

DOKUMEN KONTRAK KERJASAMA PEMERINTAH DAN SWASTA UNTUK INVESTASI INFRASTRUKTUR STUDI KASUS RENCANA PEMBANGUNAN KERETA API SHORTCUT PADANG SOLOK

Riko Yuliardi¹, AkhmadSuradji², dan Busyra Afzeri³

¹Mahasiswa Pascasarjana Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Andalas, rikoyuliardi@yahoo.com

²Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Andalas, akhmadsuradji@gmail.com

³Staf Pengajar Fakultas Hukum Universitas Andalas, busyra_ua@yahoo.co.id

ABSTRAK

Pemerintah sedang berupaya meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi dengan cara percepatan penyediaan infrastruktur sampai ke pelosok daerah, namun pemerintah mengalami masalah dengan pendanaan. Oleh karena itu, maka Pemerintah mengajak pihak Swasta untuk berinvestasi dibidang infrastruktur guna memacu roda perekonomian masyarakat. Adapun Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menginventarisir aspek-aspek dalam dokumen kontrak proyek berskema public private partnership serta untuk mengetahui proses berakhirnya kontrak proyek berskema public private partnership dalam investasi infrastruktur studi kasus rencana pembangunan jalur kereta api shortcut Padang Solok, Penelitian ini dilakukan pada tahun 2015. Investasi infrastruktur harus dilaksanakan berdasarkan kepastian hukum, akuntabel, efektif dan efisien, kepastian nilai investasi, pengembalian nilai investasi selama jangka waktu tertentu, semua itu harus dituangkan didalam kontrak. Hak dan kewajiban para pihak harus jelas, dengan memperhitungkan efektifitas dan efisiensi alokasi resiko, kejelasan sistem pembiayaan, penggunaan biaya, sistem pembayaran oleh pengguna, perizinan, mekanisme pelaksanaan konstruksi, pengawasan, operasi dan pemeliharaan, standar pelayanan, tarif, pelaporan, status kepemilikan aset dan pengalihan aset semuanya harus jelas termasuk permasalahan kontrak lainnya seperti penyelesaian sengketa, force majeure dan awal pemutusan kontrak.

Kata kunci : Investasi infrastruktur, standar dokumen kontrak, kepastian hukum, akuntabel, efektif dan efisien.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemerintah Republik Indonesia dalam rangka percepatan pelaksanaan penyediaan infrastruktur menerapkan skema Public Private Partnership (PPP) atau kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). KPBU dilakukan dengan tujuan untuk mendorong sektor swasta berpartisipasi dalam percepatan penyediaan infrastruktur karena Pemerintah keterbatasan dana. Bappenas memperkirakan untuk mencapai target-target pembangunan infrastruktur yang ditetapkan dalam RPJM Nasional tahun 2015–2019, dana yang diperlukan mencapai Rp 5.452 triliun. Dari total kebutuhan tersebut, Pemerintah pusat dan Pemerintah daerah hanya mampu untuk menyediakan dana sebesar Rp1.131 triliun.

Landasan hukum sistem KPBU adalah Perpres No. 67 Tahun 2005 tentang kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur, sampai saat ini telah mengalami beberapa kali perubahan, setelah 5 tahun berjalan tepatnya pada tahun 2010 dilakukan perubahan pertama yaitu Perpres No. 13 tahun 2010, isi perubahan yaitu antara lain adanya peran Badan Usaha untuk memprakarsai proyek KPBU (*Unsolicited*). Setahun kemudian pada tahun 2011 dilakukan perubahan kedua yaitu Perpres No. 56 Tahun 2011 diantaranya peran Badan Usaha asing dalam pelaksanaan proyek KPBU, dan pada tahun 2013 dilakukan perubahan ketiga yaitu dikeluarkannya Perpres 66 tahun 2013 salah satunya adanya batasan jangka waktu pembiayaan dapat diperpanjang oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah apabila kegagalan memperoleh pembiayaan bukan disebabkan oleh kelalaian Badan

Usaha, sesuai dengan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri/Kepala Lembaga namun sampai pada akhir tahun 2014 sedikit sekali implementasi proyek KPBU

Perubahan demi perubahan dilakukan sematamata untuk mempercepat penyediaan infrastruktur. Dimasa pemerintahan sekarang, investasi infrastruktur semakin gencar dilakukan, tepatnya pada tanggal 20 maret 2015 presiden mengeluarkan perpres 38 tahun 2015 tentang kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur, sebagai pengganti Perpres 67 tahun 2015 dan perubahannya.

