

# Menggagas Infrastruktur Perkeretaapian Dengan Skema KPBU Untuk Membangun Konektivitas Antar Wilayah di Bali

Oleh: Neny Triana  
(Mahasiswa Magister Administrasi Publik Universitas Terbuka)

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Negara menyelenggarakan pembangunan guna mewujudkan tujuannya sebagaimana yang termaktub dalam paragraf empat Pembukaan UUD 1945. Bagi Provinsi Bali, beberapa tujuan pembangunan adalah: meningkatnya pasar pariwisata Bali, meningkatnya mutu pelayanan kepariwisataan, terwujudnya pemerataan pertumbuhan ekonomi Bali, meningkatnya jumlah dan mutu infrastruktur darat, laut, dan udara secara terintegrasi serta terkoneksi guna mendorong pertumbuhan perekonomian baru, dan meningkatnya kualitas pelayanan publik.

Mengutip [lenteraesai.id](http://lenteraesai.id), Gubernur Bali Wayan Koster menyatakan bahwa dari aspek pengembangan wilayah, masih terjadi ketimpangan pembangunan antar wilayah kabupaten/kota se-Bali. Hal ini dikarenakan tidak meratanya potensi sumber daya yang dimiliki dan belum meratanya infrastruktur penunjang pada masing-masing kabupaten/kota. Permasalahan ketimpangan pembangunan di Bali juga disampaikan oleh Wakil Gubernur Bali Tjokorda Oka Artha Ardana Sukawati, pertumbuhan ekonomi Bali Selatan sejauh ini lebih cepat dibanding Bali Utara dan Bali Timur. Dari sisi ekonomi Bali Selatan lebih unggul dengan mengembangkan pariwisata, sedangkan Bali Utara dan Bali Timur yang lebih mengembangkan sektor pertanian.

Sasaran pembangunan pada prioritas pariwisata sebagai berikut:

1. Meningkatnya mutu destinasi pariwisata budaya berbasis komunitas, dengan target sampai 2023 sebanyak 70 destinasi pariwisata budaya berbasis komunitas lokal.
2. Berkembangnya produk pariwisata kreatif serta inovatif berbasis budaya di kabupaten/kota Provinsi Bali, dengan target sampai 2023 sebanyak 217 produk pariwisata berbasis budaya.
3. Meningkatnya pasar pariwisata Bali di pasar domestik serta pasar internasional, dengan target sampai 2023 sebesar 17.373.460 USD dan 60% promosi pariwisata dengan menggunakan media elektronik serta online/digital.
4. Meningkatnya tingkat kepuasan wisatawan, dengan target kunjungan berulang wisatawan mancanegara dan domestik sampai 2023 masing-masing sebesar 40% dan 60%.
5. Meningkatnya mutu SDM pariwisata dengan target persentase SDM pariwisata ekonomi kreatif yang bersertifikat dipekerjakan sesuai dengan kompetensinya sebesar 100% sampai 2023.

6. Meningkatnya rasa aman serta nyaman krama Bali dan wisatawan dalam melaksanakan kegiatan kehidupannya, dengan target: a.) penurunan kasus dari 4607 kasus menjadi 2262 kasus sampai 2023, b.) indeks kepuasan wisatawan terhadap keamanan sebesar 82 % pada tahun 2023, c.) persentase penanganan bencana sebesar 100% pada tahun 2023.
7. Meningkatnya investasi yang lebih merata di wilayah Bali, dengan target persentase PMA serta PMDN di luar wilayah SARBAGITA sampai 2023 sebesar 16,07%.

Sasaran pembangunan penguatan infrastruktur sebagai berikut:

1. Terwujudnya ekosistem yang berkelanjutan, dengan target sampai 2023: a.) indeks kualitas udara sebesar 87,48, b.) indeks kualitas air sebesar 68,13, c.) indeks kualitas lahan sebesar 41,95, d.) indeks kualitas air laut sebesar 62,76, e.) mitigasi GRK sebesar 11,65, dan f.) persentase bauran energi baru dan terbarukan (EBT) sebesar 1,4.
2. Meningkatnya mutu pelayanan transportasi, dengan target indeks kepuasan masyarakat (transportasi) sampai 2023 sebesar 82.

Agar tujuan dan sasaran pembangunan di atas dapat terwujud, pemerintah Provinsi Bali memerlukan pendanaan. Sumber-sumber pembiayaan dalam negeri misalnya berasal dari: 1.) tabungan dalam negeri, baik tabungan pemerintah ataupun tabungan swasta; 2.) hasil ekspor; dan 3.) investasi dalam negeri atau PMDN. Sumber pembiayaan luar negeri bisa berupa: 1.) bantuan luar negeri dalam bentuk program, bantuan proyek, hibah, dan 2.) pinjaman dan investasi asing (PMA).

Pada negara berkembang seperti Indonesia, seringkali pemerintah mengalami kesulitan pendanaan, sementara kebutuhan pembangunan sangat besar. Saat ini telah muncul paradigma baru pembiayaan pembangunan seperti dana infrastruktur/ *infrastructure financing (IF)*, Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Pembiayaan Investasi Non Anggaran (PINA), dan juga Blended Finance.

## B. Permasalahan

Permasalahan yang akan ditelaah pada tulisan ini adalah:

1. Apakah infrastruktur perkeretaapian dapat memperkecil ketimpangan ekonomi antar kabupaten di Provinsi Bali?
2. Apa yang dimaksud dengan KPBU?
3. Siapa yang bisa memprakarsai KPBU?
4. Bagaimanakah pengembalian investasi pada KPBU?
5. Bagaimana pembayaran ketersediaan layanan (availability payment) pada KPBU di daerah?
6. Bagaimana tahapan KPBU di daerah?

## BAB II PEMBAHASAN

### A. Landasan Teori

Dalam teori makro pengeluaran publik Rostow dikatakan bahwa terdapat tiga tingkat atau tahap perkembangan ekonomi yaitu: tingkat awal, tingkat menengah, dan tingkat lanjut. Pengeluaran pemerintah akan mengikuti perkembangan ekonomi negara. Semakin besar perkembangan ekonomi negara, pengeluaran pemerintah juga akan semakin besar. Sebaliknya semakin kecil perkembangan ekonomi negara, pengeluaran pemerintah juga akan semakin kecil.

Pada tingkat awal, pemerintah mengambil peran yang besar sekali untuk mendirikan bermacam-macam prasarana atau infrastruktur perekonomian. Oleh karena itu pemerintah wajib membelanjakan dana dalam jumlah yang besar, sedangkan investasi swasta dalam porsi yang kecil.

