

**Kemitraan Pemerintah Dan Swasta Dalam
Pembangunan Bandara Swadaya Sangia Nibandera
Kabupaten Kolaka**

Andi Yanti Tenri Uji

Pemerintah Kabupaten Kolaka, Sulawesi Tenggara, Indonesia
yantiuji35@yahoo.co.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menjelaskan konsep kemitraan dalam pembangunan bandara Swadaya di Kabupaten Kolaka, dengan melihat dari mekanisme, struktur dan insentif dari kemitraan. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif. Data dianalisis dengan reduksi data, penyajian data, dan menarik kesimpulan. Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa dari pelaksanaan kemitraan antara Pemerintah Kabupaten Kolaka dan Swasta dalam Pembangunan Bandar Udara Swadaya Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka dilihat dari mekanisme, struktur dan insentif terlaksana dengan baik dan efektif. Dari pelaksanaan kemitraan ini memberikan manfaat bagi masyarakat Kabupaten Kolaka dengan meningkatnya pendapatan dan juga memudahkan masuknya Investor di Kabupaten Kolaka.

Kata Kunci : Kemitraan, Pembangunan, Bandara, Sangia Nibandera, Kolaka

Abstract

This study aims to explain the concept of partnership in development Governmental airports in Kolaka in the frame of the mechanism, structure and incentives of the partnership. This study employs descriptive qualitative research method. Data were analyzed using data reduction, data presentation, and draw conclusions. Research shows that the implementation of the partnership between the Government and the Private Sector in Kolaka Airport Development Governmental Sangia Nibandera in Kolaka implemented properly and effectively. From the implementation of this partnership provides benefits to the Kolaka with rising incomes and also facilitate the entry of investors in Kolaka.

Keywords: Partnership, Development, Airports, Sangia Nibandera, Kolaka

I. PENDAHULUAN

Infrastruktur di setiap negara merupakan hal yang sangat penting guna meningkatkan kesejahteraan rakyat, begitu pula di Indonesia, sebagai contoh tersedianya jalan-jalan (baik jalan biasa maupun jalan tol) akan sangat membantu berkembangnya masyarakat di suatu wilayah, kegiatan bisnis atau usaha di suatu wilayah akan semakin berkembang seiring dengan semakin baiknya ketersediaan infrastruktur jalan yang merupakan akses ke wilayah tersebut. Begitu pula jenis-jenis infrastruktur lain seperti pelabuhan, bandar udara, stasiun kereta api, infrastruktur tenaga listrik, penyediaan air minum, infrastruktur persampahan, dan juga infrastruktur telekomunikasi.

Pentingnya ketersediaan infrastruktur tersebut membuat Pemerintah sebagai pihak yang berwenang untuk menyediakan infrastruktur tersebut membutuhkan suatu dana yang sangat besar untuk mendanai pembangunan infrastruktur yang menyeluruh dan berkesinambungan. Ironisnya, bahwa kemampuan pemerintah untuk menyediakan dana untuk menyediakan infrastruktur jauh dari kata cukup. Sebagai gambaran Pemerintah memiliki target pembiayaan infrastruktur selama tahun 2009-2014 (untuk memenuhi *Millenium Development Goal* pada tahun 2015) adalah sebesar kurang lebih 1400 triliun rupiah, sementara kemampuan pendanaan Pemerintah sendiri melalui APBN selama 5 tahun diprediksikan hanya mencapai sekitar 400 triliun rupiah. Dari hal tersebut dapat dilihat sebuah *financial gap* yang cukup besar, yaitu sekitar 1000 triliun rupiah. Dalam hal ini diharapkan peran swasta untuk menutup *financial gap* yang besar tersebut, melalui berbagai skema Kemitraan Pemerintah dengan Swasta (KPS)

Di tingkat daerah, alokasi anggaran untuk infrastruktur terus meningkat, namun temuan studi KPPOD memperlihatkan bahwa peningkatan anggaran tersebut tidak diikuti dengan peningkatan kualitas infrastruktur. Korupsi dipandang sebagai biang keladi dari ketidaksinkronan antara peningkatan anggaran dengan kualitas infrastruktur (KPPOD, 2012).

Kenyataan lain bahwa selama ini ketersediaan infrastruktur justru masih menjadi kendala utama bagi aktivitas usaha di Indonesia. Di sisi lain, peran swasta dalam pembiayaan infrastruktur dituntut melalui berbagai skema. Sayangnya ada sejumlah daerah yang mengalihkan tanggung jawab penyediaan infrastruktur tersebut kepada pihak swasta (melalui Peraturan Daerah) dengan alasan dampak negatif yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan usaha. Namun sayang pengalihan tanggung jawab tersebut tidak diikuti kompensasi terhadap swasta yang menyediakan kontribusi yang sudah diberikan, malahan justru sanksi bila pihak swasta tidak sanggup melaksanakannya.

Infrastruktur merupakan prasarana publik paling primer dalam mendukung kegiatan ekonomi suatu negara, dan ketersediaan infrastruktur sangat menentukan tingkat efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi. Infrastruktur memberikan sumbangan yang sangat berarti dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan. Infrastruktur yang memadai dan berkualitas akan meningkatkan produktivitas, memperkuat ketahanan ekonomi dan dalam prosesnya membangun kualitas hidup yang lebih baik (Soedjito, 2005: 274).

Kemitraan Pemerintah - Swasta (*Public- Private Partnership*) merupakan salah satu cara untuk mengkolaborasikan peran-peran tersebut. Kemitraan Pemerintah Swasta merupakan kerjasama pemerintah dan swasta, dimana sector swasta menyediakan modal investasi penting dalam penanganan penyediaan prasarana skala besar (Soesilo, 2000:7-7). Masuknya sektor swasta, maka persaingan akan lebih tumbuh, efisiensi diperkirakan akan lebih baik dan pelayanan dapat lebih bervariasi (Ibid:7-2). Sektor swasta memang terkondisikan untuk bekerja secara efektif dan efisien dengan struktur organisasi dan personil yang tidak kaku, dimana hal tersebut tidak ditemukan dalam lingkungan kerja instansi pemerintah (Rukmana, 1993).

