

PRINSIP DAN STRATEGI PENERAPAN “PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP” DALAM PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

Dwinanta Utama

Kedeputan Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah
Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
E-mail: dwinanta@ekon.go.id

Abstract

Public Private Partnership (PPP), recently is becoming popular issue among stakeholders in infrastructure development in Indonesia. In other countries, infrastructure facilities such as Toll Road, Water Supply Network, Electricity Power, Harbour, Airport, Health Services, and Education have already been using PPP scheme. PPP is needed due to the limitation of government budget, infrastructure life time based on the quantity and the quality, and also the private sector skill/technology capability. In term of infrastructure quality competitiveness, based on the survey resulted in the World Competitiveness Report 2008-2009, showed that Indonesia is on the 96th rank among 134 countries surveyed. It can be argued that Indonesian infrastructure quality is still low in comparison to the other South East Asian Countries, even from its neighborhood countries. Government budget for infrastructure investment including transportation in 2010-2014 is very limited namely around 32% including from bilateral and multilateral loan. Therefore the 62% government budget remains must be fulfilled by another scheme such as Public Private Partnership.

Kata kunci: *public private partnership, penyediaan infrastruktur transportasi*

1. PENDAHULUAN

Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP), semakin menjadi perhatian para pemangku kepentingan dalam pembangunan Infrastruktur di Indonesia akhir-akhir ini. Diluar negeri fasilitas infrastruktur seperti Jalan Tol, Jaringan Air Minum, Listrik, Pelabuhan Laut dan Udara, pelayanan kesehatan dan pendidikan telah banyak yang menggunakan skema ini. Akan sangat bermanfaat bila para perencana dan pengambil keputusan dalam pembangunan infrastruktur bagi pelayanan publik memahami lebih dalam tentang bentuk kerjasama ini sebagai salah satu alternatif dalam pengadaan infrastruktur atau pelayanan kepada warganya. Dalam skema ini pemerintah dapat membagi tugas penyelenggaraan infrastruktur dan pelayanan swasta, sehingga pemerintah dapat lebih berkonsentrasi kepada tugas-tugas lainnya yang lebih penting.

Negara-negara lain sudah melaksanakan KPS sekitar lima puluh tahun yang lalu seperti Portugal dan Inggris untuk jalan Tol juga Belanda, Amerika, Jepang untuk infrastruktur lainnya seperti Gedung Kantor Pemerintahan, Sekolah,

Penjara, Rumah Sakit, Asrama Polisi dll. Prinsip yang dianut secara mendasar dalam KPS adalah Efektifitas dan Efisiensi Biaya; Transfer Resiko kepada swasta; Nilai uang yang di peroleh (*value for money*).

Membandingkan dengan negara-negara di Eropa saat ini, ternyata sekitar 60% KPS disana masih dialokasikan untuk proyek jalan tol. Begitu juga di Indonesia sebagian besar KPS adalah dalam bentuk perusahaan jalan tol. Namun tentunya KPS ini tidak hanya untuk melayani pembangunan jalan tol saja tapi perlu dikembangkan untuk pelayanan publik lainnya di Indonesia seperti Jaringan Kereta Api, Pelayanan Angkutan Umum, Rumah Sakit, Sekolah dan lain-lain. Perlu kiranya diteliti lebih dalam lagi aspek-aspek apa yang membuat bisnis jalan tol lebih diminati, dan menerapkannya/ menurunkannya untuk pelayanan lain agar para penanam modal swasta dapat membantu penyelenggaraan pelayanan di sektor lain.

Pelaksanaan KPS pada masa yang akan datang akan menjadi *trend* dengan pendekatan *Multifunction Approach*, yakni integrasi dari berbagai fungsi seperti perumahan, prasarana (infrastruktur), sarana perdagangan,

perhubungan. Selain multifungsi akan menjadi trend *Multiactor Approach* dimana pihak-pihak yang terlibat dalam kerjasama ini semakin banyak seperti Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Investor, Kontraktor, Konsultan, Bank dan lain-lain.

Tantangan utama dari pembangunan nasional adalah pertumbuhan ekonomi yang optimal dan berkesinambungan. Untuk itu sistem transportasi yang handal dan efisien adalah pilar utama untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang optimal, karena sistem transportasi merupakan urat nadi perekonomian. Selain itu sistem transportasi yang handal dan efisien akan menurunkan biaya produksi barang dan jasa.

2. BAHAN DAN METODE

2.1. Data PPP di Sektor Transportasi (Bappenas, 2010)

Proyek-proyek PPP di sektor transportasi yang saat ini siap (sedang) dalam taraf pelelangan antara lain adalah :

- a. Sistem pelayanan kereta api Soekarno-Hatta Airport – Manggarai sepanjang kurang lebih 35 km.
- b. Pembangunan rel kereta api untuk mengangkut batu bara antara Puruk Cahu – Bangkuang, di Provinsi Kalimantan Tengah (185 km).
- c. Pengembangan Pelabuhan Batu Ampar, di Pulau Batam (Fasilitas Kontainer).

Untuk investasi di jalan tol sampai saat ini telah ada 24 investor swasta yang beroperasi dengan masa konsesi antara 23 tahun sampai dengan 40 tahun, dan 27 proyek investasi jalan tol lainnya sedang dalam tahap persiapan.

Di sektor transportasi laut telah beroperasi 4 proyek PPP yaitu Terminal Kontainer Koja, Terminal Kontainer Tanjung Perak, *Jakarta International Container Terminal* (JICT) serta Terminal Peti Kemas Makasar.

Untuk sektor transportasi udara saat ini terdapat dua Badan Usaha Milik Negara sebagai operator yaitu Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II. Sedangkan proyek PPP yang sedang diusulkan meliputi Bandara Kertajati, Jawa Barat; Bandara Sentani Jayapura Papua; Bandara Juwata Tarakan di Kalimantan Timur serta pengembangan Bandara Sultan Thaha, di Jambi.

2.2. Metode

Analisis dilakukan berdasarkan data sekunder, kemudian dikaitkan dengan referensi-referensi yang ada.

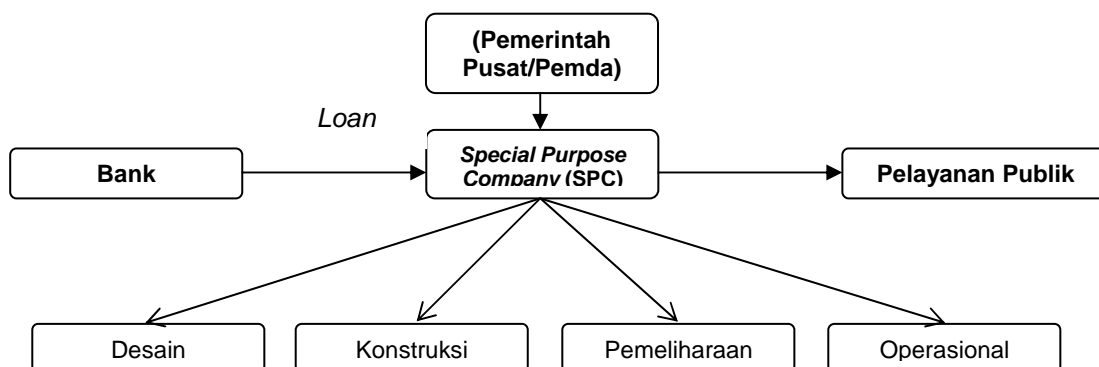
2.3. Pengertian *Public Private Partnership* (PPP)

Secara teori, inti dari PPP adalah keterkaitan/sinergi yang berkelanjutan (kontrak kerjasama jangka panjang) dalam pembangunan proyek untuk meningkatkan pelayanan umum (pelayanan publik), antara:

- 1) Pemerintah atau pemerintah daerah selaku regulator;
- 2) Perbankan/konsorsium selaku penyandang dana; dan
- 3) Pihak Swasta/BUMN/BUMD selaku *Special Purpose Company* (SPC) yang bertanggungjawab atas pelaksanaan suatu proyek mulai dari Desain, Konstruksi, Pemeliharaan dan Operasional.

Hal-hal yang menyebabkan diperlukannya KPS adalah antara lain terbatasnya dana Pemerintah, Infrastruktur yang sudah tidak memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas, keahlian (teknologi) yang dimiliki sektor swasta.

Sinergi tersebut secara sederhana dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 1. Sinergi dalam *Public Private Partnership* (PPP)

Bentuk /Skema kerjasama dalam PPP dapat berupa :

1. BOT (*Build, Operate, Transfer*), Swasta membangun, mengoperasikan fasilitas dan mengembalikannya ke pemerintah setelah masa konsesi/kontrak berakhir.
2. BTO (*Build, Transfer, Operate*), Swasta membangun, menyerahkan asetnya ke pemerintah dan mengoperasikan fasilitas sampai masa konsesi/kontrak berakhir.
3. ROT (*Rehabilitate, Operate, Transfer*), Swasta memperbaiki, mengoperasikan fasilitas dan mengembalikannya ke pemerintah setelah masa konsesi/kontrak berakhir.
4. BOO (*Build, Own, Operate*), Swasta membangun, swasta merupakan pemilik fasilitas dan mengoperasikannya.
5. O&M (*Operation and Maintenance*), Untuk kasus khusus, pemerintah membangun, swasta mengoperasikan dan memelihara.

Untuk bentuk BOT dan BTO, ada masa kontraknya dan jika masa kontrak telah berakhir maka proyek harus diserahkan ke pemerintah dan selanjutnya pemerintah bisa mengelola sendiri atau ditenderkan lagi.

PPP di Indonesia sebenarnya sudah dilaksanakan sejak tahun 1974 yaitu sejak adanya Undang-Undang yang mengatur tentang pembangunan jalan tol. Sampai saat ini, pelaksanaan PPP ini masih fokus pada

pembangunan infrastruktur yang ditangani oleh pemerintah pusat.

Persiapan yang perlu dilakukan dalam proses PPP biasanya meliputi Pra Sudi Kelayakan, Desain Awal, AMDAL, Sosialisasi, Kelayakan Keuangan, Pengadaan/ Pelelangan.

Sedangkan kriteria yang dipergunakan dalam proses pengadaan/tender adalah : Biaya; Tarif; Desain; Proses Pemeliharaan.

Setelah infrastruktur tersebut terbangun kinerja dari KPS ini pun bisa dilihat berdasarkan : 1. Revenue atau pendapatan yang diperoleh; 2. Efisiensi yang dihasilkan; 3. Penanganan Resiko; dan 4. Inovasi yang dihasilkan.

PPP unit atau Badan yang bertugas secara aktif untuk memfasilitasi Kerjasama Pemerintah dan Swasta saat ini adalah BAPPENAS c.q. Direktorat Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta. Adapun peraturan-peraturan yang mendasari KPS dapat dilihat di PP 1/2008 tentang Investasi Pemerintah, juga terutama di Perpres 67/2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur. Perpres ini telah diperbaiki menjadi Perpres 13/2010. Salah satu aspek penting dalam perpres ini adalah apresiasi terhadap ide atau inovasi dari pihak swasta dalam proposal yang diajukan, 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* tersebut.

Tabel 1. Peraturan yang Mengatur Pelaksanaan KPS di Indonesia

Peraturan KPS			Peraturan Terkait Non-KPS
Peraturan Lintas Sektor	Peraturan Sektor	Peraturan Terkait Lain	
<ul style="list-style-type: none"> • Perpres 13/2010 • Perpres 67/2005 • Perpres 42/2005 (KKPPI) • PMK 38/2006 ttg (dukungan Pem.) • Permenko 3/2006 (Tata Cara Penyusunan Daftar Prioritas Proyek) • Permenko 4/2006 (Tata Cara Evaluasi Proyek yang Membutuhkan Duk. Pem) 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan Tol (PP 15/2005) • Kereta Api (UU 23/2007) • SPAM (PP 16/2005) • Listrik (UU 15/1985) • Pelabuhan (UU 17/2008 ttg Pelayaran) • Telekomunikasi (UU 36/1999) • Bandara (UU 1/2009) 	<ul style="list-style-type: none"> • PP 6/2006 (Pengelolaan BMN/D) • PP 50/2007 (Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Daerah) • PP 1/2008 (Investasi Pemerintah) • PP 38/2007 (Pembagian Urusan Pemerintahan) • Perpres 36/2005 diubah oleh Perpres 65/2006 dan Per Ka BPN 3/2007 (Pengadaan Tanah) • Permendagri 22/2009 (Juknis Tata Cara Kerjasama Daerah) 	<ul style="list-style-type: none"> • Perpres 54/2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah • Keppres 80/2003 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah • UU 17/2003 tentang Keuangan Negara • UU 25/2007 tentang Penanaman Modal

Sumber : Bastary, 2009

Tabel 2. Peringkat Daya Saing Infrastruktur Indonesia, Tahun 2008 (Terhadap 134 negara)

	Argentina	Indonesia	Phillipines	Brazil	Korea	China	Vietnam	Thailand	Malaysia
Infrastruktur	89	96	94	98	18	58	97	35	19
Jalan Raya	89	106	94	110	13	51	102	32	17
Kereta Api	76	58	85	86	7	28	66	48	17
Pelabuhan Laut	92	104	100	123	29	54	112	48	16
Bandara	123	75	89	101	26	74	92	28	20
Listrik	102	82	82	58	21	68	104	43	71
Telepon	57	100	105	62	17	47	37	86	31

Sumber : *World Competitiveness Report, 2008-2009*

Beberapa ketentuan yang tercantum dalam PERPRES 67/2005 antara lain adalah :

1. Definisi Kegiatan penyediaan infrastruktur meliputi: membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur, mengelola (operasional), memelihara.
2. Jenis Infrastruktur meliputi: Transportasi (pelabuhan laut, sungai, danau, bandar udara, dan jaringan rel KA), Jalan tol dan jembatan tol, Pengairan (air baku); Air minum (sarana pengambilan air baku, jaringan transmisi dan distribusi, dan instalasi pengolahan); Sampah dan air limbah; Jaringan telekomunikasi, Listrik (pembangkitan, transmisi, dan distribusi); Migas (pengolahan, penyimpanan, pengangkutan, transmisi, dan distribusi).
3. Dukungan Pemerintah: Dukungan pemerintah kepada Badan Usaha dilakukan dengan memperhatikan prinsip pengelolaan dan pengendalian risiko keuangan dalam APBN /APBD.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Daya Saing Infrastruktur Indonesia

Dari aspek daya saing, hasil survey *World Competitiveness Report* tahun 2008-2009 menempatkan Indonesia pada peringkat 96 dari 134 negara yang disurvei untuk kualitas infrastruktur (*World Economic Forum, 2009*).

Dari gambaran tabel 2, dapat dilihat bahwa kualitas infrastruktur Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan negara-negara di kawasan Asia Timur. Bahkan kualitas infrastruktur di Indonesia masih dibawah negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara.

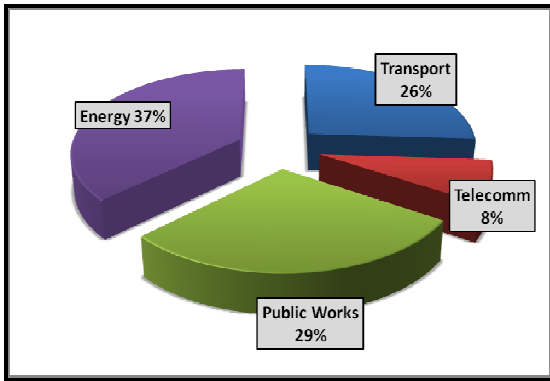
3.2. Kebutuhan Infrastruktur

Berbagai kajian menunjukkan bahwa dengan kapasitas fiskal yang ada saat ini, Indonesia akan mengalami kesulitan dalam membangun infrastruktur jika hanya menggunakan dana

pemerintah saja. Agar infrastruktur dapat berperan maksimal dalam menunjang perekonomian, para ahli seringkali menggunakan angka 5%--6% dari *Product Domestic Regional Bruto* (PDRB) sebagai *rule of thumb* alokasi untuk pembangunan infrastruktur. Indonesia masih berada dalam kisaran rata-rata 2%--3% dari PDRB. Dengan kebutuhan yang demikian besar maka kerjasama pemerintah dan swasta dalam pola *Public Private Partnership* (PPP) merupakan opsi yang harus terus dikembangkan. Infrastruktur yang memiliki tingkat pengembalian finansial yang tinggi seperti jalan tol, pelabuhan kontener, terminal bandara, pembangkit listrik, dapat dikerjasamakan dengan swasta melalui pola PPP. Sementara itu Pemerintah akan lebih fokus untuk membangun infrastruktur yang secara komersial tidak layak, namun secara sosial ekonomi sangat dibutuhkan masyarakat seperti air bersih, sanitasi, irigasi, jalan desa, listrik perdesaan dan berbagai infrastruktur perdesaan lainnya (*Susantono, 2009*).

Sesuai dengan prediksi Bappenas, dana pemerintah untuk memenuhi kebutuhan investasi untuk infrastruktur 2010-2014 sangat terbatas, yaitu hanya Rp. 451 Triliun dari kebutuhan total investasi Rp. 1.429 Triliun. Artinya kemampuan maksimal pemerintah untuk mengalokasikan dananya bagi pembangunan infrastruktur hanya sekitar 32% termasuk dana pinjaman dari bilateral dan multilateral. Sehingga dengan demikian kebutuhan sisanya sebesar 68% diharapkan dapat dipenuhi melalui suatu proyek kerjasama antara pemerintah dan swasta (PPP).

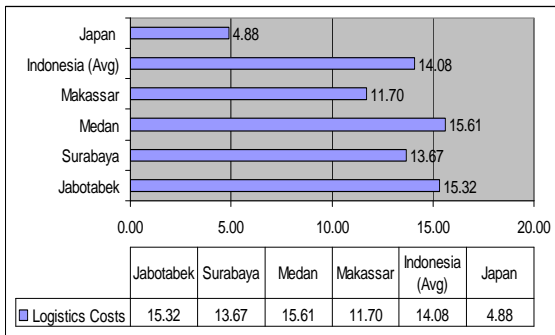
Dari seluruh biaya infrastruktur yang dibutuhkan maka biaya infrastruktur transportasi mencapai 26%.



Gambar 2. Prosentase Kebutuhan Biaya Infrastruktur Transportasi di Indonesia (Bappenas, 2010)

3.3. Biaya Logistik

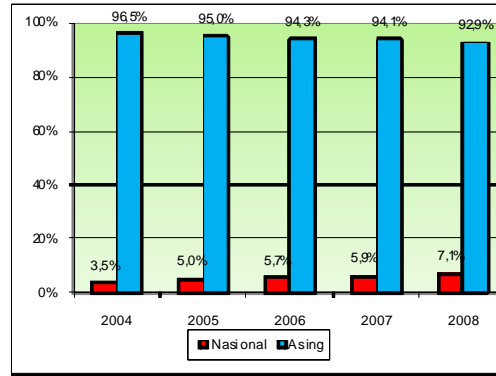
Biaya penanganan logistik Indonesia relatif masih sangat tinggi, yaitu rata-rata sekitar 14,08% dari total penjualan. Jika dibandingkan dengan negara maju seperti Jepang, biaya logistik hanya mencapai 4,8% dari total penjualan. Hal ini menunjukkan bahwa penanganan logistik di Indonesia masih perlu ditingkatkan efisiensinya.



Gambar 3. Perbandingan Biaya Penanganan Logistik (Bappenas, 2010)

3.4. Peran Armada Pelayaran Nasional

Peran armada pelayaran nasional relatif masih rendah dalam angkutan ekspor-impor. Untuk angkutan luar negeri, pangsa pasar armada nasional hanya sebesar 7,1%, sedang armada asing mencapai 92,9%. Untuk angkutan dalam negeri, pangsa pasar armada nasional mencapai 79,4% sedang armada asing mencapai 20,6%.



Gambar 4. Peran Armada Pelayaran Nasional Tahun 2004-2008 (Bappenas, 2010)

3.5. Pentingnya KPS dalam Penyediaan Infrastruktur

Konsep KPS dalam penyediaan infrastruktur pelayanan publik akan semakin penting di masa mendatang. Hal ini disebabkan beberapa pertimbangan antara lain : keterbatasan sumber daya pemerintah, meningkatnya permintaan, inefisiensi dalam pelayanan, kualitas dan kuantitas pelayanan rendah, penguasaan teknologi, menghilangkan monopoli dan birokrasi.

Untuk itu prinsip kerjasama tersebut perlu memperhatikan aspek-aspek Keadilan, Keterbukaan, Transparansi, Persaingan yang sehat, Akuntabel dan Saling menguntungkan.

3.6. KPS dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi

Definisi proyek kerjasama adalah penyediaan infrastruktur yang dilakukan melalui perjanjian kerjasama atau pemberian izin perusahaan antara Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan Badan Usaha.

Jenis Infrastruktur yang dapat dikerjasamakan meliputi pelayanan jasa kebandarudaraan; penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan; penyediaan dan/atau pelayanan sarana dan prasarana perkeretaapian; infrastruktur jalan, meliputi jalan tol dan jembatan tol.

Dukungan Pemerintah akan meliputi perijinan; kontribusi dan insentif fiskal; pengadaan tanah; jaminan proyek KPS.

Kerjasama pemerintah dengan Badan Usaha akan mempertimbangkan aspek-aspek : kesesuaian dengan RPJM dan Renstra sektor infrastruktur, kesesuaian lokasi proyek dengan RTRW serta keterkaitan antar sektor infrastruktur dan antar wilayah.

Adapun persyaratan yang harus dipenuhi meliputi : Pra-studi Kelayakan, Rencana bentuk kerjasama, Rencana pembiayaan proyek dan

sumber dana serta Rencana penawaran kerjasama, jadwal proses dan cara penilaian.

3.7. Kendala dan Permasalahan Proyek KPS Infrastruktur Transportasi

Kendala yang dihadapi dalam proyek KPS infrastruktur transportasi di Indonesia antara lain adalah:

1. Dalam Tahap persiapan

Pada umumnya proposal proyek KPS (PPP) kurang memenuhi standar internasional. Studi kelayakan / Pra studi kelayakan kurang detail. Kurangnya analisis dan upaya mitigasi risiko investasi. Informasi yang diberikan kepada calon investor belum memadai. Koordinasi dan proses penyiapan proyek KPS masih perlu diperbaiki. Transparansi dan kepastian proyek KPS dianggap masih kurang oleh investor.

2. Aspek Finansial dan Pelelangan Proyek

Terbatasnya dukungan Pemerintah, a.l berupa: jaminan dari Pemerintah, dukungan pengadaan tanah, dan fasilitas fiskal. Komitmen dan kapasitas *government contracting agency* perlu ditingkatkan. Kurangnya jumlah penawaran dari investor yang kredibel. Kurangnya dana yang dibutuhkan bagi proyek yang ditawarkan, terutama untuk proyek-proyek jangka panjang. Proses lelang masih memakan waktu yang lama.

3. Implementasi

Permasalahan pada pengadaan lahan/tanah. Izin tambahan masih diperlukan/diminta oleh Pemerintah Daerah. Terbatasnya proses sosialisasi proyek-proyek KPS. Peraturan perundang-undangan terkait infrastruktur masih belum seluruhnya tersedia.

