

SKRIPSI

***PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP* DALAM PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR STUDI KASUS PEMBANGUNAN
JALAN TOL KOTA MAKASSAR**

HARDIANTI SOMPA

Nomor Stambuk : 105610497014



**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2019

***PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP* DALAM PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR STUDI KASUS PEMBANGUNAN
JALAN TOL KOTA MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana

Jurusan Ilmu Administrasi Negara



Disusun dan diusulkan oleh

HARDIANTI SOMPA

Nomor Stambuk 10561 0497014

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2019**

PERSETUJUAN

Judul Proposal Penelitian : *Public Private Partnership* dalam
Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus
Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar

Nama Mahasiswa : Hardianti Sempa

Nomor Stambuk : 105610497014

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II



Dra. Hj. Djulianti Saleh, M.Si

Adnan Ma'ruf, S.Sos, M.Si

Mengetahui

Dekan

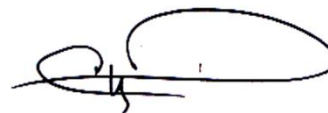
Ketua Jurusan

Fisip Unismuh Makassar

Ilmu Administrasi Negara



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si.



Nasrulhaq, S. Sos., MPA.

PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor: 0012/FSP/A.1-VIII/II/1440/2019, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) dalam program studi Ilmu Pemerintahan di Makassar pada hari Kamis tanggal 28 bulan Februari 2019.

TIM PENILAI





Ketua,

Sekretaris,


Dr. Hj. Ihyan Malik, S.Sos., M.Si.


Dr. Burhanuddin, S.Sos., M.Si.

Penguji:

1. Dr. H. Lukman Hakim, M.Si. (Ketua) ()
2. Dr. Hj. Rulinawati Kasmad, S.Sos., M.Si. ()
3. Adnan Ma'ruf, S.Sos., M.Si. ()
4. Nurbiah Tahir, S.Sos., M.AP. ()

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Mahasiswa : Hardianti Sempa

Nomor Stambuk : 105610497014

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah penelitian saya sendiri tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan plagiat. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku. Sekalipun itu pencabutan gelar akademik.

Makassar, 18 Maret 2018

Yang Menyatakan



Hardianti Sempa

ABSTRAK

HARDIANTI SOMPA. *Public Private Partnership* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar
(dibimbing oleh Djuliaty Saleh dan Adnan Ma'ruf)

Public Private Partnership merupakan bentuk perjanjian atau kontrak antara sektor publik dan sektor privat yang terdiri atas beberapa ketentuan yaitu sektor privat menjalankan fungsi pemerintah untuk periode tertentu, sektor privat menerima kompensasi atas penyelenggaraan fungsi baik secara langsung maupun tidak langsung, sektor privat bertanggung jawab atas resiko yang ditimbulkan dari penyelenggaraan fungsi tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana skema *public private partnership* dengan model *build operate transfer* dalam pembangunan infrastruktur studi kasus pembangunan jalan tol kota Makassar. Tipe penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan menggunakan jenis penelitian eksploratif dan teknik pengumpulan data dengan menggunakan teknik wawancara, observasi dan dokumentasi.

Hasil dari penelitian adalah untuk mengetahui bagaimana skema *public private partnership* dengan model *build operate transfer* dalam pembangunan infrastruktur studi kasus pembangunan jalan tol kota Makassar telah dilaksanakan pada pembangunan infrastruktur jalan tol kota Makassar setelah sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam setiap tahapan baru dilakukan kontrak *public private partnership* yang dibuat oleh pemerintah kementerian pekerjaan umum dengan badan usaha dalam hal ini PT Bosowa Margautama Nusantara yang intinya pembangunan jalan tol akan dibangun oleh badan usaha dengan model *build operate transfer* secara garis besar merupakan model yang melibatkan dua pihak yakni pengguna jasa pada umumnya pemerintah dan penyedia jasa untuk membangun infrastruktur dan mengoperasikannya. Setelah selesai diberikan hak penggunaan sebagai penyelenggara selama 35 tahun dan pada masa berakhir konsesi maka akan diserahkan kepada Pemerintah.

Kata Kunci: Kerjasama Pemerintah Swasta, Bangun Serah Guna

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

Dengan mengucapkan syukur kehadiran Allah Subhanahu Wata'ala, yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul “*Public Private Partnership* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar”

Shalawat serta salam tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad Shallallahu Alaihi Wasallam yang telah menjadi teladan bagi seluruh umat Islam dan telah memberikan petunjuk kepada seluruh alam.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, baik materi maupun sistematika pembahasannya. Oleh karena itu, segala kritik dan saran yang membangun yang berkenaan dengan skripsi ini akan penulis terima dengan senang hati. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah banyak memberikan bantuan berupa bimbingan, saran maupun dorongan moral dan material dalam proses penyusunan skripsi ini sehingga penulis mampu menyelesaikannya.

Oleh karena itu, penulis menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang tulus kepada :

1. Bapak **Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE., MM** selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Ibu **Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si** selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

3. Ibu **Dr. Hj. Djuliati Saleh, M.Si** selaku Pembimbing I yang senantiasa memberikan arahan dan masukan serta motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak **Adnan Ma'ruf, S.Sos., M.Si** selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktu untuk membimbing dan memberi arahan, petunjuk serta saran-saran kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak **Nasrul Haq, S.Sos., M.PA** selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fisipol Unismuh Makassar.
6. Para Dosen dan Seluruh Staff dalam lingkungan fakultas ilmu sosial dan ilmu politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah banyak membekali dengan ilmu pengetahuan serta wawasan selama dalam proses perkuliahan.
7. Kepada seluruh staff Dinas Bina Marga dan Konstruksi terkhusus kepada bapak **Ilham Harjuni, SE** yang telah membantu penulis dalam memberikan data-data yang relevan serta memberikan dorongan dan dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Kepada seluruh staff PT Bosowa Margautama Nusantara terkhusus kepada bapak **Sahrul Bakri** yang telah membantu penulis dalam memberikan data-data yang relevan serta memberikan dukungan kepada penulis unruk menyelesaikan skripsi ini.
9. Secara khusus, penulis mengucapkan terimakasih yang tak terhingga kepada Ayahanda penulis **SOMPA** dan Ibunda **SAHARA** (almarhumah) serta keluarga yang senantiasa memberikan dukungan, nasehat, kasih sayang serta doa yang selalu dipanjatkan kepada penulis.

10. Kepada saudara saudari saya, **Sudirman, Muchtar, Hamzah, Nurhidayah** yang senantiasa memberikan motivasi, dukungan dan doa selama penyusunan skripsi ini.
11. Kepada sahabat setia saya, **Citra, Usni, Fahmi, Ansar** yang selalu memberikan harapan akan kesuksesan kami bersama kami bersama sehingga menjadi motivasi lebih dalam untuk menyusun skripsi ini.
12. Kepada Teman-teman **Afiliasi angkatan 2014 Khususnya Kelas D** yang telah menjadi keluarga dan teman setia selama kebersamaan kami di kampus sehingga menjadi pendorong semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati, penulis berharap semoga Allah Subhanahu wata'ala selalu melimpahkan Karunia-Nya dan membalas semua amal yang baik dan pengorbanan yang telah diberikan dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya. Penulis menyadari bahwa kesempurnaan hanya milik Allah Subhanahu wata'ala, adapun skripsi ini merupakan tulisan sederhana yang memiliki banyak kekurangan di dalamnya. Akhir kata semoga Allah Subhanahu wata'ala merahmati dan memberikan hidayah kepada kita semua. Aamiin.

Billahi Fii Sabilil Haq, Fastabiqul Khaerat

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, 14 Februari 2019



Hardianti Sompa

DAFTAR ISI

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|------|
| Sampul | |
| Halaman Pengajuan Skripsi | i |
| Halaman Persetujuan | ii |
| Halaman Penerimaan Tim | iii |
| Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah | iv |
| Abstrak | v |
| Kata Pengantar | vi |
| Daftar Isi..... | ix |
| Daftar Tabel | xii |
| Daftar Gambar | xiii |
| BAB I. PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Rumusan Masalah..... | 5 |
| C. Tujuan Penelitian | 5 |
| D. Manfaat Penelitian | 5 |
| BAB II. TINJAUAN PUSTAKA | |
| A. Konsep <i>Public Private Partnership</i> | 7 |
| 1. Defenisi <i>Public Private Partnership</i> | 7 |
| 2. Karakteristik <i>Public Private Partnership</i> | 9 |
| 3. Tahapan Pelaksanaan <i>Public Private Partnership</i> | 9 |
| 4. Landasan Hukum Pelaksanaan <i>Public Private Partnership</i> ...12 | |
| 5. Tujuan <i>Public Private Partnership</i> | 13 |
| 6. Bentuk-Bentuk <i>Public Private Partnership</i> | 14 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| B. Tinjauan Umum Kontrak <i>Build Operate Transfer</i> | 15 |
| 1. Pengertian <i>Build Operate Transfer</i> | 15 |
| 2. Perjanjian dalam <i>Build Operate Transfer</i> | 16 |
| 3. Keuntungan dan Kerugian <i>Build Operate Transfer</i> | 17 |
| 4. Resiko yang Ditimbulkan dalam <i>Build Operate Transfer</i> | 19 |
| 5. Investasi Pemerintah dan Swasta dalam Model <i>Build Operate Transfer</i> | 20 |
| C. Pembangunan dan Infrastruktur..... | 21 |
| 1. Pembangunan..... | 21 |
| 2. Infrastruktur | 23 |
| D. Kerangka Pikir | 25 |
| E. Fokus Penelitian..... | 25 |
| F. Deskripsi Pokus Penelitian | 26 |

BAB III. METODE PENELITIAN

| | |
|--------------------------------------|----|
| A. Waktu dan Lokasi Penelitian | 27 |
| B. Jenis dan Tipe Penelitian | 27 |
| C. Sumber Data..... | 27 |
| D. Informan Penelitian..... | 28 |
| E. Teknik Pengumpulan Data..... | 29 |
| F. Teknik Analisis Data..... | 30 |
| G. Pengabsahan Data | 31 |

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A. Deskripsi dan Karakteristik Objek Penelitian..... | 33 |
| B. <i>Public Private Partnership</i> dengan Model <i>Build Operate Transfer</i> dalam Pembanguna Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar | 50 |

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan.....65
B. Saran66

DAFTAR PUSTAKA67

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

| | |
|-------------------------------------------------|----|
| Tabel 1. Daftar Informan Penelitian..... | 29 |
|-------------------------------------------------|----|



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Bagan Kerangka Pikir25



BAB I

PENDAHULAN

A. Latar Belakang

Pembangunan daerah merupakan bagian integral dan merupakan penjabaran dari pembangunan nasional dalam rangka pencapaian sasaran pembangunan yang disesuaikan dengan potensi, apresiasi dan permasalahan pembangunan di daerah. Kunci keberhasilan pembangunan daerah dalam mencapai sasaran pembangunan nasional secara efisien dan efektif, termasuk penyebaran hasilnya secara merata di seluruh Indonesia dan tujuannya yang hakiki dapat terwujud. Tujuan demokrasi adalah memposisikan daerah sebagai instrumen pendidikan politik ditingkat lokal yang secara agregat akan menyumbang terhadap pendidikan politik secara nasional sebagai elemen dasar dalam menciptakan persatuan dan kesatuan bangsa serta mempercepat terwujudnya masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera (Asikin, 2012).

Dinamika perkembangan kehidupan masyarakat yang semakin maju dan bertambah besarnya beban pemerintah sebagai penyelenggara pemerintah maka mau tidak mau peran untuk pemerintah sebagai penyelenggara tersebut hendaknya sebagian diserahkan kepada sektor swasta untuk dikelola. Kemampuan pemerintah untuk membangun daerah dengan mempergunakan sumber keuangan tersebut sangatlah terbatas, untuk itulah upaya pemerintah daerah melaksanakan fungsinya dengan efektif dan efisien mencari sumber-sumber fungsinya pendanaan melalui kerjasama dengan pihak ketiga. Keterlibatan pemerintah dalam bidang ekonomi dengan diprioritaskan membuat perjanjian atau kontrak bisnis

tidak lepas dari tujuan pemerintah untuk memperkuat negara dengan jalan akumulasi kekayaan atau kapital, oleh sebab itu pembangunan ekonomi harus diprioritaskan terutama dengan membangun sarana dan prasarana untuk pelayanan pelayanan publik (infrastruktur publik). Istilah ini umumnya merujuk kepada perihal jaringan jaringan struktur seperti fasilitas antara lain berupa jalan, kereta api, pengelolaan limbah, bandara, pelabuhan secara fungsional, infrastruktur selain fasilitas akan tetapi dapat pula mendukung kelancaran aktivitas ekonomi masyarakat, distribusi aliran produksi barang dan jasa sebagai contoh bahwa jalan dapat melancarkan transportasi pengiriman bahan baku sampai ke pabrik kemudian untuk distribusi ke pasar hingga sampai kepada masyarakat (Juwana,2000).

Penerapan pengelolaan aset publik di beberapa negara telah banyak dipraktekkan dengan berbagai macam model kerjasama sebagai yang dilakukan. Di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan sebagai salah satu kota terbesar di wilayah Indonesia juga mencoba menerapkan model kerjasama dengan pihak swasta dalam pengelolaan aset publik salah satu aset publik yang pengelolaannya diserahkan kepada pihak aset swasta salah satunya adalah pembangunan jalan tol.

Jalan tol merupakan jalan jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol. Besarnya diwajibkan tarif berbeda untuk setiap golongan kendaraan dan ketentuan tersebut telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Presiden. Jalan tol Makassar merupakan jalan tol yang menghubungkan Kota Makassar, Panakukan, Pelabuhan Soekarno Hatta, J AP. Pettarani, Kawasan

Industri, dan Bandar Udara Hasanuddin. Jalan tol ini memiliki panjang 11,57 km dengan lebar 2 x 2x 3,5 meter. Artinya dua jalur yang masing-masing dua jalur dengan lebar 3,5 meter. Jalan tol ini diresmikan pada 26 september 2008 oleh Presiden Susilo Bambang Yudiyono. Pembangunan telah dimulai pada mei 2007. (<http://dishubkominfomakassar.go.id>).

Public Private Partnership merupakan bentuk perjanjian atau kontrak antara sektor publik dan sektor private yang terdiri atas beberapa ketentuan yaitu sektor privat menjalankan fungsi pemerintah untuk periode tertentu, kemudian sektor publik menerima konvensasi atas penyelenggaraan fungsi baik secara langsung maupun tidak langsung (Wiliam, 2009).

Pemerintah menerapkan kebijakan bagi keterlibatan swasta dalam pembangunan jalan tol melalui model kerjasama pemerintah swasta atau anggaran pemerintah untuk pembiayaan jalan, sehingga pemerintah dapat mengalokasikan anggarannya untuk infrastruktur lainnya.

