

---

**LAPORAN AKHIR PENELITIAN NRKAT 2017  
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA  
PENELITIAN OUTCOME BASED**



**POLA KEMITRAAN PEMERINTAH DAN SWASTA (*PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP*) UNTUK PENGEMBANGAN INVESTASI BIDANG INFRASTRUKTUR KEMARITIMAN SEKTOR PELABUHAN DALAM Mendukung Kemandirian dan Ketahanan Maritim**


1. Prof. Muchammad Zaidun, S.H., M.Si ( Ketua )
2. Dr. Mas Rahmah, S.H., M.H., LL.M ( Anggota )
3. Yuniarti, S.H., M.H., LL.M (Anggota)


**OKTOBER 2017  
UNIVERSITAS AIRLANGGA**


---

**HALAMAN PENGESAHAN  
PENELITIAN RKAT 2017**

<b>Skema Penelitian</b>	: Penelitian Outcome Based
<b>Judul Penelitian</b>	: POLA KEMITRAAN PEMERINTAH DAN SWASTA ( <i>PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP</i> ) UNTUK PENGEMBANGAN INVESTASI BIDANG INFRASTRUKTUR KEMARITIMAN SEKTOR PELABUHAN DALAM Mendukung Kemandirian dan Ketahanan Maritim

<b>Ketua Peneliti</b>		<b>Tanda tangan</b>
a. Nama Lengkap	: Prof.Dr. Muchammad Zaidun, S.H., M.Si	
b. NIDN	: 0029055203	
c. Jabatan Fungsional	: Guru Besar	
d. Program Studi	: Ilmu Hukum	
e. Nomor HP	: 0811337863	
f. Alamat e-mail	: zaidun@znp.co.id	

<b>Anggota Peneliti</b>		<b>Tanda tangan</b>
a. Nama Lengkap	: Dr. Mas Rahmah, S.H, M.H., LL.M	
b. NIDN	: 0012097104	
c. Jabatan Fungsional	: Lektor Kepala	
d. Program Studi	: Ilmu Hukum	
e. Nomor HP	: 0812301917898	
f. Alamat e-mail	: rahmah_arifin@yahoo.com	

<b>Anggota Peneliti</b>		<b>Tanda tangan</b>
a. Nama Lengkap	: Yuniarti, S.H., M.H., LL.M	
b. NIDN	: 0012058502	
c. Jabatan Fungsional	: Asisten Ahli	
d. Program Studi	: Ilmu Hukum	
e. Nomor HP	: 08113477302	
f. Alamat e-mail	: Yuniarti@fh.unair.ac.id	

<b>Biaya penelitian</b>	: - Dana internal PT (RKAT)	Rp. 50.000.000,-
-------------------------	-----------------------------	------------------

Surabaya, 5 Oktober 2017

Mengetahui  
Dekan



Prof. Dr. Drs. Abd. Shomad, S.H., M.H.  
NIP. 196705201992031002

Ketua Peneliti



Prof. Dr. Muchammad Zaidun, S.H., M.Si  
NIP. 195205291974121001

## RINGKASAN

Penelitian ini dilatarbelakangi pentingnya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang harus didukung dengan peningkatan investasi kemaritiman khususnya di bidang kepelabuhan. Mengingat ada keterbatasan sumber daya keuangan APBN dalam membiayai proyek infrastruktur kemaritiman maka perlu dilakukan alternatif pembiayaan dan investasi dengan melibatkan swasta melalui skema kemitraan pemerintah dan swasta (*public private partnership*). Untuk itu penelitian bertujuan untuk ditelaah kajian mengenai : a) Prinsip *public private partnership* untuk pembangunan, pengembangan dan modernisasi infrastruktur bidang kemaritiman; b) bentuk *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim; c) Model kontrak *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris yang bersifat partisipatif (*participatory research*) dengan melibatkan diskusi dan wawancara bersama sejumlah pihak terkait. Oleh karena itu, teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan metode inventarisasi dan dokumentasi yang dilengkapi dengan wawancara dan *Forum Grup Discussion*. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan komparatif (*comparative approach*). Hasil dari seluruh metode dan pendekatan penelitian akan disusun secara deskriptif analitik melalui metode penafsiran dan analogi

yang kemudian dipaparkan secara deskriptif untuk menuju pada kesimpulan yang bersifat preskriptif.

