

## ANALISA STAKEHOLDER DALAM KEBIJAKAN PEMBANGUNAN DI INDONESIA

Gilang Reno Prakoso<sup>1</sup>, Adis Imam Munandar<sup>2</sup>

1. *Pascasarjana Studi Kajian Strategik Intelijen, Universitas Indonesia,*
  2. *Lecturer Studi Kajian Strategik Intelijen, Universitas Indonesia*
- Email: gilang.reno91@ui.ac.id

---

### Abstract

*Today the world's need for infrastructure continues to increase in line with increasing economic activity. Infrastructure is one of the determinants of the smoothness and acceleration of development. The availability of adequate infrastructure facilities will stimulate development in a region or country. In Indonesia, infrastructure development is a major challenge that must be overcome immediately. The lack of quality of Indonesia's infrastructure is inseparable from funding problems. The government has identified that the provision of infrastructure through the Public Private Partnership (PPP) scheme is an alternative for infrastructure financing that involves the role of business entities. And it cannot be denied that development, especially infrastructure, is closely related to national resilience as is the determination of the Indonesian people to realize the national goals contained in the Preamble to the 1945 Constitution.*

**Keywords:** *Development, infrastructure, KPBU*

**JEL Classification:** *O10, O18, O20*

---

### 1. PENDAHULUAN

Pada hakekatnya, pengertian dari pembangunan secara umum pada adalah proses perubahan yang terus menerus untuk menuju keadaan yang lebih baik berdasarkan norma-norma tertentu. Mengenai pengertian pembangunan, para ahli memberikan definisi yang bermacam-macam seperti halnya perencanaan. Istilah pembangunan bisa saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah lainnya, negara satu dengan negara lain. Namun secara umum ada suatu kesepakatan bahwa pembangunan merupakan proses untuk melakukan perubahan (Bratakusumah & Riyadi, 2005).

Siagian (1994) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”. Sedangkan Ginanjar (1994) memberikan 17 pengertian yang lebih sederhana,

yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”.

Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya. Alejandro (1976) mendefinisikan pembangunan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya. Sama halnya dengan Alejandro, menurut Tikson (2005) bahwa pembangunan nasional dapat pula diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan.

Sejalan dengan pembangunan, dewasa ini kebutuhan dunia akan infrastruktur terus meningkat seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi. Dalam jangka panjang, GDP dunia diperkirakan akan tumbuh kuat dan mungkin bisa mencapai dua kali lipat selama periode tahun 2030. Pertumbuhan ekonomi tertinggi diperkirakan terjadi di wilayah Asia Pasifik, Cina dan

India. PDB per kapita di negara-negara berpendapatan tinggi diperkirakan akan terus meningkat, bahkan lebih tinggi dari PDB rata-rata per kapita negara berkembang. PDB per kapita Cina dan India bisa meningkat tiga sampai empat kali pada tahun 2030.

Sejalan dengan prediksi pertumbuhan ekonomi dunia, kebutuhan akan infrastruktur juga akan terus meningkat. *The Infrastructure to 2030* menyimpulkan bahwa kebutuhan investasi infrastruktur global yang mencakup transportasi darat (jalan, rel), telekomunikasi, listrik dan sektor air akan mencapai sekitar USD 53 triliun lebih selama periode 2010-2030. Pertumbuhan kebutuhan investasi per tahun akan mencapai sekitar 2,5% dari GDP dunia, dan akan meningkat menjadi 3,5% dari PDB apabila memperhitungkan kebutuhan investasi untuk pembangkit listrik dan energi lainnya seperti minyak, gas dan batu bara (OECD, 2012).

Infrastruktur merupakan salah satu faktor penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Penyediaan infrastruktur yang memadai dapat mempengaruhi peningkatan kualitas dan kuantitas kegiatan ekonomi. Infrastruktur transportasi yang baik misalnya, akan membantu kelancaran arus orang maupun barang sehingga mampu mendorong perekonomian secara lebih berkelanjutan.

