang disebut museum Kota Jakarta. Potensi ekonomi DKI Jakarta sesungguhnya sangat kuat dimiliki Jakarta

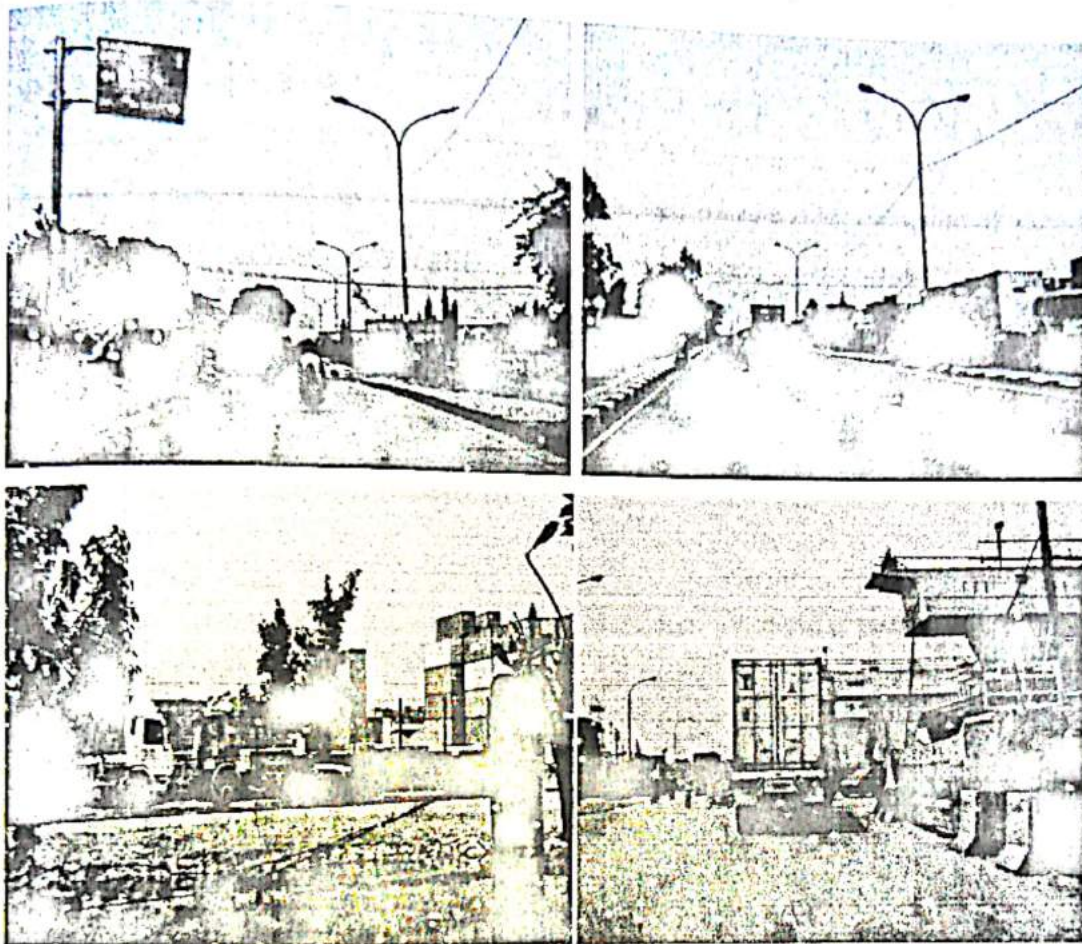
Utara, Di sini ada pelabuhan yang menjadi simpul utama aktivitas ekspor impor semua komoditas strategis bagi negara. Juga ada pergudangan, kawasan industri atau pabrik, daerah wisata pantai teramai, dan daerah tangkapan air.

Kondisi permukiman di Cilincing dan Marunda dapat dilihat pada Gambar 4.2. berikut ini:



Gambar 4.2. Kondisi permukiman di Cilincing dan Marunda

Sedangkan dengan kondisi transportasi logistik terutama untuk memenuhi kapasitas distribusi produksi yang dihasilkan dari kawasan industri Cilincing dan Marunda seperti pada gambar 4.3. di bawah ini, masih memerlukan pengembangan mengingat angka perkembangan industri selama 4 (empat) tahun terakhir cukup signifikan baik dari harga maupun volume produksi migas dan non migas.



Gambar 4.3. Kondisi transportasi logistik di Cilincing dan Marunda

4.1.3. Keadaan Geografi

Wilayah Provinsi DKI Jakarta terbagi menjadi 5 wilayah kota administrasi dan satu kabupaten administratif, yaitu : Kota administrasi Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Jakarta Utara, Jakarta Barat dan Jakarta Utara masing-masing dengan luas daratan seluas 141,27 km²; 188,03 km²; 48,13 km²; 129,54 km² dan 146,66 km² serta Kabupaten administratif Kepulauan Seribu 870 km².