Pada akhirnya, penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa :

- a. Prinsip yang harus diaplikasikan dalam skema *Public Private Partnership* untuk pembangunan infrastruktur pelabuhan meliputi prinsip kemitraan yang menekankan kerjasama dengan mempertimbangkan kebutuhan kedua belah pihak. Juga harus diperhatikan prinsip kemanfaatan bahwa penyediaan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dengan swasta untuk memberikan manfaat sosial dan ekonomi bagi masyarakat. Prinsip lainnya adalah prinsip bersaing bahwa kerjasama dilakukan melalui tahapan pemilihan yang dan transparan, serta memperhatikan prinsip persaingan adil, terbuka, usaha yang sehat. Selain itu, terdapat pula Prinsip Pengendalian dan pengelolaan risiko, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur dilakukan dengan penilaian risiko, pengembangan strategi pengelolaan, dan mitigasi terhadap risiko. Selanjutnya juga perlu diimplementasikan Prinsip Efektif, yakni kerja sama Penyediaan Infrastruktur mampu mempercepat pembangunan sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur. Selain itu Prinsip Efisien, yakni kerja sama Penyediaan Infrastruktur mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam Penyediaan Infrastruktur melalui dukungan dana swasta, juga harus diperhatikan ketika membuat kerjasama pemerintah dan swasta dalam proyek infrastruktur di sektor pelabuhan.
- b. Bentuk *Public Private Partnership* umumnya dituangkan dalam bentuk perjanjian atau pemberian izin. Bentuk kerjasama tersebut ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pemerintah dan swasta sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-



undangan yang berlaku. Dalam pelaksanaan kerjasama tersebut, pemerintah - dalam hal ini diwakili oleh Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah atau badan usaha milik negara - bertindak selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama.

- c. Bentuk Kontrak *Public Private Partnership* memiliki banyak variasi yang beragam, mulai dari *Build and Operate* (BO), BOT (*Build, Operate and Transfer*), BTO (*Build, Transfer and Operate*), BBO (*Buy, Build and Operate*), BT (*Build and Transfer*), BOLT (*Build, Operate, Leasehold, and Transfer*), LDO (*Lease, Develop and Operate*), ROT (*Renovate, Operate, and Transfer*) - Kerjasama Rehabilitasi, Guna, dan Serah, ROLT (*Renovate, Operate, Leasehold, and Transfer*), BTL (*Build, Transfer, Leasehold*), WAA Model (*Wraparound Addition*), *Design-Build-Finance-Operate* (DBFO), *the Design-Build-Operate* (DBO). Di Indonesia, bentuk kontrak yang sering dilakukan antara lain Kontrak Kelola atau lazimnya disebut *Management Contract*, Kontrak Jasa atau *Service Contract*, Leasing atau Sewa, Kontrak Bangun-Guna-Serah atau *Build-Operate-Transfer* (BOT), Kontrak Konsesi atau *Concession*, Kontrak Bangun-Guna-Milik atau *Build-Operate-Own* (BOO) dan Divestasi atau *Divestiture*.

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah dipanjatkan ke hadirat Allah SAW atas limpahan karunianya sehingga tim peneliti dapat menyelesaikan laporan akhir Penelitian RKAT Fakultas Hukum Universitas Airlangga yang berjudul “Pola Kemitraan Pemerintah Dan Swasta (Public Private Partnership Contract) Untuk Pengembangan Investasi Bidang Infrastruktur Kemaritiman Sektor Pelabuhan Dalam Mendukung Kemandirian Dan Ketahanan Maritim”.

Dengan selesainya laporan akhir ini, tim Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada para reviewer, Rektor Universitas Airlangga dan Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga, yang telah memberikan kesempatan dan dukungan dana kepada tim peneliti untuk mengadakan penelitian ini. Tim Peneliti juga menyampaikan terima kasih pada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan kontribusi baik moril maupun materiil sehingga laporan akhir penelitian bisa diselesaikan sesuai dengan target yang diharapkan.