Pembangunan jalan tol dengan skema kerjasama pemerintah swasta atau *Public Private Partnership* yang diterapkan dalam model *Build Operate Transfer* (BOT) dinilai akan lebih sesuai. *Build Operate Transfer* (BOT) adalah pemberian konsesi kepada swasta selama periode tertentu. Swasta membangun termasuk pembiayaan dan mengoperasikan infrastruktur, kemudian diserahkan kepada pemerintah setelah masa kontrak berakhir. Pelaksanaan kerjasama pemerintah swasta atau *Public Private Partnership* dalam pembangunan infrastruktur seperti ini juga diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 56 tahun 2011 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Presiden ini sebagai salah satu alat penciptaan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur. Pemerintah akan menanggung resiko yang lebih kecil dan sebagian besar resiko dialihkan kepada swasta karena hampir semua pengesahaan jalan tol dilakukan oleh pihak swasta. Sedangkan pemerintah dapat menerapkan model perbaikan, pengoperasian, penyerahan dengan swasta pada jaringan tol ekstisting yang mengalami penurunan tingkat pelayanannya dan akan ditingkatkan. Pendanaan dapat berasal dari swasta atau pemerintah dapat memberi dukungan dana dalam jumlah tertentu. Keuntungan bagi pemerintah pada model ini adalah pemerintah tidak harus menanggung biaya pemeliharaan jalan tol tersebut (Noor, 2011).

Perjanjian yang dibuat oleh pemerintah daerah dengan pihak swasta dengan model *build operate transfer* dimana pihak swasta menyediakan sejumlah dana untuk membangun suatu proyek infrastruktur berupa sarana dan prasarana umum dengan biaya yang relatif besar yang tidak mampu dibiayai oleh pemerintah proyek infrastruktur kota/daerah, sehingga pemerintah memberikan kesempatan kepada pihak swasta untuk membangunnya dengan nilai atau harga yang disepakati dan setelah bangunnya selesai, maka pihak swasta menyerahkan bangunan tersebut kepada pemerintah kota/daerah setelah masa konsesi berakhir. Keterlibatan pihak swasta tentunya didasarkan untuk keinginan mencari keuntungan dengan menghindari resiko yang besar dan tanggung jawab yang berlebihan, sehingga pihak swasta cenderung menerapkan prinsip kehati-hatian dalam melakukan kerjasama dengan pemerintah serta adanya pendapat kewajaran tentang bisnis tersebut (Hadi, 2011).

Melihat keterbatasan pemerintah APBN dalam penyediaan dana untuk membangun infrastruktur dituntut adanya alternatif pembiayaan proyek pembangunan infrastruktur. Di daerah, pembiayaan pembangunan dengan mengandalkan APBN juga disarankan semakin terbatas jumlahnya. Untuk mengawal proyek-proyek tersebut supaya layak dikerjasamakan membutuhkan kerjasama yang sangat keras dari pemerintah.

Berdasarkan uraian diatas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “ ***Public Private Partnership* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang sebelumnya adapun rumusan masalah adalah sebagai berikut:

Bagaimana model *Public Private Partnership* dengan skema *Build Operate Transfer* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui bagaimana model *Public Private Partnership* dengan skema *Build Operate Transfer* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian sebelumnya, adapun manfaat penelitian sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan, pengalaman dan sebagai media penelitian. Serta sebagai wujud kontribusi akademik guna menambah khazanah keilmuan pengembangan Ilmu Administrasi Negara khususnya menyangkut *Public Private Partnership* dalam pembangunan infrastruktur.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi PT Bosowa Margautama Nusantara dan Masyarakat.

a. PT Bosowa Margautama Nusantara

Mendukung dan membantu pemerintah dalam membangun infrastruktur jalan tol kota Makassar sehingga kerjasama antar pemerintah dan pihak swasta dapat terjalin dengan baik dan saling menguntungkan

b. Masyarakat

Mendukung dan membantu pemerintah dalam menyediakan infrastruktur sarana dan prasarana sehingga menghasilkan manfaat bersama, serta memberikan saran atau kritik kepada kinerja atau pelayanan dan program yang dikeluarkan oleh pemerintah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. KONSEP PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP

1. Defenisi *Public Private Partnership*

Public Private Partnership atau Kerjasama Pemerintah Swasta adalah suatu kerjasama dalam penyediaan infrastruktur seperti halnya jalan tol, energi listrik dan air minum antara pemerintah, baik itu Pemerintah Pusat ataupun Pemerintah Daerah (Kabupaten/Kota) dengan mitra badan usaha swasta, baik badan usaha dalam negeri ataupun badan usaha asing. Kerjasama tersebut meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun, meningkatkan kemampuan pengelolaan, dan pemeliharaan infrastruktur dalam rangka peningkatan kuantitas dan kualitas pelayanan publik (Bappenas,2009).

Menurut (William. J, 2009) *Public Private Partnership* merupakan bentuk perjanjian atau kontrak antara sektor publik dan sektor private yang terdiri atas beberapa ketentuan antara lain: sektor privat menjalankan fungsi pemerintah untuk periode tertentu, sektor privat menerima kompensasi atas penyelenggaraan fungsi baik secara langsung maupun tidak langsung, sektor privat bertanggung jawab atas resiko yang timbul dari penyelenggaraan fungsi tersebut. Konsep *Public Private Partnership* dapat dijadikan sebagai alternatif penyediaan infrastruktur. *Public Private Partnership* dapat memunculkan hubungan antara publik dan private untuk bekerjasama dalam pembangunan. Keuntungan yang dapat diperoleh pada hubungan ini adalah inovasi, kemudian keuangan, kemampuan teknologi, dan pengaturan efisiensi.

Secara teori *Public Private Patnrnership* adalah keterkaitan energi yang berkelanjutan (kontrak kerjasama jangka panjang) dalam pembangunan proyek untuk meningkatkan pelayanan umum pembangunan (pelayanan publik), antara lain:

- a. Pemerintah atau pemerintah daerah selaku regulator
- b. Perbankan/konsorsium selaku penyandang dana dan
- c. Pihak swasta /BUMN/BUMD selaku *Special Purpose Company* (SPC) yang bertanggung jawab atas pelaksanaan suatu proyek mulai dari Desain, Konstruksi, Pemeliharaan, dan Operasional

Hal-hal yang menyebabkan diperlukannya Kerjasama Pemerintah Swasta atau *Public Private Partnership* antara lain terbatasnya pemerintah, infrastruktur yang sudah tidak memadai baik dari segi kualitas maupun kuantitas, keahlian (teknologi) yang dimiliki sektor swasta (Dwinanta, 2010).

Pada prinsipnya, mengemukakan bahwa kerjasama yang dilakukan oleh pemerintah dan swasta adalah untuk meingkatkan pelayanan publik. Hal itu juga dilatarbelakangi oleh adanya keterbatasan pendanaan maupun rendahnya kualitas pelayanan dari pemerintah pelayanan publik. Pada hakekatnya, pelibatan sektor swasta dalam mengembangkan sarana dan prasarana akan memberikan keuntungan baik bagi pemerintah maupun swasta. Bagi sektor swasta keuntungan yang didapat dengan mekanisme ini adalah profit. Adapun keuntungan bagi pemerintah adalah mempermudah proses penyediaan serta meringankan beban pendanaan untuk memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana perkotaan. Keuntungan lain yang diperoleh oleh pemerintah adalah terciptanya transfer

teknologi dan efisiensi managerial dari pihak swasta yang dikombinasikan dengan rasa tanggung jawab serta kepedulian terhadap lingkungan (Paskarina, 2007).

2. Karakteristik *Public Private Partnership*

Karakteristik dari *Public Private Partnership* atau Kerjasama Pemerintah Swasta adalah kemitraan yang didalamnya terdapat sharing antara pemerintah dan swasta dalam bentuk investasi, resiko, tanggung jawab dan reward. Kemitraan tersebut tidak dibangun pada aturan dan pola tanggung jawab yang seragam, namun biasa bervariasi antara proyek yang satu dan proyek yang lain. Konsep *Public Private Partnership* dapat dari sisi *public* dan *private sector* saja. Menurut UNDP pelaku *Public Private Partnership* dikembangkan menjadi tiga unsur yaitu:

- a. Negara, berfungsi mencotakan lingkungan politik dan hukum yang kondusif.
- b. Swasta, mendorong terciptanya lapangan kerja dan pendapatan masyarakat.
- c. Masyarakat, memwadahi interaksi sosial politik, memobilisasi kelompok dalam masyarakat untuk berpartisipasi dalam aktivitas ekonomi sosial dan politik.

Konsep ini juga dikenal dengan triangle synergi antara *government*, *bussines* dan *communities* (Hardijanto, 2000).

3. Tahapan Pelaksanaan *Public Private Partnership*

Dalam suatu proses kerjasama tidak terlepas dari adanya kendala yang akan muncul. Sehingga perlu ada sebuah kesinergian yang jelas untuk mengantisipasi

kendala dan resiko yang akan muncul. Sebagai suatu proses *Public Private Partnership* merupakan siklus yang berkesinambungan mulai dari tahap perencanaan (*input*), implementasi sehingga evaluasi (*output*) yang dapat menghasilkan masukan/saran untuk memperbaiki *input* (Paskarina,2007).

Berdasarkan pendapat diatas, pada tahap input *Public Private Partnership* atau Kerjasama Pemerintah Swasta diawali oleh kegiatan identifikasi kebutuhan yang mencakup pemetaan potensi, masalah, kepentingan pelayanan publik yang akan dikelola melalui *Public Private Partnership*. Hasil dari identifikasi ini berupa kebijakan yang akan melandasi proses realisasi *Public Private Partnership* secara substantif maupun administratif. Dimensi substantif antara lain mencakup kriteria dan metode untuk memilih mitra swasta, jenis pelayanan yang akan dikelola, penentuan kriteria evaluasi, dan metode pelibatan publik untuk menjamin akuntabilitas mencakup prosedur dan mekanisme yang ditempuh dalam merealisasikan perjanjian kemitraan tersebut. Kinerja kemitraan ini akan terlihat pada tahapan *output* yang secara konkret tampak dari realisasi program kerja dan hasil monev sebagai bahan masukan bagi perbaikan kinerja pelayanan dimasa mendatang.

Pendapat lain dikemukakan oleh (Rianto, 2011) bahwa keberhasilan kerjasama pemerintah swasta hanya dapat diraih dengan adanya pengertian antara pihak swasta dan pemerintah. Upaya awal yang harus dilakukan oleh pemerintah yaitu dengan menarik perhatian (minat) sektor swasta dengan dua cara yakni promosi dan respons. Promosi yang dilakukan oleh pemerintah yaitu mempromosikan sarana dan prasarana kota yang hendak dikerjasamakan

(pemerintah berinisiatif mengajukan usulan kegiatan). Upaya promosi ini dapat dilakukan dengan lebih menfingsikan badan atau kantor yang memiliki akses dengan pihak swasta. Hal tersebut biasa dilakukan dengan memanfaatkan berbagai event promosi berskala lokal, regional atau nasional. Sedangkan respon sebagai cara kedua dapat dilakukan oleh pemerintah dengan merespon sektor swasta yang berinisiatif mengajukan usulan kerjasama dalam mengembangkan sarana dan prasarana kota.

Tercapainya upaya-upaya yang telah disebutkan diatas perlu didukung dengan beberapa tahapan. Terdapat empat (4) yang harus dilakukan pemerintah daerah/kota untuk tercapainya kesepakatan kerjasama antara pemerintah dan swasta menurut (Riyanto,2007) yaitu :

a. Persiapan Proyek

Persiapan proyek merupakan tahapan awal dari rencana pelaksanaan kerjasama pemerintah swasta. Pendekatan yang perlu dilakukan pada tahapan ini adalah a). Identifikasi dalam hal ini mengacu pada beberapa hal yaitu mengenai baik atau buruknya sarana dan prasarana kota, modal dan tarif cakupan pelayanan yang ada, keadaan kepuasan konsumen secara menyeluruh serta perbandingan pendapatan dan biaya yang ada. b). Penentuan Tujuan. Dalam kerjasama ini harus ada kejelasan tujuan yang hendak dicapai. Tujuan ini meliputi perbaikan pelayanan, perluasan cakupan ataupun peningkatan standar pelayanan. c). Pembentukan Tim Pengkaji. Tim pengkaji dibentuk ketika hasil dari identifikasi pelayanan dan penentuan tujuan, merekomendasikan

perlunya keterlibatan pihak swasta. Tugas tim pengkaji adalah menilai kelayakan usulan atau proposal kerjasama yang diajukan pihak swasta. Penilaian proposal ini dilihat dari segi teknologi yang akan digunakan, struktur pembiayaan, aspek sosial, politik, maupun hukum dan perundangan (Aspek Teknis, non teknis maupun keuangan).

b. Analisa pemeliharaan bentuk kerjasama pemerintah swasta

Pada tahap ini, kegiatan yang harus dilakukan yaitu menilai kelayakan usulan atau proposal kerjasama yang diajukan oleh pihak swasta. Proposal ini berupa penentuan model kerjasama pemerintah-swasta, jangka waktu kerjasama, keuntungan dan kerugian tarif, kontribusi, tantangan serta hambatan dalam kerjasama pemerintah-swasta. Dalam hal ini aspek kelembagaan dan dasar hukum pemerintah sebagai provider harus cermat dalam memilih sistem kerjasama apa yang akan digunakan dengan segala pertimbangan.

c. Membuat hubungan kerja sama yang kuat dan berkelanjutan. Mendirikan kerjasama antara pemerintah dan swasta merupakan kunci bagi pembangunan yang berkelanjutan.

4. Landasan Hukum Pelaksanaan *Public Private Partnership* di Indonesia

Public Private Partnership unit atau Badan yang bertugas secara aktif untuk memfasilitasi. Kerjasama Salah satu aspek penting dalam perpres ini adalah apresiasi terhadap ide atau inovasi dari pihak swasta, dalam bentuk nilai atau *score* tambahan bila proposal tersebut dilelangkan. Hal ini tentunya juga perlu

direspons sebelumnya dengan siapnya *grand strategy* dari pemerintah agar ide-ide yang akan dilaksanakan tidak menyimpang dari *grand strategy*.