Wilayah kotamadya Jakarta Utara mempunyai luas 139,56 Km² dan secara administrasi dibagi menjadi 7 wilayah kecamatan dan 35 wilayah kelurahan. Kecamatan dimaksud adalah : Kecamatan Penjaringan, Kecamatan

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan disertai dengan hasil analisa dan pembahasannya, maka dapat disimpulkan, sebagai berikut:

- 1) Peremajaan kota memerlukan biaya besar dan waktu pelaksanaan yang lama, tidak mungkin dilakukan oleh pemerintah atau swasta saja. Oleh karena itu diperlukan kerjasama pemerintah dan swasta (KPS). Dalam pelaksanaan peremajaan kota, baik pihak pemerintah maupun swasta akan mengandung risiko-risiko. Untuk itu dibutuhkan model pengelolaan risiko sebagai acuan.
- 2) Besar kecilnya risiko yang mungkin dipikul oleh pihak pemerintah atau swasta akan berbeda pada setiap proyek. Tetapi pada dasarnya pelaku pembangunan akan berupaya meminimalkan risiko. Dan ini bukanlah hal yang mudah, karena jenis risiko pun dapat bermacam macam, dapat bersifat ekonomi, juga dapat bersifat sosial, *tangible* atau *irtangible*. Karena itu risiko perlu dikenali dengan cermat agar dapat dapat dikelola dengan baik, sehingga peluang pencapaian tujuan menjadi lebih besar.
- 3) Pendekatan manajemen risiko adalah pengendalian risiko yang terencana dan efektif dengan memahami, mengidentifikasi, dan mengevaluasi risiko yang berhubungan dengan suatu proyek. Selanjutnya mempertimbangkan apa yang akan dilakukan terhadap risiko tersebut, yang dapat dikurangi atau dialokasikan kepada pihak ketiga stakeholder.
- 4) Sumber risiko potensial bagi swasta yang signifikan dalam peremajaan kota adalah: penguatan hukum, *good governance*, *unequal benefit*, penyamaan visi proyek, perubahan kewenangan
- 5) Sumber risiko potensial bagi swasta yang signifikan dalam peremajaan kota adalah:
 - a. Kurangnya dukungan pemerintah dalam melakukan pembiayaan dari perencanaan dan pembangunan sarana dan prasarana (X74),
 - b. Belum efisiensi pemerintah daerah yang tertuang dalam perencanaan pembangunan prasarana yang mendukung dalam pengembangan kawasan industri (X10),

- c. Pemilihan, penetapan dan penggunaan untuk kawasan *tidak mengacu* kepada RTRW Kab/Kota, RTRW Propinsi dan RTRW Nasional sebagai menjamin kepastian pelaksanaan pembangunan (X1),
 - d. Belum dianalisis *Net Present Value (NPV)*, *Financial Internal Rate of Return (FIRR)* dan analisa sensitivitas (X59),
 - e. Belum menetapkan jenis pola investasi yang akan dilaksanakan dalam pengembangan kawasan industri (X62)
- 6) Model pengelolaan risiko peremajaan kota meliputi: pengelolaan terintegrasi antara sarana dan prasarana (permukiman/ hunian vertikal dan transportasi logistik). Hunian vertikal dan transportasi logistik diperlukan untuk memenuhi kapasitas distribusi produksi yang dihasilkan dari kawasan industri Cilincing dan Marunda yang masih memerlukan pengembangan mengingat angka perkembangan industri selama 4 (empat) tahun terakhir cukup signifikan.
- 7) Skenario model pengelolaan risiko KPS peremajaan kota bagi pihak swasta yang disimpulkan dengan NPV adalah: dengan memperhitungkan risiko yang terjadi dan dilakukan penanganan risiko dibuat dalam 2 (dua) skenario, yaitu: skenario -1 adalah kondisi baseline (kondisi eksisting, dengan intervensi, namun tanpa *risk management*) dan skenario - 2 adalah kondisi dengan intervensi yang sama dengan skenario - 1 yaitu: penyediaan rumah hunian vertikal dan transportasi logistik, namun telah menerapkan *risk management*. Selanjutnya disimulasikan dalam 3 (tiga) keadaan yaitu: pesimis, moderat, dan optimis. Hasil simulasi dengan kondisi intervensi dengan *risk management* serta keadaan optimis memungkinkan KPS dilaksanakan pada peremajaan kota.
- 8) Model kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kawasan adalah *joint venture*, ditentukan berdasarkan hasil *risk assesment* dan *financial viability*. Sehingga menentukan peremajaan kota di Kawasan Cilincing-Marunda dapat ditawarkan dan dilaksanakan dengan kerjasama pemerintah dan swasta (KPS).