Indonesia sendiri tampaknya peningkatan infrastruktur diperkirakan akan menjadi komponen kunci dalam upaya pemerintah untuk menarik investasi yang lebih besar bagi ekspansi dan daya saing ekonomi. Pembangunan infrastruktur merupakan tantangan utama yang harus segera diatasi. Kurangnya kualitas infrastruktur Indonesia tidak terlepas dari masalah pendanaan. Selama ini, belanja investasi infrastruktur rendah dan tidak memadai untuk membiayai pembangunan infrastruktur yang menjangkau wilayah Indonesia yang sangat luas. Sebagai salah satu pem-

banding, Thailand mengeluarkan belanja infrastruktur sebesar 17% dan Vietnam sebesar 12% dari PDB. Rendahnya alokasi anggaran untuk pembiayaan infrastruktur di Indonesia mengakibatkan capaian produktivitas nasional rendah dan daya saing relatif rendah dibandingkan negara lain dalam kawasan yang sama.

Pemerintah terus berupaya meningkatkan kualitas infrastruktur. Hal ini terlihat dari anggaran pembiayaan infrastruktur dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 sebesar 6.780 triliun rupiah. Kebutuhan dana investasi infrastruktur Indonesia hanya dapat dipenuhi sebesar oleh APBN sebesar Rp 1.000 triliun, APBD sebesar Rp 500 triliun, BUMN dan swasta sebesar Rp 210 triliun, Perbankan sebesar Rp 500 triliun, Asuransi dan Dana Pensiun sebesar Rp 60 triliun, serta lembaga pembiayaan infrastruktur yang ada sebesar Rp 500 triliun, oleh karena itu ada *financial gap* sebesar Rp 4.000 triliun yang harus dipenuhi dari sumber pendanaan lain guna melakukan akselerasi pembangunan infrastruktur di Indonesia (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur).

## 2. TINJAUAN PUSTAKA DAN HIPOTESIS

Infrastruktur merupakan salah satu penentu kelancaran dan akselerasi pembangunan. Ketersediaan fasilitas infrastruktur yang memadai akan merangsang pembangunan di suatu daerah atau negara. Sementara itu, tanpa ketersediaan infrastruktur yang memadai, kegiatan ekonomi atau pembangunan akan berjeakan tersendat-sendat karena pemanfaatan potensi dan sumber daya ekonomi menjadi tidak optimal, bahkan sulit berkembang hingga mencapai tingkat yang diharapkan (Rifai, 2016).

Pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk memenuhi kebutuhan dana tersebut melalui pendirian beberapa lembaga pembiayaan. Indonesia pernah memiliki Bank Pembangunan Indonesia (BAPINDO) yang didirikan tahun 1952. Dari awal pendiriannya Bapindo memang fokus membiayai pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, pelabuhan, pembangkit listrik, bandar udara, transportasi (darat, laut dan udara). Untuk pola sumber dananya Bapindo mengandalkan obligasi, deposito, tabungan dan khusus untuk sektor tertentu yang akan diberikan insentif oleh pemerintah maka Bank Indonesia memberikan Kredit Likuiditas Bank Indonesia (KLBI). Namun, akibat krisis yang melanda ekonomi Indonesia pada pertengahan tahun 1997, bank ini kemudian dileburkan bersama beberapa bank BUMN lainnya menjadi Bank Mandiri saat ini.

Selanjutnya, pemerintah mendirikan sejumlah lembaga pembiayaan infrastruktur dengan ruang lingkup pekerjaan yang berbeda. Lembaga-lembaga tersebut adalah Pusat Investasi Pemerintah (PIP), PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero), PT. Indonesia Infrastruktur Finance (IIF), dan PT. Penjamin Infrastruktur Indonesia (PII). Secara ringkas keempat Lembaga tersebut sebagai berikut. Pertama Pusat Investasi Pemerintah (PIP), merupakan satuan kerja yang menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PPK-BLU), berdiri sejak 2007 sebagai operator investasi Pemerintah yang berkedudukan di bawah Menteri Keuangan. PIP dimaksudkan sebagai lembaga investasi pemerintah yang mengedepankan kepentingan nasional sehingga dapat menstimulasi pertumbuhan ekonomi melalui investasi di berbagai sektor strategis yang memberikan imbal hasil optimal dengan resiko yang terukur. Selanjutnya PIP mempunyai ruang lingkup investasi dalam bentuk surat berharga (pembelian sa-