Laporan akhir penelitian ini diawali dengan menguraikan tentang latar belakang mengenai pentingnya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang harus didukung dengan peningkatan investasi kemaritiman khususnya di bidang kepelabuhan. Mengingat ada keterbatasan sumber daya keuangan APBN dalam membiayai proyek infrastruktur kemaritiman maka perlu dilakukan alternatif pembiayaan dan investasi dengan melibatkan swasta melalui skema kemitraan pemerintah dan swasta (*public private partnership*). Untuk itu penelitian bertujuan untuk ditelaah kajian mengenai : a) Prinsip *public private partnership* untuk

pembangunan, pengembangan dan modernisasi infrastruktur bidang kemaritiman; b) bentuk *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim; c) Model kontrak *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris yang bersifat partisipatif (*participatory research*) dengan melibatkan diskusi dan wawancara bersama sejumlah pihak terkait. Oleh karena itu, tehnik pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan metode inventarisasi dan dokumentasi yang dilengkapi dengan wawancara dan *Forum Grup Discussion*. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan komparatif (*comparative approach*). Hasil dari seluruh metode dan pendekatan penelitian akan disusun secara deskriptif analitik melalui metode penafsiran dan analogi yang kemudian dipaparkan secara deskriptif untuk menuju pada kesimpulan yang bersifat preskriptif.

Pada akhirnya, laporan akhir penelitian ini disusun sebagai hasil dari penelitian di tahun kedua dan digunakan sebagai bahan pemantauan dan evaluasi kinerja kegiatan penelitian yang sedang dilakukan. Laporan akhir penelitian dapat menjadi acuan atas capaian penelitian yang sementara diperoleh di tahun kedua, rencana kegiatan penelitian selanjutnya, kendala untuk menghasilkan output penelitian dan langkah antisipasi atas kendala tersebut agar tujuan penelitian dapat dipenuhi. Selanjutnya, tim peneliti menyadari bahwa hasil sementara penelitian yang

dituangkan dalam laporan kemajuan ini tidak sesempurna seperti diharapkan, untuk itu peneliti mengharapkan kritik dan saran demi penyempurnaan laporan akhir penelitian ini.

Surabaya, Oktober 2017

Tim Peneliti

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
RINGKASAN	
KATA PENGANTAR	
DAFTAR ISI	
BAB I	PENDAHULUAN
	1. Latar belakang ..... 1
	2. Rumusan Masalah..... 6
	3. Tujuann Penelitian ..... 7
	4. Keaslian Penelitian ..... 7
	5. Manfaat Penelitian..... 8
	6. Rencana Luaran..... 9
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA
	1. Investasi Sektor Infrastruktur Kemaritiman..... 10
	2. <i>Public Private Partnership</i> ..... 11
	3. Prinsip Keseimbangan Pada <i>Public Private Partnership</i> ..... 17
BAB III	METODE PENELITIAN ..... 21
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN
	1. Prinsip <i>public private partnership</i> untuk pembangunan, pengembangan dan modernisasi infrastruktur bidang kemaritiman..... 23
	2. Bentuk <i>public private partnership</i> yang efektif dan efesien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim..... 50

3. Model kontrak <i>public private partnership</i> yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian .....	59
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	65
DAFTAR PUSTAKA .....	66

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1. Latar belakang

Indonesia secara geografis merupakan sebuah negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Dengan garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia (sepanjang 80.791 km ) menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Dengan wilayah seluas kurang lebih 2,8 juta km<sup>2</sup> dan 17.508 pulau<sup>1</sup> menjadikan Indonesia sebagai negara maritim terbesar. Sebagai negara maritim terbesar, sudah selayaknya kemudian pemerintah mencanangkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Pencanaan visi Indonesia poros maritim dunia dideklarasikan oleh presiden Joko Widodo saat pelantikan tanggal 20 Oktober 2014, bahwa :

*“samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradapan kita. kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudera, memunggungi selat dan teluk”*

Sebagai negara maritim terbesar, Indonesia memiliki potensi perikanan dan kelautan yang luar biasa yang menjadi sebagai salah satu modal utama penggerak pertumbuhan ekonomi nasional. Potensi lestari sumberdaya ikan Indonesia sebesar 6.4 juta ton per tahun dengan jumlah tangkapan yang diperbolehkan sebesar 5.8 juta ton per tahun (80% dari potensi lestari) dengan volume ekspor yang terus mengalami