Peran pemerintah pada tahap menengah masih diperlukan serta masih tetap besar karena beberapa hal. Pertama, pada jenjang ini perekonomian sudah mulai terdapat masalah-masalah kegagalan pasar sebagai akibat dari makin naiknya partisipasi swasta dalam perekonomian. Kedua, tingginya peran pemerintah juga akibat makin banyaknya macam-macam barang serta jasa publik yang harus diadakan oleh pemerintah, baik secara kuantitas maupun kualitas. Pendapatan masyarakat yang meningkat berakibat pada peningkatan permintaan terhadap barang dan jasa publik. Ketiga, peningkatan pendapatan masyarakat juga meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Konsekuensinya, mutu barang serta jasa publik yang diadakan oleh pemerintah juga harus semakin baik. Keempat, seiring peningkatan perekonomian, jumlah pelaku usaha yang turut serta semakin banyak, relasi antar pelaku ekonomi juga semakin kompleks. Akibat dari kompleksnya relasi antar pelaku ekonomi tersebut berdampak pada terjadinya eksternalitas negatif yang harus diterima oleh masyarakat.

Pada tingkat menengah, pemerintah sudah tidak dominan lagi. Meskipun secara nominal nilai investasi pemerintah masih besar, namun tak sebesar pada tahap awal. Peran swasta semakin besar agar perekonomian masuk ke tahap lanjut. Pada tahap menengah, Musgrave juga mengatakan bahwa pada tahapan pembangunan, investasi sektor swasta yang dapat dilihat dari persentasenya terhadap pendapatan nasional kotor menjadi cenderung meningkat. Sebaliknya investasi sektor publik yang dapat dilihat pada persentasenya terhadap pendapatan nasional kotor menjadi cenderung makin menurun.

Pada tingkat lanjut, aktivitas pemerintah cenderung berubah dari pengadaan prasarana atau infrastruktur perekonomian menuju ke arah pengeluaran-pengeluaran guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat (welfare). Misalnya jaminan hari tua, tunjangan layanan kesehatan, tunjangan pengangguran, dan lain-lain.

Pengeluaran publik diselenggarakan untuk mendanai berbagai macam kegiatan pemerintahan dan pembangunan dalam rangka memberikan pelayanan publik. Besarnya pengeluaran publik bagi sektor atau fungsi tertentu disesuaikan dengan prioritas yang sudah ditetapkan dalam rencana pembangunan yang sebelumnya sudah dirancang. Sektor-sektor pembangunan yang diprioritaskan biasanya akan mendapatkan alokasi anggaran yang lebih besar.

Ikhsan (2021) menyatakan terdapat empat prinsip yang menjadi dasar pengeluaran publik yang perlu diperhatikan oleh pemerintah yang meliputi:

1. Prinsip strategic management dan strategic planning. Sehingga pengeluaran publik wajib merujuk pada visi, misi, rencana strategis, serta skala prioritas.
2. Analisis cost and benefit, khususnya benefit untuk sebesar-besarnya kepentingan rakyat. Sehingga setiap pengeluaran publik wajib memperhatikan dampaknya pada peningkatan kemakmuran rakyat.
3. Sektor-sektor penting dalam pembangunan, misalnya pendidikan, kesehatan, infrastruktur, serta sektor-sektor yang terkait dengan peningkatan kesejahteraan utamanya rakyat miskin.
4. Prinsip good governance yang meliputi akuntabel, transparan, partisipatif, serta mempunyai kepastian hukum.

Suparmoko dalam Ikhsan (2021) membagi beberapa jenis pengeluaran sebagai berikut:

1. Pengeluaran yang memiliki sifat self liquidating yaitu pengeluaran yang nantinya bisa ditutup kembali. Contohnya pengeluaran yang dilakukan untuk membangun pertokoan yang kemudian disewakan.
2. Pengeluaran yang memiliki sifat reproduktif adalah pengeluaran yang menghasilkan keuntungan ekonomis bagi masyarakat. Contohnya pengeluaran bagi pendidikan, kesehatan masyarakat, infrastruktur, serta pengeluaran yang berdampak pada income masyarakat, penerimaan pajak, serta penerimaan pemerintah lainnya.
3. Pengeluaran untuk menambah kegembiraan serta kesejahteraan masyarakat secara langsung. Misal membangun tugu atau monumen.
4. Pengeluaran langsung yang tidak produktif adalah pengeluaran yang menjadi konsekuensi dari undang-undang negara, sehingga merupakan kewajiban bagi pemerintah untuk melaksanakannya. Contohnya pengeluaran guna pembelian persenjataan.
5. Pengeluaran yang akan menjadi penghematan di masa yang akan datang yaitu pengeluaran guna memberikan jaminan sosial untuk anak-anak yatim piatu, korban bencana alam, anak terlantar dan lain-lain.

Infrastruktur adalah salah satu faktor modal untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi. World Bank (1994) dalam Amalia (2019) menyatakan infrastruktur terdapat 3 (tiga) klasifikasi yaitu:

1. Infrastruktur ekonomi berupa pembangunan fisik untuk mendukung kegiatan ekonomi, seperti telekomunikasi, air bersih, sanitasi, gas, jalan, bendungan, irigasi, jalan raya, rel kereta api, lapangan terbang.

2. Infrastruktur sosial berupa infrastruktur yang diarahkan untuk pembangunan manusia serta lingkungannya, misal pendidikan, kesehatan, perumahan, serta rekreasi.
3. Infrastruktur administrasi yaitu infrastruktur yang berbentuk penegakan hukum, kontrol administrasi, serta koordinasi.

Infrastruktur sosial dan ekonomi akan membuka akses, peluang baru, dan mengembangkan sumber daya dan pada akhirnya akan mendukung pertumbuhan ekonomi, pertanian, serta industri (Sunyoto dalam Amalia, 2019). Infrastruktur tak hanya dapat memenuhi kebutuhan dari kegiatan ekonomi saja, akan tetapi dapat pula mendorong kegiatan ekonomi baru pada daerah tertentu. Pembangunan infrastruktur akan berguna untuk meningkatkan daya saing produk domestik serta penyerapan tenaga kerja. Dari sisi pembangunan wilayah, ketersediaan infrastruktur akan mendorong peningkatan penyerapan tenaga kerja, peningkatan PDRB, serta pertumbuhan wilayah.

Untuk membangun infrastruktur perekonomian, diperlukan pendanaan pembangunan yang meliputi semua dana yang dibutuhkan untuk membiayai penyelenggaraan pembangunan. Sumber-sumber pembiayaan pembangunan bisa berasal dari pemerintah maupun non pemerintah. Pada negara berkembang biasanya terdapat keterbatasan pembiayaan yang bersumber dari pemerintah sendiri.

Oleh sebab itu, dibutuhkan dana dari berbagai pihak baik dalam negeri maupun luar negeri. Sumber-sumber pembiayaan dalam negeri meliputi: 1.) tabungan dalam negeri, baik tabungan pemerintah maupun tabungan swasta; 2.) hasil ekspor; 3.) investasi dalam negeri atau PMDN; dan 4.) pinjaman dalam negeri. Sumber pembiayaan luar negeri meliputi: 1.) bantuan luar negeri dalam bentuk program, bantuan proyek, hibah, serta 2.) pinjaman serta investasi asing (PMA).