Dalam perpres 38 tahun 2015 kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha lebih dikembangkan lagi dimana terdapat 19 (sembilan belas) jenis infrastruktur yang bisa dikerjasamakan menggunakan skema *public private partnership*, dimana sebelumnya hanya 8 (delapan) jenis infrastruktur yang bisa dikerjasamakan.

Penyediaan infrastruktur dengan pola KPBU sudah banyak diimplementasikan di berbagai negara, antara lain menurut Lossa, E., dkk (2007). YD2nd tunnel di Shanghai China, trans milenio bus rapid transit system di Bogota Kolombia, the london underground di United Kingdom, M1-M5 motorway di Hungaria, southern railway di Sydney Australia, chiloé bridge di Chile, randstad wijkertunnel di Belanda, beiras litoral dan alta jalan tol bayangan di portugal, proyek air limbah dublin bay di Irlandia, proyek air limbah moray coast di Skotlandia, jalan tol di China dan Indonesia, airport, railway, dan sebagainya. Di Indonesia sendiri pola kerjasama seperti ini sudah

banyak diterapkan, antara lain power plant, jalan tol, yang merupakan kerjasama antara PT Jasa Marga sebagai instansi yang ditunjuk Pemerintah sebagai regulator jalan tol di Indonesia dengan investor. Total 31.24% dari ruas jalan tol yang sudah dioperasikan di Indonesia ini menerapkan pola KPBU (Jasa Marga, 2003).

Pola KPBU ini dapat berjalan dan berkembang dengan baik yang ditunjukkan dengan peningkatan nilai dan pemasukan. Hal itu terjadi terutama di sektor-sektor jalan, jembatan, bandar udara, jalan kereta api, power plant dan telekomunikasi. Sebagai contoh *income* yang kontinyu didapat selama periode konsesi pada sektor jalan tol di Indonesia (Jasa Marga, 2003). Namun di sisi lainnya, berbagai masalah/kendala terjadi selama pelaksanaan kerjasama dengan pola ini. Salah satu masalah yang terjadi adalah kebijakan Pemerintah yang kurang kondusif atau kekuatan oposisi Pemerintah yang terlalu mendominasi, seperti yang terjadi Lao PDR (Pahlman, 1996). Kendala lainnya dapat berupa kondisi politik yang tidak stabil, seperti yang terjadi di Thailand (Ogunlana, 1997).

Dalam proses investasi proyek KPBU, terdapat beberapa tahapan yang akan dilalui yaitu tahapan pemilihan proyek, konsultasi publik, studi kelayakan, tinjauan resiko, penentuan bentuk kerjasama, dukungan pemerintah, pengadaan, pelaksanaan serta monitoring. Pada tahap transaksi ada permasalahan yang dinilai cukup spesifik yaitu Pemerintah belum memiliki dokumen kontrak untuk investasi infrastruktur dengan skema KPBU.

Menurut Farquharson dan Ballingal (2011), manfaat adanya standar dokumen kontrak investasi skema KPBU ini diantaranya dapat mengurangi waktu pengadaan, mengurangi waktu dan biaya negosiasi, untuk mencapai konsistensi para pihak, meningkatkan kualitas kontrak, mengoptimalkan keseimbangan transfer resiko, untuk meratakan kebijakan Pemerintah, sebagai kebutuhan mendasar bagi sponsor.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka penulis dapat merumuskan dua pokok permasalahan tentang masalah kontrak investasi infrastruktur dengan skema *Public Private partnership*, yaitu :

