



**PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR DENGAN SKEMA KERJASAMA PEMERINTAH DAN  
BADAN USAHA (*PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP*) DI INDONESIA**

Maman Suhendra  
Politeknik Keuangan Negara STAN

Alamat Korespondensi: msuhendra@pknstan.ac.id

---

**INFORMASI ARTIKEL**

Diterima Pertama  
18 Juli 2017

Dinyatakan Diterima  
30 Juli 2017

**KATA KUNCI:**  
infrastruktur, pendanaan, skema KPBU, fasilitas  
fiskal

**KLASIFIKASI JEL:**  
H5, H6

**ABSTRAK**

*Indonesia needs a huge investment in infrastructure. Of the total funding needs for strategic infrastructure from year 2015 to 2019, it is projected that the Country is only able to provide less than half. Hence, Indonesia needs to seek other sources to finance its infrastructure needs. Through a literature and policy/regulation study, Public-Private Partnership (PPP) can be considered as one of future important financing schemes for the Country, in which private party can participate in infrastructure provision in form of funding, designing, constructing, operating, and/or maintaining infrastructure project based on certain contractual arrangement. To support this PPP the Government of Indonesia through its Ministry of Finance provides relevant supports in each stage of PPP process.*

Indonesia membutuhkan investasi infrastruktur yang sangat besar. Dari total kebutuhan pendanaan investasi strategis infrastruktur untuk kurun waktu 2015 s.d. 2019, Pemerintah hanya mampu menyediakan pendanaan kurang dari separuhnya saja. Indonesia perlu mencari alternatif sumber-sumber pendanaan lain dalam mendanai kebutuhan infrastrukturnya. Melalui studi literatur dan kebijakan/regulasi, salah satu alternatif yang diharapkan menjadi model penting penyediaan infrastruktur adalah skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) halmana pihak swasta dapat berpartisipasi dalam penyediaan infrastruktur mulai dari aspek pendanaan, disain, konstruksi, operasi, hingga pemeliharaan infrastruktur berdasarkan perjanjian kerjasama. Untuk mendukung program KPBU ini, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Keuangan telah menyediakan fasilitas fiskal pada tiap tahap pelaksanaan proyek KPBU.

## 1. PENDAHULUAN

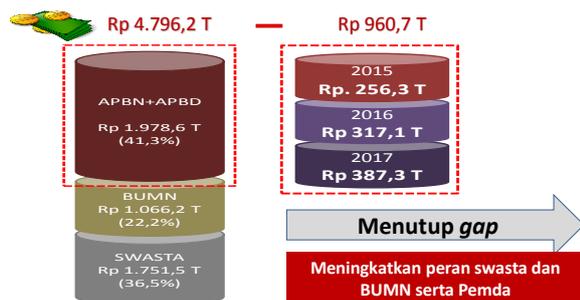
### 1.1. Latar Belakang

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

Penyediaan infrastruktur dapat dilakukan melalui beberapa skema. Skema yang paling lazim digunakan adalah melalui pendanaan APBN/APBD maupun BUMN/BUMD. Dalam skala yang lebih terbatas, pihak swasta melalui program tanggung jawab sosial perusahaan (corporate social responsibility/CSR) dan partisipasi komunitas (community participation) juga dapat memberikan kontribusi dalam penyediaan infrastruktur.

Terkait dengan kebutuhan pendanaan infrastruktur ini, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) telah memproyeksikan bahwa untuk periode tahun 2015 s.d. 2019, Indonesia membutuhkan investasi strategis penyediaan infrastruktur sekitar Rp 4.796,2 triliun. Dari jumlah total kebutuhan pendanaan tersebut, APBN/APBD secara keseluruhan hanya mampu memenuhi sekitar 41,3%. Sementara BUMN sekitar 22,2% dan sisanya 36,5% diharapkan berasal dari partisipasi pihak swasta.