5. Tujuan *Public Private Partnership*

Tujuan pelaksanaan *Public Private Partnership* adalah sebagai berikut:

- a. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan melalui pengarahannya dana swasta.
- b. Meningkatkan kualitas, kualitas dan efisiensi pelayanan melalui persaingan sehat.
- c. Meningkatkan kualitas pengelolaan dan pemeliharaan dalam penyediaan infrastruktur.
- d. Mendorong dipakainya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal tertentu mempertimbangkan daya beli pengguna.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam kegiatan *Public Private Partnership* atau Kerjasama Pemerintah Swasta antara lain adalah :

- a. Penting bagi semua pihak saling memahami, fungsi dan tugas, hak, kewajiban masing-masing sebagai pelaku pembangunan.
- b. Melakukan perspektif dalam negosiasi para pelaku pembangunan dengan dicapainya hasil yang saling menguntungkan.
- c. Perlunya keterlibatan langsung seluruh pihak, terutama pemerintah daerah, DPRD, masyarakat, karyawan dll.
- d. Keberadaan dan akses data yang relevan, mudah, benar dan konsisten.

- e. Dukungan yang jelas dan benar kepada pemberi keputusan baik tingkat Pusat, Propinsi ataupun Daerah (Kabupaten/Kota).
- f. Kriteria persyaratan lelang/negosiasi yang jelas, transparan dan konsisten.

6. Bentuk-Bentuk Public Private Partnership

Adapun bentuk-bentuk *Public Private Partnership* adalah sebagai berikut:

- a. *Build Operate Transfer* (BOT) adalah pemberian konsesi kepada swasta selama periode tertentu. Swasta membangun, termasuk pembiayaannya dan mengoperasikan infrastruktur, kemudian diserahkan kepada pemerintah setelah masa kontrak berakhir.
- b. *Build Operator Lease Transfer* (BOLT) yaitu pemerintah menyerahkan aset berupa tanah atau lahan kepada pihak swasta untuk dibangun, dikelola (termasuk menyewakan kepada pihak lain) selama waktu tertentu, kemudian menyerahkan kembali kepada pemerintah setelah habis masa kontrak.
- c. *Build Own Operate* (BOO) yaitu memberikan konsesi, investor punya hak mendapatkan pengembalian investasi, keuntungan yang wajar sehingga investor dapat menarik biaya dengan persetujuan pemerintah dari pemakai jasa infrastruktur yang dibangunnya.
- d. *Build Own Operate Transfer* (BOOT) yaitu swasta membiayai, membangun, mengoperasikan, memelihara, mengelola, dan menghimpun pembayaran dari pengguna infrastruktur dan pada akhir

hak guna pakai kembali menjadi hak milik pemerintah (Supriyatna, 2010).

- e. *Build Transfer* (BT) yaitu suatu yang disepakati dalam kontrak perjanjian setelah konstruksi proyek selesai, swasta menyerahkan kepada pemerintah. Pemerintah diwajibkan membayar kepada swasta sebesar nilai investasi yang dikeluarkan ditambah keuntungan wajar. (Noor, 2011).

B. TINJAUAN UMUM KONTRAK *BUILD OPERATE TRANSFER* (BOT)

1. Pengertian Kontrak *Build Operate and Transfer* (BOT)

Kontrak *Build Operate Transfer* merupakan dimana pihak kontraktor menyerahkan bangunan yang sudah dibagunnya setelah masa transfer, sementara sebelum proyek diserahkan, ada masa tenggang waktu bagi pihak kontraktor (misalnya 20 tahun) yang disebut “masa konsesi” untuk mengoperasikan proyek dan memungut hasil sebagai imbalan dari jasa pembangunan proyek yang bersangkutan (Fuady, 2002).

Menurut (Andriyani, 2008) *Build Operate and Transfer* sebagai perjanjian antara dua pihak, dimana pihak pertama menyerahkan penggunaan tanahnya untuk didirikan suatu bangunan di atasnya oleh pihak kedua, dan pihak kedua berhak mengoperasikan atau mengelola bangunan tersebut dalam jangka waktu tertentu, dengan memberikan *fee* atau tanpa *fee* kepada pihak pertama, dan pihak kedua wajib mengembalikan tanah beserta bangunan di atasnya dalam keadaan dapat dan siap dioperasikan kepada pihak pertama setelah jangka waktu operasional berakhir.

Kemudian dalam Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 BOT diistilahkan Bangun Guna Serah dengan definisi pemanfaatan barang milik Negara / pihak lain dengan cara mendirikan bangunan dan atau sarana berikut pasilitasnya kemudian didayagunakan oleh pihak lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, untuk kembali tanah beserta bangunan dan atau sarana berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu.

2. Perjanjian dalam *Build Operate and Transfer*

Perjanjian *Build Operate and Transfer* terjadi dalam hal, jika :

- a. Ada pemilik tanah atau pihak yang menguasai tanah, ingin membangun suatu komersial di atas tanahnya tetapi tidak mempunyai biaya, dan ada investor yang bersedia membiayai pembangunan tersebut.
- b. Ada investor yang ingin membangun suatu bangunan komersial tetapi tidak mempunyai tanah yang tepat untuk berdirinya bangunan komersial tersebut, dan ada pemilik tanah yang bersedia menyerahkan tanahnya untuk tempat berdirinya bangunan komersial tersebut.
- c. Investor membangun suatu bangunan komersial di atas tanah milik pihak lain, dan setelah pembangunan selesai investor berhak mengoperasionalkan untuk jangka tertentu. Selama jangka waktu operasional, pihak pemilik tanah berhak atas *fee* tertentu.
- d. Setelah jangka waktu operasional berakhir, investor wajib mengembalikan tanah kepada pemiliknya beserta bangunan komersial di atasnya.

- e. Perjanjian kerjasama ini merupakan bentuk perjanjian kerjasama antar pemegang hak atas tanah dan investor, pemegang hak atas tanah memberikan hak kepada investor untuk mendirikan bangunan selama masa perjanjian, setelah masa perjanjian berakhir, investor mengalihkan kepemilikan atas bangunan tersebut kepada pemegang hak atas tanah.

3. Keuntungan dan Kerugian *Build Operate Transfer*

A. Keuntungan

1. Dari sudut pemerintah
 - a. Pemerintah dapat mengurangi penggunaan dana APBN/APBD dan mengurangi jumlah pinjaman dari pihak ketiga
 - b. Pembiayaan dengan sistem BOT akan menguntungkan secara finansial maupun secara administratif, yaitu pemerintah tidak harus mengadakan studi kelayakan, proyek akan dibiayai dan dilaksanakan oleh dan atas resiko pihak lain dan dari mutu atau kualitas hasil pembangunan dapat dipertanggung jawabkan
 - c. Pada akhir masa pengelolaan maka segala bangunan dan fasilitas yang ada diserahkan kepada pemerintah, dan untuk menjaga agar bangunan beserta fasilitas pendukung yang diserahkan kepada pemerintah tersebut tetap dalam kondisi yang baik, pemerintah tetap membenahi kewajiban kepada pihak investor untuk melakukan pemeliharaan maupun perbaikan-perbaikan selama masa *Build Operate Transfer* tersebut berlangsung.

- d. Pemerintah dapat merealisasikan pengadaan infrastruktur yang sangat bermanfaat bagi pelayanan terhadap masyarakat tanpa mengeluarkan pendanaan yang berarti karena semua telah ditanggung oleh kontraktor, dan bahkan membuka kesempatan kerja untuk mengurangi jumlah pengangguran.
- e. Pembiayaan penggunaan dengan sistem *Buil Operate Transfer* tidak menimbulkan beban utang bagi pemerintah

2. Dari sudut masyarakat

Pada dasarnya keuntungan yang akan didapat oleh pihak swasta atau masyarakat sebagai pemilik lahan, sama dengan keuntungan yang didapat oleh pihak pemerintah, karena kedua-duanya berkedudukan sama-sama sebagai partner pihak kontraktor atau pihak investor.

3. Dari sudut investor.

Bagi investor, dengan proyek *Build Operate Transfer* akan terbuka peluang dan diberi kesempatan untuk memasuki bidang usaha yang semula hanya ditangani pemerintah BUMN/BUMD. Investor dapat melakukan ekspansi usaha yang mempunyai prospek menguntungkan serta dapat memanfaatkan lahan strategis yang dimiliki pemerintah.

B. Kerugian

Bagi investor, proyek *Build Operate Transfer* biasanya beresiko besar, untuk itu memerlukan perhitungan yang teliti dan rumit. Kemungkinan juga kesulitan dalam pendanaan karena perbankan menganggap tidak

bankable untuk biaya, kemungkinan pemerintah tidak mau menanggung resiko selama pelaksanaan proyek dan selama masa konsesi. Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa dalam pelaksanaan perjanjian *Build Operate Transfer* memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak bagi pemerintah sebagai pemilik lahan juga bagi investor sebagai pihak yang memiliki dana (Sogar, 2013).

4. Resiko yang Ditimbulkan dalam *Build Operate Transfer*

a. Resiko Politik

Hal-hal yang dapat dikategorikan sebagai resiko politik diantaranya yaitu nasionalisasi proyek, pelanggaran kewajiban oleh negara, perubahan khusus dalam hukum yang merugikan proyek, kegagalan pembayaran negara.

b. Resiko Hukum

Resiko hukum dapat timbul dari berbagai kemungkinan, misalnya kemungkinan tidak dapat diterapkan atau tidak dapat dilaksanakannya kontrak-kontrak baik seluruhnya atau sebagian yang dibuat oleh parah pihak.

c. Resiko Ekonomi

Resiko ekonomi terjadi karena perhitungan dari proyek didasarkan pada asumsi asumsi yang tidak benar dan biasa terhadap biaya implementasi proyek, keadaan pasar, atau pergerakan nilai mata uang yang tiba-tiba melonjak sehingga keadaan tersebut sangat menyulitkan bagi pihak investor untuk melanjutkan pelaksanaan perjanjian *Build Operate Transfer*.

d. Resiko Pasan dan Pendapatan

Faktor pasar dan pendapatan ini adalah hilangnya pendapatan yang disebabkan oleh ketidak cukupan pendapatan langsung dari proyek kekurangannya pendapatan dari sumber lain yang berkaitan dengan proyek atau pembatasan oleh pemerintah dalam hal peningkatan yang minim dari proyek pihak investor sebagai konsesi (Anita, 2010).

5. Investasi Pemerintah dan Swasta dalam Model *Build Operate Transfer*

Investasi sebagai indikator dari tumbuh kembangnya ekonomi di suatu wilayah atau daerah. Investasi merupakan faktor yang mempengaruhi pembangunan ekonomi, dan investasi sebagai salah satu faktor yang mempengaruhi kesempatan kerja. Munculnya investasi akan mendorong munculnya peoses produksi *output* dan *output* tersebut salah satu dihasilkan oleh manusia didalamnya. Investasi merupakan faktor krusial bagi kelangsungan proses pembangunan ekonomi atau pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Dengan adanya kegiatan produksi maka terciptalah kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, yang selanjutnya menciptakan, meningkatkan permintaan pasar (Tambunan, 2001).

Beberapa hal yang penting dalam model *Build Operate Transfer* yaitu :

1. Pendanaan pihak swasta

Pelaksanaan kontak dengan model *Buil Operate Transfer* tentu harus mempersiapkan modal dan asset baik berupa uang, barang, dan jasa yang dijadikan sebagai nilai tawar dengan prinsip saling

menguntungkan, sehingga masing-masing pihak mau mengadakan perjanjian tersebut.

2. Pengoperasian fasilitas atau sistem

Pada *Build Operate Transfer* pihak swasta setelah membangun proyek tersebut kemudian berhak mengelola atau mengoperasikan proyek tersebut dalam waktu tertentu dan dengan pengoperasian tersebut pihak swasta memperoleh keuntungan dan setelah jangka waktu yang disepakati kemudian proyek tersebut diserahkan kepada pihak swasta tanpa memperoleh pembayaran dari pemerintah.

3. Standar-standar *performace* yang disusun oleh pemerintah

Kinerja merupakan gambaran pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan, program, kebijaksanaan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi. Kinerja (*performance*) sering diterjemahkan sebagai penampilan, prestasi kerja, tingkat keberhasilan ataupun pencapaian dari suatu target yang menunjukkan pelaksanaan hasil dari individu atau kelompok individu yang dinilai berdasarkan ukuran-ukuran dari suatu sistem pengukuran kinerja (Bastian, 2006).

C. PEMBANGUNAN DAN INFRASTRUKTUR

1. Pembangunan

Secara umum pembangunan diartikan sebagai usaha untuk memajukan kehidupan masyarakat dan warganya. Seringkali kemajuan yang dimaksud adalah kemajuan material. Maka pembangunan seringkali diartikan sebagai kemajuan yang dicapai oleh masyarakat dibidang ekonomi. Untuk memungkinkan

pelaksanaan pembangunan maka dibutuhkan adanya stabilitas politik karena stabilitas politik adalah sarana penting untuk meningkatkan pelaksanaan pembangunan. Pembangunan mula-mula dipakai dalam arti pertumbuhan ekonomi. Sebuah masyarakat dinilai berhasil melaksanakan pembangunan bila pertumbuhan ekonomi masyarakat tersebut cukup tinggi. Dengan demikian, yang diukur adalah produktifitas negara tersebut setiap tahunnya (Budiman, 2000).

Pembangunan adalah proses perubahan sosial dengan partisipasi yang luas dalam mencapai kemajuan sosial dan material (termasuk bertambah besarnya keadilan, kebebasan dan kualitas lainnya yang dihargai) untuk mayoritas rakyat melalui kontrol yang lebih besar yang mereka peroleh terhadap lingkungan mereka (Handayani,2014). Pembangunan menekankan pemenuhan pokok dan hak asasi manusia artinya pembangunan berusaha memenuhi empat kebutuhan pokok yaitu, kesejahteraan ekonomi, kebebasan, dan identitas, dan membebaskan diri dari empat belenggu kekerasan yakni, kemiskinan, kerusakan, tekanan, dan aliansi (Zubaedi,2013).

Dalam pelaksanaan pembangunan maka sangat diperlukan strategi-strategi pembangunan agar membangun itu sesuai dengan perencanaan. Perlu dicatat bahwa tidak semua negara menganut strategi pembangunan yang jelas biasanya, kebanyakan negara tidak mengikuti strategi yang dapat diidentifikasi dan sering kali berubah-ubah. Ini diakibatkan karena melemahnya peran negara, dan bisa juga akibat krisis ekonomi global. Bisa dipahami apa peranan strategi pembangunan bagi banyak negara saat ini cenderung menjawab manajemen

daripada melakukan transformasi sosial ekonomi. Pada gilirannya hal ini mengurangi relevansi teori pembangunan (Kuncoro,2010).

2. Infrastruktur

Infrastruktur adalah sistem yang menunjang sistem sosial dan ekonomi yang sekaligus menjadi penghubung lingkungan, dimana sistem ini bisa digunakan sebagai dasar dalam mengambil kebijakan (Kodoatie, 2005). Infrastruktur sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk mengisi fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan tenaga listrik, pembangunan limbah, pembangunan jalan, dan pelayanan-pelayanan lainnya untuk memfasilitasi tujuan-tujuan ekonomi dan sosial.