ham dan surat utang) dan investasi langsung (penyertaan modal dan pemberian pinjaman). Investasi Langsung dilakukan dengan cara kerjasama investasi antara PIP dengan Badan Usaha dan/atau BLU dan/atau antara PIP dengan Badan Usaha, BLUD, Pemprov/Pemkab/Pemkot, BLUD, dan/atau badan hukum asing dengan pola selain PPP (Non-PPP). Adapun bidang investasi PIP meliputi infrastruktur, teknologi ramah lingkungan dan bidang lainnya yang memberikan manfaat ekonomi, sosial, dan manfaat lainnya untuk kesejahteraan umum.

Kedua, Pemerintah Indonesia juga mendirikan BUMN di bawah koordinasi Kementerian Keuangan Republik Indonesia yang bernama PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero). BUMN ini dimaksudkan untuk menjadi katalis dalam percepatan pembangunan infrastruktur nasional dengan saham 100% dimiliki oleh pemerintah Republik Indonesia dengan ruang lingkup bisnis berupa pembiayaan, menyediakan jasa konsultasi, dan pengembangan proyek. Adapun sumber pendanaan PT. SMI (Persero) berasal dari deposito (dana jangka pendek dari bank), pasar modal, pemerintah, pemerintah, investor swasta, dan negara lain. Menyadari adanya keterbatasan anggaran untuk membiayai pembangunan infrastruktur maka dianggap perlu untuk membuat *vehicle* untuk menarik minat investor swasta dalam pembiayaan infrastruktur.

Ketiga, dalam menghimpun dana pembiayaan infrastruktur yang lebih besar, PT. SMI menggandeng sejumlah institusi multilateral untuk mendirikan anak perusahaan. Saat ini anak perusahaan yang sudah beroperasi bernama PT. Indonesia Infrastruktur Finance (PT IIF) agar pola pembiayaan *long term financing* dapat terpenuhi. PT IIF saat ini memiliki modal sebesar Rp1,6 triliun serta dukungan pinjaman (*loan*) sejumlah 2 triliun dari World Bank dan

Asian Development Bank (ADB) dengan tenor 25 tahun. Jangka waktu tersebut tidak bisa ditutup oleh instrumen investasi perbankan yang tenornya rata-rata hanya selama 5 hingga 7 tahun. Diharapkan dengan terbentuknya PT SMI bisa lebih fleksibel dalam bekerjasama dengan investor. Namun demikian sampai dengan saat ini besarnya dana PT. SMI (Persero) yang telah dialokasikan untuk membiayai infrastruktur di Indonesia berkisar Rp. 46 triliun. Total nilai proyek yang telah dibiayai oleh PT. SMI (Persero) ini jika dibandingkan dengan kebutuhan infrastruktur Indonesia yang tertuang pada RPJMN 2015-2019 sebesar Rp 6.780 triliun, maka kemampuan PT. SMI (Persero) masih sangat jauh dalam pemenuhan kebutuhan infrastruktur di Indonesia. Keterbatasan modal dan ketergantungan pada sumber pendanaan yang berasal dari pemerintah mengakibatkan PT. SMI (Persero) dan PIP belum berperan optimal dalam memenuhi semua kebutuhan infrastruktur.

KPBU merupakan suatu bentuk kemitraan pemerintah dengan badan usaha untuk mempercepat pembangunan infrastruktur. Kemitraan sesungguhnya merupakan sebuah kebutuhan bagi para pihak dengan kesamaan orientasi yang ingin menghemat energi dan menghasilkan manfaat yang berlipat ganda. Menurut Ambar & Rosidah (2009) kemitraan dilihat dari perspektif etimologis diadaptasi dari kata *partnership* dan berakar dari kata *partner*. *Partner* dapat diterjemahkan sebagai pasangan, jodoh, sekutu, companion, sedangkan *partnership* diterjemahkan sebagai persekutuan atau perkongsian. Berdasarkan terjemahan dari asal katanya, kemitraan dapat dimaknai sebagai suatu bentuk persekutuan antara dua pihak atau lebih yang membentuk suatu ikatan kerjasama atas dasar kesepakatan dan rasa saling membutuhkan. Kerjasama tersebut terjalin dalam rangka meningkatkan kapasitas dan ka-

pabilitas di suatu bidang usaha tertentu, atau tujuan tertentu, sehingga dapat memperoleh hasil yang lebih baik Menurut ketentuan umum Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1997 Tentang Kemitraan terutama dalam Pasal 1, bahwa:

*“Kemitraan adalah kerjasama usaha antara Usaha Kecil dengan Usaha Menengah dan atau dengan Usaha Besar disertai pembinaan dan pengembangan oleh Usaha Menengah dan atau Usaha Besar dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan.”*

Berdasarkan beberapa pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa kemitraan adalah proses interaksi dua pihak atau lebih yang diwujudkan dalam bentuk kerjasama. Pihak-pihak yang melakukan kemitraan meliputi berbagai sektor seperti kelompok masyarakat, lembaga pemerintah dan lembaga non-pemerintah. Beberapa pihak ini bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama berdasarkan atas kesepakatan, prinsip, dan peran masing-masing. Tujuan kemitraan adalah untuk meningkatkan kemitraan, kesinambungan usaha, meningkatkan kualitas sumber daya kelompok mitra, peningkatan skala usaha serta menumbuhkan dan meningkatkan kemampuan kelompok usaha mandiri (Sumardjo, 2004).

### 3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif dan data dianalisa secara deskriptif. Irawan (2006) menyatakan, bahwa kebenaran menurut penelitian kualitatif adalah kebenaran intersubjektif, bukan kebenaran objektif. Kebenaran intersubjektif adalah kebenaran yang dibangun dari jalinan berbagai faktor yang bekerja bersama-sama.

#### 4. ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Pemerintah dalam agenda pembangunan jangka menengah 2015-2019 telah mengidentifikasi bahwa penyediaan infrastruktur melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) sebagai salah satu alternatif pembiayaan infrastruktur yang melibatkan peran badan usaha menghadapi permasalahan (Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur):

- 1) Masih kurangnya informasi mengenai proyek baik dari sisi detail teknis maupun informasi keuangan serta analisis terhadap berbagai macam risiko dan jaminan pemerintah untuk pengelolaan risiko tersebut.
- 2) Masih sulitnya penerapan peraturan terkait dengan KPBU oleh para Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PJPK).
- 3) Masih rendahnya kapasitas aparatur dan kelembagaan dalam melaksanakan KPBU.
- 4) Belum optimalnya dokumen perencanaan proyek KPBU bidang infrastruktur mengakibatkan pilihan strategi pelaksanaan dari proyek yang kurang memihak pada KPBU sehingga proyek infrastruktur yang menarik bagi pihak swasta (*off-budget*) akhirnya dilaksanakan melalui pembiayaan APBN/APBD (*on-budget*), sementara itu proyek infrastruktur yang tidak menarik justru ditawarkan kepada pihak swasta.
- 5) Masih kurang memadainya pendanaan PT. SMI dan anak perusahaannya PT. IIF serta PT. PPI masing-masing sebagai instrumen pembiayaan dan penjaminan pemba-

ngunan infrastruktur melalui skema KPBU.

- 6) Belum adanya mekanisme pemberian insentif bagi Penanggung Jawab Proyek Kerja (PJPK) dalam melaksanakan KPBU.

KPBU merupakan alternatif pembiayaan melalui desain, pengadaan dan konstruksi (*Engineering, Procurement, Construction*) kontrak, di mana sektor publik melakukan penawaran kompetitif untuk membuat kontrak terpisah untuk elemen desain dan konstruksi dari sebuah proyek. Sektor publik dapat mempertahankan kepemilikan aset dan bertanggung jawab untuk pembiayaan kebijakan tersebut. KPBU memungkinkan sektor publik untuk memanfaatkan kemampuan dari manajemen dan keahlian pihak swasta dan juga meningkatkan dana tambahan untuk mendukung layanan tertentu.