**Gambar 1. Kesenjangan Kebutuhan Pendanaan Penyediaan Infrastruktur 2015-2019**



Sumber: Kementerian Keuangan (2016)

Memperhatikan proyeksi Bappenas tersebut, dapat dilihat bahwa Indonesia sangat memerlukan sumber-sumber alternatif pendanaan baru dalam rangka mengatasi kesenjangan kebutuhan pendanaan penyediaan infrastruktur. Salah satu terobosan yang diharapkan menjadi solusi atas hal ini adalah dengan penerapan skema *Public-Private Partnership* (PPP) atau Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur. PPP atau KPBU merupakan skema penyediaan infrastruktur melalui kerjasama pemerintah dengan

pihak swasta (Badan Usaha) berdasarkan perjanjian kerjasama yang disepakati oleh para pihak.

### 1.2. Perumusan Masalah

Kajian ini akan berusaha menjawab beberapa permasalahan sebagai berikut:

- Bagaimana KPBU dilaksanakan di Indonesia?
- Apa perbedaan skema KPBU dengan skema tradisional via APBN/D?
- Fasilitas apa saja yang diberikan oleh Pemerintah dalam mendukung program KPBU ini?

### 1.3. Tujuan Penelitian

- Mengetahui bagaimana skema KPBU dilaksanakan di Indonesia.
- Membahas perbedaan skema KPBU dengan skema tradisional via APBN/D.
- Mengetahui fasilitas-fasilitas fiskal yang diberikan oleh Pemerintah melalui Kementerian Keuangan dalam mendukung program KPBU ini.

## 2. KERANGKA TEORI

*International City/County Management Association* (ICMA) menyebutkan bahwa di samping pendanaan infrastruktur tradisional melalui APBN/D, terdapat beberapa alternatif lain pembiayaan infrastruktur yakni melalui : (1) sumber pendanaan baru; (2) mekanisme pembiayaan baru; atau (3) pola pendanaan baru. Sumber pendanaan baru dapat berupa sumber-sumber pendapatan tambahan untuk mendanai proyek infrastruktur. Sementara itu mekanisme pembiayaan baru bisa berbentuk metode pinjaman baru yang fleksibel dan/atau potensial berbiaya efektif untuk mendanai suatu proyek infrastruktur. Terakhir, pola pembiayaan baru dapat melibatkan mitra baru (swasta, lembaga non-profit, atau masyarakat) untuk berpartisipasi dalam pembiayaan infrastruktur dan pelaksanaan proyek.

Pelibatan sektor swasta dalam pembiayaan infrastruktur ini antara lain dilakukan dengan skema PPP atau KPBU. Dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015, KPBU didefinisikan sebagai kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

KPBU bisa menjembatani pemenuhan sebagian kebutuhan pendanaan infrastruktur melalui partisipasi pihak swasta. Model kerjasama ini memungkinkan pemberian tanggung jawab

pendanaan, disain dan konstruksi suatu proyek infrastruktur, sebagaimana juga tanggung jawab operasi dan pemeliharaan infrastruktur kepada pihak swasta.

Di beberapa negara berkembang seperti India, Meksiko dan Brasil, model KPBU ini telah memberikan kontribusi sangat signifikan dalam pemenuhan kebutuhan pendanaan infrastruktur, yakni mencapai sekitar 25-30% dari total kebutuhan pendanaan mereka. Terdapat beberapa alasan mengapa banyak negara menjadikan skema KPBU sebagai skema penting dalam penyediaan infrastruktur.

Cheung *et al.* (2009) menyebutkan alasan penggunaan skema KPBU di Inggris lebih terkait dengan elemen-elemen finansial seperti kekurangan belanja Pemerintah, tekanan ekonomi yang memerlukan lebih banyak infrastruktur, dan pengurangan pembatasan investasi publik. Sementara di Hongkong dan Australia lebih kepada alasan peningkatan kinerja proyek publik secara keseluruhan.