Pinjaman dalam negeri misalnya berupa pinjaman dari bank dalam negeri, lembaga keuangan yang memberikan pinjaman, dan obligasi. Pinjaman luar negeri antara lain: pinjaman bilateral, pinjaman multilateral, dan pinjamanyang berasal lembaga keuangan luar negeri.

Investasi dilakukan untuk mengolah potensi sumber daya nasional, dan akan dipakai untuk mendorong kesejahteraan rakyat. Investasi tengah dibutuhkan guna merubah potensi sumber daya, terutama sumber daya alam untuk menjadi produk riil yang mempunyai nilai ekonomi lebih tinggi. Sumber daya alam yang banyak yang dimiliki oleh daerah atau negara, tidak akan berguna secara optimal, jika tidak ada investor yang mau mengolah dan mengubah sumber daya tersebut menjadi produk-produk yang bisa digunakan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya.

Berdasarkan wujudnya, investasi meliputi investasi fisik serta investasi non fisik. Berdasarkan orang atau badan hukum yang melakukan, investasi meliputi investasi yang

diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta. Berdasarkan sumbernya, investasi meliputi investasi dalam negeri (PMDN) serta investasi luar negeri (PMA).

Salah satu persoalan penting yang perlu diatasi dalam pembiayaan pembangunan adalah pembiayaan untuk pembangunan infrastruktur. Keterbatasan infrastruktur yang selama ini mengakibatkan aktivitas perekonomian tidak dapat berlangsung dengan lancar karena terganggunya mobilitas factor-faktor produksi maupun hasil produksi. Untuk itu pembangunan infrastruktur mutlak diperlukan. Pada masa kini dan pada masa depan, pemerintah telah merencanakan untuk memacu pembangunan infrastruktur untuk mendukung mobilitas faktor-faktor produksi dari dan ke berbagai daerah untuk membuka isolasi daerah, mendukung perekonomian daerah, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dalam kondisi keterbatasan dana yang dialami oleh Indonesia, maka partisipasi swasta sangat diharapkan. Untuk mendorong partisipasi swasta dalam pembiayaan infrastruktur, diperlukan iklim investasi yang memungkinkan peran serta swasta tersebut dapat dilaksanakan secara adil, transparan, kompetitif, dan akuntabel. Partisipasi swasta harus didasarkan pada pembagian tanggung jawab yang jelas baik bagi pemerintah maupun bagi swasta. Dasar pembagian tanggung jawab tersebut adalah prinsip fairness atau kejujuran. Misalnya resiko komersial atau pasar ditanggung oleh swasta, adapun resiko non komersial, misalnya resiko regulasi serta politik menjadi tanggungan pemerintah. Pembagian resiko ini harus dituangkan dalam perjanjian kontrak.

Ikhsan (2021) mengatakan hal-hal mendasar yang perlu dilakukan untuk mengatasi financing gap sebagai berikut:

1. Melanjutkan usaha-usaha untuk segera menumbuhkan industri infrastruktur secara pruden untuk investor swasta, sehingga tak lagi dimonopoli oleh BUMN tertentu saja. Usaha-usaha tersebut misalnya dilakukan dengan meniadakan barrier to entries industri infrastruktur melalui peraturan perundang-undangan.
2. Meningkatkan kredit worthiness satu proyek infrastruktur agar berubah menjadi bank able, sehingga investor swasta bisa mencari kredit untuk pendanaan proyek tersebut. Semakin tinggi credit worthiness suatu proyek infrastruktur, semakin gampang bagi swasta untuk mendapat akses pembiayaannya, baik dari dalam maupun dari luar negeri.
3. Penyempurnaan aturan serta kebijakan sektor keuangan, termasuk sektor perpajakan, pola investasi lembaga keuangan non bank, pasar modal, dan lain-lain. Hal ini misalnya dilakukan dengan meninjau kembali batasan investasi obligasi dana pension agar lebih memungkinkan untuk diinvestasikan pada industri infrastruktur, dan sebagainya.

Terdapat inovasi pembiayaan pembangunan infrastruktur di Indonesia antara lain:

#### 1. Dana Infrastruktur

Konsep dana infrastruktur merupakan konsep yang dianggap dapat dilaksanakan, namun implementasi pembentukannya membutuhkan komitmen dan insentif dari

pemerintah. Bentuk komitmen pemerintah tidak harus berupa uang tunai, namun bisa dalam bentuk insentif, misalnya insentif pajak.

## 2. Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)

KPBU adalah kerja sama antara pemerintah dengan badan usaha untuk menyediakan infrastruktur bagi kepentingan umum dengan berdasarkan pada spesifikasi yang sebelumnya sudah dibuat oleh Menteri/Lembaga/KD/BUMN/BUMD, dengan pembiayaan sebagian atau seluruhnya dari badan usaha dengan mempertimbangkan pembagian resiko di antara para pemangku kepentingan.

## 3. Pembiayaan Investasi Non Anggaran (PINA)

PINA adalah inovasi pembiayaan investasi yang benar-benar tidak melibatkan APBN. PINA diarahkan untuk proyek yang mempunyai prospek return tinggi, misalnya jalan tol, pembangkit listrik, penyediaan air minum, atau rumah sakit. PINA khusus untuk proyek dengan IRR lebih dari 13%.

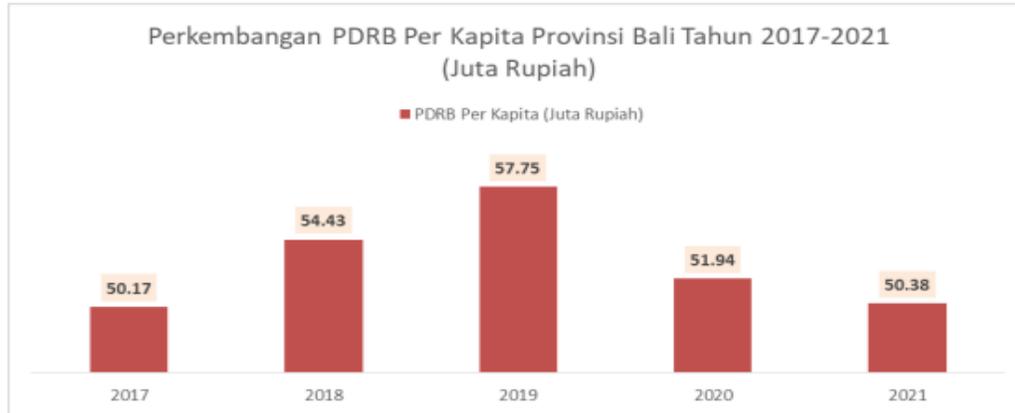
## 4. Blended Finance

Blended finance adalah salah satu instrument keuangan di mana pada tahapan pendanaan proyek mengikutsertakan pihak swasta serta industri jasa keuangan untuk membantu proyek-proyek dalam pembangunan yang berkelanjutan. Fokus skema ini adalah kumpulan pendanaan yang bgerasal dari badan multilateral, pemerintah, maupun filantropi untuk menyelesaikan tantangan investasi swasta pada proyek-proyek infrastruktur.