Menurut Peraturan Presiden Nomor. 56 Tahun 2011 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Dijelaskan bahwa penyediaan infrastruktur adalah bagian yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan kegiatan pengelolaan infrastruktur atau pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kemanfaatan infrastruktur.

Sistem infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sosial sistem dan sistem ekonomi dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Sistem infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat (Nurmadimah, 2012).

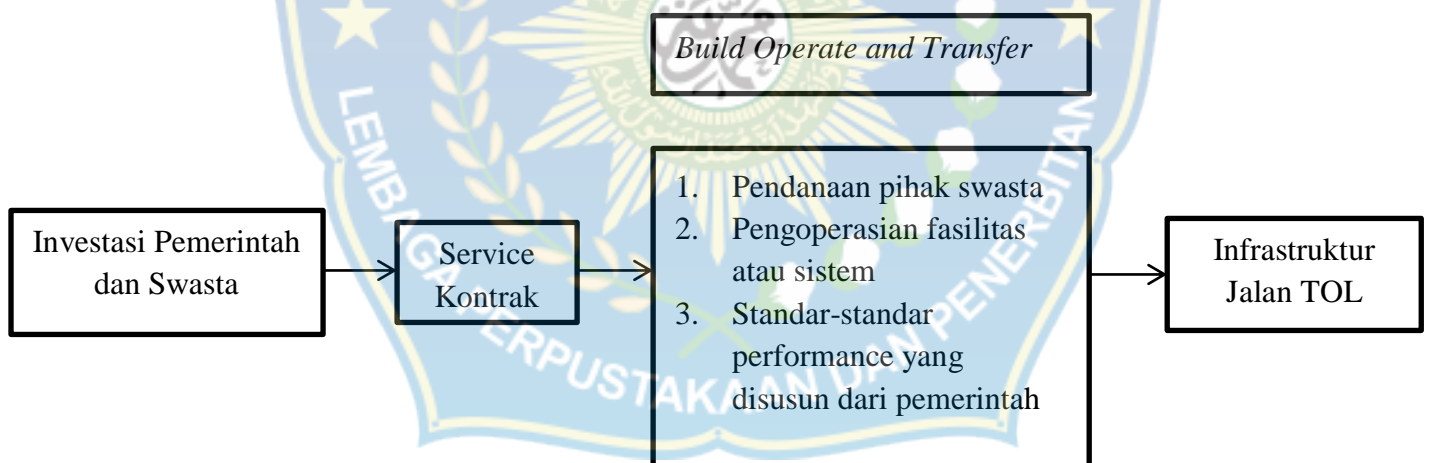
The World Bank membagi infrastruktur menjadi tiga, yaitu:

- a. Infrastruktur ekonomi, merupakan infrastruktur fisik yang diperlukan untuk menunjang aktivitas ekonomi meliputi (jalan, bendungan, kanal, pelabuhan, rel, lapangan terbang, pelabuhan dan irigasi).
- b. Infrastruktur sosial, meliputi pendidikan, kesehatan, perumahan dan rekreasi.
- c. Infrastruktur administrasi, meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi. Pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 42 Tahun 2005 Tentang Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur, menjelaskan beberapa jenis infrastruktur yang penyediaannya diatur oleh pemerintah, yaitu infrastruktur transportasi, infrastruktur jalan, infrastruktur pengairan, infrastruktur air minum dan sanitasi, infrastruktur telematika, infrastruktur ketenagalistrikan, dan infrastruktur pengangkutan minyak dan gas bumi.

Penggolongan infrastruktur tersebut diatas dapat dikategorikan sebagai infrastruktur dasar karena sifatnya yang dibutuhkan oleh masyarakat luas sehingga perlu diatur oleh pemerintah. Pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan kebutuhan daerah diharapkan mampu meningkatkan perekonomian daerah tersebut dan daerah sekitarnya. Pembangunan infrastruktur harus memperhatikan aspek keberlanjutan sehingga dalam jangka panjang. Keberadaan infrastruktur harus berdasarkan pada prinsip-prinsip akuntabilitas, transparansi, serta memperhatikan aspek efisiensi keadilan (Firdaus, 2009).

D. Kerangka Pikir

Public Private Partnership atau Kerjasama Pemerintah Swasta adalah suatu kerjasama dalam penyediaan infrastruktur seperti halnya jalan tol, energi listrik dan air minum antara pemerintah, baik itu Pemerintah Pusat ataupun Pemerintah Daerah (Kabupaten/Kota) dengan mitra badan usaha swasta, baik badan usaha dalam negeri ataupun badan usaha asing. Kerjasama tersebut meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun, meningkatkan kemampuan pengelolaan, dan pemeliharaan infrastruktur dalam rangka peningkatan kuantitas dan kualitas pelayanan publik. Dalam penelitian ini akan menjelaskan tentang *Public Private Partnership* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan jalan tol.



Gambar. 1 : Bagan Kerangka Pikir Tentang *Public Private Partnership* dengan Model *Build Operate Transfer*

E. Fokus Penelitian

Seperti yang terlihat dalam rumusan masalah yang dibahas sebelumnya, maka fokus penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana *Public Private*

Partnership dengan Model *Build Operate and Transfer* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Jalan TOL Kota Makassar.

F. Deskripsi Fokus Penelitian

1. Pendanaan pihak swasta

Pelaksanaan kontak dengan model *Buil Operate Transfer* tentu harus mempersiapkan modal dan asset baik berupa uang, barang, dan jasa yang dijadikan sebagai nilai tawar dengan prinsip saling menguntungkan, sehingga masing-masing pihak mau mengadakan perjanjian tersebut. Dimana pihak swasta membantu mengurangi beban anggaran pemerintah.

2. Pengoperasian fasilitas atau sistem

Pada *Build Operate Tranfer* pihak swasta setelah membangun proyek tersebut kemudian berhak mengelola atau mengoperasikan proyek tersebut dalam waktu tertentu dan dengan pengoperasian tersebut pihak swasta memperoleh keuntungan dan setelah jangka waktu yang disepakati kemudian proyek tersebut diserahkan kepada pihak swasta tanpa memperoleh pembayaran dari pemerintah.

3. Standar-standar *performace* yang disusun oleh pemerintah

Kinerja (*performance*) sering diterjemahkan sebagai penampilan, prestasi kerja, tingkat keberhasilan ataupun pencapaian dari suatu target yang menunjukkan pelaksanaan hasil dari individu atau kelompok individu yang dinilai berdasarkan ukuran-ukuran dari suatu sistem pengukuran kinerja. Hal ini menyebabkan pembangunan infrastruktur pemerintah menjadi priotitas sebab mata rantai keberhasilannya untuk ekonomi. Maka pemerintah banyak membangun tol, untuk memperlancar distribusi barang dan jasa.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan dalam kurung waktu dua bulan penelitian ini dilaksanakan di PT Bosowa Margautama Nusantara Kota Makassar, lokasi penelitian ini dipilih dengan alasan lokasi ini disarankan pada pertimbangan kesesuaian dengan topik penelitian. Adapun alasan memilih objek tersebut adalah ingin melihat bentuk kerjasama pemerintah dan swasta dalam membangun infrastruktur studi kasus jalan tol Kota Makassar.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah kualitatif. Menurut (Sugiyono, 2015) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek dan alamiah. Sehingga tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana kerjasama pemerintah swasta dalam pembangunan infrastruktur.

2. Tipe Penelitian

Pada penelitian ini peneliti menggunakan penelitian deskriptif. Deskriptif yaitu penelitian yang menghadirkan gambaran tentang situasi atau fenomena sosial secara detail.

C. Sumber Data

Dalam buku (Sugiyono, 2017) beberapa sumber data dalam penelitian ini yaitu:

1. Data Primer

Yaitu data dan informasi yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian yang berupa tehnik wawancara kepada informan yang dipilih serta orang atau instansi yang terbilang bisa menjadi informan dengan mengajukan beberapa pertanyaan yang terkait dalam informasi yang diinginkan.

2. Data Sekunder

Yaitu data yang dikumpulkan seperti diberbagai laporan, buku-buku, serta informasi dokumen-dokumen terkait yang sifatnya tertulis. Laporan atau dokumen yang bersifat informasi tertulis yang akan dikumpulkan peneliti adalah data yang berasal dari berbagai sumber, buku, serta sumber lainnya yang hendak mendukung data yang diperlukan dalam proses penelitian nantinya.

D. Informan Penelitian

Narasumber dan informan adalah orang yang bisa memberikan informasi-informasi utama yang dibutuhkan dalam penelitian. Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar (lokasi atau tempat) penelitian. Adapun tehnik yang digunakan untuk menentukan informan dalam penelitian kualitatif ini dijelaskan oleh (Sugiyono, 2011), untuk menentukan informan yang menjadi sumber data dilakukan dengan tehnik purposive sampling, yaitu sengaja dipilih informan yang betul-betul memahami fokus penelitian agar mendapatkan data yang akurat dan akuntabel pada penelitian ini, peneliti memilih informan yaitu:

Tabel 1 : Data Informan Penelitian

| NO | Nama | Inisial | Jabatan | Ket |
|--------------|-----------------|----------------|---------------------------------------------------|----------------|
| 1. | Sahral Bakri | SB | Manajer Teknik | 1 Orang |
| 2. | Muhammad Salman | MS | Supervisor Operasional & Services Pengumpulan TOL | 1 Orang |
| 3. | Sauleng Rauf | SR | Supervisor Operasional & Lalu Lintas Services | 1 Orang |
| 4. | Muhammad Haris | MH | Supervisor Perencanaan & Pemeliharaan | 1 Orang |
| 5. | Abdul Syukur | AS | Staf Konstruksi Jalan, Jembatan & Fasilitas TOL | 1 Orang |
| 6. | Amin Nur | AN | Supervisor Pelaksanaan Pemeliharaan | 1 Orang |
| 7. | Ilham Harjuni | IH | Seksi Pembangunan Jalan & Jembatan | 1 Orang |
| 8. | Andi Asham | AA | Seksi Pemeliharaan Jalan & Jembatan | 1 Orang |
| Total | | | | 8 Orang |

E. Teknik Pengumpulan Data

Guna mendapatkan data yang akurat, dalam penelitian ini akan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data. Teknik pengambilan data sangat beragam, dalam penelitian ini akan menggunakan metode wawancara mendalam, dokumentasi dan observasi sebagai berikut:

1. Wawancara mendalam, menurut (Sutrisno, 2004), wawancara adalah suatu cara atau metode untuk pengumpulan data atau informasi dengan jalan tanya jawab sepihak dengan informan yang dikerjakan secara sistematis dan berlandaskan tujuan penelitian. Dalam penelitian ini wawancara merupakan alat utama dalam menggali informasi.

2. Dokumentasi data yang diperoleh dari berbagai literature, media online, koran dan yang lainnya yang relevan dengan masalah yang akan diteliti. Selain itu juga diperoleh dari lokasi tempat melakukan penelitian.
3. Obsevasi adalah mengamati suatu lingkungan atau objek yang dipilih dan pencatatan dengan sistematis atas fenomena-fenomena yang diteliti. Observasi dalam penelitian ini digunakan untuk mengamati lingkungan sosial subjek penelitian di Menara Bosowa pada PT Bosowa Margautama Nusantara Kota Makassar.

F. Teknik Analisis Data

Menurut Mc Drury (Moleong, 2014), mengatakan bahwa analisis data yang digunakan dalam penelitian dapat dilakukan dengan menerapkan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Mereduksi data sama halnya dengan meringkas, memilih sesuatu yang penting saja, serta fokus pada ha-hal yang penting, mencari tema dan polanya. Dengan demikian, data yang telah direduksi ini akan memberikan gambaran yang jelas.

2. Sajian Data

Dalam penelitian kualitatif, untuk menyajikan data selain data di dalam bentuk narasi kalimat, peneliti juga dapat menggunakan berbagai jenis matrik, gambar atau skema, jaringan, serta kaitan kegiatan dan juga berupa tabel sebagai pendukung narasi.

3. Penarikan Kesimpulan

Pada awal pengumpulan data peneliti seharusnya mulai mengerti dan mengetahui apa arti dan hal-hal yang ditemui yaitu mencatat peraturan-peraturan sebab akibat, dan juga berbagai proposi sehingga penarikan kesimpulan dapat dipertanggung jawabkan.

G. Keabsahan Data

Teknik keabsahan data merupakan salah satu tehnik yang peting dalam menentukan validitas dan realibilitas data yang diperoleh dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini teknik yang digunakan adalah teknik triangulasi yaitu teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data tersebut. Teknik triangulasi dipilih dalam penelitian ini karena dalam penelitian ini menggunakan sumber data yang berasal dari wawancara dan dokumentasi. Menurut Sugiyono (2011) teknik pengumpulan data triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Ada tiga macam triangulasi yaitu :

1. Triangulasi Sumber

Untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek ulang kepercayaan suatu informasi yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi Teknik berguna untuk menguji kredibilitas atau keaslian data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara, lalu dicek

dengan observasi dan dokumentasi. Apabila misalnya dengan menggunakan teknik kredibilitas data yang ditemukan berbeda-beda. Maka peneliti melakukan diskusi dan menggali lebih lanjut kepada sumber data dan informan yang bersangkutan atau yang lain, untuk memastikan data mana yang dianggap benar, atau mungkin semuanya benar.

3. Triangulasi Waktu

Waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Dengan teknik wawancara data yang dikumpulkan pada saat awal hari pada saat informan masih segar. Untuk itu, dalam rangka pengujian kredibilitas data dapat dilakukan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi, atau teknik lain dalam waktu atau situasi yang berbeda, maka dilakukan secara berulang-ulang.



Kota Makassar mempunyai posisi strategis karena berada di persimpangan jalur lalu lintas dari arah selatan dan utara dalam provinsi di Sulawesi, dari wilayah kawasan Barat ke wilayah kawasan Timur Indonesia. Dengan kata lain, wilayah kota Makassar berada koordinat 119 derajat bujur timur dan 5,8 derajat lintang selatan dengan ketinggian yang bervariasi antara 1-25 meter dari permukaan laut. Kota Makassar merupakan daerah pantai yang datar dengan kemiringan 0-5 derajat ke arah barat, diapit dua muara sungai yakni sungai Tallo yang bermuara dibagian utara kota Jeneberang yang bermuara di selatan kota. Luas wilayah kota Makassar seluruhnya berjumlah kurang lebih 175,77 Km² dataran yang termasuk 11 pulau di selat Makassar ditambah luas wilayah perairan kurang lebih 100 Km². Jumlah kecamatan di kota Makassar sebanyak 14 kecamatan dan memiliki 142 kelurahan. Diantara kecamatan tersebut, ada tujuh kecamatan yang berbatasan dengan pantai yaitu kecamatan Tamalate, Mariso, Wajo, Ujung Tanah, Tallo, Tamalate, Biringkanaya.