Secara lebih khusus Walker *et al.* menyebutkan bahwa paling tidak ada 3 (tiga) alasan penerapan skema KPBU. Pertama, pihak swasta memiliki mobilitas yang lebih baik dibandingkan pihak Pemerintah. Kedua, pihak swasta mampu menyediakan pelayanan publik yang lebih baik dan mampu membangun kemitraan yang seimbang sehingga lebih baik dalam mengelola struktur risiko-imbal balik (*risk-return structure*). Ketiga, Pemerintah dinilai kurang mampu menggalang pendanaan yang masif untuk proyek infrastruktur berskala besar (Cheung *et al.*, 2009).

Peningkatan peran pihak swasta dalam penyediaan infrastruktur ini sejalan dengan arahan pembangunan infrastruktur dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 yakni dalam rangka: (1) memperkuat konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan; (2) mempercepat penyediaan infrastruktur dasar (perumahan, air bersih, sanitasi, dan listrik); (3) menjamin ketahanan air, pangan dan energi untuk mendukung ketahanan nasional; dan (4) mengembangkan transportasi massal perkotaan yang kesemuanya dilaksanakan secara terintegrasi dan dengan meningkatkan peran kerjasama Pemerintah dan pihak swasta (selanjutnya disebut Badan Usaha).

Namun demikian skema KPBU juga mengandung beberapa keterbatasan. Menurut UNESCAP keterbatasan-keterbatasan itu antara lain: (1) tidak semua proyek infrastruktur bisa dilaksanakan dengan skema KPBU tergantung pada aspek politis, legal, kelayakan komersial, dan lain-lain;

(2) kemungkinan pihak swasta tidak tertarik karena risiko pelaksanaan yang tinggi ataupun kekurangan kapasitas dalam implementasi proyek; (3) proyek KPBU mungkin relatif lebih mahal kecuali bila biaya-biaya tambahan bisa di-*off-set* oleh keunggulan efisiensi; (4) memerlukan reformasi sektor dan pasar yang memadai; dan (5) seringkali kesuksesan KPBU tergantung pada efisiensi peraturan.

Mengingat bahwa proyek KPBU akan ditawarkan kepada pihak swasta, maka kelayakan finansial proyek merupakan hal yang menjadi perhatian besar Pemerintah. Bila satu proyek KPBU tidak layak secara finansial namun layak secara ekonomi, maka Pemerintah dapat memberikan beragam dukungan agar proyek bisa layak secara finansial. Dukungan Pemerintah ini sangat penting untuk menarik minat pihak swasta dalam pembiayaan penyediaan infrastruktur (UNESCAP, 2009).

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

Kajian ini merupakan kajian kualitatif dengan menggunakan metode studi literatur dan kebijakan/regulasi yang terkait dengan permasalahan penelitian. Pertama, penulis mempelajari data-data relevan terkait dengan kondisi pendanaan dan pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Berdasar data-data ini, kemudian penulis melakukan identifikasi bagaimana pelaksanaan skema KPBU secara umum di Indonesia serta perbedaan model pengadaan KPBU tersebut dengan model pengadaan tradisional. Terakhir, berdasarkan studi regulasi terkait, penulis melakukan pemetaan atas fasilitas-fasilitas fiskal yang diberikan Pemerintah dalam mendukung skema KPBU.

### 4. HASIL PENELITIAN

#### 4.1. Pelaksanaan Skema KPBU di Indonesia

Proyek KPBU merupakan proyek infrastruktur yang penyediaannya dilakukan oleh Pemerintah melalui kerjasama dengan Badan Usaha. Skema KPBU diwujudkan melalui suatu ikatan perjanjian (kontrak) kerjasama yang melibatkan Pemerintah sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) dan Badan Usaha. Pada akhir periode kerjasama, infrastruktur yang dikerjasamakan akan dialihserahkan kepada PJPK.