---

<sup>1</sup>Retno Muningar, “Public-Private Partnership dalam Manajemen Infrastruktur Pelabuhan Perikanan di Indonesia”, IPB-Faculty of Fisheries and Marine Science, 2007, h. 188  
<http://repository.ipb.ac.id/handle/123456789/51716> ,

kenaikan (hampir 97,36%) sekitar 8,9 juta ton tahun 2016<sup>2</sup> yang diekspor ke 90 negara tujuan dengan ke 90 negara dengan pasar utama Jepang (50%), Amerika Serikat AS (17%), kawasan Eropa (13%).<sup>3</sup> Berdasarkan Data *Food and Agriculture Organization* (FAO) Indonesia pada saat ini menempati peringkat ketiga terbesar dunia sebagai produsen ikan di bawah China dan India<sup>4</sup>, dengan produksi sekitar 8.9 juta ton yang terdiri dari hasil tangkapan di darat dan laut sebesar 5.8 juta ton dan hasil budidaya perikanan sebesar 3.1 juta ton ditambah lagi dengan produksi rumput laut sebesar 6,5 million ton. 95% produksi pertanian berasal dari tangkapan nelayan, dan hampir 6.4 juta penduduk Indonesia menggantungkan hidupnya pada penangkapan ikan dan budidaya perikanan.<sup>5</sup> Selain itu, perairan Indonesia menyimpan 70 persen potensi minyak karena terdapat kurang lebih 40 cekungan minyak yang berada di perairan Indonesia.

Dengan melihat potensi sektor perikanan dan kelautan tersebut, tentunya terdapat pula beragam potensi investasi di bidang kemaritiman di Indonesia, antara lain investasi sektor bioteknologi kelautan, perairan dalam (*deep ocean water*), wisata bahari, energi kelautan, mineral laut, pelayaran, pertahanan, serta industri maritim, yang dapat memberikan kontribusi besar bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia. Namun sayangnya, potensi investasi tersebut hanya sekitar 10 persen yang saat ini telah dikembangkan.

---

<sup>2</sup> FAO, *Fishery and Aquaculture Country Profiles : The Republic of Indonesia*, <http://www.fao.org/fishery/facp/IDN/en>

<sup>3</sup> Retno Muningar, *Loc. Cit.*

<sup>4</sup> FAO, *Loc.Cit.*

<sup>5</sup> *Ibid.*



Kekayaan dan potensi maritim yang tersebut harus dikelola secara baik dan efisien. Dalam pengelolaan tersebut, perlu dilakukan peningkatan SDM, pemantapan pengelolaan pemanfaatan laut, penataan ruang wilayah maritim, diversifikasi sumber energi terbarukan di laut, modernisasi teknologi kemaritiman, peningkatan penelitian dan pengembangan bidang kemaritiman, perbaikan dan modernisasi armada perikanan dan pelayaran, peningkatan kapasitas dan investasi di sektor industri kemaritiman, perbaikan dan modernisasi infrastruktur, dll.

Peningkatan dan modernisasi infrastruktur kemaritiman antara lain dapat dilakukan melalui pengembangan pelabuhan dan transportasi laut. Pengembangan, pembangunan dan modernisasi pelabuhan menjadi kunci bagi peningkatan kegiatan maritim yang lebih efisien dan modern karena pelabuhan menjadi memiliki peran penting sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian sebagai penghubung antar wilayah dan menjadi pintu masuk keluar masuknya barang. Bahkan di dalam Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan (selanjutnya disebut Kepelabuhan), pelabuhan memiliki peran penting sebagai: a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya; pintu gerbang kegiatan perekonomian; tempat kegiatan alih moda transportasi; d. penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan; tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang; dan mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur bidang maritim tersebut perlu didukung investasi dan dana yang berkesinambungan baik dari APBN atau dengan meningkatkan peran serta pihak swasta. Sumber daya keuangan APBN yang terbatas yang hanya dapat membiayai 40 persen proyek infrastruktur mendesak pemerintah

untuk mencari alternatif lain untuk mewujudkan dan membiayai rencana investasi bidang infrastruktur.