5.2. Saran - Saran

Dari pembahasan hasil dan kesimpulan yang telah diuraikan beberapa saran yang perlu ditindaklanjuti yaitu :

- 1) Bagi bidang keilmuan, perlu memperkuat penelitian lanjut tentang pengembangan model kematangan dalam menerapkan manajemen risiko (*risk management maturity*) pada peremajaan kota. Keterkaitan semua variabel dari semua sumber risiko KPS peremajaan kota.
- 2) Bagi pelaku di industri konstruksi/ infrastruktur meliputi akademisi, asosiasi serta praktisi, dapat menggunakan model ini menjadi sistem pengukuran kematangan penerapan pengelolaan risiko Kerjasama Pemerintah dan Swasta serta menjadi panduan/ *guidence* dalam penyusunan usulan peremajaan kota.
- 3) Bagi pemerintah, dapat menggunakan hasil penelitian ini menjadi bagian dari penilaian kelayakan penerapan kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kota.
- 4) Bagi Masyarakat, perlu secara aktif mendapatkan kesempatan pelayanan infrastruktur yang lebih baik, sehingga dapat meningkatkan taraf hidup dan keberlanjutannya (*sustainability*).
- 5) Pengembangan model pengelolaan risiko peremajaan kota berdasarkan infrastruktur lainnya seperti air bersih dan energi.

DAFTAR PUSTAKA

Alasad Raja, Ibrahim Motawa and Stephen Ouguniana, 2013, *A System Dynamics-Based Model for Demand Forecasting in PPP Infrastructure Project – A Case of Toll Road*, Organization, Technology and Management in Construction International Journal.

Awad S. Hanna, 2013, *Construction Risk Identification and Allocation Cooperative Approach*, ASCE.

Dalla Longa, Remo, 2011, *Urban Models and Public Private Partnerships*, Springer, 1st edition, VII, 270P, Italy.

David Adams 2001, *Urban renewal in Hong Kong: transition from development corporation to renewal authority*, Pergamon, Hongkong

Dikun Suyono, 2003, *Infrastruktur Indonesia, Sebelum, Selama dan Pasca Krisis*. Bappenas.

Eddie-Chi Mancui, 2010, *Analysis of the Viability of an Urban Renewal Project under a Risk-Based Option Pricing Framework*, ASCE

Erwin Heurkens, 2011, *Changing public and private roles in urban area development in the Netherlands*, Delft University of Technology

Ehsan Hassania* and Masoud Babakhanib, 2011, *Evaluation and financial risk management of urban renewal projects in partnership with public and private*,

_____, 2005, *Indonesia Infrastructure Development*, Bappenas.

Erwin Heurkens, 2009, *Changing Public Private Partnerships Roles in Urban Area Development in the Netherlands*, Delft University of Technology.

Jong Youl Lee, 2000, *The Practice of Urban Renewal in Seoul, Korea: Mode, Governance, and Sustainability*, Korea.

Leuven, K.U, 2011, *Dynamic Model to Evaluate the Interaction of All Factors on Delay and Cost Overrun of Public Private Partnerships (PPP) Projects*, Department of Architecture, Urban Design, French.

Li Hong-Bing, 2007, *System Dynamics Application to PPP Financing*, China.

Martin Rafferty, 2009, *Simulating the UK Housing Market*

Sadhiqeh Lotfi, 2009, *An Analysis of Urban Land Development Using Multi-Criteria Decision Model and Geographical Informations System (A Case Study of Babolsar City)*, America Journal of Environmental Sciences, Iran.

Perpres Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan

Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Perpres Nomor 13 Tahun 2010 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Parente, William J., *Public Private Partnership* dalam Workshop on "Fundamental Principles and Techniques for Effective Public Private Partnerships in Indonesia", Jakarta.

Ping Ho, A.M, 2006, Model for Financial Renegotiation in PPP Projects and its Policy Implications: Game Theoretic View, ASCE

Rencana Tata Ruang dan Wilayah DKI Jakarta, 2010-2030

Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan

UU No. 17 Tahun 2006 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2005-2024 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2010-2014

Yelin Xu, 2010, Developing a Risk Assessment Model for PPP Projects in China – A Fuzzy Synthetic Evaluation Approach, Dept. Of Construction Management and Real Estate, Nanjing, China

Yescombe E.R, 2007, *Public Private Partnerships Principles of Policy and Finance*, Elsevier.