Sektor swasta telah terbukti banyak membantu pemerintah terutama dalam penyediaan infrastruktur di negara-negara yang sedang berkembang. Sisi lain dari aspek

peran serta sektor swasta dalam penyediaan infrastruktur adalah prinsip kepentingan swasta dalam menjalankan usaha, dimana modal besar yang diinvestasikan tentu harus ada jaminan kepastian pengembalian dengan keuntungan yang memadai (Hindersah, 2003:12). Prinsip *profit oriented* ini seringkali berbenturan dengan kepentingan pemerintah yang lebih bersifat social kemasyarakatan.

Pendekatan Kerjasama Pemerintah-Swasta (public private partnership) dipandang penting untuk memenuhi ketersediaan sarana dan prasarana dasar perkotaan dan peningkatan pelayanan kebutuhan dasar masyarakat. Mengingat keterbatasan kemampuan pemerintah, baik berupa keterbatasan sumber daya keuangan dan sumber daya manusia maka keterlibatan sector privat penting dalam urusan public untuk memenuhi ketersediaan sarana dan prasarana dasar perkotaan dan peningkatan pelayanan kebutuhan dasar masyarakat salah satunya adalah sarana transportasi.

Sarana transportasi sangat dibutuhkan oleh masyarakat baik di perkotaan maupun di kabupaten atau desa, baik sarana transportasi darat, laut maupun udara. Sarana transportasi ini sangat dibutuhkan di semua sektor pembangunan yang ada di kota/kabupaten yaitu pertanian, perdagangan, perikanan, pertambangan, pariwisata dan lain sebagainya. Kabupaten Kolaka merupakan salah satu Kabupaten di Sulawesi Tenggara yang letaknya sangat strategis. Memiliki sumber daya alam yang sangat potensial untuk dikembangkan. Akan tetapi belum seluruhnya desa-desa di Kolaka dapat diakses dengan mudah, begitu pula dengan akses ke Kabupaten Kolaka melalui lintas propinsi. Beberapa jalur transportasi yang dapat digunakan yaitu melalui jalur darat dan laut, akan tetapi jalur-jalur ini membutuhkan waktu yang lama dan biaya yang besar untuk menuju ke Kabupaten Kolaka.

Model pembangunan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kabupaten Kolaka adalah program Gerbangmastra (Gerakan Pembangunan Masyarakat Sejahtera). Pelaksanaan program Gerbangmastra ini adalah sebagai upaya meningkatkan

kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan dan pemberdayaan masyarakat. Program Gerbangmastra ini diwujudkan melalui kegiatan desa mandiri yang merupakan suatu rangkaian kerja terpadu yang melibatkan instansi lintas sektor, swasta dan masyarakat dalam gerakan pembangunan berbasis partisipasi masyarakat. Sasaran yang akan dicapai dari program Gerbangmastra ini adalah peningkatan pelayanan masyarakat, pemberdayaan ekonomi sosial masyarakat, peningkatan kapasitas masyarakat melalui kegiatan penyuluhan pembangunan, serta menumbuhkan semangat kerjasama dan gotong royong dalam pembangunan di Kabupaten Kolaka.

Salah satu program dari Pemerintah Kabupaten Kolaka melalui Gerbangmastra ini adalah bedah bandara dimana pemerintah Kabupaten Kolaka dan pihak swasta seperti PT.ANTAM, PT.INCO, PMS, TRK dan beberapa perusahaan tambang lainnya bekerjasama dalam membangun Bandar Udara swadaya pertama di Indonesia. Seperti diketahui bahwa pembangunan bandara ini membutuhkan dana yang tidak sedikit. Kompleksnya permasalahan pembangunan serta keterbatasan dana Pemerintah Daerah untuk membiayai program pembangunan tersebut, sehingga Pemerintah Daerah mencari alternative agar upaya pembangunan tersebut diharapkan dapat berjalan efektif. Pemerintah Daerah bermitra dengan pihak swasta untuk melaksanakan program ini.

Telah banyak program kemitraan yang dilaksanakan di seluruh wilayah Indonesia diberbagai bidang. Pembangunan Bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka, yang lokasinya berada di kecamatan Tanggetada ini merupakan Bandar udara swadaya pertama di Indonesia, dimana estimasi biaya pembangunan Bandara ini sekitar 54 Milyar, yang dibiayai hasil kemitraan pemerintah dan swasta. Untuk itu penulis tertarik untuk mengkaji bagaimana bentuk kemitraan pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara ini.

Berdasarkan latar belakang tersebut dan untuk mengetahui secara komprehensif mengenai kemitraan pemerintah dan swasta

dalam pembangunan Bandar Udara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka, maka ada beberapa pertanyaan penting yang perlu dijawab dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana mekanisme kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka ?
2. Bagaimana struktur kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka.
3. Bagaimana Insentif kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka
4. Apakah manfaat yang diperoleh masyarakat dari kemitraan Pemerintah Kabupaten Kolaka dan Swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka ?

Tujuan Penelitian

Sesuai dengan masalah penelitian yang dirumuskan diatas, maka yang menjadi tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis mekanisme kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka.
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis struktur kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka.
3. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis Insentif kemitraan antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka
4. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis manfaat yang diperoleh masyarakat dari kemitraan Pemerintah Kabupaten Kolaka dan Swasta dalam pembangunan bandara Sangia Nibandera di Kabupaten Kolaka ?

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Kemitraan

Kemitraan pada esensinya adalah dikenal dengan istilah gotong royong atau

kerjasama dari berbagai pihak, baik secara individual maupun kelompok. Menurut Notoatmodjo (2003), kemitraan adalah suatu kerja sama formal antara individu-individu, kelompok-kelompok atau organisasi-organisasi untuk mencapai suatu tugas atau tujuan tertentu.