Nama Makassar sudah disebutkan dalam pupuh 14/3 kitab Nagarakretagama karya Mpu Prapanca pada abad ke - 14, salah satu daerah taklukan Majapahit. Walaupun demikian, Raja Gowa ke - 19 Tumaparisi Kallonna (1510-1546) diperkirakan adalah tokoh pertama yang benar-benar mengembangkan kota Makassar. Ia memindahkan pusat kerajaan dari pedalaman ke tepi pantai, mendirikan benteng di muara Sungai Jeneberang serta mengangkat seorang syahbandar untuk mengatur perdagangan. Pada abad ke - 16, Makassar menjadi pusat perdagangan yang dominan di Indonesia Timur, sekaligus menjadi kota terbesar di Asia Tenggara, Raja-raja Makassar menerapkan kebijakan

perdagangan bebas yang ketat, di mana seluruh pengujung ke Makassar berhak melakukan perniagaan di sana dan menolak upaya VOC (Belanda) untuk memperoleh hak monopoli di kota tersebut. Masjid di Makassar (1910-1934). Selain itu, sikap yang toleran terhadap agama berarti bahwa meskipun Islam semakin menjadi agama utama di wilayah tersebut, pemeluk agama Kristen dan kepercayaan lainnya masih tetap dapat berdagang di Makassar. Hal ini menyebabkan Makassar menjadi pusat yang penting bagi orang-orang Melayu yang bekerja dalam perdagangan di kepulauan Maluku dan juga menjadi markas yang penting bagi pedagang-pedagang di Eropa dan Arab. Semua keistimewaan ini tidak terlepas dari kebijaksanaan Raja Gowa-Tallo yang memerintah saat itu (Sultan Alauddin, Raja Gowa dan Sultan Awalul Islam, Raja Tallo). Kontrol penguasa Makassar semakin menurun seiring kuatnya pengaruh Belanda di wilayah tersebut dan menguatnya politik monopoli perdagangan rempah-rempah yang diterapkan Belanda melalui VOC. Pada tahun 1669, Belanda, bersama dengan La Tenri Tatta Arung Palakka dan beberapa kerajaan sekutu Belanda melakukan penyerangan terhadap kerajaan Islam Gowa-Tallo yang mereka anggap sebagai Batu Penghalang terbesar untuk menguasai rempah-rempah di Indonesia Timur. Setelah berperang habis-habisan mempertahankan kerajaan melawan beberapa koalisi kerajaan yang dipimpin oleh Belanda, akhirnya Gowa-Tallo (Makassar) terdesak dan dengan terpaksa menandatangani perjanjian Bongaya.

2. Profil Kantor Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Kota Makassar

Pada tahun 1979 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 154/KPST/1979 tanggal 26 Mei 1979 dibentuklah kantor proyek peningkatan

Jalan Wilayah Semarang, Banjarmasin, dan Ujung Pandang dengan kantornya berkedudukan di Jakarta. Pada tahun pertama dan tahun kedua berdirinya adalah untuk mempersiapkan dan membangun kantor dan perumahan untuk tenaga asing dan local di masing-masing kota tersebut diatas. Kantor untuk wilayah Ujung Pandang disebut proyek peningkatan Jalan Wilayah VII Ujung Pandang Regional Betterment Office (RBO) berkantor di jalan Batara Bira No. 32 km. 16 Baddoka-Makassar. Wilayah kerja kantor ini pada awalnya hanya meliputi Provinsi Sulawesi Selata, Sulawesi Tengan, Sulawesi Utara, serta Sulawesi Tenggara. Tujuan awal adalah membuat Study kelayakan dan Penyusunan Program Peningkatan dan Pembangunan Jalan serta Jembatan pada ruas jalan Trans Sulawesi, dengan dukungan tenaga ahli dari Canada yang didam[ingi tenaga local.

Kantor Proyek Peningkatan Jalan Wilayah VII Ujung Pandang Regional Betterment Office (RBO) Ujung Pandang juga menangani semua bantuan luar negeri yang berkaitan dengan Peningkatan Jalan dan Jembatan di Wilayah Sulawesi khususnya Bidang Pengawasan Teknis. Dengan meningkatnya volume kegiatan dan luasnya wilayah kerja serta banyaknya bantuan luar negeri maka pada tahun 1986 berdasarkan Keputusan Menteri Pekerja Umum No. 42/KPTS/1986 dibentuklah nama kantor tersebut diatas menjadi Proyek Perencanaan dan Pengawasan Teknik Peningkatan Jalan Wilayah VII Ujung Pandang (P3TPJ). Wilayah kantor ini meliputi 6 provinsi, yaitu Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Maluku, dan Irian Jaya. Untuk mempermudah pelaksanaan tugas maka di tiap-tiap provinsi dibentuk kantor bagian Proyek Perencanaan dan Pengawasan Teknik Jalan Nasional

(P3TNAS) yang berkedudukan di ibukota provinsi dan proyek induknya sebagai koordinator berkedudukan di Ujung Pandang. Tugas pokok dari kantor tersebut adalah menyiapkan rencana teknik jalan dan jembatan serta menyelenggarakan pengawasan teknik peningkatan jalan dan jembatan.

Menjelang dikeluarkannya Undang-Undang Otonomi Daerah maka berdasarkan Surat Direktur Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum No. UM-0103-Db/400 tanggal 17 Mei 1999, semua Bagian Proyek Perencanaan dan Pengawasan Teknik Jalan Nasional (P3TNAS) di tiap-tiap provinsi berubah namanya menjadi Proyek Perencanaan dan Pengawasan Jalan dan Jembatan (P3JJ), dengan demikian maka Proyek Perencanaan dan Pengawasan Teknik Peningkatan Jalan Wilayah Ujung Pandang (P3TPJ) ikut berubah menjadi Proyek Perencanaan dan Pengawasan Jalan dan Jembatan (P3JJ) Provinsi Sulawesi Selatan. Dengan adanya perkembangan kegiatan dan perubahan organisasi pemerintahan di era reformasi ini maka pada tahun 2006 ini berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerja Umum No. 103/KPTS/M/2006 TANGGAL 17 Januari 2006, nama kantor berubah lagi menjadi satuan Kerja Non Vertikal Tertentu Perencanaan dan Pengawasan Jalan dan Jembatan (P2JJ) Provinsi Sulawesi Selatan.

Seiring dengan terbentuknya gemeente Makassar 1 April 1906, maka dibentuk pula Dinas Pekerjaan Umum yang waktu itu disebut gemeente worksen dan setelah terjadi perubahan nama gemeente Makassar yaitu berdasarkan Staatablead 1938, nomor 719 Staf Gemeente Makassar Undang-undang nomor 1 tahun 1965 Kotamadya Dati II Makassar dan Peraturan Pemerintah nomor 5

Tahun 1978, tanggal 24 November 1978 berubah menjadi Dinas Pekerjaan Umum Kotamadya Dati II Ujung Pandang.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999 telah dilakukan perubahan Kotamadya menjadi kota Makassar yang disosialisasikan terhitung mulai tanggal 13 Oktober 1999 sampai dengan 13 Oktober 2000, hingga sekarang ini dan seterusnya perlu ada langkah konkrit terutama dalam penggunaan nama kota Makassar pada semua fasilitas pemerintah yang mudah terlihat, juga dalam penggunaan naskah dinas, maka Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar. Lalu kemudian pada tahun 2000 sesuai Peraturan Daerah nomor 31 dan Keputusan Walikota nomor 20 tanggal 19 Februari 2001 Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar diubah menjadi Dinas Bina Marga Kota Makassar.

Sejarah Dinas Pekerjaan Umum (Cipta Karya) Kota Makassar dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kota Makassar nomor 30 Tahun 2000, dan surat Keputusan Walikota Nomor 19 Tahun 2001 Tentang Susunan Organisasi Daerah Kota Makassar. Dengan ditetapkan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2000 Pedoman Organisasi Perangkat dengan persetujuan DPRD Kota Makassar yang berdasarkan ketentuan pasal 60 dan 68 ayat (1) Undang-undang No. 22 Thn. 1999 Tentang Pemerintah Daerah, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas-dinas ditetapkan sesuai dengan Pedoman yang telah ditetapkan Pemerintah. Kemudian pada tanggal 12 September 2005 Dinas Cipta Karya Berubah menjadi Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar sampai saat ini.

3. Struktur Organisasi

Susunan Organisasi pada Dinas Bina Marga dan Konstruksi terdiri atas:

- a. Kepala Dinas
- b. Sekertaris Dinas
 - 1). Sub Bagian Perencanaan dan Pelaporan
 - 2). Sub Bagian Keuangan
 - 3). Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
- c. Bidang Jalan dan Jembatan
 - 1). Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan
 - 2). Seksi Pemeliharaan Jalan dan Jembatan
 - 3). Seksi Jalan Lingkungan
- d. Bidang Prasarana dan Bangunan Pemerintah
 - 1). Seksi Sanitasi dan Air Bersih
 - 2). Seksi Pembangunan Gedung Pemerintah
 - 3). Seksi Pemeliharaan Gedung Pemerintah
- e. Bidang Pengelolah Sumber Daya Air dan Drainase
 - 1). Seksi Pembangunan Sumber Daya Air dan Drainase
 - 2). Seksi Pemeliharaan Sumber Daya Air dan Drainase
 - 3). Seksi Pengendalian Sumber Daya Air dan Drainase
- f. Bidang Bina Teknik
 - 1). Seksi Perencanaan dan Desain
 - 2). Seksi Perencanaan dan Manajemen Konstruksi
 - 3). Kasi Pembina Jasa Konstruksi

4. Visi dan Misi

Visi Dinas Bina Marga dan Konstruksi (Pekerjaan Umum) Provinsi Sulawesi Selatan yaitu:

“Terwujudnya Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang Handal”

Maksud dari visi, misi tersebut adalah:

- a. merupakan sebuah gambaran yang akan diwujudkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum, dimana infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan yang terbangun telah memenuhi kualifikasi teknis sesuai perkembangan dan kemajuan teknologi serta beroperasi secara optimal seiring dengan tuntutan kualitas hidup masyarakat visi tersebut sesuai dengan arahan RPJPN untuk mewujudkan.
- b. Tingkat ketersediaan dan pelayanan infrastruktur PU-KIM yang handal akan tercapai secara bertahap sesuai dengan tahapan rencana pembangunan jangka menengah nasional.
- c. Tersedianya infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan yang handal merupakan perwujudan dari tingkat dan kondisi ketersediaan serta kualitas dan cakupan pelayanan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan yang semakin luas, serta merata dan berkeadilan untuk mendukung terciptanya kehidupan yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan yang mencerminkan keadaan masyarakat yang semakin sejahtera.

Dalam mewujudkan visi tersebut Dinas Bina Marga dan Konstruksi (Pekerjaan Umum) Provinsi Sulawesi Selatan memiliki misi sebagai berikut:

- a. Mewujudkan penataan ruang sebagai acuan metra spasial dari pembangunan nasional dan daerah serta keterpaduan pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan berbasis penataan ruang dalam rangka pembangunan berkelanjutan.
- b. Penyelenggaraan pengelolaan SDA secara efektif dan optimal untuk meningkatkan kelestarian fungsi dan berkelanjutan pemanfaatan SDA serta mengurangi resiko daya rusak air.
- c. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas wilayah dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan penyediaan jaringan jalan yang handal, terpadu dan berkelanjutan.
- d. Meningkatkan kualitas lingkungan perumahan yang layak huni dan produktif melalui pembinaan dan fasilitasi pengembangan infrastruktur perumahan yang terpadu, handal dan berkelanjutan.
- e. Meminimalkan penyimpangan dan praktik-praktik KKN di lingkungan kementerian pekerjaan umum dengan meningkatkan kualitas pemeriksaan dan pengawasan profesional.
- f. Penyelenggaraan dukungan manajemen fungsional dan sumber daya yang akuntabel dan kompeten, terintegrasi serta inovatif dengan menerapkan prinsip-prinsip *goog governance*.
- g. Penyelenggaraan industri konstruksi yang kompetitif dengan menjamin adanya keterpaduan pengelolaan sektor konstruksi, proses penyelenggaraan konstruksi yang baik dan menjadikan pelaku sektor konstruksi tumbuh dan berkembang

5. Tugas dan Fungsi Pokok Dinas Bina Marga dan Konstruksi (Pekerjaan Umum) Provinsi Sulawesi Selatan.

Untuk mencapai visi misi Dinas Bina Marga dan Konstruksi (Pekerjaan Umum) Provinsi Sulawesi Selatan, kegiatan yang direncanakan kedepannya harus diarahkan dalam rangka mewujudkan tugas pokok dan fungsi. Adapun tugas pokok dan fungsinya yaitu:

- a. Perumusan Kebijakan Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan Bidang Pekerjaan Umum.
- b. Pelaksanaan Kebijakan Urusan Pemerintahan Bidang Pendidikan.
- c. Melaksanakan Evaluasi dan Pelaporan Urusan Pemerintahan Bidang Pekerjaan Umum.
- d. Pelaksanaan Administrasi Dinas Urusan Pemerintahan Bidang Pendidikan.
- e. Pembinaan, Pengeordinasian, Pengendalian dan Pengawasan Pogram dan Kegiatan Bidang Pekerjaan Umum
- f. Pelaksanaan Fungsi Lain Yang Dibelikan Oleh Walikota Terkait dengan Tugas dan Fungsinya.

6. Tujuan dan Sasaran

Sebagai penjabaran atas visi dan misi di atas, maka tujuan yang akan dicapai oleh Dinas Bina Marga dan Konstruksi (Pekerjaan Umum) adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatkan kualitas penyelenggaraan penata ruang untuk terlaksananya pengembangan wilayah dan pembangunan nasional serta daerah yang

terpadu dan sinergis bagi terwujudnya ruang yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan.

- b. Meningkatkan keandalan sistem jaringan infrastruktur pekerjaan umum dan pengelolaan sumber daya air untuk meningkatkan daya saing melalui pertumbuhan ekonomi nasional, ketahanan pangan, ketahanan air dan ketahanan energi.
- c. Meningkatkan kualitas perumahan dan cakupan pelayanan infrastruktur dasar sub bidang perumahan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
- d. Meningkatkan kapasitas pengawasan, pengendalian pelaksanaan, dan akuntabilitas kinerja untuk mencapai efektifitas dan efisiensi pelayanan publik bidang pekerjaan umum dan penataan ruang.
- e. Meningkatkan kapasitas kelembagaan dan SDM aparatur, pembinaan konstruksi serta penelitian dan pengembangan meningkatkan kinerja penataan ruang.

Sasaran adalah hasil yang akan dicapai secara nyata oleh instansi dalam rumusan yang lebih spesifik dan terukur. Sasaran merupakan bagian yang paling dalam dalam proses perencanaan strategis yang akan dicapai secara nyata dan masa yang akan datang melalui penetapan kebijakan, program dan kegiatan sehingga dapat memberi arah terhadap sumber daya yang akan telah dipercayakan kepada instansi yang telah dipercayakan

Sasaran Dinas Bina Marga dan Konstruksi (Pekerjaan Umum) adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatnya keterlibatan masyarakat dalam setiap penyusunan Rencana Tata Ruang (RTR) serta penerbitan peraturan presiden tentang RTR pulau/kepulauan dan aparatur pendukungnya berupa norma, standar, prosedur, dan kriteria NSPK bidang penataan ruang sesuai amanat RTRWN.
- b. Meningkatnya ketersediaan air baku yang memadai (kuantitas, kualitas dan kontinuitas).
- c. Meningkatnya kualitas pengendalian banjir secara terpasu dari hulu ke hilir dalam satu wilayah dan perlindungan kawasan disepanjang garis pantai dari bahaya abrasi.
- d. Meningkatnya efesiansi sistem jaringan jalan dan dalam sistem transportasi yang mendukung perekonomian nasional dan sosial masyarakat serta pengembangan wilayah melalui reservasi dan peningkatan kapasitas jalan serta pembangunan jalan bebas hambatan jalan tol.
- e. Meningkatnya taraf hidup masyarakat dan kualitas lingkungan perumahan melalui pengembangan sistem jaringan penyediaan air minum untuk mendukung peningkatan tingkat pelayanan penduduk perkotaan dan penduduk pedesaan.
- f. Meningkatnya kemampuan pemerintah daerah dan stakeholders jasa konstruksi serta masyarakat untuk mendukung tercapainya penguasaan pangsa pasar domestik oleh pelaku konstruksi nasional serta pengurangan jumlah dan dampak ekonomi, sosial dan lingkungan akibat kegagalan konstruksi/bangunan melalui peningkatan sistem pembinaan teknis dan usaha jasa konstruksi.

7. Profil Perusahaan PT Bosowa Margautama Nusantara

Sebagai pelopor partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, dalam perjalanan bisnisnya perseroan mengalami beberapa perubahan besar hingga terbentuk perusahaan yang sekarang PT Nusantara Infrastruktur Tbk. Mempunyai anak perusahaan yang bergerak dalam sektor jalan tol adalah PT Marga Utama Nusantara yang memulai beroperasi pada 25 Februari 2010 dan berdomisili Jakarta. Marga Utama Nusantara adalah perusahaan *sub-holding* utama untuk semua proyek jalan tol milik Perusahaan, Bintaro-Bumi Serpong Damai, Bosowa Marga Nusantara – Makassar *toll road*, Jalan Tol Seksi Empat di Makassar. Infrastruktur jalan pada awalnya adalah faktor kunci untuk mendukung transportasi darat dalam peran vitalnya dalam memberikan kemudahan akses ke distribusi barang dan jasa. Infrastruktur jalan yang baik memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi nasional melalui pengenalan sistem jaringan jalan yang terintegrasi dan berkelanjutan. PT Margautama Nusantara didirikan pada tahun 2007 merupakan perusahaan jalan tol swasta terkemuka di Indonesia, berkomitmen untuk memberikan layanan terbaik dalam pengoperasian jalan tol dan pengembangan jalan tol. PT Margautama Nusantara bertujuan untuk mempercepat pengembangan dan peningkatan pengoperasian jalan tol dan memberikan kontribusi yang baik bagi semua pemangku kepentingan, yaitu pemegang saham, pemerintah, pengguna jalan tol, dan masyarakat umum. Sebagai salah satu perusahaan infrastruktur jalan swasta terkemuka di Indonesia, PT Margautama Nusantara saat ini mengelola 4 jalan strategis, menyediakan layanan untuk lebih dari 103 juta kendaraan, dan menghubungkan jutaan orang melalui

infrastruktur jalan yang dikelola. PT Margautama Nusantara berkomitmen untuk mempercepat pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia dan memberikan layanan dengan standar tinggi untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur guna meningkatkan kualitas hidup dan menciptakan nilai terbaik bagi semua Stakeholder.

PT Nusantara Infrastruktur Tbk didirikan pada tahun 2006 Nusantara Infrastruktur memulai proyek membangun di sektor jalan tol, dan memperluas portofolio ke banyak bidang sektor infrastruktur di Indonesia, meliputi energi terbarukan, air bersih, dan pelabuhan laut. PT Nusantara Infrastruktur memainkan peran aktif dalam mempercepat pembangunan infrastruktur ekonomi di Indonesia. Infrastruktur ekonomi merupakan fasilitas internal sebuah negara yang membuat terjadinya kegiatan bisnis, seperti transportasi, komunikasi, jaringan distribusi, lembaga keuangan dan pasar, dan sistem pasokan energi. Sebagai salah satu perusahaan infrastruktur swasta terkemuka di Indonesia Nusantara Infrastruktur memiliki konsesi infrastruktur dibagian barat dan timur Indonesia yang memberikan pertumbuhan yang berkelanjutan bagi bisnis.

8. Struktur Organisasi

Susunan organisasi pada perusahaan PT Nusantara Infrastruktur terdiri

atas :

- a. Direktur Utama
- b. Sekretaris
- c. Supervisor Operational Excellence & QHSE
 - 1) Staf Operational Excellence

- 2) Staf Document Controller
- d. Direktur Teknik dan Operational
- e. Supervisor Traffic Report
 - 1) Staf Traffic Report
- f. Manajemen Teknik
 - 1) Supervisor Perencanaan Pemeliharaan
 - b. Staf Perencanaan dan Pemeliharaan
 - 2) Supervisor Pelaksanaan dan Pemeliharaan
 - a. Staf Mechanical & Electrical
 - b. Staf Landscape & Kebersihan
 - c. Staf Konstruksi Jalan, Jembatan & Fasilitas Tol
- g. Manajer Operational & Business Services
 - 1) Supervisor Operational & Lalu Lintas Services
 - a. Staf Pengendalian Lalu Lintas
 - b. Staf Koordinasi Keamanan
 - 2) Supervisor Operational & Services Pengumpulan Tol
 - a. Kepala Gerbang Tol
 - b. Pelaporan dan Administrasi
 - c. Teknis Peralatan Tol
 - 3) Supervisor IT Networking
 - 4) Supervisor Programmer

9. Visi dan Misi

Visi Perusahaan PT Bosowa Margautama Nusantara adalah sebagai berikut :

“ Menjadi perusahaan jalan tol swasta yang terkemuka di Indonesia dengan fokus pengembangan jalan tol strategis”

Maksud dari visi tersebut adalah yaitu :

- a. sejalan dengan inisiatif pemerintah Indonesia untuk mempercepat pembangunan infrastruktur di Indonesia terus memberikan layanan jalan tol yang luar biasa dan mempertahankan keandalannya selama bertahun-tahun.
- b. melaksanakan komitmen terhadap tanggung jawab sosial perusahaan, perusahaan secara proaktif menangani kebutuhan orang-orang dan lingkungan yang secara langsung atau tidak langsung dipengaruhi oleh bisnis intinya dalam mengembangkan dan mengoperasikan infrastruktur, sebagai bagian dari CSR Nusantara Care.
- c. Berkembang menjadi katalisator perumbuhan ekonomi Indonesia dengan membuat fasilitas infrastruktur kunci dalam transportasi dan utilitas.

Dalam terwujudnya Visi tersebut PT Bosowa Margautama Nusantara memiliki misi sebagai berikut :

- a. Untuk memberikan pertumbuhan berkelanjutan jangka panjang dan meningkatkan nilai pemegang saham melalui efisiensi operasional dan penyediaan layanan kelas atas.

- b. Untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur dengan standar tertinggi untuk meningkatkan kualitas hidup dan menciptakan nilai terbaik bagi seluruh pemangku kepentingan.

10. Tujuan Perusahaan PT Bosowa Margautama Nusantara

Tujuan disusun guna memperjelas pencapaian sasaran yang ingin diraih dari masing-masing misi, adapun tujuan PT Bosowa Margautama Nusantara adalah sebagai berikut :

- a. Mendorong pemberdayaan kemandirian, profesionalisme, dan objektivitas organ perusahaan yang mengambil keputusan dan dalam melakukan kegiatan operasional. Itu harus didasarkan pada transparansi, akuntabilitas, tanggung jawab, kemandirian dan kesetaraan, serta keadilan dan kehati-hatian selain kepatuhan terhadap undang-undang dan peraturan yang ada.
- b. Meningkatkan kinerja dan daya saing perusahaan di industri infrastruktur nasional dan internasional.
- c. Mendorong terbentuknya hubungan yang baik dan lingkungan kerja kondusif, kondusif dan profesional diantara organ, karyawan dan komunitas sekitar perusahaan.
- d. Hindari praktik yang mengabaikan etika bisnis seperti menghindari konflik kepentingan, penipuan, pernyataan palsu, suap, dan diskriminasi.
- e. Mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dengan meningkatkan investasi atau penanaman modal asing di industri infrastruktur.

B. *Public Private Partnership* dengan Model *Build Operate Transfer* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar

Secara geografis Kota Metropolitan Makassar terletak di pesisir pantai barat Sulawesi Selatan. Kota Makassar mempunyai posisi strategis karena berada di persimpangan jalur lalu lintas dari arah selatan dan utara dalam provinsi di Sulawesi, dari wilayah kawasan Barat ke wilayah kawasan Timur Indonesia memberikan tantangan besar dalam pembangunan infrastruktur, infrastruktur fisik dan sosial adalah dapat didefinisikan sebagai kebutuhan dasar fisik dan sosial pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan *private* sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik. Keterlibatan pemerintah dalam bidang ekonomi dengan membuat perjanjian atau kontrak bisnis tidak lepas dari tujuan pemerintah untuk memperkuat negara dengan jalan akumulasi kekayaan atau kapital, oleh sebab itu pembangunan ekonomi harus diprioritaskan terutama dengan membangun sarana dan prasarana untuk pelayanan publik (infrastruktur publik). Istilah ini umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, energi listrik, telekomunikasi dan pelabuhan. Keterlibatan pihak swasta dalam pelayanan publik mengharuskan pemerintah untuk menyediakan perangkat aturan yang dapat memberi insentif bagi dunia usaha sekaligus menyediakan pelayanan prima bagi masyarakat termasuk sistem pengawasan dan evaluasi yang memadai sehingga tujuan penyediaan infrastruktur

yang dimaksud tercapai. Kontrak atau perjanjian yang dibuat oleh pemerintah dengan pihak swasta dengan model *Build Operate Transfer* di mana pihak swasta menyediakan sejumlah dana untuk membangun suatu proyek infrastruktur berupa sarana dan prasarana umum dengan biaya yang relatif besar yang tidak mampu dibiayai oleh pemerintah sehingga pemerintah memberikan kesempatan kepada pihak swasta untuk membangunnya dengan nilai atau harga yang disepakati dan setelah bangunannya selesai dan masa konsesi selesai maka pihak swasta menyerahkan bangunan tersebut kepada pemerintah.

Skema *public private partnership* dengan model *build operate transfer* dalam pembangunan infrastruktur terdiri dari beberapa indikator yang sangat penting antara lain a). Service kontrak, b). Pendanaan pihak swasta, c). Pengoperasian fasilitas atau sistem, d). Standar-standar performance yang disusun dari pemerintah, e). Tercapainya pembangunan infrastruktur. Adapun indikator dari *build operate and transfer* adalah sebagai berikut:

1. Service Kontrak

Pada pembangunan infrastruktur dengan skema *public private partnership* dapat diterjemahkan sebagai perjanjian kontrak atau perjanjian kerjasama 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 penyediaan kualitas pelayanan terbaik dengan biaya yang optimal untuk publik.

Perjanjian kerjasama antara pemerintah dengan PT Bosowa Margautama Nusantara yang dimaksud adalah perjanjian yang dilakukan dengan minimal kontrak selama 20 tahun ke atas lamanya. Di mana pada perjanjian dengan model *build operate transfer* atau bangun guna serah jika kontrak sudah selesai maka infrastruktur yang dibangun dan dioperasikan oleh pihak swasta akan dikembalikan kepada pemerintah. seperti halnya yang dikatakan oleh Technical Support bahwa:

“Jadi kalau di sini kan ada dua ada PT Bosowa Marga Nusantara dan PT Jalan Tol Seksi Empat nah kebetulan itu yang mengoperasikan sama sehingga untuk bosowa marga nusantara setelah masuk perkaranya itu masa konsesi namanya bukan masa kontrak itu sampai dengan tahun 2024 kalau yang di jalan tol ke arah bandara itu masa konsesinya berakhir pada tahun 2041, nah masa konsesi tersebut terhitung 35 tahun lamanya dan kami memakai model konsesi itu namanya BOT (*build operate transfer*)” (wawancara, SB, 12 Desember 2018).