1. Aspek apa saja yang harus diperhatikan dalam pembuatan dokumen kontrak untuk proyek dengan skema *public private partnership* untuk investasi infrastruktur ?
2. Kapan berakhirnya kontrak proyek dengan skema *public private partnership* ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menginventarisir aspek-aspek dalam dokumen kontrak kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha untuk investasi infrastruktur studi kasus rencana pembangunan jalur kereta api shortcut Padang Solok.
2. Untuk mengetahui proses berakhirnya kontrak kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha untuk investasi infrastruktur.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan Penulis maupun masyarakat luas tentang

dokumen kontrak untuk investasi infrastruktur dengan skema kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan masukan kepada para *Stakeholders* dalam pelaksanaan proyek KPBU dan pihak Swasta lainnya yang berminat berinvestasi pada proyek jalur kereta api *shortcut* Padang-Solok.

1.5. Batasan Penelitian

Pembahasan penelitian ini hanya sebatas aspek dokumen kontrak dalam lingkup syarat syarat umum kontrak untuk investasi infrastruktur khususnya sektor kereta api.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian

2.1.1 Pengertian Perjanjian

Menurut Pasal 1313 Kitab Undang-undang Hukum Perdata mengatur bahwa suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lainnya. Menurut Sudikno, M (1986) perjanjian adalah suatu hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum, yaitu menimbulkan hak dan kewajiban, sehingga apabila kesepakatan itu dilanggar maka akan ada akibat hukumnya atau sanksi bagi si pelanggar.

1.1.2. Syarat Sahnya Perjanjian

Syarat-syarat sahnya suatu perjanjian adalah :

1. Kesepakatan para pihak,
2. Kecakapan,
3. Suatu hal tertentu,
4. Suatu sebab yang halal

1.1.3. Unsur - Unsur Perjanjian

Menurut Fuady, M (1999) Suatu perjanjian lahir jika disepakati tentang hal yang pokok

atau unsur yang esensial dalam suatu perjanjian. Penekanan tentang unsur yang esensial tersebut karena selain unsur yang esensial masih dikenal unsur dalam perjanjian.

1.1.4. Asas - Asas Perjanjian

Asas-asas hukum perjanjian, sebagai berikut :

1. Asas Kebebasan Berkontrak
2. Asas Konsensualisme
3. Asas Kekuatan Mengikat
4. Asas Itikat Baik

1.2. Investasi Dan Hukum Investasi

2.2.1 Pengertian Investasi

Fitzgerald (1978, dalam Haming dan Basalamah, 2003), Investasi adalah aktivitas yang berkaitan dengan usaha penarikan sumber-sumber (dana) yang dipakai untuk mengadakan barang modal pada saat sekarang dan dengan barang modal akan dihasilkan aliran produk baru di masa yang akan datang sedangkan menurut Ahmad, K (1996) mengartikan investasi adalah menempatkan uang atau dana dengan harapan untuk memperoleh tambahan atau keuntungan tertentu atas uang atau dana tersebut.

2.2.2 Pengertian Hukum Investasi

Menurut Putra, dkk, (2003), pengertian hukum investasi adalah norma-norma hukum mengenai kemungkinan-kemungkinan dapat dilakukannya investasi, syarat syarat investasi, perlindungan dan yang penting mengarahkan agar investasi dapat mewujudkan kesejahteraan bagi rakyat. Hukum investasi adalah keseluruhan kaidah hukum yang mengatur hubungan antara investor dengan penanam modal, bidang-bidang usaha yang terbuka untuk investasi, serta mengatur

tentang prosedur dan syarat-syarat dalam melakukan suatu investasi dalam suatu Negara (Salim dan Sutrisno, 2012).

1.3. Rencana Investasi Sarana Dan Prasarana Kereta Api Short Cut Padang Solok

Pembangunan jalur kereta api di wilayah Sumatera atau *trans Sumatra railway* (TSR), menjadi salah satu program Pemerintah untuk meningkatkan konektivitas antar daerah di wilayah Sumatera mulai dari Aceh, Sumatera Utara, Riau, Sumatera Barat, Jambi, Bengkulu, Palembang, Lampung. Kehadiran *trans Sumatra railway* (TSR) ini akan dapat meningkatkan perekonomian masyarakat pulau Sumatera, untuk konektivitas tersebut salah satu yang akan dibangun yaitu jalur kereta api shortcut Padang Solok. Jalur Padang Solok yang biasa di lewati adalah melewati Pariaman, silaing, Padang Panjang, Danau Singkarak dengan jarak 115 km, jalur kereta api shortcut Padang Solok arealnya cukup berat, lintasan berbukit, banyak jurang dan rimba adapun jalur kereta api shortcut Padang Solok yang direncanakan akan melewati Pauh Limo (STA 00 + 034,76; km 8 + 434,76) – Limau Manis – Koto Baru – Gantung Ciri – Kp. Sawah Sudut – Tanah Garam – Selayo – Solok (STA 36 + 650,00; km 127+956,00).

1.4. Kewenangan Pemerintah, Provinsi dan Kabupaten/Kota dalam Penyelenggaraan Investasi

Pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten/kota mempunyai kewenangan yang sangat penting dalam meningkatkan pelaksanaan investasi di Indonesia. Kewenangan Pemerintah adalah hak dan kekuasaan pemerintah untuk menentukan atau mengambil kebijakan dalam rangka

kebijakan penyelenggaraan pemerintahan (Pasal 1 angka 3 PP No. 25 Tahun 2000 tentang kewenangan Pemerintah dan kewenangan Pemerintah provinsi sebagai daerah otonom).

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Pendekatan Masalah

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris. Yuridis dalam penelitian ini bahwa penelitian ini ditinjau dari sudut hukum dan peraturan perundang-undangan tertulis sebagai data sekunder. Sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk menganalisa hukum dilihat sebagai perilaku masyarakat, selalu berinteraksi dan berhubungan dengan aspek kemasyarakatan seperti politik, ekonomi, sosial dan budaya.

Metode penelitian yang akan digunakan adalah menggunakan metode deskriptif-kualitatif berdasarkan kondisi eksisting dan perangkat kebijakan maupun peraturan perundang-undangan dan hukum mengenai perjanjian.

3.2. Teknik Pengumpulan Data

3.2.1 Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh melalui studi lapangan dalam bentuk wawancara dan kuisioner dengan pimpinan instansi atau yang mewakili. Penelitian langsung dilakukan pada Responden terkait.

3.2.1 Data sekunder

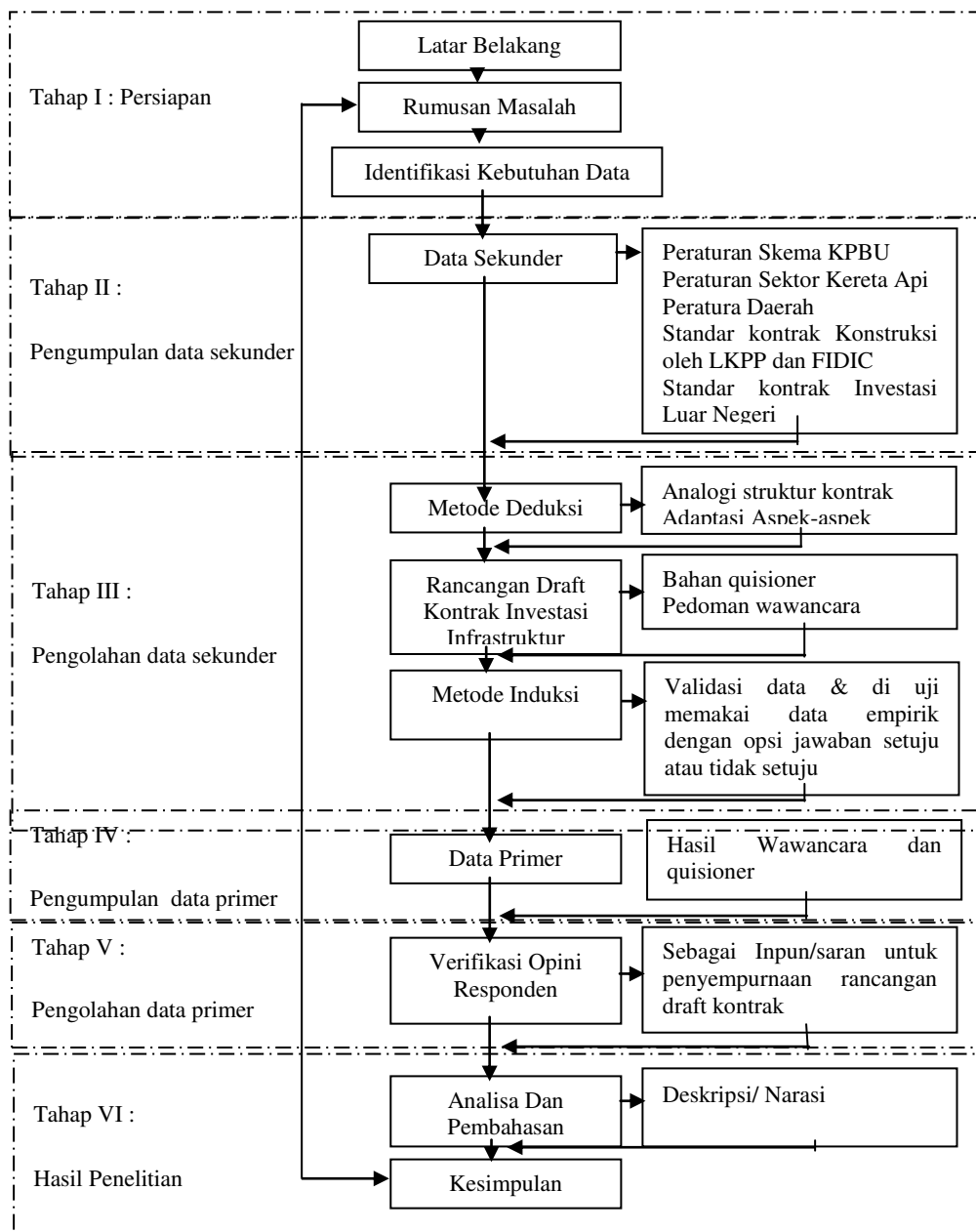
Data sekunder merupakan data bersumber dari peraturan perundang-undangan dan studi kepustakaan. studi kepustakaan ini untuk mencari konsepsi-konsepsi, teori-teori, pendapat-pendapat, ataupun penemuan-

penemuan yang berhubungan erat dengan pokok permasalahan.

3.3. Teknik Analisa Data

Data yang diperoleh dari hasil penelitian disusun secara sistematis kemudian dianalisis dengan menggunakan *metode analisis kualitatif*. Metode analisis data adalah suatu metode di mana data-data yang diperoleh dari hasil penelitian dikelompokkan dan dipilih,

kemudian dihubungkan dengan masalah yang akan diteliti menurut kualitas dan kebenarannya, sehingga akan dapat menjawab permasalahan yang ada. Setelah analisis data selesai, maka hasilnya akan disajikan secara deskriptif, dengan menuturkan dan menggambarkan apa adanya sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Kerangka kerja penelitian dapat dilihat pada gambar 2.

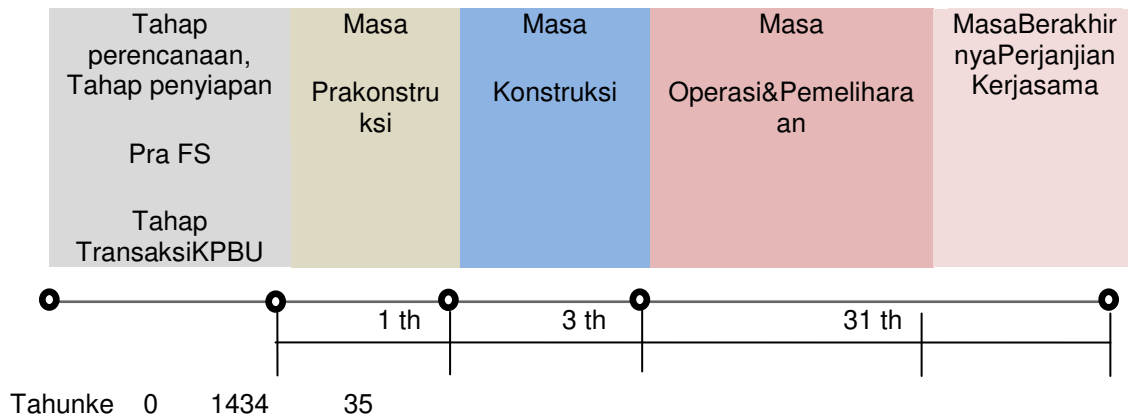


Gambar 2 kerangka kerja penelitian

4. ANALISA DAN PEMBAHASAN

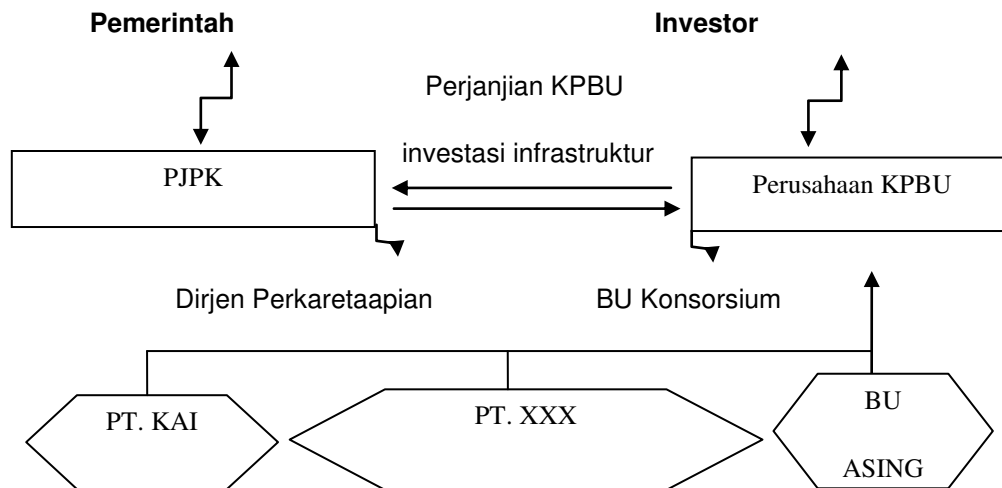
4.1. Penentuan aspek-aspek dalam dokumen kontrak investasi infrastruktur dengan skema kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha

Kontrak investasi infrastruktur adalah kontrak jangka panjang, tingkat resiko tinggi, nilai investasi tinggi, permasalahan kompleks. oleh karena itu, semua kemungkinan kemungkinan yang akan timbul semasa perjanjian kerjasama harus dituangkan didalam dokumen kontrak..Berikut adalah gambaran sederhana periode perjanjian kerjasama dapat dilihat pada gambar 3

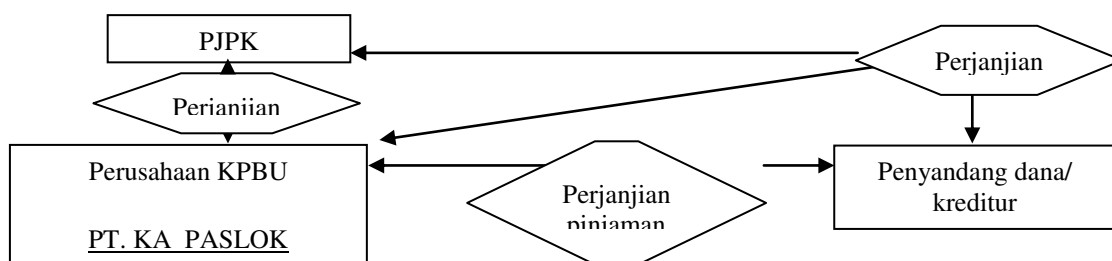


Gambar 3 Periode Perjanjian Kerjasama

Para pihak dalam perjanjian KPB diasumsikan seperti pada gambar 4 dan gambar 5 berikut.