Dalam rangka meningkatkan kelayakan kredit (*creditworthiness*) proyek sebagai upaya mendorong partisipasi sektor swasta dalam penyediaan infrastruktur, Jaminan Pemerintah dapat diberikan kepada proyek infrastruktur yang dilaksanakan berdasarkan skema KPBU sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (menggantikan Peraturan Presiden No. 67 tahun 2005 dan perubahannya) (Regulasi KPBU). Sebagaimana diatur dalam peraturan tersebut, pemberian jaminan pemerintah dapat diberikan oleh Menteri Keuangan melalui BUMN yang didirikan oleh Pemerintah untuk melaksanakan penjaminan infrastruktur (Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur/BUPI). Guna menarik minat dan peran swasta melalui skema KPBU, pemerintah memberikan fasilitas kepada swasta berupa dukungan kelayakan (*viability gap fund*) dan insentif perpajakan, jaminan pemerintah, dan pemba-

yan atas kesediaan layanan kepada badan usaha.

Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) adalah proyek yang untuk jasa atau pelayanan dilakukan oleh sektor publik, menggabungkan penyediaan investasi dan layanan, melihat risiko yang signifikan ditanggung oleh sektor swasta, dan juga melihat peran besar sektor publik baik dalam pembayaran jasa/pelayanan atau menanggung risiko substansial proyek. Ciri-ciri dari proyek-proyek KPBU dalam pengertian internasional antara lain memiliki nilai investasi yang besar/sangat besar, mempunyai dampak nasional, dan memiliki jangka waktu pengembalian yang relatif panjang.

Untuk menarik badan usaha berpartisipasi di dalam penyediaan infrastruktur melalui skema KPBU, pemerintah memberikan dukungan dan jaminan. Dukungan pemerintah diberikan dalam bentuk dukungan kelayakan dan/atau insentif perpajakan berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk meningkatkan kelayakan finansial proyek KPBU. PJKP mengusulkan kepada Menteri Keuangan bentuk dan besaran dukungan pemerintah yang akan diberikan kepada badan usaha yang akan melaksanakan proyek KPBU. Dengan adanya dukungan pemerintah ini maka kelayakan keuangan atas investasi yang dilakukan akan semakin tinggi sehingga akan semakin menarik para investor.

Selanjutnya tak dapat dipungkiri bahwa pembangunan berkaitan erat dengan ketahanan nasional dikarenakan tekad bangsa Indonesia untuk mewujudkan tujuan nasional yang termuat dalam Pembukaan UUD 1945, dituangkan dalam pembangunan nasional. Oleh karena pembangunan tidak dapat dilakukan menyeluruh dalam waktu bersamaan, maka dewasa ini diperlukan pembangunan yang menitik beratkan di bidang infrastruktur dengan tidak mengabaikan bidang-bidang lain-

nya. Dalam pembangunan infrastruktur disamping pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan nasional, namun juga harus menjamin pemerataan dan keadilan. Hal ini berarti harus mencegah semakin lebarnya jurang pemisah antara si kaya dan si miskin. Dampak pelaksanaan pembangunan infrastruktur diharapkan dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan.

Agar dapat terciptanya ketahanan nasional yang dicitakan perlu upaya pembinaan terhadap berbagai hal yang menunjang antara lain (Sunardi, 1997):

- 1) Sistem ekonomi diarahkan untuk kemakmuran rakyat melalui ekonomi kerakyatan untuk menjamin kelangsungan hidup bangsa;
- 2) Ekonomi kerakyatan harus menghindari beberapa hal. Pertama, *free fight liberalism* yang menguntungkan pelaku ekonomi kuat. Kedua, sistem etatisme di mana negara beserta aparaturnya ekonomi negara bersifat dominan serta mematikan potensi daya kreasi unit-unit ekonomi di luar sektor negara. Ketiga, tidak dibenarkan adanya pemusatan kekuatan ekonomi pada suatu kelompok dalam bentuk monopoli yang bertentangan cita-cita keadilan;
- 3) Struktur ekonomi dimantapkan secara seimbang dan saling menguntungkan dalam keselarasan, keterpaduan antar sektor;
- 4) Pembangunan dilaksanakan sebagai usaha bersama atas dasar asas kekeluargaan, serta mendorong peran masyarakat secara aktif. Perlu diusahakan kemitraan antara pelaku ekonomi dalam wadah kegiatan antara Pemerintah, BUMN, Koperasi, Badan Usaha Swasta, Sektor Informal untuk mewujudkan pertumbuhan, pemerataan dan stabilitas ekonomi;
- 5) Pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya harus senantiasa dilak-

sanakan melalui keseimbangan dan keselarasan pembangunan antar wilayah dan sektor;

- 6) Kemampuan bersaing harus ditumbuhkan dalam meningkatkan kemandirian ekonomi dengan memanfaatkan sumber daya nasional memakai sarana Ipteks dalam menghadapi permasalahan serta tetap memperhatikan kesempatan kerja (Sumarsono, *et al.*, 2001).