## B. Analisis Permasalahan

### B.1 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Per Kapita

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per kapita merupakan jumlah nilai produksi (output) dikurangi biaya antara yang muncul dari semua sektor perekonomian pada suatu wilayah, dibagi dengan jumlah penduduk yang berada di daerah itu. PDRB perkapita di Prov. Bali mengalami fluktuasi dengan rincian: sebesar 50,17 juta pada tahun 2017, 54,43 juta pada tahun 2018, 57,75 pada tahun 2019, 51,94 juta pada tahun 2020, dan 50,38 juta pada tahun 2021. Penurunan PDRB per kapita mulai tahun 2020, ini disebabkan oleh pandemic Covid-19 yang memukul sector pariwisata yang menjadi tulang punggung perekonomian Bali. Tahun 2020, pertumbuhan ekonomi Bali kontraksi -9,34% dan terus berlanjut di tahun 2021 dengan kontraksi -2,46%.



Sumber: RKPД Semesta Berencana Prov. Bali 2023

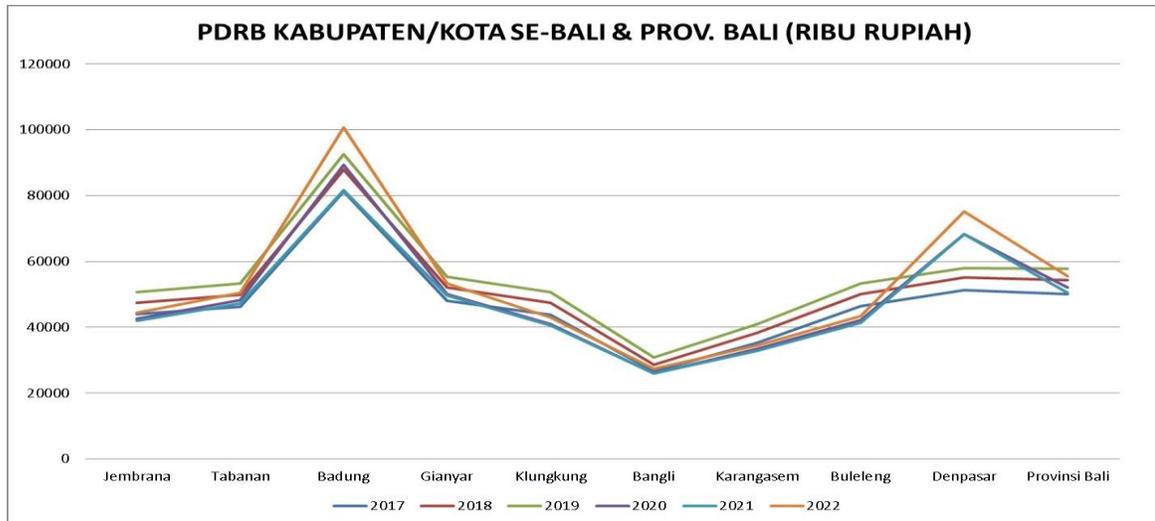
Jika dibandingkan dengan PDRB Provinsi, sepanjang tahun 2017-2022, Kabupaten/Kota yang melebihi PDRB provinsi adalah Badung dan Denpasar. Sedangkan kabupaten/kota yang memiliki PDRB di bawah provinsi adalah Jembrana, Tabanan, Gianyar, Klungkung, Bangli, Karangasem, dan Buleleng. Berikut rincian PDRB kabupaten/kota se-Bali pada tabel dan grafik.

Tabel 1. PDRB Kab/Kota Se-Bali & Prov. Bali 2017-2022

Kab./Kota	PDRB Kab/Kota Se-Bali & Prov. Bali (Ribu Rupiah)					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jembrana	44070,03	47495,22	50722,07	42516,29	41967,49	44325,39
Tabanan	46201,84	49892,63	53275,51	48248,65	47323,51	50456,59
Badung	81345,41	87972,91	92561,5	89312,31	81715,06	100613,8
Gianyar	48073,46	52076,32	55452,83	50179,76	49641,91	53331,49
Klungkung	43885,69	47453,19	50795,49	40970,58	40616,95	43035,94
Bangli	26551,46	28697,41	30772,11	26035,78	25999,16	27467,61
Karangasem	35362,42	38298,59	40971,6	33432,29	32957,27	34559,53
Buleleng	46387,04	50102,9	53429,02	42241,48	41360,56	43392,93
Denpasar	51226,98	55204,95	57897,95	68298,89	68383,22	75192,39
Provinsi Bali	50167,07	54433,46	57755,96	52015,45	50534,2	55544,66

Sumber: Data BPS diolah

Dari tabel di atas terlihat bahwa sepanjang tahun 2017-2022 Kabupaten memiliki PDRB per kapita jauh di atas Provinsi Bali yaitu sebesar 81,34 juta; 87,97 juta; 92,56 juta; 89,31 juta; 81,71 juta, dan 100,61 juta. Diikuti Denpasar sebesar 51,23 juta; 55,20 juta; 57,90 juta; 68,30 juta; 68,38 juta, dan 75,19 juta. Selanjutnya Gianyar sebesar 48,07 juta; 52,08 juta; 55,45 juta; 50,18 juta; 49,64 juta, dan 53,33 juta. Terakhir Tabanan sebesar 46,20 juta, 49,89 juta; 53,28 juta; 48,25 juta; 47,32 juta, dan 50,47 juta.



Sumber: Data BPS diolah

### B.2. Pengeluaran Perkapita

Berdasarkan pengeluaran perkapita, sepanjang tahun 2016-2021, kabupaten/kota yang berada di atas pengeluaran perkapita provinsi adalah Tabanan, Badung, Gianyar, dan Denpasar. Sedangkan kabupaten/kota yang berada di bawah pengeluaran perkapita provinsi adalah Jembrana, Klungkung, Bangli, Karangasem, dan Buleleng.