Dengan keterbatasan dana APBN tersebut, pemerintah perlu menggandeng investor swasta untuk pengembangan proyek infrastruktur melalui skema investasi berupa *public private partnership* (Kemitraan Pemerintah/Publik - swasta). Kemitraan Pemerintah/Publik - swasta menjadi strategi untuk mewujudkan pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur kemaritiman khususnya di sektor kepelabuhan dengan meningkatkan peran investor swasta.

Kemitraan Publik – swasta secara normatif diatur di dalam Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan 'Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (selanjutnya disebut Perpres 67/2005) ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan kebutuhan mendesak untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, serta untuk meningkatkan daya saing Indonesia secara global. Untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, dipandang perlu mengambil langkah-langkah yang komprehensif guna menciptakan iklim investasi untuk mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat.

Untuk itu, dalam penelitian ini perlu dilakukan kajian mengenai prinsip Kemitraan Pemerintah/Publik – swasta untuk pengembangan investasi infrastruktur kemaritiman khususnya di kepelabuhan. Dengan dilakukan pengkajian prinsip tersebut, akan ditemukan prinsip yang ideal dan proporsional sebagai dasar untuk pengaturan pengembangan dan

pembangunan investasi infrastruktur kemaritiman sehingga dapat memberikan perlindungan tidak hanya kepada pemerintah namun juga investor swasta.

Terdapat beberapa bentuk kemitraan publik-swasta antara lain <sup>6</sup> :

- a. *Build and Operate* (BO) dimana pihak swasta membiayai, membangun dan mengelola tanpa ada batasan waktu dan pihak pemerintah hanya melakukan kontrol saja.
- b. BOT Model (*Build, Operate and Transfer*) yaitu konsesi kepada pihak swasta untuk membangun dan mengoperasikan yang terbatas jangka waktunya.
- c. BTO (*Build, Transfer and Operate*) yaitu model dimana kepemilikan atas aset proyek menjadi milik publik atau pemerintah sebelum operasional proyek, sejak konstruksi pembangunan selesai pihak swasta menyewa proyek atau fasilitas tersebut.
- d. BBO Model (*Buy, Build and Operate*) yaitu model yang cocok untuk pembangunan infrastruktur yang rusak dimana pihak swasta membeli infrastruktur publik tersebut dan pengelolaannya, yang meliputi pembangunan perbaikan atau perluasannya.
- e. LDO Model (*Lease, Develop and Operate*) yaitu pihak swasta menyewa aset tertentu milik pemerintah dan mengelola perbaikannya selama dalam kurun waktu konsesi.
- f. WAA Model (*Wraparound Addition*) yaitu pihak swasta memperluas kepemilikan secara publik dan mengoperasikan infrastruktur tersebut. Pengelolaan dilakukan pada infrastruktur utama atau bagian tambahannya dan ketika pengopersiannya selesai, kepemilikan dibagi antara pemerintah dan swasta.

Sementara itu, di sektor jasa terdapat model *Design-Build-Finance-Operate* (DBFO) atau *the Design-Build-Operate* (DBO).<sup>7</sup> Dari beberapa bentuk kemitraan tersebut, penelitian ini

---

<sup>6</sup> Ana I. Irimia-Diéguez, Dolores Oliver-Alfonso "Models of Public-Private Partnerships in Megaprojects: the Spanish case", *Organization technology and management construction international journal*, Volume 4( 3), 2012, h. 611-612.

akan menganalisis bentuk kemitraan yang efektif dan efisien untuk mendukung pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim.

Mengingat kemitraan publik- swasta pada umumnya dilandasi oleh perjanjian atau kontrak kerjasama, penelitian ini menganggap perlu untuk menganalisa model kontrak *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim.

## I.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penelitian ini akan melakukan kajian atas rumusan masalah berikut :

- a) Prinsip *public private partnership* untuk pembangunan, pengembangan dan modernisasi infrastruktur bidang kemaritiman
- b) Bentuk *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim.
- c) Model kontrak *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim.