## 5. KESIMPULAN, IMPLIKASI, SARAN, DAN BATASAN

Kemitraan merupakan salah satu strategi yang biasa ditempuh untuk mendukung keberhasilan implementasi manajemen modern. Kemitraan tidak sekedar diterjemahkan sebagai sebuah kerjasama, akan tetapi kemitraan memiliki pola, memiliki nilai strategis dalam mewujudkan keberhasilan suatu lembaga dalam menerapkan manajemen modern. Kemitraan dalam implementasi manajemen modern kesepahaman pengelolaan program, kesepahaman strategi pengembangan program antar lembaga yang bermitra merupakan faktor utama yang pertama kali harus menjadi perhatian, Oleh karenanya diantara Lembaga yang bermitra harus ada pelaku utama kegiatan sebagai lembaga atau orang yang bertanggung-jawab terhadap keberhasilan program (kegiatan).

Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dapat diterjemahkan sebagai:

*Sebuah perjanjian kontrak antara swasta dan pemerintah, yang keduanya bergabung bersama dalam sebuah kerjasama untuk menggunakan keahlian dan kemampuan masing-masing untuk meningkatkan pelayanan kepada publik di mana kerjasama tersebut dibentuk untuk menyediakan kualitas pelayanan terbaik dengan biaya yang optimal untuk publik (America's*

*National Council on Public Private Partnership, 2010).*

Dalam pengertian lain, KPBU merupakan kemitraan antara pemerintah dan swasta yang melibatkan investasi yang besar. Untuk menciptakan sebuah hubungan kerjasama yang sukses maka sangat penting untuk memahami tujuan dan kepentingan dari masing-masing pelaku dalam KPBU. Dalam KPBU, sedikitnya terdapat 7 faktor yang merupakan kesatuan proses dari model KPBU yang merupakan pendukung keberhasilan program KPBU, diantaranya adalah: *networking, cooperation/collaboration, coordination, willingness, trust, capability, a conducive environment.*

## DAFTAR PUSTAKA

- Alejandro, P. (1976). On the Sociology of National Development: Theories and Issues. 1976, 82(1), 55–85. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/2777461>
- Ambar, T. S., & Rosidah. (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Bratakusumah, D. S., & Riyadi. (2005). *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Ginanjari, K. (1994). *Pembangunan untuk Rakyat, Memandukan Pertumbuhan dan Pemerataan*. Jakarta: PT. Pustaka CIDES INDO.
- Irawan, P. (2006). *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: DIA Fisip UI.
- OECD. (2012). *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030*. Retrieved from <https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/strategictransportinfrastructureneedsto2030.htm>
- Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan

- Nasional Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1997 Tentang Kemitraan.*
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.*
- Rifai, B. (2016). *Kerjasama Pemerintah-Swasta sebagai Alternatif Penyedia Infrastruktur Bagi Pembangunan Nasional: Sebuah Pengantar*. Jakarta: LIPI Pers.
- Siagian, S. P. (1994). *Organisasi, Kepemimpinan, Perilaku Administrasi*. Jakarta: CV. Haji Mas Agung.
- Sumardjo. (2004). *Tantangan Komunikasi Pembangunan Pertanian di era Global. dalam Pertanian Mandiri, Pandangan Strategis Para pakar untuk Kemajuan Pertanian Indonesia*. Jakarta: Penerbar Swadaya.
- Sumarsono, S., Mansyur, H., Tjiptadi, Mansyur, H., & Sobana, A. (2001). *Pendidikan Kewarganegaraan*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sunardi. (1997). *Teori Ketahanan Nasional*. Jakarta: Hastanas.
- Tikson, D. T. (2005). *Indikator-indikator Pembangunan Ekonomi*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.