Ada berbagai pengertian kemitraan secara umum (Promkes Depkes RI, (Ditjen P2L & PM, 2004)) meliputi:

- a. Kemitraan mengandung pengertian adanya interaksi dan interelasi minimal antara dua pihak atau lebih dimana masing-masing pihak merupakan "mitra" atau "partner".
- b. Kemitraan adalah proses pencarian/perwujudan bentuk-bentuk kebersamaan yang saling menguntungkan dan saling mendidik secara sukarela untuk mencapai kepentingan bersama.
- c. Kemitraan adalah upaya melibatkan berbagai komponen baik sektor, kelompok masyarakat, lembaga pemerintah atau non-pemerintah untuk bekerja sama mencapai tujuan bersama berdasarkan atas kesepakatan, prinsip, dan peran masing-masing.
- d. Kemitraan adalah suatu kesepakatan dimana seseorang, kelompok atau organisasi untuk bekerjasama mencapai tujuan, mengambil dan melaksanakan serta membagi tugas, menanggung bersama baik yang berupa resiko maupun keuntungan, meninjau ulang hubungan masing-masing secara teratur dan memperbaiki kembali kesepakatan bila diperlukan.

Provan dan Milward (1994), memperkenalkan pengelolaan pemerintahan baru dengan konsep hollow state, dimana bentuk kemitraan dalam konsep ini pekerjaan pemerintah akan lebih banyak dikontraskan (contracting out) kepada pihak ketiga sehingga aparat pemerintah hanya menangani urusan yang essential saja.

Dalam konsep ini ada 3 hal utama yang menjadi fokus dalam hubungan kemitraan antara pemerintah dan swasta :

1. Tipe Mekanisme

Mekanisme yang terdapat dalam hollow state yang membedakan dengan pemerintahan pada umumnya adalah mekanisme birokrasi, dimana dalam hollow state memiliki sedikit order/perintah dan mekanisme control. Terdapat banyak potensi fleksibilitas untuk mengubah dan mengadaptasi sesuai dengan kebutuhan yang ada. Menurut Stoker (1998) mekanisme pada pemerintahan termasuk didalamnya adalah dana, bantuan kontrak dan kesepakatan, dan tidak berdasarkan semata-mata pada otoritas dan sanksi dari pemerintah. Dimensi mekanisme dalam *hollow state* melihat tiga tipe mekanisme yaitu mekanisme pembiayaan, mekanisme penentuan kontrak, dan mekanisme evaluasi. Ketika pemerintah mampu menjadi *inti agency* dalam mengontrol mekanisme kemitraan maka proses kemitraan tersebut dilihat dari perspektif *hollow state* bersifat terintegrasi atau tidak terfragmentasi, dimana efektifitas kerja sama bisa dicapai dengan baik. Sebaliknya ketiga mekanisme dalam proses kemitraan/kerja sama terpisah-pisah, dan tidak terlihatnya pemerintah dalam perannya sebagai inti agensi, maka mekanisme tersebut terfragmentasi.

2. Tipe Struktur

Dimensi kedua dalam teori *hollow state* focus pada tipe struktur yang terdapat dalam suatu kemitraan yang dilakukan pemerintah kepada pihak swasta. Pembahasan struktur dalam *hollow state* tidak pada pemahaman konvensional mengenai struktur organisasi/kerja pada suatu kemitraan, melainkan membahas tentang peran dan tugas aktor-aktor yang terlibat pada kegiatan kerja sama. Tipe struktur dalam teori *hollow state* menyatakan bahwa struktur akan efektif ketika jaringan aktor-aktor terintegrasi dimana hanya ketika integrasi ini tersentralisasi melalui satu inti agensi. Struktur ini memfasilitasi terciptanya integrasi dan koordinasi dan relative lebih efisien. Dalam pembahasan konsep *Hollow state*, Jaringan yang menjadi arus utama terpisahkan dari kelemahan. Karena kebutuhannya untuk berkoordinasi dalam join produksi sehingga hal ini yang menyebabkan jaringan memiliki kondisi yang

tidak stabil. Pimpinan (manager) sering diperhadapkan pada problem yang bermuara pada instabilitas negosiasi, koordinasi, pengawasan, membuat pihak ketiga tetap bertanggung jawab. *Shared power* akan menjadikan suatu lembaga menjadi lebih efektif. Pemerintah dan swasta bekerjasama dalam penyelenggaraan pelayanan publik, akan tetapi pemerintah tetap menjaga fungsi system integrasi dengan bertanggung jawab dalam hal negosiasi, monitoring dan evaluasi kontrak. Hal-hal yang bersifat *rule oriented* bukan menjadi focus dan tidak terlalu ditonjolkan dalam penyelenggaraan pelayanan publik.

3. Tipe Insentif

Tipe ketiga dalam *hollow state* yaitu insentif. Pengertian Insentif berdasarkan perspektif ini merupakan hal-hal yang diberikan oleh pihak pemberi kerja (pemerintah) kepada pihak swasta dalam proses kemitraan yang dilakukan agar program kerja sama tersebut dapat berlangsung dengan efektif. Efektifitas suatu kemitraan juga sangat dipengaruhi oleh insentif yang terintegrasi. Teori ini mengemukakan bahwa pendanaan yang baik akan menunjukkan performa atau kinerja yang lebih baik dibandingkan sistem pendanaan yang minim. Ketika tingkat kewajaran dari pendanaan dikombinasikan dengan desain kelembagaan atau kemitraan yang sesuai. Stabilitas hubungan antar agen juga berpengaruh. Sebuah sistem yang stabil akan meningkatkan modal dan meningkatkan harga. Sistem yang stabil, meskipun didesain secara minim atau pendanaan tidak cukup, mengizinkan individu atau lembaga yang terdapat didalamnya mampu untuk memecahkan masalah dan menyepakati pembagian kerja dalam sistem tersebut. Stabilitas memberikan keyakinan bahwa kerjasama akan memiliki hasil yang baik karena bertindak seperti barang hak milik yang jelas untuk investor yang berarti bahwa jika mereka berinvestasi untuk jangka panjang akan berpeluang untuk memperoleh keuntungan, tidak menempatkan sistem pelayanan untuk tawaran setiap tiga tahun adalah cara untuk mencegah perilaku individu yang mungkin rasional dalam jangka pendek tetapi secara kolektif akan merusak dalam

jangka panjang. Hal tersebut memberikan insentif kepada provider untuk mengatasi masalah tindakan kolektif menjadi milik mereka (Ostrom, 1990).

Ciri lain dari hollow state adalah menjadikan sektor swasta sebagai sebuah model kesuksesan dan pengelolaan terhadap lingkungan organisasi publik.