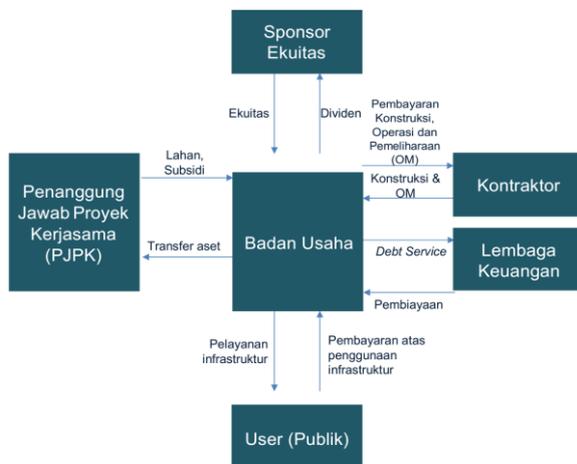
Basis dari perjanjian kerjasama proyek KPBU tersebut adalah pembagian alokasi risiko antara Pemerintah (melalui PJPK) dan Badan Usaha. Setiap risiko dialokasikan kepada pihak yang secara relatif lebih mampu mengendalikan, mengelola, mencegah, maupun menyerapnya. PJPK dalam hal ini dapat berupa instansi/institusi yang mewakili Pemerintah dalam penyediaan proyek KPBU. Adapun Badan

Usaha dapat berupa Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, badan usaha swasta yang berbentuk Perseroan terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.

Dalam perjanjian kerjasama proyek KPBU, pihak Badan Usaha dapat bertanggung jawab atas pembiayaan, disain, konstruksi, operasi, dan pemeliharaan proyek KPBU. Cakupan tanggung jawab Badan Usaha ini akan menentukan bentuk kerjasama proyek KPBU, sehingga dapat berupa kerjasama operasi dan pemeliharaan fasilitas infrastruktur hingga pembiayaan, penyediaan dan pengoperasian fasilitas infrastruktur. Perjanjian kerjasama skema KPBU lazimnya memiliki jangka waktu yang relatif panjang (lebih dari 15 tahun) untuk memungkinkan pengembalian investasi pihak Badan Usaha.

Selain PJK, terdapat pihak-pihak lain yang juga terkait dengan Badan Usaha dalam pelaksanaan proyek KPBU. Pihak-pihak tersebut antara lain sponsor, perbankan/lembaga keuangan, kontraktor, dan publik pengguna. Pertama adalah pihak sponsor yang biasanya merupakan konsorsium dengan keahlian serta kemampuan dalam menjalankan suatu proyek infrastruktur. Pihak sponsor akan menempatkan porsi tertentu dalam pendanaan proyek dalam bentuk ekuitas. Kedua adalah pihak perbankan/lembaga keuangan yang memberikan pembiayaan kepada proyek KPBU dalam bentuk pinjaman. Ketiga adalah pihak kontraktor yang melaksanakan pekerjaan konstruksi, operasi maupun pemeliharaan proyek KPBU. Keempat adalah publik pengguna layanan infrastruktur. Gambar 2 menggam barkan hubungan para pihak secara umum dalam pelaksanaan suatu proyek KPBU.

**Gambar 2. Hubungan Para Pihak dalam Proyek KPBU**



Sumber: Kementerian Keuangan (2016)

Terkait dengan sektor-sektor infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan skema KPBU, pada awalnya terbatas pada infrastruktur ekonomi saja.