Pengeluaran Perkapita Penduduk Kabupaten/Kota di Provinsi Bali tahun 2016-2021

No	Wilayah	Pengeluaran Perkapita (dalam Rp000)					
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Jembrana	11.343	11.468	11.666	11.902	11.790	11.675
2	Tabanan	13.800	13.923	14.245	14.608	14.494	14.326
3	Badung	16.567	17.063	17.325	17.628	17.503	17.327
4	Gianyar	13.766	14.222	14.376	14.623	14.544	14.391
5	Klungkung	10.852	11.005	11.318	11.484	11.376	11.287
6	Bangli	10.819	10.956	11.160	11.369	11.268	11.201
7	Karangasem	9.690	9.833	10.050	10.302	10.237	10.175
8	Buleleng	12.814	12.995	13.235	13.780	13.463	13.362
9	Kota Denpasar	19.084	19.364	19.698	19.992	19.723	19.598
10	Provinsi Bali	13.279	13.573	13.886	14.146	13.929	13.820

Sumber: RKPD Semesta Berencana Prov. Bali 2023

### B.3. Wilayah Provinsi Bali Berdasarkan Tipologi Klassen

Merujuk penelitian Luthfiah & Tallo (2020), hasil tipologi Klassen memperlihatkan bahwa wilayah Provinsi Bali terbagi menjadi daerah maju dan daerah tertinggal. Badung, Denpasar, Gianyar, dan Tabanan masuk dalam kategori daerah maju. Buleleng masuk daerah maju, namun tertekan. Sedangkan yang tergolong daerah tertinggal adalah Jembrana, Klungkung, Bangli, dan Karangasem.

Tabel 5. Klasifikasi Antarwilayah di Provinsi Bali pada tahun 2019

Laju Pertumbuhan	PDRB per Kapita	$Y_i > Y$	$Y_i < Y$
	$R_i > R$		Daerah Maju dan Tumbuh Cepat
		Badung	
		Gianyar	
		Denpasar	
$R_i < R$		Daerah Maju tapi Tertekan	Daerah (Relatif) Tertinggal
		Tabanan	Jembrana
		Buleleng	Klungkung
			Bangli
			Karangasem

Sumber: Penelitian Luthfiyah & Tallo (2020)

#### B.4 Indeks Pembangunan Manusia Provinsi Bali

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) adalah parameter penting pada pembangunan kualitas hidup manusia. Tujuan utama pembangunan menurut UNDP yaitu terciptanya lingkungan yang memungkinkan rakyat memiliki umur panjang, sehat, serta menjalani kehidupan yang produktif. IPM juga digunakan guna mengukur pertumbuhan dan pembangunan suatu Negara. IPM merupakan instrument analitis kesejahteraan atau taraf hidup masyarakat. IPM telah memperluas cakrawala bahwa pembangunan bukan hanya berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi, sebagaimana yang dianut oleh teori pertumbuhan, akan tetapi juga didalamnya terdapat variabel sosial, sebagaimana yang dianut dalam teori modernisasi.

BPS membuat empat kelompok IPM yang terdiri dari:

1. Nilai  $IPM \geq 80$  merupakan kelompok sangat tinggi
2. Nilai  $70 \leq IPM < 80$  merupakan kelompok tinggi
3. Nilai  $60 \leq IPM < 70$  merupakan kelompok sedang
4. Nilai  $IPM < 60$  merupakan kelompok rendah

Kabupaten/Kota	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jembrana	70,72	71,65	72,35	72,36	72,75	73,58
Tabanan	74,86	75,45	76,16	76,17	76,45	76,75
Badung	80,54	80,87	81,59	81,60	81,83	82,13
Gianyar	76,09	76,61	77,14	77,36	77,70	78,39
Klungkung	70,13	70,90	71,71	71,73	71,75	72,55
Bangli	68,24	68,96	69,35	69,36	69,37	70,26
Karangasem	65,57	66,49	67,34	67,35	67,36	68,28
Buleleng	71,11	71,70	72,30	72,55	72,56	73,45
Denpasar	83,01	83,30	83,68	83,93	84,03	84,37
Provinsi Bali	74,30	74,77	75,38	75,50	75,69	76,44

Sumber: Data BPS

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa sepanjang tahun 2017 sampai dengan 2022, IPM Kabupaten/Kota yang berada di atas IPM Provinsi Bali adalah Tabanan, Gianyar, Badung, dan Denpasar. Sedangkan yang berada dibawah IPM Provinsi Bali adalah Jembrana, Klungkung, Bangli, Karangasem, dan Buleleng.

### B.5 Indeks Daya Saing Daerah (IDSD) Kabupaten/Kota Se-Bali

IDSD merupakan parameter untuk mengukur daya saing daerah yang menyeluruh dan bisa mencerminkan derajat produktivitas suatu daerah. IDSD terdiri atas 4 (empat) komponen dan 12 (dua belas) pilar. Komponen lingkungan pendukung meliputi pilar institusi, infrastruktur, adopsi TIK, dan kestabilan ekonomi makro. Komponen SDM terdiri atas pilar kesehatan dan ketrampilan. Komponen pasar terdiri atas pilar pasar produk, pasar tenaga kerja, sistem keuangan, serta ukuran pasar. Sedangkan komponen ekosistem inovasi terdiri dari dinamisme bisnis serta kapabilitas inovasi.



# 3,39

SKOR IDSD 2022  
PROVINSI BALI



# 3 kab/kota

≥ skor provinsi

KABUPATEN/KOTA	LINGKUNGAN PENDUKUNG				SDM			PASAR			EKOSISTEM INOVASI		SKOR IDSD
	Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5	Pilar 6	Pilar 7	Pilar 8	Pilar 9	Pilar 10	Pilar 11	Pilar 12	
NASIONAL*	4,14	2,91	3,57	3,05	3,76	3,73	2,68	3,73	2,66	1,31	5,00	2,62	3,26
PROVINSI BALI	4,43	2,51	4,78	2,50	3,92	3,85	3,38	3,53	2,96	0,44	5,00	3,39	3,39
JEMBRANA	4,34	2,08	3,22	2,17	4,00	3,22	4,02	3,26	5,00	0,58	5,00	1,27	3,18
TABANAN	4,46	2,00	3,39	2,57	4,15	3,36	3,92	2,49	4,50	0,95	5,00	1,66	3,20
BADUNG	4,19	2,86	3,72	2,95	4,23	3,81	4,74	3,44	2,80	1,91	5,00	4,94	3,72
GIANYAR	4,53	2,05	3,41	2,53	4,15	3,48	3,94	3,13	3,66	1,13	5,00	1,54	3,21
KLUNGKUNG	4,42	2,29	3,04	2,07	3,92	3,08	3,63	2,78	4,93	0,37	5,00	1,17	3,06
BANGLI	4,50	2,10	3,09	1,95	3,92	2,73	3,53	2,40	5,00	0,29	5,00	1,27	2,98
DENPASAR	4,62	1,99	4,20	2,83	3,92	2,76	5,00	3,03	5,00	0,69	5,00	4,58	3,64
KARANGASEM	4,41	2,18	3,21	2,39	4,00	3,15	1,83	3,45	2,23	1,43	5,00	1,23	2,88
BULELENG	4,47	2,94	3,73	2,42	4,23	3,76	2,73	4,22	2,19	2,13	5,00	3,29	3,43

**Keterangan :**

Pilar 1: Institusi  
Pilar 2: Infrastruktur  
Pilar 3: Adopsi TIK  
Pilar 4: Stabilitas ekonomi makro

Pilar 5: Kesehatan  
Pilar 6: Keterampilan  
Pilar 7: Pasar produk  
Pilar 8: Pasar tenaga kerja

Pilar 9: Sistem keuangan  
Pilar 10: Ukuran pasar  
Pilar 11: Dinamisme bisnis  
Pilar 12: Kapabilitas inovasi

Sumber: BRIN: Indeks Daya Saing Daerah 2022

Berdasarkan tabel di atas, jika dibandingkan dengan skor nasional, maka Bali harus bekerja giat untuk memperbaiki skor pilar infrastruktur, stabilitas ekonomi makro, pasar tenaga kerja, serta ukuran pasar. Indikator pilar infrastruktur terdiri dari konektivitas jalan, kualitas infrastruktur jalan, proporsi jumlah stasiun kereta api, proporsi jumlah bandara, proporsi jumlah pelabuhan, rasio elektrifikasi, susut energy listrik, air minum layak, dan tingkat kehilangan air. Indikator stabilitas ekonomi makro meliputi inflasi, kapasitas fiskal daerah, pertumbuhan ekonomi, tingkat pengangguran terbuka, indeks

ketahanan pangan, nilai investasi, dan PDRB per kapita. Indikator pilar pasar tenaga kerja meliputi kebijakan pasar tenaga kerja, upah pekerja, dan kesetaraan upah perempuan serta laki-laki. Sedangkan indikator pilar ukuran pasar meliputi PDRB dan rasio nilai impor terhadap PDRB.

Selain itu, hanya tiga kabupaten/kota yang melampaui IDSD Provinsi Bali yaitu Badung, Denpasar, dan Buleleng. Dibanding dengan Provinsi Bali, Badung harus bekerja keras untuk menaikkan pilar institusi, adopsi TIK, ketrampilan, pasar tenaga kerja, dan sistem keuangan. Denpasar harus bekerja keras untuk menaikkan skor pilar infrastruktur, adopsi TIK, ketrampilan, dan pasar tenaga kerja, untuk melampaui IDSD Provinsi Bali. Sedangkan Buleleng harus menaikkan skor pilar adopsi TIK, stabilitas ekonomi makro, ketrampilan, pasar produk, sistem keuangan, serta kapabilitas inovasi.

Kabupaten/kota yang memiliki IDSD kurang dari IDSD Provinsi Bali adalah Jembrana, Tabanan, Gianyar, Klungkung, Bangli, dan Karangasem. Jembrana lemah pada pilar institusi, infrastruktur, adopsi TIK, stabilitas ekonomi makro, ketrampilan, pasar tenaga kerja, dan kapabilitas inovasi. Tabanan lemah pada pilar infrastruktur, adopsi TIK, stabilitas ekonomi makro, ketrampilan, pasar tenaga kerja, serta kapabilitas inovasi. Gianyar lemah pada pilar infratsruktur, adopsi TIK, ketrampilan, pasar tenaga kerja, dan kapabilitas inovasi. Klungkung lemah pada pilar institusi, infrastruktur, adopsi TIK, stabilitas ekonomi makro, ketrampilan, pasar tenaga kerja, ukuran pasar, serta kapabilas inovasi. Bangli lemah terhadap pilar infrastruktur, adopsi TIK, stabilitas ekonomi makro, ketrampilan, pasar tenaga kerja, ukuran pasar, serta kapabilitas inovasi. Karangasem lemah pada pilar institusi, infrastruktur, adopsi TIK, stabilitas ekonomi makro, ketrampilan, pasar produk, pasar tenaga kerja, sistem keuangan, dan kapabilitas inovasi.

Dari uraian di atas, baik dari sisi PDRB per kapita, pengeluaran per kapita, tipologi Klassen, IPM, maupun IDSD sebagaimana telah diuraikan di atas, memang nampak jelas terjadi ketimpangan perekonomian di Bali. Wilayah selatan yaitu Badung, Denpasar dan wilayah tengah Gianyar dan Tabanan memiliki perekonomian yang lebih baik daripada Bali wilayah barat, timur dan utara.



Sumber: <https://broonet.com/peta-bali/>

Dalam dokumen RKPD Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2022 maupun Kajian Fiskal Regional Tahun 2018 perbaikan infrastruktur menjadi rekomendasi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Bali. Oleh karena itu prioritas infrastruktur yang perlu mendapatkan perhatian adalah infrastruktur ekonomi dan social. Merujuk indicator infrastruktur IDSD, secara spesifik yang dimaksud dengan infrastruktur transportasi adalah konektivitas jalan, kualitas infrastruktur jalan, proporsi jumlah stasiun kereta api, proporsi jumlah bandara, proporsi jumlah pelabuhan.

Gagasan infrastruktur perkeretaapian selain meningkatkan konektivitas antar wilayah, mempercepat lalu lintas manusia dan barang, juga untuk memfasilitasi tersedianya transportasi masal yang nyaman, aman, dan terjangkau, serta mengurangi kemacetan yang mulai terasa di kota-kota di Bali. Dari sisi lingkungan, adanya transportasi masal yang aman, nyaman, serta terjangkau juga bisa mengendalikan polusi udara, karena penggunaan kendaraan pribadi juga bisa menurun. Infrastruktur perekonomian juga akan mendukung pariwisata yang selama menjadi tulang punggung ekonomi Bali. Mobilitas wisatawan ke berbagai tempat wisata khususnya berada di wilayah Bali utara, timur, dan barat akan menjadi lebih mudah, nyaman, dan terjangkau. Diharapkan dengan terbangunnya infrastruktur perkeretaapian akan menambah lama tinggal wisatawan ke Bali.

Menurut klasifikasi World Bank, infrastruktur perkeretaapian termasuk dalam infrastruktur ekonomi yang menunjang aktivitas ekonomi. Pengeluaran publik untuk mewujudkan infrastruktur perkeretaapian bersifat reproduktif karena pengeluaran tersebut memberikan keuntungan ekonomis kepada masyarakat.

Berdasarkan Perda Nomor 14 Tahun 2022 mengenai APBD Semesta Berencana Provinsi Bali TA 2023, APBD Provinsi Bali sebesar 6,63 triliun dengan pendapatan asli daerah sebesar 4,43 triliun dan pendapatan transfer 2,15 triliun. Belanja infrastruktur sebesar 483,37 milyar atau 6,69% yang ditujukan untuk peningkatan infrastruktur layanan dasar, peningkatan konektivitas guna mendorong aktivitas ekonomi serta akses menuju pelayanan dasar, peningkatan layanan infrastruktur perkotaan, peningkatan layanan energy serta ketenagalistrikan, dan peningkatan layanan infrastruktur TIK. Dari gambaran APBD 2023, Provinsi Bali masih mengalami financing gap untuk membangun infrastruktur ekonomi.