B. Model-model Kemitraan

Secara umum, model kemitraan dalam sektor kesehatan dikelompokkan menjadi dua (Notoadmodjo, 2007) yaitu:

1. Model I

Model kemitraan yang paling sederhana adalah dalam bentuk jaring kerja (*networking*) atau *building linkages*. Kemitraan ini berbentuk jaringan kerja saja. Masing-masing mitra memiliki program tersendiri mulai dari perencanaannya, pelaksanaannya hingga evaluasi. Jaringan tersebut terbentuk karena adanya persamaan pelayanan atau sasaran pelayanan atau karakteristik lainnya.

2. Model II

Kemitraan model II ini lebih baik dan solid dibandingkan model I. Hal ini karena setiap mitra memiliki tanggung jawab yang lebih besar terhadap program bersama. Visi, misi, dan kegiatan-kegiatan dalam mencapai tujuan kemitraan direncanakan, dilaksanakan, dan dievaluasi bersama.

Menurut Beryl Levinger dan Jean Mulroy (2004), ada empat jenis atau tipe kemitraan yaitu:

1. *Potential Partnership*

Pada jenis kemitraan ini pelaku kemitraan saling peduli satu sama lain tetapi belum bekerja bersama secara lebih dekat.

2. *Nascent Partnership*

Kemitraan ini pelaku kemitraan adalah partner tetapi efisiensi kemitraan tidak maksimal.

3. *Complementary Partnership*

Pada kemitraan ini, partner/mitra mendapat keuntungan dan pertambahan pengaruh melalui perhatian yang besar pada ruang lingkup aktivitas yang tetap

dan relatif terbatas seperti *program delivery* dan *resource mobilization*.

4. *Synergistic Partnership*

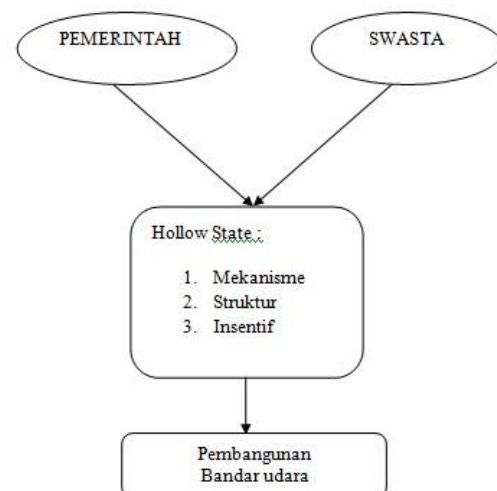
Kemitraan jenis ini memberikan mitra keuntungan dan pengaruh dengan masalah pengembangan sistemik melalui penambahan ruang lingkup aktivitas baru seperti advokasi dan penelitian.

Kerangka Pikir

Kemitraan pemerintah dan swasta merupakan program strategis yang penting dilakukan sebab tidak mungkin seluruh permasalahan pembangunan masyarakat dapat diselesaikan oleh pemerintah daerah sendiri. Oleh karena itu perlu dikembangkan kemitraan antara pemerintah dengan berbagai pihak, baik sektor swasta ataupun sektor ketiga melalui skema kemitraan pemerintah daerah.

Menurut Provan dan Mildward (1994) dalam konsep hollow state yaitu dalam penyelenggaraan pelayanan publik melibatkan intensitas pihak ketiga pelaksanaan program-program pembangunan dari pemerintah, Dalam konsep ini ada 3 hal utama yang menjadi fokus dalam hubungan kemitraan antara pemerintah dan swasta : (1) Mekanisme, (2) Struktur dan (3) Insentif

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan konsep hollow state untuk melihat model kemitraan antara pemerintah dan swasta, adapun kerangka pikir penelitian sebagai berikut :



Gambar 1. Kerangka Pikir

III. METODE PENELITIAN

Pendekatan Dan Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif dipakai karena peneliti bermaksud untuk memperoleh gambaran yang mendalam tentang kemitraan pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandara swadaya di kabupaten Kolaka.

Penelitian ini dilaksanakan di Bandar Udara Sangia Nibandera, Kec. Tanggetada Kabupaten Kolaka. Waktu yang direncanakan untuk penelitian yaitu dari bulan Desember s/d Februari 2015.

Secara umum sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas dua, yaitu :

- Data primer yaitu data yang diperoleh dengan sumber-sumber tidak tertulis atau data lapangan melalui wawancara mendalam (*indepth interview*) kepada informan.
- Data sekunder yaitu diperoleh melalui sumber-sumber tertulis. Strategi ini dilakukan untuk dapat membangun sebuah abstraksi tentang tujuan penelitian yang didukung oleh data yang dikumpulkan dan saling berhubungan, sehingga sifat penyusunannya adalah dari kesimpulan umum ke khusus.

Sedangkan jenis data yang dikumpulkan melalui kedua sumber data tersebut dapat berbentuk, berupa :

1. Kata-kata dan tindakan. Kata-kata dan tindakan orang-orang yang diamati atau diwawancarai secara mendalam (*idenph interview*) sumber data utama dicatat melalui catatan tertulis atau melalui perekaman video/audio tape, pengambilan foto/film.
2. Sumber tertulis. Dilihat dari sumber data, bahan tambahan yang berasal dari sumber tertulis dapat dibagi atas sumber buku, majalah, koran, arsip, dokumen pribadi, dan atau dokumen resmi.
3. Data statistik. Data statistik yang tersedia pada pihak-pihak yang terkait.

Menurut Sugiyono (2011, 308) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan

data. Pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut :

1. *Observasi* (pengamatan) langsung di lapangan,
2. Wawancara mendalam (*indepth interview*) kepada informan kunci dengan menggunakan alat penelitian verbal (*voice recording*) dan Dokumentasi.
3. Analisis dokumen, dengan mengumpulkan data yang sudah disediakan (data sekunder) dari pemerintah, dan lain-lain berupa buku, literature, artikel, serta dokumenlainnya yang dapat mendukung kelengkapan data yang diperlukan.

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman yang mengemukakan bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus dan sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktifitas dalam analisis data, yaitu *data reduction, data display, dan conclusion drawing/verification*. (Sugiyono, 2011:334)

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pemerintah dalam perkembangannya mengambil tindakan strategis dengan bekerjasama dengan aktor lainnya yang memiliki sumber daya dan kemampuan dalam hal pendanaan, keahlian dan informasi. Interaksi dalam dalam hal ini dilakukan melalui proses tawar menawar dalam menyelesaikan permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan program. Pemerintah daerah membangun kemitraan dengan swasta dan masyarakat dalam rangka melaksanakan tugas pemerintah dalam penyediaan sarana dan prasarana khususnya disektor transportasi udara. Kemitraan dilakukan karena terbatasnya kemampuan keuangan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan tersebut. Pada tahun 2003 pemerintah Kabupaten Kolaka kemudian merumuskan kebijakan pembangunan yang disebut Kebijakan gerakan pembangunan kawasan tertinggal (GERBANGKASTER) & tahun 2005 kebijakan gerakan pembangunan masyarakat sejahtera (GERBANGMASTRA).

Salah satu program dalam kebijakan GERBANGKASTER adalah peningkatan sarana dan prasarana transportasi khususnya transportasi udara. Tahun 2004, proses administrasi terkait persyaratan teknis pembangunan bandar udara mulai dilakukan. Tahun 2009 dalam pelaksanaan DEMO GERBANGMASTRA, Pembangunan bandar udara dilaksanakan dengan prinsip partisipasi swasta dan masyarakat.

Pendekatan operasional GERBANGMASTRA dilakukan dengan prinsip kegotongroyongan. Tiga kekuatan *governance* (pemerintah, swasta dan masyarakat) bekerjasama dalam bingkai partisipasi sinergitas. Secara umum program GERBANGMASTRA dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan umum pada masyarakat melalui percepatan pembangunan. Pelayanan yang dimaksudkan adalah pelayanan perbaikan perumahan, pendidikan, kesehatan, pertanian dalam arti luas, penguatan kelembagaan pemerintahan desa/kelurahan dan pelayanan infrastruktur transportasi. Tujuannya adalah untuk mewujudkan kecamatan yang sejahtera yang terbentuk dari desa/kelurahan mandiri dan mampu menyelesaikan permasalahan dengan mengoptimalkan pemanfaatan potensi sumberdaya yang tersedia di wilayah kecamatan dan menjadikan pemerintah kecamatan tersebut sebagai sentra pelayanan umum.

Salah satu pelayanan yang diselenggarakan pemerintah Kabupaten Kolaka dalam program GERBANGMASTRA melalui “bedah kecamatan”. adalah peningkatan infrastruktur transportasi dengan melaksanakan pembangunan infrastruktur bandar udara di Kecamatan Tanggetada. Pembangunan infrastruktur tersebut meliputi *runway* (landasan pacu pesawat), *taxi way*, *apron* (tempat parkir pesawat) dan gedung semi permanen yang digunakan untuk perkantoran dan ruang tunggu penumpang). Pembangunan ini dimulai sejak tahun 2008 melalui model pembangunan “tanpa proyek” yaitu pembangunan yang tidak mengandalkan dana yang bersumber dari APBD dan APBN melainkan melalui partisipasi sinergitas antara pemerintah, swasta dan masyarakat.

Pendekatan sinergitas melalui kemitraan *governance* adalah model pendekatan penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan publik di Kabupaten Kolaka dalam memecahkan masalah keterbatasan sumberdaya keuangan. Alokasi anggaran penyelenggaraan pembangunan dan pemerintahan tidak sebanding dengan kebutuhan pembiayaan pembangunan dalam menjawab tuntutan masyarakat. Kondisi keterbatasan anggaran inilah yang mendorong pemerintah membangun kemitraan dengan swasta dan masyarakat. Sehingga, keterbatasan anggaran bukan menjadi alasan untuk menghambat penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan publik di Kabupaten Kolaka.

Kemitraan pemerintah, swasta dan masyarakat merupakan media strategis dalam mewujudkan dan mendukung aktivitas pemerintah. Pendekatan kemitraan ini dimaksudkan agar dalam kegiatan-kegiatan pembangunan bukan saja dunia usaha yang aktif tetapi peran serta masyarakat ikut menentukan keberhasilan pembangunan sehingga masyarakat bukan lagi sebagai obyek tetapi subyek dari pembangunan di daerah. Dunia usaha dan masyarakat diberikan kesempatan untuk mengelola dan memanfaatkan potensi sumber daya alam dan pemerintah Kabupaten Kolaka mendukung dengan menyiapkan struktur organisasi penyelenggaraan yang menggambarkan pola penanganan program secara terpadu dari seluruh perangkat daerah mulai dari satuan kerja perangkat daerah (SKPD), pemerintah kecamatan dan pemerintah kelurahan/desa.

Pembangunan bandar udara melalui partisipasi sinergitas dapat mengurangi beban APBD Kabupaten Kolaka sebesar Rp 51, 8 miliar. Pembangunan infrastruktur bandar udara hanya menggunakan anggaran APBD sebesar Rp 4,2 miliar, selebihnya merupakan sumbangan non materi dari dunia usaha dan masyarakat yang totalnya mencapai Rp 51, 8 miliar. Anggaran Rp 4,2 miliar yang bersumber dari APBD digunakan untuk biaya pembebasan lahan dan pembangunan gedung kantor dan ruang tunggu semi permanen. Sementara pembangunan *taxiway* (jalan

penghubung antara landasan pacu dengan pelataran pesawat) sepanjang 80 × 20 meter, *runway* (landasan pacu) 1.400 × 35 meter dan *apron* (tempat parkir pesawat) 80 × 100 meter dengan total Rp 51, 8 miliar bersumber dari dunia usaha dan masyarakat.

Berdasarkan hasil wawancara terungkap keterlibatan swasta dan masyarakat pembangunan infrastruktur bandar udara di Kabupaten Kolaka, didasari beberapa hal: *pertama* sebagai alternatif untuk menyelesaikan masalah keterbatasan anggaran pemerintah sementara kebutuhan masyarakat akan pelayanan yang baik semakin tinggi. Sehingga pemerintah menyadari alternatif pelibatan swasta dan masyarakat menjadi penting dalam menekan biaya dalam penyelenggaraan pembangunan bandar udara. *Kedua*, keterlibatan atau partisipasi swasta dalam pelayanan transportasi udara merupakan bentuk tanggungjawab dan kontribusi sektor swasta dalam pembangunan di daerah. Pihak swasta tidak saja mencari keuntungan dari hasil investasinya, tetapi swasta harus memiliki tanggungjawab untuk mensejahterakan masyarakat. *Ketiga*; keterlibatan swasta dan masyarakat untuk mengatasi keterbatasan sarana dan prasarana sektor transportasi khususnya transportasi udara.

Menurut Dwiyanto (2010:298) kerjasama pemerintah dan lembaga non pemerintah dapat memperbaiki *cost-effectiveness* dalam penyelenggaraan pelayanan publik. Pemerintah dapat memperluas cakupan pelayanan tanpa harus menambah anggaran dan personalia. Melalui kerjasama dengan lembaga non pemerintah maka cakupan pelayanan dapat diperluas tanpa harus menambah anggaran negara. Masyarakat dan pemangku kepentingan memiliki sumberdaya yang dapat digunakan untuk memperluas cakupan pelayanan.

Sesuai pendapat Selsky dan Parker serta hasil survei Gazley dan Brudney (2007) dikutip Dwiyanto (2010:281) kemitraan penting dikembangkan karena alasan: (1) penyelenggaraan pelayanan publik membutuhkan biaya yang semakin besar yang tidak mungkin dipenuhi hanya dengan

mengandalkan sumberdaya yang ada dipemerintah semata. Kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks sejalan dengan semakin meningkatnya kesejahteraan sosial ekonomi mereka menuntut adanya kualitas dan kuantitas pelayanan publik yang semakin tinggi, sementara kapasitas pemerintah untuk menyelenggarakan pelayanan relatif semakin terbatas. Kemitraan memungkinkan adanya pelibatan sumberdaya non pemerintah untuk penyelenggaraan layanan publik sehingga cakupan pelayanan menjadi semakin besar. (2) menguatnya demokratisasi telah menguatkan kelompok-kelompok masyarakat sipil di daerah dengan spektrum kegiatan yang cukup luas. Partisipasi mereka dalam penyelesaian masalah publik sangat besar. Menguatnya sektor korporasi dan masyarakat sipil belakangan ini telah menjadikan mereka alternatif produsen pelayanan publik yang potensial. (3) krisis kepercayaan yang dialami baik institusi pemerintah ataupun swasta selama ini sebagai akibat dari kegagalan mereka dalam merepon kebutuhan dan kepentingan publik dapat menjadi justifikasi perlunya mengembangkan kemitraan antara pemerintah dan swasta. Kegagalan mereka merespon masalah dan kepentingan publik ketika mereka bekerja sendirian dapat dihindari ketika mereka berkemitraan. Ketika kemitraan antara pemerintah dan swasta mampu memperbaiki kinerja pelayanan publik maka kredibilitas dari institusi pemerintah dan swasta yang terkait dengan sendirinya akan semakin meningkat. Kemitraan dapat menghasilkan penghematan biaya penyelenggaraan layanan publik, mengurangi kompetisi memperebutkan sumberdaya dan meningkatkan akses terhadap relawan dan sumberdaya lainnya.

Regulasi tentang kerjasama dalam penyediaan pelayanan publik juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pada pasal 12 ayat (1) dijelaskan bahwa dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan, dapat dilakukan kerjasama antar penyelenggara. Penyelenggara pelayanan publik yang dimaksudkan ini adalah setiap institusi penyelenggara negara, korporasi,

lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang dan badan hukum lainnya yang dibentuk untuk kegiatan pelayanan publik. Selanjutnya pada ayat (2) kerjasama dalam penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan apabila tugas pelayanan publik tidak dapat dilakukan sendiri karena keterbatasan sumber daya dan atau keadaan darurat.

Pola kerjasama yang bersifat kemitraan harus saling menguntungkan pihak yang berkemitraan karena pemerintah berfungsi sebagai pembimbing, pembina dan sebagai motivator. Pemerintah lebih menjalankan fungsi regulator dan fasilitator yang mengarahkan proses dan tujuan pembangunan. Dalam pandangan David Osborn dan Ted Gaebler (1992), pemerintah harus lebih menggunakan cara "steering" (mengarahkan) daripada "rowing" (mengayuh). Dengan cara "steering", pemerintah tidak langsung bekerja memberikan pelayanan publik, melainkan sedapat mungkin menyerahkan ke masyarakat. Peran negara lebih sebagai fasilitator atau supervisor penyelenggaraan urusan publik. Sebab model birokrasi yang hirarkis-formalistis menjadi tidak lagi relevan untuk menjawab persoalan-persoalan publik yang semakin kompleks.

Pembangunan infrastruktur bandara udara di Kabupaten Kolaka sangat berperan dalam *survival* perusahaan-perusahaan pertambangan khususnya dalam mendukung aktivitas investasi di daerah. Infrastruktur bandar udara dapat memperlancar mobilisasi distribusi barang dan jasa. Untuk pemerintah Kabupaten Kolaka, mempermudah akses transportasi dalam menunjang tugas-tugas pemerintahan dengan pemerintah pusat dan daerah-daerah lain. Sementara dampak yang dirasakan masyarakat, keberadaan bandar udara dapat meningkatkan kesejahteraan mereka dengan tumbuhnya berbagai kegiatan-kegiatan ekonomi. Sebelum infrastruktur transportasi udara dibangun, akses menuju keluar Kabupaten Kolaka—Ujung Pandang Provinsi Sulawesi Selatan dirasakan sangat tidak efisien karena harus memanfaatkan akses transportasi darat yang membutuhkan waktu 3 (tiga) sampai 4 (empat) jam melalui Kota

Kendari ibukota provinsi Sulawesi Tenggara dan waktu 14 jam dengan transportasi laut. Dengan akses transportasi udara ini memperpendek waktu perjalanan hingga 2 (dua) jam menuju Ujung Pandang Provinsi Sulawesi Selatan.

Teori *governance* berpandangan bahwa negara atau pemerintah tidak lagi diyakini sebagai satu-satunya institusi atau aktor yang mampu secara efisien, ekonomis dan adil menyediakan berbagai bentuk pelayanan publik sehingga paradigma *governance* memandang penting kemitraan (*partnership*) dan jaringan (*networking*) antar banyak *stakeholders* dalam penyelenggaraan urusan publik. Dalam pandangan Dwiyanto (2008:81) *stakeholders* dalam *governance* tersebut memiliki kedudukan yang setara yang diikat oleh suatu jaringan dan prosedur yang sengaja diciptakan untuk memfasilitasi mereka dalam perumusan, pelaksanaan, monitoring dan juga evaluasi kebijakan.

Keterbukaan pemerintah Kabupaten Kolaka dalam penyediaan layanan infrastruktur transportasi udara, mendorong pihak swasta dan masyarakat berpartisipasi aktif dalam perencanaan dan pelaksanaan program tersebut. Berdasarkan hasil penelitian terungkap mekanisme perencanaan dan penyelenggaraan pembangunan infrastruktur bandar udara tersebut tidak prosedural dan formal karena masing-masing aktor, memiliki pemikiran yang sama tentang dampak dari kehadiran bandar udara. Perencanaan pembangunan bandara udara mengedepankan mekanisme musyawarah sehingga menghilangkan struktur dan prosedural birokrasi. Hal tersebut berdampak pada efisiensi waktu dalam penyelesaian pembangunan yang hanya membutuhkan sekitar 11 (sebelas) bulan.

Dalam pembangunan infrastruktur bandar udara, pemerintah dalam forum bersama secara terbuka menyampaikan keinginan untuk menyediakan layanan infrastruktur transportasi udara dengan model partisipasi karena pemerintah tidak memiliki cukup dana. Keterbukaan pemerintah mengenai proses pembangunan bandar udara, melatarbelakangi pihak swasta untuk terlibat

secara sukarela dalam merespon keinginan pemerintah. Wujud partisipasi swasta dan masyarakat tersebut dengan memberikan bantuan bahan material dan tenaga, karena pemerintah tidak menghendaki partisipasi dalam bentuk uang.

Gagasan perlunya kesepakatan bersama dalam pembangunan bandar udara yang terletak di Kecamatan Tanggetada, menghasilkan perubahan fundamental dalam pengaturan penyelenggaraan layanan. Situasi ini memberikan kesempatan kepada swasta dan masyarakat mengetahui informasi tentang kewajiban masing-masing pihak dalam kegiatan pembangunan bandar udara. Sehingga masing-masing pihak yang berkemitraan mudah mengontrol atau mengawasi penyelenggaraan layanan tersebut. Pandangan ini sesuai dengan pendapat Dwiyanto (2010:303) yang menjelaskan dalam kemitraan, pihak pemerintah dan swasta memiliki kedudukan yang setara. Mereka semua adalah prinsipal, karena itu mekanisme kerja yang dikembangkan dalam manajemen kemitraan adalah mekanisme kerja fungsional. Masing-masing melaksanakan kegiatan berdasarkan pada fungsi yang diembannya dalam penyelesaiannya suatu masalah publik tertentu sesuai dengan pembagian kerja yang disepakati bersama.

Tetapi kesepakatan bersama ini tidak dibangun dalam sebuah kontrak pelayanan formal, melainkan atas dasar kesadaran dan kepentingan bersama. Hal ini menyebabkan ruang partisipasi swasta dan masyarakat dalam menentukan keberhasilan pembangunan bandar udara sangat luas, karena pemerintah tidak lagi secara monopoli menentukan praktek penyelenggaraan layanan. Pemerintah menyadari pembangunan bandar udara dapat diselesaikan dengan mudah apabila bekerjasama dengan swasta dan masyarakat khususnya untuk mencari solusi atas masalah yang dihadapi dalam pembangunan.

Konsep transparansi pemerintah dalam pembangunan infrastruktur bandar udara menjadi pendorong swasta dan masyarakat untuk mendukung kelancaran operasional kegiatan. Oleh karena itu, tidak ada proses tawar menawar dan negosiasi antara

pemerintah dan swasta dalam pembangunan bandar udara tersebut. Pihak swasta tidak pernah menuntut tindakan pemerintah atas keterlibatan mereka. Pemerintah pun tidak memiliki misi tertentu kepada swasta yang telah berpartisipasi. Pemerintah tidak menuntut secara paksa pihak swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur bandar udara. Kemudian, swasta pun tidak dibebani jumlah dan volume bantuan material yang disumbangkan tetapi didasarkan pada kemampuan masing-masing pengusaha (swasta). Swasta ingin terlibat dalam pembangunan infrastruktur bandar udara, didorong kesadaran untuk membangun daerah sebagai bentuk tanggungjawab mereka sudah berinvestasi di Kabupaten Kolaka.

Karena itu dalam pembangunan infrastruktur bandar udara, pemerintah membangkitkan kesadaran swasta dengan membuka kecerdasan spritual dan emosional. Kecerdasan emosional, memberikan pemahaman kepada pengusaha bahwa melakukan investasi di Kabupaten Kolaka bukan hanya mencari keuntungan (profit) tetapi lebih khusus pengusaha harus menunjukkan rasa memiliki, mencintai daerah dan masyarakat Kolaka.

Kearifan lokal pun dijadikan sebagai pondasi, pilar dan alat perikat pemerintah dan masyarakat Kabupaten Kolaka. Filosofi pembangunan daerah Kabupaten Kolaka didasari semangat daerah yang memperlihatkan jati dirinya sebagai: (1) daerah perjuangan; maknanya masyarakat senantiasa mempunyai jiwa dan semangat patriotism dan menjunjung tinggi nilai-nilai luhur budaya bangsa. Seluruh komponen masyarakat Kolaka memiliki semangat atau spirit perjuangan dalam membangun yang didasari semangat heroik masyarakat Kolaka dalam peristiwa 19 November 1945 dalam mempertahankan daerah Kabupaten Kolaka dari penjajah. (2) daerah budaya; bermakna pembangunan dilaksanakan dengan menciptakan inovasi-inovasi yang tetap berlandaskan kearifan dan budaya lokal serta dijiwai nilai-nilai kebersamaan dan semangat gotong royong, yang cerminannya pada “Kalo Sara” dan berbagai nilai adat istiadat lainnya,

sebagaimana salah satu semboyan dalam budaya Tolaki Mekongga yakni *Sanggai-sanggai Olutumu Pekiki Ine Samba* yang mengandung kemandirian. Kalo mengandung unsure persatuan dan kesatuan, saling hormat menghormati, menjunjung tinggi nilai-nilai adat budaya dan religius, kepedulian dan tanggungjawab. (3) daerah religius; tergambar dalam kehidupan masyarakat yang taat dalam mempertahankan dan melaksanakan norma-norma agama di dalam kehidupan sehari-hari, sehingga mampu menciptakan keselarasan, keseimbangan intern dan antar umat beragama.

Hal ini menyebabkan, mekanisme penyelenggaraan pembangunan infra-struktur bandar udara dilaksanakan tidak secara formal dalam bentuk kontrak kerja. Kewajiban dan tanggungjawab masing-masing pihak digagas dalam pertemuan formal maupun informal dengan menerapkan prinsip kegotongroyongan.

V. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan, maka penulis menarik kesimpulan dalam Kemitraan Pemerintah dan Swasta Dalam Pembangunan Bandara Sangiani Bandara Kabupaten Kolaka sebagai berikut :

1. Kemitraan pemerintah, swasta dan masyarakat dalam pembangunan infrastruktur bandar udara di Kabupaten Kolaka, didasari alasan: *pertama* sebagai alternatif untuk menyelesaikan masalah keterbatasan anggaran pemerintah, sementara kebutuhan masyarakat akan pelayanan yang baik semakin tinggi. *Kedua*, keterlibatan atau partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur bandar udara merupakan bentuk tanggungjawab dan kontribusi sektor swasta dalam pembangunan di daerah. Pihak swasta tidak saja mencari keuntungan dari hasil investasinya, tetapi swasta memiliki tanggungjawab untuk mensejahterakan masyarakat. *Ketiga*; keterlibatan swasta dan masyarakat untuk mengatasi keterbatasan sarana dan prasarana sektor transportasi khususnya transportasi udara.

2. Manfaat yang diperoleh dengan pembangunan bandara ini adalah Keberhasilan meningkatkan partisipasi swasta dan masyarakat dalam pembangunan bandar udara, tidak lepas dari dukungan birokrasi di Kabupaten Kolaka. Birokrasi dibentuk menjadi lebih terbuka, inovatif dan tanggap dalam merealisasikan kepentingan publik. Pemerintah memposisikan masyarakat dan swasta sebagai pemilik pemerintahan (*owners of government*) yang dianggap mampu bekerja secara bersama-sama dalam memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur bandar udara. Memberikan kemudahan akses bagipara investor yang ingin menanamkan modalnya di Kabupaten Kolaka. Hal ini juga meningkatkan pendapatan bagi masyarakat sekitar.

Saran

1. Kemitraan yang dilakukan saat oleh pemerintah dan swasta khususnya dalam pelayanan public perlu dilanjutkan dalam mengoptimalkan peran pemerintah dalam memberikan pelayanan public.
2. Kemitraan yang dilakukan saat oleh pemerintah dan swasta dalam pemberian layanan perlu dibuatkan regulasi dalam bentuk kontrak kerjasama yang bersifat formal. Hal ini dimaksudkan agar masing-masing aktor memahami bagaimana peran dan tanggung jawabnya dalam penyelenggaraan layanan publik. Serta untuk mengantisipasi perubahan manajerial dalam pemerintahan daerah, sebab perubahan tersebut akan merubah pola manajemen penyelenggaraan pemerintahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Dikun, Suyono. 2005. "Pengembangan dan Pengelolaan Infrastruktur." Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia Dalam Abad 21, Konsep dan Pendekatan Perkotaan di Indonesia. URDI-YSS-Jakarta:LPFE-UI.
- Ditjen P2M & PL. 2004. Pelatihan Manajemen P2L & PL Terpadu Berbasis Wilayah Kabupaten/Kota Membina Kemitraan Berbasis Institusi. Depkes RI.
- Hindersah, Hilwati. 2003. "Prospek Kemitraan Pemerintah Swasta dalam Penyelenggaraan Pelayanan Infrastruktur." Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Nomor 03/Tahun ke-3.
- Kumorotomo, Wahyudi. 1999. "Kemitraan Usaha sebagai Alternatif dalam Pembiayaan Sektor Publik di Daerah". Dalam Jurnal Sosial-Politik, Volume 3, Nomor 1, Juli
- Muhammad, Fadel dan Mahmudi, (2006). "Tantangan dan Peluang Pemerintah Daerah Dalam Penanggulangan Kemiskinan," Jurnal UNISIA No. 59/XXIX/I/2006.
- Notoadmodjo, Soekidjo. 2007. Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Osborne, David dan Ted Gaebler. 1992. Mewirusahaakan Birokrasi: Reinventing Government (terj.). Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo.
- Osborne & Peter Plastrik dalam Mustopadidjaja, AR, "Paradigma-Paradigma Pembangunan: Dan saling hubungannya dengan model, strategi, dan kebijakan dalam penyelenggaraan Pemerintahan dan Pembangunan", Jakarta, 2003.
- Provan, Keith G. and Milward H. Brinton, Governing the Hollow State (Journal of Public Administration Research and Theory), 364/J.Part.10, April, 2000.
- Rukmana, Nana et al. (eds.). 1993. Manajemen Pembangunan Prasarana Perkotaan, Jakarta: LP3ES.
- Sugiyono, 2009. Memahami Penelitian Kualitatif, Alfabeta, Bandung.
- Soedjito, Bambang Bintoro. 2005. "Peran Serta Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur: Kerangka Kebijakan, Pengaturan dan Kelembagaan" Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia Dalam Abad 21, Konsep dan Pendekatan Perkotaan di Indonesia. URDI-YSS-Jakarta:LPFE-U.
- Soesilo, Nining L. 2000. Reformasi Pembangunan dengan Langkah-langkah Manajemen Strategik, Jakarta: Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, FE - UI.

Internet :

<http://marsono-manajemenpublik.blogspot.com/2008/10/konsep-dan-model-kerjasama-kemitraan.html>

www.KPPOD.org (Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah Regional Autonomy Watch).