Regulasi Lama bersifat : Monopoli/ Pemasok tunggal, Tumpang tindih peran antara regulator, operator dan kontraktor, Terpusat, Dukungan pemerintah minim, Akses sektor swasta minim.

Regulasi Baru bersifat : Multi operator, Pemisahan yang tegas antara peran regulator, operator dan kontraktor, Desentralisasi, Dukungan pemerintah lebih besar.

- Akses sektor swasta lebih besar

3.9. Reformasi UU di Sektor Transportasi

Guna menunjang program peningkatan pelayanan, maka pemerintah telah melakukan reformasi di sektor transportasi dengan merevisi undang-undang terkait, seperti dapat dilihat pada tabel 3.

3.10. Kebijakan Utama KPS Tahun 2010

Melakukan revisi Peraturan Presiden No. 67/2005 tentang kerjasama pemerintah dengan swasta dalam pembangunan infrastruktur dengan Peraturan Presiden No.13/2010. *Feature* utama revisi ini adalah dukungan pemerintah pada akuisisi dan pembebasan lahan.

Menerbitkan PPP Book untuk mempromosikan proyek KPS di Indonesia. PPP Book di desain untuk menginformasikan proyek-proyek KPS yang sudah siap dilaksanakan.

Memulai operasi fasilitas dukungan bagi KPS.

Memberi peran pada Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) untuk mendukung dan memfasilitasi proyek-proyek yang akan dibiayai dengan skema KPS mulai dari persiapan proyek, pola promosi yang terencana untuk bisa mendapatkan investor berkualitas serta pemberian fasilitas untuk mempermudah percepatan implementasi proyek-proyek tersebut.

3.8. Reformasi Regulasi di Sektor Transportasi

Tabel 3. Reformasi Undang-Undang di Sektor Transportasi

Sektor	Monopoli Negara (UU Lama)	Pasar Terbuka (UU Baru)
UU Angkutan Jalan Raya	UU No.14/1992	UU No. 22/2009
UU Perkeretaapian	UU No.13/1992	UU No. 23/2007
UU Pelayaran	UU No. 21/1992	UU No. 17/2008
UU Penerbangan	UU No. 15/1992	UU No. 1/2009
UU Jalan	UU No. 13/1980	UU No. 38/2004

4. KESIMPULAN

Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) semakin menjadi perhatian para pemangku kepentingan dalam pembangunan Infrastruktur di Indonesia, karena dana pemerintah untuk memenuhi kebutuhan investasi infrastruktur 2010-2014 sangat terbatas.

Kebutuhan sisa anggaran untuk pembangunan infrastruktur diharapkan dapat dipenuhi melalui suatu proyek kerjasama antara pemerintah dan swasta (PPP).

Daya saing infrastruktur termasuk sektor transportasi di Indonesia masih perlu di tingkatkan.

Pemerintah masih perlu melakukan pembenahan guna menekan kendala-kendala dalam pelaksanaan proyek KPS infrastruktur transportasi.

Inti keberhasilan pengembangan konsep PPP ini adalah spirit semua pihak untuk mengambil manfaat sebesar-besarnya dari skema ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappenas, 2010. *"Public Private Partnership Infrastructure Projects in Indonesia 2010-2014"*.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 67 Tahun 2005.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 13 Tahun 2010.
- Panji Indra, Bastary, 2009. "Kerjasama Pemerintah dan Swasta di Bidang Infrastruktur", TOT PPP, Bappenas-UGM.
- Panji Indra, Bastary, 13 Oktober 2009. "Peraturan Perundang-undangan dalam Penyelenggaraan Proyek KPS di Indonesia", TOT PPP, Bappenas-UGM.
- Susantono, Bambang, 2009. "Memacu Infrastruktur di Tengah Krisis", Pustaka Bisnis Indonesia.
- World Economic Forum, 2009, "World Competitiveness Report, year 2008-2009"*.