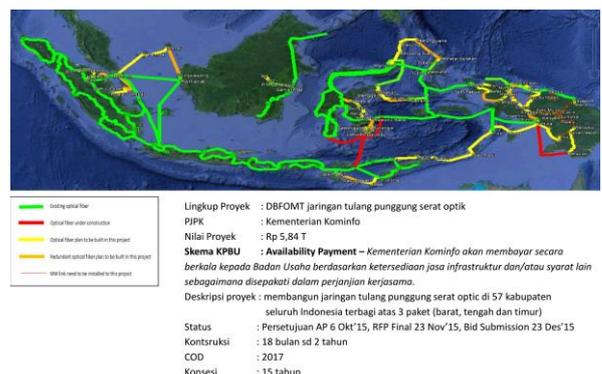
Sektor-sektor dimaksud antara lain: infrastruktur transportasi, infrastruktur jalan, infrastruktur pengairan, infrastruktur air minum, infrastruktur air limbah, infrastruktur telekomunikasi dan informatika, infrastruktur ketenagalistrikan, dan infrastruktur minyak dan gas bumi. Namun sejak tahun 2015, sektor- sektor yang dapat dikerjasamakan dengan pihak Badan Usaha diperluas hingga mencakup infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial dengan rincian sebagai berikut: (a) infrastruktur transportasi; (b) infrastruktur jalan; (c) infrastruktur sumber daya air dan irigasi; (d) infrastruktur air minum; (e) infrastruktur sistem pengelolaan air limbah terpusat; (f) infrastruktur sistem pengelolaan air limbah setempat; (g) infrastruktur sistem pengelolaan persampahan; (h) infrastruktur telekomunikasi dan informatika; (i) infrastruktur ketenagalistrikan; (j) infrastruktur minyak dan gas bumi dan energi terbarukan; (k) infrastruktur konservasi energi; (l) infrastruktur fasilitas perkotaan; (m) infrastruktur fasilitas pendidikan; (n) infrastruktur fasilitas sarana dan prasarana olahraga serta kesenian; (o) infrastruktur kawasan; (p) infrastruktur pariwisata; (q) infrastruktur kesehatan; (r) infrastruktur lembaga masyarakat; serta (s) infrastruktur perumahan rakyat. Gambar 3 dan 4 merupakan contoh proyek di Indonesia yang dilaksanakan dengan skema KPBU.

**Gambar 3. Proyek KPBU SPAM Umbulan Jawa Timur**



Sumber: Kementerian Keuangan (2016)

**Gambar 4. Proyek KPBU Palapa Ring**

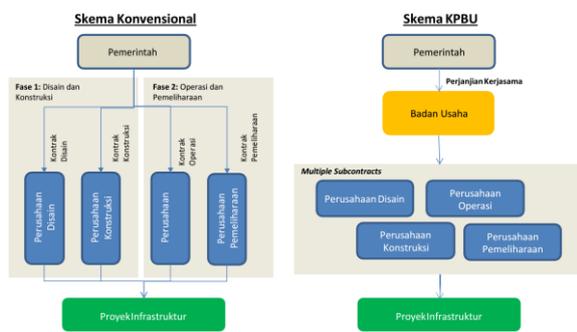


Sumber: Kementerian Keuangan (2016)

#### 4.2. Perbedaan Skema Tradisional dengan Skema KPB

Pengadaan infrastruktur dengan skema APBN/APBD (Skema Tradisional) berbeda dengan KPB. Fokus pengadaan dalam Skema Tradisional adalah pengadaan barang/jasa untuk Pemerintah. Adapun fokus pengadaan dalam skema KPB adalah pengadaan Badan Usaha yang memiliki kemampuan dan kapasitas dalam menyediakan infrastruktur yang dibutuhkan oleh publik. Perbedaan mendasar dalam fokus pengadaan ini membawa konsekuensi pada beberapa hal antara lain: (1) Dampak ke APBN/APBD; (2) Risiko-Risiko; dan (3) Keterlibatan Pemerintah.

**Gambar 5. Perbedaan Skema Tradisional Vs Skema KPB**



Sumber: Kementerian Keuangan (2016)

Pada Skema Tradisional pembiayaan infrastruktur langsung berdampak pada APBN/APBD di setiap tahapan pengadaan infrastruktur (disain, konstruksi, operasi, dan pemeliharaan). Pemerintah harus mengalokasikan belanja untuk kegiatan disain, konstruksi, operasi, dan pemeliharaan halmana seringkali membutuhkan beberapa tahun anggaran untuk satu proyek infrastruktur tertentu siap beroperasi. Dalam Skema KPB, pihak Badan Usaha dapat mengelola segenap aktivitas penyelenggaraan infrastruktur dari mulai disain hingga pemeliharaan.

Lebih lanjut, Pemerintah dalam Skema Tradisional menanggung semua risiko yang terjadi pada setiap tahapan penyediaan infrastruktur. Sementara dalam Skema KPB Pemerintah hanya menanggung risiko-risiko tertentu dalam kendali Pemerintah seperti antara lain risiko politik ataupun risiko perubahan peraturan perundang-undangan.

Konsekuensi berikutnya adalah bahwa Pemerintah terlibat dalam setiap tahapan penyediaan infrastruktur dalam Skema Tradisional. Namun, dalam Skema KPB pihak Pemerintah hanya berperan sebagai fasilitator pelaksanaan proyek dan memastikan pembayaran jasa infrastruktur ketika infrastruktur tertentu telah beroperasi secara komersial sebagaimana ketentuan dalam perjanjian kerjasama.

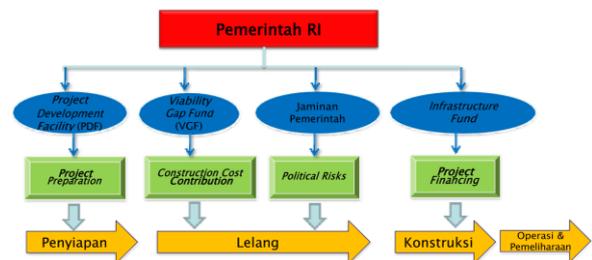
#### 4.3. Fasilitas Fiskal untuk Proyek KPB

Dalam mendukung pelaksanaan program KPB, Pemerintah melalui Kementerian Keuangan menyediakan beberapa fasilitas. Fasilitas dimaksud diberikan dengan memperhatikan tahapan-tahapan dalam pelaksanaan proyek KPB. Pada tahapan persiapan proyek, terdapat fasilitas persiapan proyek (*Project Development Facility*/PDF) yang bertujuan untuk membantu PJK dalam menyiapkan proyek KPB. Fasilitas PDF ini dapat diberikan hingga proyek KPB mendapat perolehan pembiayaan (*financial close*).

Fasilitas selanjutnya diberikan pada tahapan transaksi proyek KPB. Di tahapan ini suatu proyek KPB dapat memperoleh (1) dukungan kelayakan (*Viability Gap Fund*/VGF) dan/atau (2) penjaminan Pemerintah. VGF diberikan dalam bentuk tunai dengan proporsi tertentu dari biaya konstruksi agar proyek KPB mencapai kelayakan finansial sehingga dapat menarik pihak swasta potensial untuk berpartisipasi dalam proyek KPB.

Adapun penjaminan Pemerintah diberikan dalam bentuk penjaminan atas risiko politik agar proyek KPB mencapai status layak kredit (*bankable*) sehingga pihak perbankan/lembaga keuangan tertarik dalam memberikan pendanaan kepada proyek KPB. Terakhir pada tahapan konstruksi, operasi dan pemeliharaan, Kementerian Keuangan telah menyiapkan pula suatu BUMN yang pada skala tertentu dapat memberikan pembiayaan kepada proyek-proyek infrastruktur, termasuk proyek KPB.

**Gambar 6. Fasilitas Fiskal untuk Proyek KPB**



Sumber: Kementerian Keuangan (2016)

### 5. KESIMPULAN

Infrastruktur yang memadai amat diperlukan dalam menunjang kesinambungan perekonomian. Indonesia saat ini membutuhkan pendanaan yang sangat besar dalam rangka penyediaan infrastruktur. Dari total kebutuhan pendanaan investasi strategis infrastruktur, Pemerintah diproyeksikan hanya mampu memenuhi kurang dari separuhnya saja.