Gambar 4 Skema hubungan antara PJP dengan Perusahaan KPB dan Pemegang saham



Gambar 5 Skema hubungan antara PJKP dengan Perusahaan KPBU dan Penyandang dana**Tabel 1** Penentuan aspek dalam dokumen kontrak KPBU dalam penyediaan infrastruktur

No	Masa Pra konstruksi	Masa Konstruksi KPBU	Masa Operasi KPBU	Masa Berakhirnya perjanjian
1	Durasi kontrak	Jaminan pelaksanaan konstruksi	Jaminan pelaksanaan operasi	Tim pengalihan aset
2	Perizinan	Penggunaan biaya	Mekanisme pembayaran oleh pengguna	Penilaian aset
3	Pembiayaan	Rencana kerja dan pelaksanaan konstruksi	Tarif dan mekanisme penyesuaian	Pengalihan aset
4	Resiko Pembebasan Tanah	Variasi Desain	Mekanisme pengawasan dan pengendalian	Status Kepemilikan aset
5	Resiko Konstruksi	Mekanisme pengawasan dan pengendalian	Standard kinerja pelayanan	Hak dan kewajiban Badan Usaha
6	Resiko Operasi	Perubahan jadwal konstruksi	Hak kekayaan Intelektual	Hak dan kewajiban PJKP
7	Resiko Politik	Perubahan desain	Pendapatan pihak ketiga	Auditor Independen
8	Resiko Pendapatan	Pengalihan saham sebelum masa operasi	Hak dan kewajiban Badan Usaha	Asuransi
9	Resiko perubahan tingkat suku bunga	Kesiapan pekerjaan	Hak dan kewajiban PJKP	Penyelesaian sengketa:
10	Resiko Inflasi	Hak dan kewajiban Badan Usaha	Auditor Independen	Adendum kontrak
11	Rencana pelaksanaan	Hak dan kewajiban PJKP	Larangan KKN dan penipuan	Force majeure
12	Perjanjian BU dengan pihak ketiga	Auditor Independen	Pembukuan/administrasi	Wanprestasi sanksi
13	Lingkungan hidup	Jaminan mutu	Pajak	Awal pemutusan kontrak
14	Pelaporan	Lingkungan Hidup	Lingkungan hidup	Penggunaan Bahasa dan hukum
15		Pelaporan	Pelaporan	Pelaporan
16				Fleksibilitas dan Renegosiasi

1. Durasi Kontrak

Proyek KPBU dalam penyediaan infrastruktur adalah kontrak jangka panjang, maka periode kerjasama dipisahkan menjadi beberapa masa yaitu masa prakonstruksi, masa konstruksi, masa operasi dan pemeliharaan serta masa

berakhirnya perjanjian kerjasama. Durasi kontrak KPBU yaitu masa sejak penandatanganan perjanjian kerjasama hingga berakhirnya perjanjian kerjasama, dalam menentukan durasi kontrak proyek KPBU biasanya sudah ada pada dokumen prastudi

kelayakan, tujuan durasi kontrak adalah untuk memberikan insentif investasi kepada Badan Usaha pelaksana dengan mempertimbangkan besaran nilai investasi saat ini dengan perhitungan pendapatan serta pembayaran oleh pengguna dimasa yang akan datang.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi durasi kontrak proyek KPBU yaitu semakin kompleks permasalahan yang dihadapi oleh Badan Usaha maka semakin lama durasi

waktu yang dibutuhkan oleh Badan Usaha dalam menyelesaikan proyek kerjasama, Semakin tinggi nilai investasi maka semakin lama durasi waktu perjanjian kerjasama., semakin tinggi pengembalian nilai investasi, maka semakin singkat durasi waktu perjanjian kerjasama, adanya suatu kejadian/keadaan yang terjadi diluar kehendak para pihak dan tidak dapat diperkirakan sebelumnya Berikut tampilan opini responden pada aspek durasi kontrak dapat dilihat pada tabel 2 berikut.

Tabel 2 Tampilan opini responden pada aspek durasi kontrak

Variabel	Pasal/Klausula	R1	R2	R3	R4
Durasi kontrak	KPBU Terhitung sejak tanggal penandatanganan perjanjian KPBU sampai berakhirnya perjanjian kerjasama	S	S	S	S
	Masa perjanjian kerjasama dipisahkan menjadi masa prakonstruksi, masa konstruksi, operasi dan pemeliharaan, serta masa berakhirnya perjanjian KPBU	S	S	S	S

Berdasarkan tabel 2 diatas dapat dilihat bahwa responden setuju atas poin/klausul tersebut dan R.4 menyarankan agar dipertimbangkan adanya penambahan klausul perpanjangan waktu tertentu yang diatur dalam pasal ketentuan yang berlaku. Hal tersebut dianggap perlu karena kemungkinan adanya kendala dalam pelaksanaan perjanjian KPBU.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu :

1. Aspek aspek yang harus diperhatikan didalam pembuatan dokumen kontrak untuk proyek dengan skema *public private partnership* atau kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha untuk investasi infrastruktur yaitu dimasa pra konstruksi aspek perizinan, pembiayaan serta bagaimana mengidentifikasi resiko dan

mengalokasi resiko tersebut kepada pihak yang paling mampu menanggungnya, sedangkan dimasa konstruksi perlu diperhatikan aspek rencana kerja dan metode pelaksanaan, sistem pengawasan dan pengendalian, mekanisme penggunaan biaya, bagaimana jaminan pelaksanaan dan jaminan mutu.

2. Kontrak proyek dengan skema *public private partnership* akan berakhir jika semua yang telah diperjanjikan dalam kontrak kerjasama telah terlaksana oleh para pihak, maka tim pengalihan aset akan melakukan penilaian aset dan melakukan pengalihan aset dan status kepemilikan aset akan berpindah tangan kepada Pemerintah, kemudian jika terjadi keadaan memaksa atau force majeure, wanprestasi sebelum berakhirnya perjanjian kerjasama merupakan awal dari pemutusan kontrak.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil analisa yang dilakukan dalam penelitian ini maka penulis menyarankan.

1. Agar penelitian standar dokumen kontrak untuk investasi infrastruktur ini menjadi lebih sempurna, maka diperlukan informan yang benar benar *expert* atau ahli di bidang *Public Private Partnersip*.
2. Sebelum penelitian standar dokumen kontrak investasi infrastruktur dilakukan sebaiknya dilakukan penelitian standar dokumen pengadaan untuk investasi infrastruktur.
3. Pesatnya perkembangan zaman eraglobalisasi sebaiknya Pemerintah mengarah kepada kereta api super cepat atau *High speed rail* dengan kecepatan 300 s/d 350 km/jam seperti di Tiongkok, Jepang dan Korea Selatan dengan orientasi konektivitas jalur kereta api trans Sumatera dan konektivitas antar pulau di Indonesia tentu akan memberikan dampak yang besar terhadap pertumbuhan dan kemakmuran perekonomian rakyat Indonesia.
4. Kepastian hukum oleh Pemerintah dan komitmen Pemerintah untuk menjaga iklim investasi serta memberikan kenyamanan kepada Investor untuk berinvestasi sangat menentukan keberhasilan pelaksanaan Proyek *Public Private Partnership*.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Barat, (2011), 'Bahan Focus Group Discussion (FGD) Review Master Plan Jalur Kereta Api Pulau Sumatera' Padang.
- Badruzaman, M., D., (1994), *Aneka Hukum Bisnis*, Penerbit Alumni, Bandung
- Deputi Sekretaris Kabinet Bidang Hukum, (2010), *Perpres Nomor 54 Tahun 2010 tentang pengadaan barang/jasa Pemerintah*, Jakarta.
- Fuady, M., (1999), *Hukum Kontrak Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Hernoko, A., Y., (2010), *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas Dalam Kontrak Komersial*, Penerbit Kencana, Jakarta
- Miru, A., (2007), *hukum kontrak dan perancangan kontrak*, Penerbit Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Muhammad, A., K., (1999), *Hukum Asuransi Indonesia*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Salim, dan Sutrisno., B., (2012), *Hukum investasi di Indonesia*, Penerbit PT. Rajagrafindo persada, Jakarta
- Sarwono, J., (2010), *Mixed method*, Penerbit PT Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Subekti, R., (1987), *Hukum Perjanjian*, Penerbit Intermedia, Jakarta.
- Sugiyono, (2007), *Metode Penelitian Bisnis*, Penerbit Alfabeta, Bandung.