Bedasarkan hasil wawancara di atas dapat disampaikan bahwa kerjasama yang dilakukan oleh pemerintah dengan PT Bosowa Marga Nusantra itu terlaksa dengan kontrak atau konsesi selama 35 tahun dengan memakai model kontrak BOT. Selanjutnya ditambahkan oleh Supervisor Perencanaan & Pemeliharaan mengatakan bahwa :

“Yah memang benar masa kontrak 35 tahun dan itu bisa diperpanjang apabila ditengah jalan ini dalam masa pengoperasian ada penambahan investasi baru misalnya kita lebarkan ini jalan yang semulah didalam bisnis banknya tidak ada toh tapi karena kebutuhan pengguna jalan ini sudah terlalu padat, kapasitas jalan tidak memenuhi jadi diperlebar ini besarnya biaya yang keluar ini itu bisa menambah masa konsesi dan perpanjangan masa konsesi” (wawancara, MH, 12 Desember 2018)

Berdasarkan hasil wawancara diatas Jadi tidak dirugikan lagi bahwa kerjasama Pemerintah dengan PT Bosowa Marga Nusantara sudah benar dalam membangun infrastruktur karena dilandasi dengan kontak atau konsesi dengan

model yang dipakai BOT (*Build Operate Transfer*). Sehingga dalam pembangunan infrastruktur terjalin kerjasama dengan baik. Kerjasama antara pemerintah dan swasta dikenal dengan sebutan *public private partnership*. Kerjasama pemerintah swasta merupakan merupakan kontrak jangka panjang antara pemerintah dan swasta dalam hal penyediaan infrastruktur atau layanan publik. Dimana swasta mengambil alih sebagian dari tanggung jawab dan resiko yang diemban oleh pemerintah. model kontrak *Build Operate Transfer* (BOT) secara garis besar merupakan model kontrak yang melibatkan dua pihak yakni pengguna jasa pada umumnya pemerintah dan penyedia jasa yakni pihak swasta pengguna jasa memberikan kewenangan kepada penyedia jasa untuk membangun infrastruktur dan mengoperasikannya selama waktu tertentu disebut dengan masa konsesi dan penyedia jasa akan menyerahkan kepada pengguna jasa infrastruktur tersebut bila masa konsesi telah habis. Dalam bekerjasama menggunakan model *Build Operate Transfer* (BOT) tentu tidak lepas dari keuntungan dan kerugian seperti yang dikatakan oleh Manajer Teknik bahwa :

“Awalnya kita merugi tapi karena kita grup bosowa dulu disubsidi dari induk pada awal pengoperasiannya itu seperti bosowa marga 98 nanti 2010 – 2011 baru agak ini tapi kewahnya itu selalu disubsidi, nah keuntungan dari ee badan usaha jalan tol adalah iyah namanya bisnis ada profit yang ini toh kemudian bagaimana bisa membuka lapangan pekerjaan kemudian untuk pemerintah yakni sebenarnya untuk fasilitas jalan itu ada ee kewajibannya pemerintah untuk menyiapkan, toh jalan kan kewajiban fasilitas umum jadi kewajiban pemerintah untuk membangun ” (Wawancara, SB, 12 Desember 2018)

Berdasarkan hasil wawancara diatas yang menjelaskan bahwa dalam kerjasama pemerintah swasta dengan menggunakan model *Build Operate*

Transfer (BOT) memiliki keuntungan dan kerugian yakni keuntungan bagi pihak swasta yakni memberikan peluang kerja dan memberi kesempatan untuk memasuki bidang usaha yang ditangani pemerintah. pihak swasta juga dapat melakukan ekspansi usaha yang mempunyai prospek menguntungkan serta dapat memanfaatkan lahan strategis yang dimiliki pemerintah. kemudian untuk kerugian biasanya beresiko besar, untuk itu memerlukan perhitungan yang teliti. kemungkinan pemerintah tidak mau menanggung resiko selama pelaksanaan proyek dan selama masa konsesi. Kemudian keuntungan bagi pemerintah dalam penyediaan infrastruktur dengan menggunakan model *Build Operate Transfer* dimana model ini memiliki arti bangun guna serah dimana pada saat masa konsesi berlangsung memang pihak swasta yang berhak sepenuhnya atas pengoperasian infrastruktur tersebut, namun pada saat masa konsesi berakhir maka diserahkan seluruhnya kepada pemerintah. *Build Operate Transfer* adalah bentuk desain bangun antara pemerintah dengan swasta untuk melakukan desain dan membangun fasilitas sesuai dengan standar kinerja yang dibutuhkan pemerintah dan ketika fasilitas layanan telah jadi fasilitas itu diserahkan kepada pemerintah dan menjadi milik pemerintah. maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan perjanjian *Build Operate Transfer* memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak.

2. Pendanaan Pihak Swasta

Perencanaan suatu wilayah secara umum adalah merencanakan kebutuhan suatu daerah terhadap barang publik. Dalam merealisasikan rencana terhadap barang publik tersebut dibutuhkan suatu skema pembiayaan. Pada

dasarnya infrastruktur yang merupakan salah satu sektor publik, merupakan tanggung jawab dan kewajiban pemerintah dalam penyediaan. Pembangunan infrastruktur dipandang penting, sebab akan bermanfaat untuk memacu pertumbuhan ekonomi. Selain itu, pembangunan infrastruktur juga akan mampu menciptakan lapangan kerja dan memenuhi asas keadilan pembangunan diseluruh wilayah tanah air. Terkait dengan proyek infrastruktur pendanaan tidak harus seluruhnya dari pemerintah. pendanaan padat juga melalui kerjasama dengan pihak swasta melalui mekanisme kerjasama pemerintah swasta atau *public private partnership*. seperti yang dikatakan oleh Manajer Teknik bahwa :

“Iyah swasta yang mendanai kemudian swasta juga bertanggung jawab dalam tahapan pembangunan proyek termasuk penyediaan finansial, keahlian dan teknologi yang diperlukan atau pelaksanaan operasinya kemudian pemeliharannya sesuai dengan konsesi kerjasama” (Wawancara, SB, 15 Desember 2018).

Berdasarkan wawancara diatas bahwa dalam pembangunan infrastruktur pendanaan berasal dari pihak swasta, pihak swasta yang bertanggung jawab atas segala bentuk pengoperasian pembangunan infrastruktur pendanaan dari swasta dapat memberi dukungan dana dalam jumlah tertentu. Kemudian ditegaskan lagi oleh Supervisor Operasional & Lalu Lintas Services bahwa :

“Yah dalam pendanaan pembangun infrastruktur itu pemerintah selalu menggandeng investor swasta baik dari dalam maupun dari luar negeri seperti kita ini yang swasta salah satunya, pendanaannya itu disiapkan melalui kerjasama pemerintah dengan investor swasta” (Wawancara, SR, 15 Desember 2018).

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti diatas dapat disimpulkan bahwa dalam setiap pembangunan infrastruktur pemerintah selalu

melibatkan investor swasta baik dari dalam maupun luar negeri agar bisa meringankan keuangan pemerintah, pemerintah dalam hal ini yang menyadari keterbatasan kemampuan APBN/APBD. Pendanaan pembangunan infrastruktur merupakan tanggung jawab pemerintah. pengalokasian dana diupayakan menyesuaikan penyeimbangan pemenuhan kebutuhan fasilitas infrastruktur dengan laju pertumbuhan penduduk. Akan tetapi, karena pemerintah tidak mampu memenuhi seluruh kebutuhan pendanaan karena keterbatasan anggaran pemerintah dalam anggaran pendapatan belanja negara, maka diharapkan partisipasi dari pihak investor swasta. Sumber dana yang digunakan bersifat jangka panjang, sudah banyak proyek yang dilakukan salah satunya adalah pembangunan jalan tol yang dilakukan dengan kerjasama pemerintah swasta. Realisasi pembangunan ini, selain menciptakan lapangan kerja, memenuhi asas keadilan pembangunan diseluruh nusantara, pemerataan hasil-hasil pembangunan dan berbagai manfaat lainnya, juga dapat memacu pertumbuhan ekonomi baik secara sektoral, geografis maupun nasional. Selain itu menarik minat investor asing untuk berinvestasi di dalam negeri dalam bentuk penanaman modal asing, bukan hanya investasi portopolio dalam bentuk surat berharga termasuk saham yang terjamin sustainabilitasnya. Proyek yang sebenarnya merupakan kewajiban pemerintah untuk membangunnya sehingga tidak dapat diserahkan seluruhnya kepada pihak swasta contoh proyek misalnya pengadaan sarana transportasi, jalan tol, pelabuhan dll. Kerjasama pemerintah swasta merupakan kesepakatan pemerintah dan sektor swasta dalam penyediaan infrastruktur dimana pendanaan, perancangan, konstruksi dan pengoperasian proyek yang semula dilaksanakan

oleh pemerintah kemudian secara keseluruhan menjadi tanggung jawab swasta, dengan demikian pemerintah maupun swasta merupakan sektor penting dengan perannya masing-masing untuk memastikan bahwa kombinasi dari keahlian dan sumber daya yang dimiliki keduanya dapat memberikan hasil terbaik bagi penyediaan infrastruktur. Pemerintah telah menyadari peran penting sektor swasta untuk memenuhi kebutuhan ini karena telah menyediakan suatu sarana bagi pihak swasta agar dapat ikut berperan serta dalam pembangunan infrastruktur.

3. Pengoperasian fasilitas atau sistem

Jalan tol merupakan bagian dari Jalan Nasional yang perlu dijaga pengoperasiannya agar tetap dapat berfungsi secara optimal dalam mendukung pergerakan lalu lintas secara aman, nyaman dan efisien. Adapun indikator dalam pengoperasian fasilitas itu sendiri yaitu 1). Devisi Pengumpulan Tol, 2). Devisi Pelayanan Jalan Tol, 3). Devisi Pemeliharaan Jalan Tol.

3.1. Devisi Pengumpulan Tol

Sistem Pengumpulan Tol adalah suatu rangkaian kegiatan yang berkaitan dengan transaksi tol berupa proses pelayanan kepada pemakai jalan, kontrol atas pelaksanaan transaksi, proses pengadministrasian pendapatan tol serta proses lain yang mendukungnya. Seperti yang dikatakan oleh Supervisor Rasional & Services Pengumpulan TOL bahwa :

“Jadi untuk pengoperasian fasilitasnya itu ee sangat penting bagi pengguna jalan. ini kan pada saat pembangunan itu sudah disiapkan fasilitas-fasilitas pendukung seperti yang di luar itu kaya di gerbang-gerbang apabila melakukan transaksi itu tidak bisa lama lebih dari 7 detik” (Wawancara, MS, 15 Desember 2018).

Berdasarkan hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa PT Bosowa Marga Nusanta memberikan fasilitas pelayanan pada gerbang jalan tol apabila melakukan transaksi tidak boleh lebih dari 7 detik lamanya. Kemudian ditambahkan oleh Supervisor Operasional & Lalu Lintas Services bahwa :

“Pelayanan yang kami berikan itu, pelayanan yang cepat, tepat, aman dan nyaman pada pengguan jalan tol dan juga ee memberikan jaminan kepada pemakaijalan tol dan Badan Usaha Jala Tol bahwa transaksi berjalan sesuai dengan tarif yang telah ditentukan” (Wawancara, SR, 15 Desemeber 2018).

Pelayanan transaksi terlihat jelas pada pengemudi tol karena langsung berhadapan dengan pengemudi. Jadi dengan adanya dinamika dan perkembangan tuntutan dari pemakai jalan tol maka perlu diberikan image yang baik kepada masyarakat mengenai pelayanan saat melakukan transaksi. Terutama dari pihak petugas tol dengan memberikan pembatas-pembatas jalan didepan pintu tol dan layanan terbaik. Ditegaskan lagi oleh Supervisor Perencanaan & Pemeliharaan bahwa :

“Jalan tol itu kan dibuat untuk melayani kebutuhan pengguna jalan membantu masyarakat supaya mencapai tempat tujuan dengan waktu yang cepat dan diberikan keamanan dan perlindungan yang terjamin bagaimana supaya puas konsumen toh kan begitu” (Wawancara, MH, 12 Desember 2018).

Jalan tol merupakan bagian dari jalan nasional yang perlu dijaga pengoperasiannya agar tetap dapat berfungsi secara optimal dalam mendukung pergerakan lalu lintas secara aman nyaman dan efisien. Kenyamanan pengendara melewati jalan bebas hambatan merupakan kepuasan bagi investor yang telah membangun.

3.2. Devisi Pelayanan Jalan Tol

Pelayanan lalu lintas yaitu pelayanan yang dilakukan terhadap kendaraan yang melalui jalan tol. Pelayanan ini dapat dilihat dari kejadian-kejadian yang terjadi disepanjang jalan tol. Misalnya menurunnya angka kecelakaan pada jalan tol. Seperti yang dikatakan oleh Supervisor Operasional & Lalu Lintas Services bahwa :

“ Kalau fasilitas yang disediakan pada pelayanan itu biasa ambulance, mobil patroli yang biasa ada di jalan, mobil derek yang membantu orang apabila ada kejadian di jalan ada juga kendaraan rescue seperti itu ada juga pemadam” (Wawancara, SR, 12 Desember 2018).

Penyediaan fasilitas-fasilitas pada jalan tol itu memberikan interaksi yang baik bagi pengemudi, sehingga para pengemudi dapat merasakan langsung bagaimana pelayanan yang diberikan. Kemudian ditambahkan oleh Staf Konstruksi Jalan, Jembatan & Fasilitas TOL bahwa:

“Pastinya itu pada pelayanan kami apalagi di jalan tol harus ada seperti portal rambu-rambu lalu lintas sebagai penunjuk arah daerah, kecepatan yang dapat digunakan saat pengguna jalan tol mengalami kesulitan” (Wawancara 15 Desember 2018).

Pada hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa pelayanan yang diberikan kepada pengguna jalan memang harus totalitas demi mementingkan keselamatan pengguna jalan dan mengurangi angka kecelakaan yang terjadi di jalan tol. Kemudian ditambahkan oleh Supervisor Operasional & Services Pengumpulan TOL bahwa :

“Masalah pelayanan itu tugas kami bagaimana caranya kita memberikan kepuasan terhadap pelayanan secara akurat dan handal menunjukkan kemampuan kita untuk memberikan pelayanan yang handal dapat

dipercaya juga bertanggung jawab juga”(Wawancara, MS, 12 Desember 2018).

Merujuk kepada kemampuan untuk memberikan pelayanan yang dijanjikan kemudian menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan yang handal dan bertanggung jawab atas apa yang dijanjikan.

3.3. Devisi Pemeliharaan Jalan Tol

Pemeliharaan merupakan suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu item atau peralatan dan memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima. Layanan terhadap pemeliharaan pada jalan tol memiliki beberapa kategori seperti yang dikatakan oleh Manajer Teknik bahwa:

“Dalam pemeliharaan jalan tol itu ada beberapa pemeliharaan yang dilakukan oleh kami seperti pemeliharaan rutin dimana dari pihak kami itu secara rutin memeriksa keadaan jalan tol ada juga pemeliharaan khusus yang rutin dilakukan setiap waktu supaya kalau ada jalan yang rusak langsung ditindaki” (Wawancara, SB, 15 Desember 2018).

Pada hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa dalam layanan terhadap pemeliharaan pada jalan tol itu dilakukan dengan baik, melakukan pemeliharaan-pemeliharaan khusus dengan baik dilakukan secara rutin setiap waktu agar tetap memberikan manfaat bagi para pengguna jalan, tidak membiarkan keadaan jalan menjadi tidak baik. Kemudian ditambahkan oleh Supervisor Pelaksanaan Pemeliharaan bahwa:

“Pemeliharaan yang kami lakukan di sini dek itu seperti bagaimana caranya supaya tidak ada jalan yang berlubang kalau ada yang rusak kita lakukan pengaspalan untuk jalan yang rusak memperbaiki jika terjadi banjir atau longsor di bagian jalan begitu kan enak kalau jalannya mulus tidak ada hambatan toh pokoknya menjaga kebersihan jalan” (Wawancara, AN, 15 Desember 2018).

Dalam pemeliharaan yang dilakukan terhadap jalan tol itu merupakan hal yang sangat penting dengan itu dapat menunjang kelancaran berlalu lintas agar terhindar dari masalah yang ada di jalan. kemudian ditambahkan oleh Supervisor Perencanaan & Pemeliharaan bahwa :

“Seperti pada dasarnya pemeliharaan bahwa jika kita ingin menikmati sesuatu maka dipelihara dengan baik kan begitu istilahnya dek, nah kalau di jalan tol itu bentuk pemeliharaannya yahh menyiapkan fasilitas-fasilitas pendukung yang membatu dalam pemeliharaan salah satunya mobil patroli yang adek lewati tadi itu nah mereka yang selalu memantau situasi jalan misalnya di jalan ada sampah dia singgah pungut jalan yang mulai rusak segera ditindaki” (Wawancara, MH, 15 Desember 2018).

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan beberapa pihak setempat serta melakukan pengamatan di lokasi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa indikator pada pengoperasian fasilitas yaitu memberikan pelayanan di bagian jalan tol tersebut telah memenuhi seperti pada pengumpulan tol, pelayanan lalu lintas, pemeliharaan jalan itu dilakukan dengan baik dimana harus menyediakan sarana dan prasarana, Jalan tol merupakan bagian dari Jalan Nasional yang perlu dijaga pengoperasiannya agar tetap dapat berfungsi secara optimal dalam mendukung pergerakan lalu lintas secara aman, nyaman dan efisien. Jalan tol atau jalan bebas hambatan didesain sedemikian rupa sehingga efektif dalam memberikan pelayanan perhadapan para pengguna jalan tol. Kondisi jalan tol yang kurang baik dari segi layanan dan fasilitas yang tersedia dapat mengakibatkan ketidaknyamanan pengguna ketika melintasi jalan tol tersebut dimana akan menyebabkan rendahnya kepuasan pengguna karena keminimalan kinerja jalan yang selanjutnya akan mendorong pengguna untuk meninggalkan jalan tol. Demi kenyamanan dan keamanan pengguna jalan tol PT Bosowa

Margautama Nusantara menyediakan berbagai layanan disepanjang jalur tol yang dikelolanya. Layanan itu diantaranya, kontrol 24 jam baik melalui CCTV maupun petugas yang melakukan patroli, layanan lalu lintas jalan tol ini juga dilengkapi dengan unit kendaraan derek, ambulans, dan rescue. Masing-masing jalan tol dibawah pengelolaan PT Bosowa Margautama Nusantara memiliki jenis pelayanan yang sama dengan jumlah unit kendaraan layanan yang berbeda-beda

Pengoperasian yang dilakukan oleh PT Bosowa Marga Nusantara merupakan acuan dan telah mendapatkan pengakuan dari berbagai pihak Pelayanan lalu lintas yaitu pelayanan yang dilakukan terhadap kendaraan yang melalui jalan tol. Pelayanan ini dapat dilihat dari kejadian-kejadian yang terjadi disepanjang jalan tol., selain itu PT Bosowa Marga Nusantara terus meningkatkan mutu pengoperasian jalan tol tersebut. sistem transaksi tol berupa proses pelayanan kepada pemakai jalan, kortol atas pelaksanaan transaksi, proses pengadministrasian pendapatan tol serta proses lain mendukungnya misalnya dimana pengguna jalan mengambil tiket di gerbang tol masuk dan membayar digerbang keluar, ada juga pengguna jalan langsung membayar di gerbang tol masuk jalan tol. Melakukan pemeliharaan terhadap jalan tol bagaimana agar tidak terjadi masalah pada jalan tol tersebut dan menjamin bahwa jalan tol tetap aman dan nyaman bagi semua pengguna.pelayanan dilakukan selama 24 jam sehari dan 7 hari seminggu tanpa henti dan senantiasa memperhatikan pengembangan teknologi, manajemen sumber daya manusia, yang pada akhirnya memberikan pelayanan maksimal pada pengguna tol di satu sisi dan memberikan efisiensi dan segala bidang bagi Badan Usaha Jalan Tol. Semua bentuk pelayanan merupakan

wujud komitmen perusahaan terhadap servicenya, kepuasan masyarakat luas sebagai pengguna jalan tol.

4. Standar-Standar Performance yang Disusun oleh Pemerintah

Standar performance (kinerja) merupakan penjabaran tentang pekerjaan atau tugas yang tercakup dalam suatu pekerjaan atau tertentu. Tersedianya sarana dan prasarana publik yang memadai merupakan satu hal yang sangat penting untuk dapat memenuhi tuntutan kebutuhan masyarakat. Pemerintah dalam memenuhi kewajibannya untuk menyediakan sarana dan prasarana publik, seringkali dihadapkan pada keterbatasan sumberdaya oleh pemerintah, baik finansial maupun sumber daya manusianya(SDM). Hal ini menegaskan pembangunan infrastruktur pemerintah menjadi prioritas sebab mata rantai keberhasilan ekonomi bisnis. Maka pemerintah bnyak membangun tol untuk memperlancar distribusi barang dan jasa. Kelancaran industri berpengaruh terhadap nilai jual dan daya saing dan bagaimana masyarakat bisa menikmati fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh pemerintah. dalam hal ini pemerintah menetapkan kebijakan bagi keterlibatan swasta dalam pembangunan jalan tol melalui model kerjasama pemerintah swasta. standar performance yang dimaksud seperti yang dikatakan oleh Seksi Pembangunan Jalan & Jembatan bahwa :

“Standar performance atau kinerja itu misalnya untuk jalan nasional kita itu harus pakai standar mulai dari keselamatan bentuk pekerjaan keselamatan kerja itu biasanya kita lakukan dan melihat situasi langsung ke lapangan disitu kita instruksikan langsung kepada pihak pelaksana agar memasang rambu misalnya rambu standar pengarahannya atau rwlokasi kalau misalnya butuh relokasi kita datang langsung kesana”
Wawancara, IH, 28 November 2018).

Berdasarkan hasil wawancara diatas bahwa standar performance yang disusun oleh pemerintah itu salah satunya memprioritaskan keselamatan kerja pegawai maupun pengguna jalan, kemudian ditegaskan lagi oleh Seksi Pemeliharaan Jalan & Jembatan bahwa :

“Standar kinerja itu bagaimana kita melakukan pengawasan atas pelaksanaan tugas dilingkungan atau di lokasi pekerjaan kemudian memonitor pelaksanaan perencanaan dan pelaksanaan konstruksi serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol yang dilakukan” (Wawancara, AA, 28 November 2018).

Berdasarkan hasil wawancara diatas bahwa standar performance yaitu melakukan pengawasan terhadap Badan Usaha atas pelaksanaan seluruh kewajiban perjanjian perusahaan jalan tol. Kemudian dapat disimpulkan dari keseluruhan jawaban dari informan bahwa standar performance atau kinerja salah satunya adalah keselamatan kerja memberikan arahan langsung kepada pihak pelaksana memberikan instruksi agar memasang rambu-rambu lalu lintas, pengarah arus. Pelayanan yang baik merupakan bagian kegiatan yang wajib dilaksanakan oleh pemerintah yang ditujukan kepada Badan Usaha dan Pengguna jalan tol. Pelayanan yang ditunjukkan kepada pengguna jalan seperti pelayanan yang mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata aksesibilitas dan keselamatan kemudian standar pelayanan jalan tol merupakan ukuran yang harus di capai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol pada setiap jalan tol harus tersedia sarana komunikasi sarana deteksi pengaman lainnya yang memungkinkan pertolongan dengan segera sampai ke tempat kejadian segera upaya pengamanan terhadap pelanggaran dan gangguan keamanan lainnya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti pada bulan November sampai dengan bulan Januari 2019, di kantor Dinas Bina Marga dan Konstruksi dan PT Bosowa Margautama Nusantara, peneliti dapat menarik beberapa kesimpulan penelitian. Tentang bagaimana *Public Private Partnership* dengan model *Build Oerate Transfer* dalam pembangunan infrastruktur salah satunya pembangunan jalan tol kota Makassar yaitu :

Kerjasama pemerintah dengan badan usaha atau *public private partership* dalam kontrak atau *build operate transfer* telah dilaksanakan pada pembangunan infarastruktur jalan tol kota Makassar setelah sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam setiap tahapan baru dilakukan kontrak *public private partnership* yang dibuat oleh pemerintah kementerian pekerjaan umum dengan badan usaha dalam hal ini PT Bosowa Margautama Nusantara yang intinya pembangunan jalan tol akan dibangun oleh badan usaha, setelah selesai diberikan hak penggunaan sebagai penyelenggara selama 45 tahun dan pada masa berakhir konsesi maka akan diserahkan kepada Pemerintah. Pembiayaan pembangunan jalan tol bersumber dari modal badan usaha itu sendiri. Dengan menggunakan model konsesi *build operate transfer* dalam kerjasama pemerintah swasta sama atau *public private partnership* sama-sama memberikan keuntungan masing-masing kedua belapihak.

1. Saran

Sebagai akhir dari penulisan skripsi ini, dengan mendasarkan pada penelitian yang peneliti lakukan di Dinas Bina Marga dan Kontruksi dan PT Bosowa Margautama Nusantara, maka peneliti memberikan saran agar:

Pembangunan infrastruktur jalan tol membutuhkan modal investasi yang sangat besar sehingga sangat diperlukan kehati-hatian, dalam proses kerjasama pemerintah dengan swasta dalam kontrak atau perjanjian *build operate transfer*.



DAFTAR PUSTAKA

- Andriyani, Maria. 2008. *Analisis Pengaruh Cash Ratio To Eguity Ratio Insider Ownship Invesment Opportunity*. Universitas Diponegoro.
- Anita, Kamila. 2010. *Bangun Serah Guna (Build Operate Transfer) Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah*. Bandung : CV Keni Media.
- Bappenas. 2009. *Pedoman Evaluasi Kinerja Pembangunan Sektoral*. Jakarta : Kedeputan Evaluasi Kinerja Pembangunan.
- Bastian, Indra. 2006. *Akuntansi Sektor Publik Suatu Pengantar*. Jakarta :Erlangga
- Budiman, Arif. 2000. *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Dwinanta. 2010. *Prinsip dan Strategi Penerapan Public Private Partnership*. Jakarta :Pustaka Bisnis.
- Firdaus, Muhammad. 2009. *Pengaruh Infrastruktur pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Indonesia*.
- Fuadi, Munir. 2002. *Doktrin-Doktrin Modern dalam Corporate Law dan Eksistensinya dalam Hukum Indonesia*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- Hadi, Lalu. 2011. *Kontrak Build Operate and Transfer*. FH. Unsoed Vol. 11, No. 3.
- Hardijanto. 2000. *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkatan*. Jakarta: UI Press.
- Juwana, Hikmahanto. 2000. *Kontrak Bisnis yang Berdimensi Publik*. Jakarta.
- Kodoatie, Robert. 2005. *Kajian Undang-Undang Sumber Daya Air*. Yogyakarta : Andi.
- Kuncoro, Mudjarat. 2010. *Ekonomi Pembangunan*. Jakarta : Erlangga.
- Moleong, L. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Noor, Juliansya. 2011. *Metode Penelitian*. Jakarta : Kencana Predanan Media Group.

- Nurmadinah. 2012. *Analisis Pemilihan Proyek Pembangunan Bandara UPT*. Universitas Indonesia.
- Paskarina, Cardine. 2007. *Kementrian Pemerintah Swasta dalam Pelayanan Publik*. Jawa Barat : Warta Bapeda.
- Peraturan Presiden Nomor. 56. Tahun 2011 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Pemerintah Nomor. 6. Tahun 2006 Tentang *Build Operate Transfer* Bangun Guna Serah
- Rianto, Agus. 2011. *Buku Ajar Metodologi Penelitian*. Jakarta: BGC
- Riyanto, Bambang. 2007. *Dasar-Dasar Pembelajaran Perusahaan*. Yogyakarta : RFPE.
- Risma, Handayani, 2014. *Pembangunan Masyarakat Pedesaan*. Makassar: Alauddin Univberty.
- Sogar. 2013. *Hukum Perjanjian*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. 2015. *Metone Penelitian Kombinasi*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan Kombinasi*. Bandung : Alfabeta.
- Sutrisno, Hadi. 2004. *Metodelogi Research*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Tambunan, Tulus. 2001. *Perekonomian Indonesia*. Jakarta : Ghalia.
- William, J. 2009. *Prinsip Pemasaran*. Jilid 1. Jakarta : Erlangga.
- Zainal Asikin. 2012. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Raja Grafindo.
- Zubaedi. 2013. *Pengenbangan Masyarakat dan Praktek*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.

LAMPIRAN



**DAFTAR PERTANYAAN
WAWANCARA MENDALAM**

***PUBLIC PEIVATE PARTNERSHIP* dalam PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR dengan MODEL *BUILD OPERATE
TRANSFER* STUDI KASUS PEMBANGUNAN JALAN TOL
KOTA MAKASSAR**

| Sub Fokus Penelitian | Indikator | Pertanyaan Penelitian | Informan |
|------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Pendanaan Pihak Swasta | 1. Pendanaan Pihak Swasta | a. Bagaimana bentuk pendanaan yang dilakukan? b. Apakah pendanaan yang dilakukan sesuai prosedur kontrak? c. Apakah ada kerugian yang didapat oleh pihak swasta? d. Adaka keuntungan yang didapat oleh pihak swasta | Aparatur Perusahaan PT Bosowa Margautama Nusantara Kota Makassar |
| | 2. Pengoperasian fasilitas atau sistem | a. Apa saja fasilitas yang disdiakan oleh oleh masing-masing pihak dalam pembangunan? b. Bagaimana pengoperasian fasilitas yang dilakukan? c. Bagaimana defisi pengumpulan tol? d. Bagaimana pelayanan jalan tol? e. Bagaimana defisi pemeliharaan jalan tol? | Aparatur Perusahaan PT Bosowa Margautama Nusantara Kota Makassar |
| | 3. Standar performance yang dikerluarkan oleh pemerintah | a. Bagaimana standar performance yang di keluarkan oleh pemerintah? | Aparatur Dinas Bina Marga dan Konstruksi Kota Makassaer |



DOKUMENTASI











RIWAYAT HIDUP



HARDIANTI SOMPA, Dilahirkan di Kabupaten Pinrang tepatnya di Kelurahan Tadokkong Kecamatan Lembang pada hari Jum'at 05 Januari 1996. Anak ketiga dari lima bersaudara dari Somba dan Sahara. Peneliti menyelesaikan pendidikan di Sekolah Dasar Negeri 170 Tuppu di Kecamatan Lembang Kabupaten Pinrang pada tahun 2007. Pada tahun itu juga peneliti melanjutkan Pendidikan di SMPN 1 LEMBANG dan tamat pada tahun 2010 kemudian melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 LEMBANG pada tahun 2010 dan selesai pada tahun 2013. Pada tahun 2014 peneliti melanjutkan pendidikan di perguruan tinggi swasta, tepatnya di Universitas Muhammadiyah Makassar (Unismuh) Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik pada Jurusan Ilmu Administrasi Negara. Alhamdulillah pada tahun 2019 peneliti berhasil menyelesaikan skripsinya yang berjudul "*Public Private Partnership* dalam Pembangunan Infrastruktur Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Kota Makassar" dengan mendapat gelar S.Sos Sarjana Sosial.