Salah satu alternatif untuk memenuhi sebagian kesenjangan kebutuhan pendanaan dimaksud adalah melalui skema KPB dalam penyediaan infrastruktur.

Dalam skema ini, pihak swasta dimungkinkan untuk berpartisipasi dalam penyediaan infrastruktur mulai dari tahap penyediaan pendanaan hingga pemeliharaan aset infrastruktur.

Perbedaan penting antara skema tradisional dan skema KPBU dalam penyediaan infrastruktur adalah fokus pengadaan pada skema tradisional adalah pada pengadaan barang/jasa sementara pada skema KPBU pada pengadaan badan usaha yang akan bermitra dengan Pemerintah dalam menyediakan jasa infrastruktur sesuai dengan spesifikasi yang disepakati dalam kontrak kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha.

Untuk mendukung pelaksanaan proyek KPBU, Pemerintah melalui Kementerian Keuangan telah menyediakan beberapa fasilitas dalam rangka mendukung pelaksanaan program KPBU. Dukungan dimaksud dapat diberikan pada tiap tahapan pelaksanaan proyek KPBU, yakni pada tahap penyiapan, transaksi, konstruksi, operasi, dan pemeliharaan.

## 6. IMPLIKASI DAN KETERBATASAN

Terobosan-terobosan dalam penyediaan infrastruktur saat ini telah banyak dilakukan di berbagai negara. KPBU sebagai salah satu terobosan layak dipertimbangkan sebagai salah satu skema potensial yang dapat mendorong inovasi-inovasi baru dalam penyediaan infrastruktur masa depan.

Di Indonesia, terdapat beberapa proyek infrastruktur yang telah menggunakan skema KPBU dalam pelaksanaannya. Ada banyak isu yang penting untuk diteliti lebih lanjut antara lain terkait efektivitas fasilitas-fasilitas fiskal skema KPBU maupun faktor-faktor sukses kritical dalam pelaksanaan proyek KPBU.

Penelitian ini masih bersifat umum untuk mengenal skema KPBU dalam penyediaan infrastruktur. Keterlibatan pihak swasta dalam penyediaan infrastruktur pada praktiknya dapat menggunakan beragam variasi tergantung pada, antara lain, rejim regulasi yang berlaku, kesiapan para *stakeholders* dan perkembangan pasar keuangan/pasar modal negara yang bersangkutan dalam mendukung skema KPBU penyediaan infrastruktur.

## DAFTAR PUSTAKA

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2015). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Jakarta: Pengarang.

Basri, F. (2007, Juni 25). Tantangan Pembangunan Infrastruktur. Kompas, P.1.

Cheung, E., Chan, A. P., & Kajewski, S. L. (2009). Reasons for implementing public private partnership projects : perspectives from Hong Kong, Australian and British practitioners. *Journal of Property Investment and Finance*, 27(1). pp. 81-95.

Grimsey, D., & Lewis, M. K. (2007). *Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance*. MA: Edward Elgar Publishing, Inc.

International City/County Management Association, (2017). *Infrastructure Financing: A Guide for Local Government Managers*. USA: Pengarang.

Kementerian Keuangan. (2016). *Bahan Sosialisasi Pembangunan Infrastruktur melalui Skema KPS*. Jakarta: Pengarang.

Lin, Diaan-Yi. *Can public-private partnerships solve Indonesia's infrastructure needs?* McKinsey&Company.

Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur.

Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK.011/2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 223/PMK.011/2012 tentang Pemberian Dukungan Kelayakan atas Sebagian Biaya Konstruksi pada Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 265/PMK.011/2015 tentang Fasilitas dalam Rangka Penyiapan dan Pelaksanaan Transaksi Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero). (2016). *FAQ Seputar PT PII (Persero)*. [Brosur]. Jakarta: Pengarang.

Transport and Tourism Division UNESCAP. (2008). *Public-Private Partnerships in Infrastructure Development: A Premier*. Thailand: Pengarang