Terbatasnya pendanaan dari pemerintah dapat disiasati dengan inovasi pendanaan yang disebut Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha (KPBU). KPBU adalah salah satu cara guna mensiasati keterbatasan APBD/APBN untuk penyediaan infrastruktur dengan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). KPBU merupakan kerjasama antara pemerintah dengan Badan Usaha guna penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan berdasarkan pada spesifikasi yang sebelumnya telah ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya memakai sumber daya Badan Usaha dengan mempertimbangkan pembagian risiko diantara para pihak.

Selanjutnya yang dimaksud dengan penyediaan infrastruktur adalah kegiatan yang mencakup pekerjaan konstruksi guna membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan/atau kegiatan pengelolaan infrastruktur dan/atau pemeliharaan infrastruktur dalam rangka mendorong peningkatan manfaat infrastruktur. Penanggung jawab proyek kerjasama (PJTK) adalah menteri/kepala lembaga/kepala daerah atau BUMN/BUMD sepanjang diatur dalam peraturan. Sehingga jelas KPBU juga bisa dilaksanakan oleh pemerintah daerah.

Merujuk teori makro pengeluaran publik Rostow, saat ini Indonesia berada pada tahap menengah. Peran swasta dalam penyediaan pelayanan publik khususnya dalam penyediaan infrastruktur semakin besar, karena tuntutan kuantitas dan kualitas infrastruktur dari masyarakat semakin besar. Selain itu, pelibatan pihak swasta, salah satunya melalui skema KPBU juga untuk menutup financing gap. Inovasi KPBU tentunya akan membantu pemerintah daerah dalam mempercepat penyediaan infrastruktur.

KPBU infrastruktur perkeretaapian sudah pernah dilaksanakan untuk Perkeretaapian Makassar Parepare sepanjang 157,7 km dengan nilai opex 1,9 triliun. Adapun pengembalian investasi melalui skema pembayaran ketersediaan layanan maupun pembayaran secara berkala oleh PJPK.

Selain kepala daerah (solicited), badan usaha juga bisa memprakarsai penyediaan infrastruktur dengan skema KPBU (unsolicited) dengan syarat:

1. Terpadu secara teknis dengan rencana induk pada sektor yang bersangkutan
2. Layak secara ekonomi serta finansial
3. Badan usaha yang mengusulkan prakarsa mempunyai kemampuan keuangan yang cukup guna mendanai pengadaan infrastruktur.

Badan usaha pelaksana KPBU akan mendapatkan pengembalian investasi atas penyediaan infrastruktur melalui:

1. Pembayaran oleh pengguna infrastruktur (masyarakat pengguna) dalam bentuk tarif.
2. Pembayaran ketersediaan layanan (availability payment) yaitu pembayaran secara berkala oleh PJPK.
3. Bentuk lainnya sepanjang sesuai dengan peraturan perundangan-undangan.

Jika pengembalian investasi dalam bentuk tarif, maka PJPK harus menetapkan tarif awal atas penyediaan infrastruktur yang memastikan tarif tersebut dapat menutup biaya modal, biaya operasional, serta keuntungan dalam kurun waktu tertentu. Jika tarif awal masih belum bisa mengembalikan seluruh biaya investasi, PJPK dapat memberikan dukungan kelayakan untuk KPBU yang memiliki kepentingan serta kemanfaatan sosial.

Jika pengembalian investasi dalam bentuk availability payment (AP), maka PJPK menyediakan dana AP selama masa operasi dalam jangka waktu yang ditentukan berdasarkan perjanjian kerjasama. Penghitungan dana AP mencakup biaya modal, biaya

operasional, serta keuntungan badan usaha pelaksana. Dana AP dibayarkan ketika infrastruktur telah beroperasi.

KPBU yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah dengan mekanisme pembayaran ketersediaan layanan (AP), dilaksanakan dengan mempertimbangkan kemampuan keuangan daerah, kesinambungan fiskal, pengelolaan resiko fiskal, serta ketepatan sasaran pemanfaatannya. Dan juga harus disetujui oleh DPRD selama masa perjanjian KPBU. Oleh karena itu dalam perjanjian KPBU minimal memuat:

1. Output serta indikator yang obyektif serta terukur atas layanan yang diberikan oleh BUP kepada masyarakat.
2. Perhitungan pembayaran ketersediaan layanan yang menjadi dasar perhitungan pengembalian investasi oleh Pemda sebagai PJPB kepada BUP.
3. Sistem pemantauan yang efektif terhadap indikator kinerja.
4. Waktu pembayaran pengembalian investasi kepada BUP.
5. Mekanisme pembayaran pengembalian investasi kepada BUP.

Kepala Daerah merupakan simpul KPBU yang memiliki kewajiban guna mempersiapkan rumusan kebijakan, sinkronisasi, koordinasi, pengawasan, serta evaluasi pembangunan KPBU. KPBU diselenggarakan dalam tiga tahap, yaitu:

1. Perencanaan

Tahapan perencanaan terdiri atas:

- a. Penyusunan rencana anggaran dana KPBU baik dari APBD, pinjaman, sumber lainnya yang sah menurut peraturan perundang-undangan.
- b. Identifikasi serta penetapan KPBU.
- c. Penganggaran dana tahap perencanaan KPBU
- d. Pengambilan keputusan lanjut/tidak lanjut rencana KPBU berdasarkan hasil studi pendahuluan serta konsultasi publik.
- e. Penyusunan Daftar Rencana KPBU yang kemudian disetorkan kepada Bappenas dengan tembusan Mendagri.
- f. Pengkategorian KPBU.

2. Penyiapan

Tahap penyiapan meliputi:

- a. Penyiapan prastudi kelayakan juga kajian pengembalian investasi Badan Usaha Pelaksana (BUP)
- b. Pengajuan rencana dukungan pemerintah dan/atau jaminan pemerintah
- c. Penetapan tata cara pengembalian investasi BUP
- d. Pengadaan tanah bagi KPBU dengan menggunakan APBD
- e. Pengajuan penetapan lokasi KPBU
- f. Penyiapan dokumen kajian lingkungan hidup
- g. Melakukan konsultasi publik dalam rangka pemenuhan dokumen kajian lingkungan hidup, mendapatkan inputan dari masyarakat, serta kesiapan KPBU.
- h. Melaksanakan penjajakan minat pasar untuk mendapatkan inputan dari para stakeholder terkait.
- i. Menyiapkan dukungan pemerintah dan/atau jaminan pemerintah.

### 3. Transaksi

Tahap transaksi meliputi:

- a. Penjajakan minat pasar
- b. Penetapan lokasi KPBU
- c. Pengadaan BUP mulai dari persiapan sampai penyelenggaraan pengadaan BUP. Pengadaan BUP bisa dengan mekanisme penunjukan langsung atau lelang.
- d. Penandatanganan perjanjian KPBU
- e. Pemenuhan pembiayaan.