---

<sup>7</sup> *Design-Build-Finance-Operate* DBFO adalah model yang paling umum dari *public private partnership* yang melibatkan 4 aktivitas utama yaitu merancang, membangun, membiayai dan mengoperasikan dalam satu pihak. Sementara varian yang lain adalah *Design-Build-Operate* (DBO) model yaitu publik sektor atau pemerintah menyediakan dana untuk merancang dan membangun fasilitas, dan kemudian penyewa dari pihak swasta akan menyewa untuk mengoperasikan fasilitas tersebut. Lihat pada Singapore Ministry of Finance, *Public Private Partnership Handbook*, Version 2, 2012, h. 5-6

### 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang sebagaimana diuraikan sebelumnya, penelitian ini memiliki tujuan yang meliputi untuk menganalisis dan menemukan :

- a) Prinsip *public private partnership* untuk pembangunan, pengembangan dan modernisasi infrastruktur bidang kemaritiman
- b) Bentuk *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim.
- c) Model kontrak *public private partnership* yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pembangunan dan modernisasi infrastruktur pelabuhan dalam mendukung ketahanan dan kemandirian maritim.

### 1.4. Keaslian Penelitian

Originalitas dan nilai kebaruan dari penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan karena belum pernah dilakukan penelitian dengan judul yang sama sebelumnya oleh tim peneliti. Penelitian ini juga belum pernah didanai oleh skema penelitian lainnya.

Terdapat beberapa penelitian dengan topik yang relatif sama namun dengan kajian yang berbeda, antara lain penelitian yang dilakukan oleh Chairuddin Syah Nasution mengenai “Distribusi Risiko Kemitraan Pemerintah dan Swasta Dalam Pembangunan Infrastruktur”. Selanjutnya ada penelitian dari Iwan Erar Joesoef mengenai “ Model Kerjasama Pemerintah Swasta : Studi Penerapan Kontrak Build Operating Transfer

Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol". Selain itu, terdapat pula penelitian yang dilakukan oleh Bambang Susantono dan Mohammed Ali Berawi mengkaji "Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Berbasis Kerjasama Pemerintah Swasta Di Indonesia."

Berdasarkan beberapa penelitian tersebut di atas, maka kajian yang akan ditelaah pada penelitian ini berbeda dengan penelitian yang ada, sehingga dengan demikian originalitas atau keaslian dari penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan.

## **I.5. Manfaat Penelitian**

### **a. Manfaat Teoritis**

- a) Penelitian ini diharapkan memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu hukum khususnya di bidang hukum investasi.
- b) Penelitian ini diharapkan menghasilkan temuan mengenai prinsip yang harus dikembangkan agar kemitraan publik-swasta berjalan efektif dan efisien untuk meningkatkan partisipasi modal swasta di sektor infrastruktur kemaritiman khususnya kepelabuhan. Sehingga diharapkan kemitraan publik-swasta tidak hanya memberikan keuntungan bagi kepentingan nasional dalam meningkatkan pembangunan, pengembangan dan modernisasi infrastruktur kemaritiman, melainkan juga memberikan perlindungan kepada investor swasta dalam menanamkan modal di sektor infrastruktur kemaritiman, termasuk agar pola kemitraan publik-swasta tidak menghambat laju investasi di Indonesia.

## BAB V

### KESIMPULAN

1. Prinsip yang harus diaplikasikan dalam skema *Public Private Partnership* untuk pembangunan infrastruktur pelabuhan meliputi prinsip kemitraan yang menekankan kerjasama dengan mempertimbangkan kebutuhan kedua belah pihak. Juga harus diperhatikan prinsip kemanfaatan bahwa penyediaan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dengan swasta untuk memberikan manfaat sosial dan ekonomi bagi masyarakat. Prinsip lainnya adalah prinsip bersaing bahwa kerjasama dilakukan melalui tahapan' pemilihan yang dan transparan, serta memperhatikan prinsip persaingan adil, terbuka, usaha yang sehat. Selain itu, terdapat pula Prinsip Pengendalian dan pengelolaan risiko, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur dilakukan dengan penilaian risiko, pengembangan strategi pengelolaan, dan mitigasi terhadap risiko. Selanjutnya juga perlu diimplementasikan Prinsip Efektif, yakni kerja sama Penyediaan Infrastruktur mampu mempercepat pembangunan sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur. Selain itu Prinsip Efisien, yakni kerja sama Penyediaan Infrastruktur mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam Penyediaan Infrastruktur melalui dukungan dana swasta, juga harus diperhatikan ketika membuat kerjasama pemerintah dan swasta dalam proyek infrastruktur di sektor pelabuhan.
2. Bentuk *Public Private Partnership* umumnya dituangkan dalam bentuk perjanjian atau pemberian izin. Bentuk kerjasama tersebut ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pemerintah dan swasta sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-

undangan yang berlaku. Dalam pelaksanaan kerjasama tersebut, pemerintah - dalam hal ini diwakili oleh Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah atau badan usaha milik negara - bertindak selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama.