Dalam skema KPBU terdapat istilah dukungan pemerintah, dukungan kelayakan, jaminan pemerintah, dan penjaminan infrastruktur. Dukungan pemerintah bisa berupa dukungan kelayakan dan/atau insentif perpajakan atau bentuk lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Dukungan kelayakan merupakan dukungan pemerintah dalam bentuk kontribusi fiskal yang bersifat finansial untuk proyek KPBU oleh Kemenkeu. Jaminan pemerintah dalam bentuk penjaminan infrastruktur dengan mempertimbangkan prinsip pengelolaan serta pengendalian risiko keuangan dalam APBN.

## BAB III Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas, kesimpulan yang dapat diambil meliputi:

1. Infrastruktur perkeretaapian dapat memperkecil ketimpangan ekonomi antar wilayah di Bali, sebab termasuk pengeluaran reproduktif yang memberikan keuntungan ekonomis kepada masyarakat dan juga termasuk infrastruktur ekonomi yang akan menunjang aktivitas ekonomi.
2. KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dengan Badan Usaha guna penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan berdasarkan kepada spesifikasi yang sebelumnya sudah dibuat oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya memakai sumber daya Badan Usaha dengan mempertimbangkan pembagian risiko diantara para pihak.
3. Pemerintah dan Badan Usaha bisa menjadi pemrakarsa KPBU.
4. Pengembalian investasi KPBU ada 3 (tiga) yaitu pembayaran oleh pengguna infrastruktur (masyarakat pengguna) dalam bentuk tarif, pembayaran ketersediaan layanan, serta bentuk lainnya sepanjang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
5. Pembayaran ketersediaan pelayanan pada KPBU di daerah dilaksanakan dengan mempertimbangkan kemampuan keuangan daerah, kesinambungan fiskal, pengelolaan resiko fiskal, serta ketepatan sasaran pemanfaatannya, dan juga wajib disetujui oleh DPRD selama masa perjanjian KPBU.
6. Tahapan KPBU di daerah maupun nasional meliputi perencanaan, penyiapan, dan transaksi.

## Daftar Pustaka

- Ikhsan, M. 2021. *Administrasi Keuangan Publik*. Tangerang. Universitas Terbuka. Edisi Ketiga. Cetakan Pertama.
- Suparmoko, M. 2016. *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktek*. BPFE Yogyakarta. Edisi Keenam.
- Badan Riset & Inovasi Nasional, 2023. *Indeks Daya Saing Daerah 2022*. Penerbit BRIN.
- Kanwil Ditjen Perbendaharaan Provinsi Bali, 2019. *Kajian Fiskal Regional Tahun 2018*. Direktorat Jenderal Perbendaharaan. Kementerian Keuangan.
- Purwanti, Putu Ayu Pramitha, Ni Putu Wiwin Setyri, 2021. *Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Wiayah di Kawasan Strategis SARBAGITA (Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan)*. *Jurnal Dinamika Ekonomi dan Bisnis*. Volume 18. Nomor 2.
- Arismayanti, Ni Ketut, Saptono Nugorho, I Putu Sudana, 2014. *Strategi Pengembangan Desa Wisata Berbasis Masyarakat di Desa Adat Penglipuran*. *Jurnal Analisis Pariwisata*. Volume 14. Nomor 2.
- Sutarno & Mudrjad Kuncoro, 2003. *Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Antar Kecamatan di Kabupaten Banyumas*. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*. Volume 8. Nomor 2.
- Luthfiyah, Ukhti, Amandus Jong Tallo, 2020. *Analisis Ketimpangan Ekonomi Provinsi Bali Tahun 2019*. *Jurnal Ilmu Pendidikan Nonformal: Aksara*. Volume 06. Nomor 03.
- Amalia, Dyah. 2019. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi (Studi Pada 33 Provinsi di Indonesia Tahun 2008-2017)*. <https://media.neliti.com/media/publications/14847-ID-pengaruh-peningkatan-infrastruktur-terhadap-pertumbuhan-ekonomi-di-kota-sibolga.pdf>
- Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 96 Tahun 2016 tentang Pembayaran Ketersediaan Layanan Dalam Rangka KPDBU Dalam Penyediaan Infrastruktur di Daerah.
- Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 14 Tahun 2022 tentang APBD Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun Anggaran 2023

Peraturan Gubernur Bali Nomor 30 Tahun 2022 tentang Rencana Kerja Pemerintah Daerah Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2023.

<https://www.bappenas.go.id/id/berita/indonesia-infrastructure-development-financing-2019-pentingnya-skema-pembiayaan-alternatif-untuk-percepatan-pembangunan-indonesia>

[https://jabar.bpk.go.id/files/2020/12/TULISAN-HUKUM\\_KPBU\\_upload.pdf](https://jabar.bpk.go.id/files/2020/12/TULISAN-HUKUM_KPBU_upload.pdf)

<https://lenteraesai.id/2020/02/15/gubernur-koster-masih-terjadi-ketimpangan-pembangunan-antarwilayah-kabupaten-kota-di-bali/>

<https://www.bps.go.id/indicator/52/288/2/-seri-2010-produk-domestik-regional-bruto-per-kapita.html>

<https://bali.bisnis.com/read/20210914/537/1442000/pembangunan-ekonomi-bali-selama-ini-timpang>

<https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-konektivitas-miliki-peran-penting-tingkatkan-logistik-investasi-dan-perekonomian-bangsa>

<https://bappeda.babelprov.go.id/content/pengaruh-indeks-pembangunan-manusia-ipm-dan-pertumbuhan-ekonomi-terhadap-kemiskinan>

[https://bali.bps.go.id/pressrelease/2023/02/01/717787/perkembangan-pariwisata-provinsi-bali-desember-2022.html#:~:text=Wisatawan%20mancanegara%20\(wisman\)%20yang%20datang,yang%20tercatat%20sebanyak%20287.398%20kunjungan.](https://bali.bps.go.id/pressrelease/2023/02/01/717787/perkembangan-pariwisata-provinsi-bali-desember-2022.html#:~:text=Wisatawan%20mancanegara%20(wisman)%20yang%20datang,yang%20tercatat%20sebanyak%20287.398%20kunjungan.)

<https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/77-224/umum/kajian-opini-publik/pembangunan-daerah-melalui-skema-kerja-sama-pemerintah-dan-badan-usaha>

<https://kpbu.kemenkeu.go.id/proyek/detail/14-perkeretaapian-makassar-parepare>

<https://economy.okezone.com/read/2023/03/30/320/2789860/menhub-naik-kereta-api-makassar-parepare-cuma-1-5-jam#:~:text=Lebih%20lanjut%2C%20Menhub%20menjelaskan%20KA,Garongko ng%20dan%20Pabrik%20Semen%20Tonasa.>