3. Bentuk Kontrak *Public Private Partnership* memiliki banyak variasi yang beragam, mulai dari *Build and Operate* (BO), BOT (*Build, Operate and Transfer*), BTO (*Build, Transfer and Operate*), BBO (*Buy, Build and Operate*), BT (*Build and Transfer*), BOLT (*Build, Operate, Leasehold, and Transfer*), LDO (*Lease, Develop and Operate*), ROT (*Renovate, Operate, and Transfer*) - Kerjasama Rehabilitasi, Guna, dan Serah, ROLT (*Renovate, Operate, Leasehold, and Transfer*), BTL (*Build, Transfer, Leasehold*), WAA Model (*Wraparound Addition*), *Design-Build-Finance-Operate* (DBFO), *the Design-Build-Operate* (DBO). Di Indonesia, bentuk kontrak yang sering dilakukan antara lain Kontrak Kelola atau lazimnya disebut *Management Contract*, Kontrak Jasa atau *Service Contract*, Leasing atau Sewa, Kontrak Bangun-Guna-Serah atau *Build-Operate-Transfer* (BOT), Kontrak Konsesi atau *Concession*, Kontrak Bangun-Guna-Milik atau *Build-Operate-Own* (BOO) dan Divestasi atau *Divestiture*.



## DAFTAR BACAAN

### Buku

- Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian : Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*, LaksBang Mediatama Yogyakarta, 2009.
- Alan Bryman, "Structured Interviewing", *Social Research Methods*, Oxford University Press, 2004.
- Peter Nygh, Peter Butt (eds), *Australian Legal Dictionary*, 1997.
- William Trumble, Angus Stevenson, *Shorter Oxford English Dictionary on Historical Principles*, 5 th Ed, 2002.

### Artikel/Jurnal

- Ana I. Irimia-Diéguez, Dolores Oliver-Alfonso "Models of Public-Private Partnerships in Megaprojects: the Spanish case", *Organization technology and management construction international journal*, Volume 4( 3), 2012 .
- Asian Development Bank, "Public-Private Partnership (PPP) Handbook", 2008.  
<http://www.adb.org/sites/default/files/pub/2008/Public-Private-Partnership.pdf>.
- Lambang Susantono dan Mohammed Ali Berawi, "Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Berbasis Kerjasama Pemerintah Swasta Di Indonesia.", *Jurnal Transportasi*, Vol. 12 No. 2 Agustus 2012.
- Chan-Jin Ki, "Foreign Investment and National Interest", *The Korean Journal of Comparative Law*, Vol. 2, 1974 .
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, "Studi Tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta Baru untuk Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan di Republik Indonesia ", *Laporan Penelitian*, 2009.
- FAO, Fishery and Aquaculture Country Profiles : The Republic of Indonesia,  
<http://www.fao.org/fishery/facp/IDN/en>
- George Bermann, "The Principle of Proportionality", *American Journal of Comparative Law Supplement*, Vol. 26, 1977 .
- Andreas Andenas, Stefan Zleptnig, "Proportionality : WTO Law in Comparative Perspective", *Texas International Law Journal*, 2007, Vol. 42 .
- Reinhard Hilf, "Power, Rules and Principles - Which Orientation for WTO/GATT Law?", *Journal of International Economic Law*, Vol. 4, 2001.

etno Muningar, "Public-Private Partnership dalam Manajemen Infrastruktur Pelabuhan Perikanan di Indonesia", IPB-Faculty of Fisheries and Marine Science, 2007.  
<http://repository.ipb.ac.id/handle/123456789/51716> ,

ngapore Ministry of Finance, *Public Private Partnership Handbook*, Version 2, 2012.

nited Nations Economic Commission for Europe, "Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships," 2008 .  
(<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/publications/ppp.pdf>).

**Peraturan perundang-undangan :**

Undang-undang Nomor 25 Tahun 2007 Tentang Penanaman Modal

Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan

Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur