

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1 Teori-Teori tentang PPP atau KPBU

2.1.1.1 Teori Ekonomi dan Infrastruktur

2.1.1.1.1 Pertumbuhan Ekonomi

‘ Tingkat kesejahteraan suatu negara diukur dengan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi adalah proses peningkatan produksi atau output per kapita dalam jangka panjang (Boediono, 1999:1 dikutip dalam Sembayang, 2011). Beberapa ekonom berpendapat bahwa tren produksi output per kapita saja tidak cukup. Ada persyaratan yang lebih ketat untuk konsep pertumbuhan ekonomi, yaitu apakah ada tren (peningkatan output per kapita) yang timbul dari proses internal perekonomian.

Definisi pertumbuhan ekonomi banyak diutarakan oleh para ekonom, diantaranya adalah Parkin dan Bede (1992:53) menyatakan: pertumbuhan ekonomi adalah laju perubahan Produk Nasional Bruto riil dari satu tahun ke tahun berikutnya. Sementara Mankiw (1994:76) menyatakan: untuk mengukur pertumbuhan ekonomi, ekonom menggunakan data produk domestik bruto, yang

mengukur pendapatan total semua orang dalam perekonomian serta Samuelson dan Nordhaus (1995:750) menyatakan: pertumbuhan ekonomi adalah peningkatan total output suatu negara dari waktu ke waktu, yang diukur sebagai tingkat tahunan peningkatan PDB riil suatu negara atau PDB potensial riil (Sembanyang, 2011).

Banyak faktor yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Komponen pertumbuhan ekonomi ditinjau dari pengeluarannya antara lain: pengeluaran konsumsi rumah tangga/swasta, pengeluaran pemerintah, investasi, dan ekspor neto yang lazim dituliskan sebagai berikut:

$$Y = C + I + G + (X-M)$$

Keterangan :

1. Y = Output total nasional
2. I = Investasi
3. C = Pengeluaran konsumsi rumah tangga dan swasta
4. G = Pengeluaran Pemerintah
5. X = Ekspor
6. M = Impor

2.1.1.1.2 Pelayanan Publik

Teori ekonomi publik menyatakan bahwa pemerintah adalah organisasi yang didirikan untuk menjalankan kekuasaan atas orang-orang yang hidup sebagai masyarakat, serta menyediakan dan mendanai layanan dasar yang penting. Alasan utama meminta jasa pemerintah adalah agar pemerintah dapat menyediakan barang dan jasa yang sulit diperoleh atau disediakan oleh perorangan atau privat di pasar,

serta mempertimbangkan bahwa barang dan jasa yang disediakan pemerintah dapat diakses oleh semua warga negara (Hyman, 1983 dikutip dalam Sembanyang, 2011).

Berdasarkan kajian ekonomi publik ada tiga fungsi pemerintah, yaitu alokasi, distribusi, dan stabilisasi. Pembiayaan pemerintah dalam demokrasi tidaklah sederhana. Pemerintah perlu menjamin atas tanggung jawab dan responsibilitas untuk setiap keputusan publik dan mengamankan pendanaan untuk layanan di semua tingkat masyarakat (Mikesell, 1995 dikutip dalam Sembanyang, 2011).

2.1.1.1.3 Infrastruktur

Sistem Infrastruktur seperti listrik, transportasi, air, telekomunikasi, dan lainnya mempunyai peran penting dalam pembangunan ekonomi dan sosial. Sistem infrastruktur saling berhubungan satu dengan yang lainnya. Sistem transportasi merupakan alat untuk menjamin pasokan barang dan jasa sebagai indikator kemakmuran dan pertumbuhan ekonomi serta memberikan kontribusi terhadap kualitas hidup kuantitas hidup (Sembanyang, 2011).

Permintaan infrastruktur akan terus tumbuh secara signifikan selama beberapa dekade mendatang, didorong oleh faktor-faktor perubahan utama seperti pertumbuhan ekonomi global, kemajuan teknologi, perubahan iklim, urbanisasi, dan kemacetan lalu lintas yang tinggi. Solusi untuk kesenjangan infrastruktur yang semakin besar akan membutuhkan pendekatan inovatif, baik untuk mencari lebih banyak pembiayaan maupun untuk menyebarkan infrastruktur secara lebih efisien dan cerdas melalui implementasi infrastruktur yang lebih cerdas dan efisien melalui

teknologi baru, strategi manajemen permintaan, perubahan peraturan, dan perencanaan yang lebih baik (Sembayang, 2011).

Proyek KPBU adalah salah satu inovasi baru untuk membantu membangun infrastruktur yang layak dan terjamin kualitasnya. Suatu proyek KPBU bisa dianggap berhasil ketika pertumbuhan ekonomi di Indonesia tumbuh dengan baik, pelayanan publik di Indonesia bermanfaat bagi masyarakat, dan infrastruktur berhasil mendukung masyarakat dalam kehidupan sehari-hari mereka.

2.1.1.2 Stakeholders Theory (ST)

Menurut Nsasira et al, (2013), teori ini diusulkan oleh Freeman (1984) dan penerapan teori ini dalam *Public Private Partnership* (PPP) dikembangkan oleh Ke and Wang (2009). Teori ini digunakan sebagai dasar untuk memilih kriteria keputusan dalam proyek KPBU. Teori ini lebih menitikberatkan pada tahapan pemilihan proyek yang akan dimasukkan dalam proposal KPBU. Di Indonesia, fase ini termasuk dalam konsultasi publik untuk proyek KPBU. Teori ini berperan penting dalam menganalisis permintaan proyek KPBU bagi berbagai pemangku kepentingan. Teori ini juga dapat digunakan untuk monitoring atau pengawasan pada saat proyek KPBU sedang berjalan (Maulana, 2021).

2.1.1.3 Innovation Economics Theory (IE)

Koschatzky (2017) menyatakan IE ini dapat digunakan untuk menganalisis jenis distribusi proses inovasi, keterbukaan inovasi, proses generasi dan penggunaan pengetahuan, peran sumber daya manusia, dan orientasi pasar. Teori IE ini lebih berfokus pada peran KPBU sebagai cara organisasi untuk membuka dan

menyebarkan proses inovasi. Oleh karena itu, teori IE ini berkaitan dengan perolehan produk KPBU komersial, baik inovasi dalam bentuk teknologi, terkait proses, organisasi, budaya, dan sosial (Maulana, 2021).

2.1.1.4 Economic Geography Theory (EG)

Koschatzky (2017) teori EG mirip dengan teori IE, namun teori EG lebih berkonsentrasi pada aspek spasial dan kedekatan geografis. Pada dasarnya teori ini ingin mengatakan bahwa PPP atau KPBU haruslah berorientasi pada proses penciptaan inovasi dan harus mempertimbangkan aspek spasial dan kedekatan geografis proyek PPP atau KPBU dengan pihak terdampak atau fokus pada aspek distribusi (Maulana, 2021).

2.1.2 Pengertian KPBU

Terdapat banyak penelitian yang mengungkapkan KPBU dalam berbagai definisi. Menurut Riyanda (2020), skema KPBU adalah model perjanjian antara pemerintah dengan badan usaha dalam menjalankan fungsi-fungsi sosial-ekonomi pemerintah dengan memperhatikan hak dan kewajiban yang melekat pada masing-masing pihak. Sedangkan Villani et. al (2017) dalam Sutantiningrum dan Utami (2019) mendefinisikan KPBU sebagai bentuk kontrak kerjasama antara pihak pemerintah selaku pemilik proyek dan sektor swasta sebagai pelaksana dalam pengembangan infrastruktur, yang mana pihak pemerintah mentransfer risiko ke pihak swasta dengan turut memperhitungkan kompensasi finansial atas risiko yang ditransfer tersebut. Menguatkan pernyataan-pernyataan sebelumnya, Suhendra (2017) menyatakan bahwa dasar dari kontrak kerja sama proyek KPBU adalah adanya pembagian alokasi risiko antara pemerintah melalui PJPK dan badan usaha.

Dari penelitian-penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa KPBU adalah bentuk kerjasama yang dilakukan antara pemerintah dengan badan usaha swasta sebagai pelaksana dalam rangka penyediaan infrastruktur guna memenuhi kepentingan umum dengan memperhatikan pembagian risiko di antara masing-masing pihak (Putri Ramadhani et al., 2021).

Menurut Perpres 38 / 2015 Pasal 1 (6) KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak. Menurut Perpres 38 / 2015 Pasal 3, KPBU dilakukan dengan tujuan untuk:

- a. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam Penyediaan Infrastruktur melalui pengeralihan dana swasta;
- b. Mewujudkan Penyediaan Infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu;
- c. Menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat;
- d. Mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna; dan/atau

- e. Memberikan kepastian pengembalian investasi Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur melalui mekanisme pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada Badan Usaha.

Menurut Carbonara et al (2013), KPBU adalah kolaborasi antara pemerintah dan perusahaan swasta yang membantu menyediakan layanan dan infrastruktur yang secara tradisional disediakan oleh sektor publik. KPBU juga menyatakan bahwa sektor publik adalah kontrak jangka panjang dengan perusahaan swasta untuk pembangunan atau pengelolaan fasilitas infrastruktur sektor publik. Pembangunan atau pengelolaan sektor swasta dilakukan atas nama sektor publik (pemerintah) (Maulana, 2021).

2.1.3 Pelaksanaan KPBU

2.1.3.1 Sektor Infrastruktur KPBU

Infrastruktur adalah semua struktur dan struktur dasar, baik fisik maupun sosial (misalnya gedung, jalan, dan listrik), yang diperlukan untuk berfungsinya suatu kegiatan masyarakat atau perusahaan. Rincian sektor infrastruktur menurut KPBU dapat dibagi menjadi dua yaitu, infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial.

Infrastruktur ekonomi terdiri dari transportasi, jalan, SDA dan irigasi, air minum, sistem pengelolaan air limbah, sistem pengelolaan sampah, telekominfo, energi dan ketenagalistrikan, konservasi energi, ekonomi fasilitas perkotaan, dan kawasan. Sementara infrastruktur sosial terdiri dari pariwisata, fasilitas pendidikan,

penelitian, dan pengembangan, pemasyarakatan, perumahan rakyat, Kesehatan, dan fasilitas sarana olah raga, kesenian, dan budaya (KPBU Kemenkeu, n.d.-a).

2.1.3.2 Tahapan KPBU

Tahapan KPBU setidaknya terdiri dari beberapa tahap. Pertama, Perencanaan KPBU yang terdiri dari Penyusunan rencana KPBU, studi pendahuluan dan konsultasi, keputusan dilanjut atau tidaknya proyek KPBU. Kedua, tahap penyiapan KPBU yang terdiri dari penyusunan OBC, penjajakan minat pasar, dan permohonan rencana dukungan atau jaminan pemerintah (jika ada), penyusunan FBC. Tahap ketiga yaitu transaksi KPBU yang terdiri dari prakualifikasi, *request for proposal*, *bid submission*, penetapan pemenang lelang, pendirian badan usaha pelaksana, penandatanganan perjanjian KPBU, dan financial closing. Dan tahap terakhir, yaitu pelaksanaan KPBU yang terdiri dari konstruksi dan operasi dan perjanjian KPBU berakhir (KPBU Kemenkeu, n.d.-a).

2.1.3.3 Dukungan Pemerintah Untuk KPBU

Untuk mendukung penerapan KPBU di Indonesia, Kementerian Keuangan melakukan inovasi pembiayaan infrastruktur dengan menyediakan berbagai fasilitas dan dukungan pemerintah

Fasilitas Penyiapan Proyek atau dikenal sebagai *Project Development Facility* (PDF), adalah fasilitas yang disediakan untuk membantu Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) dalam menyelesaikan studi kelayakan awal akhir, dokumen lelang, dan membantu PJPK dalam mentransaksikan proyek KPBU untuk

dibiayai (atau ditutup secara finansial) dari lembaga keuangan (KPBU Kemenkeu, n.d.-a).

Dukungan Kelayakan atau *Viability Gap Fund* (VGF) adalah bantuan negara berupa pertanggungan sebagian biaya konstruksi untuk proyek KPBU yang sudah layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial. Sebuah studi kelayakan dapat ditawarkan jika tidak ada alternatif lain untuk membuat proyek koperasi layak secara finansial. Pemerintah kota dapat berkontribusi dalam dukungan ini setelah disetujui oleh DPRD untuk penjaminan infrastruktur.

Penjaminan infrastruktur adalah memberikan jaminan atas kewajiban keuangan PJPK untuk memberikan ganti rugi kepada entitas komersial jika terjadi risiko infrastruktur sesuai dengan alokasi yang disepakati dalam perjanjian KPBU yang menjadi tanggung jawab PJPK. Penjaminan Infrastruktur dilaksanakan oleh PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) sebagai *single window policy*. Jika permintaan penjaminan melebihi kapasitas permodalan PT PII, maka akan dilakukan penjaminan bersama antara Kementerian Keuangan dengan PT PII (KPBU Kemenkeu, n.d.-a).

2.1.4 Skema KPBU

Terdapat beberapa skema dalam KPBU, yaitu (KPBU Kemenkeu, n.d.-a):

- Kontrak Operasi & Pemeliharaan (*Operation & Maintenance* (O&M)): Operator swasta/badan usaha, berdasarkan kontrak, mengoperasikan aset milik Pemerintah (mis. Pabrik pengolahan air/air limbah) untuk jangka waktu tertentu. Kepemilikan aset tetap pada pihak Pemerintah.

- Bangun-Keuangan (*Build – Finance* (BF)): Swasta/badan usaha membangun aset dan membiayai biaya modal hanya selama periode konstruksi.
- Desain-Bangun-Keuangan-Pelihara (*Design-Build-Finance-Maintenance* (DBFM)): Badan usaha merancang, membangun, membiayai aset dan menyediakan layanan pemeliharaan (*hard facilities management*) berdasarkan perjanjian jangka panjang.
- Desain-Bangun-Keuangan-Pelihara-Operasi (*Design-Build-Finance-Maintain-Operate* (DBFMO)): Pihak badan usaha merancang, membangun, membiayai, menyediakan layanan pemeliharaan dan operasi di bawah perjanjian jangka panjang. Pengoperasian aset juga termasuk dalam proyek-proyek seperti ini misalnya pengoperasian jembatan, jalan dan instalasi pengolahan air.
- Konsesi: Seorang pemegang konsesi pihak swasta/badan usaha melakukan investasi dan mengoperasikan fasilitas untuk jangka waktu tertentu, setelah jangka waktu tersebut kepemilikan kembali ke pihak pemerintah.

Untuk proyek KPBU Jalan Tol Krian Legundi Bunder Manyar ini sendiri menggunakan skema KPBU yang terakhir yaitu konsesi dengan jangka waktu 50 tahun.

2.1.5 Pembayaran kepada Badan Usaha

Ada beberapa cara pembayaran atau pengembalian kepada Badan Usaha yang dapat dilakukan antara lain, Pembayaran Ketersediaan Layanan (*Availability Payment/AP*), Pembayaran Pengguna Layanan, dan Pengembalian Investasi dalam

Bentuk Lainnya. Untuk proyek KPBU Jalan Tol Krian Legundi Bunder Manyar ini sendiri menggunakan pembayaran pengguna layanan (KPBU Kemenkeu, n.d.-a).

Pengembalian investasi untuk organisasi bisnis yang bertanggung jawab untuk melaksanakan penyediaan infrastruktur dapat berasal dari pembayaran pengguna dalam bentuk tarif. Dalam hal laba atas investasi entitas pelaku perdagangan berasal dari pembayaran pengguna berupa tarif, PJPk akan menetapkan tarif awal untuk penyediaan infrastruktur.

Tarif awal dan penyesuaiannya ditetapkan untuk menjamin pengembalian investasi, termasuk penetapan biaya, biaya operasional, dan keuntungan selama jangka waktu tertentu. Jika harga awal dan penyesuaiannya untuk melunasi seluruh investasi organisasi bisnis tidak dapat ditentukan, tarif dapat ditentukan sesuai dengan kemampuan pengguna. Dalam hal tarif ditentukan sesuai dengan kemampuan pengguna, PJPk akan memberikan dukungan yang layak agar pelaku usaha dapat memperoleh laba atas investasi (KPBU Kemenkeu, n.d.-a).

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu memuat hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Penelitian terdahulu ini akan dijadikan sebagai rujukan oleh peneliti setelahnya untuk mengembangkan topik penelitian yang telah dikaji sebelumnya. Berikut ini beberapa penelitian terdahulu yang terkait dengan topik pembangunan jalan tol KLBM dengan skema KPBU yang diangkat penulis dalam Karya Tulis Tugas Akhir ini.

1. Penelitian Yanida Agustina (2017)

Penelitian Yanida Agustina (2017) berjudul “*Analisa Studi Kelayakan Jalan Tol Krian - Legundi - Bunder - Manyar Seksi I dan II*”. Penelitian ini menguji besarnya *saving* dan kelayakan dari proyek pembangunan jalan tol Krian Legundi Bunder Manyar (KLBM) khususnya seksi I dan seksi II dari segi ekonomi dan finansial. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kelayakan yang ditinjau dari segi ekonomi dan finansial, analisis ini akan ditentukan berdasarkan nilai *benefit cost ratio* dan *internal rate of return*. Hasil penelitiannya akan diketahui apakah jalan tol KLBM ini layak dibangun atau tidak setelah mengetahui hasil studi kelayakan dari pembangunan seksi I dan seksi II.

2. Penelitian Lailatus Sulalah Hidayat (2017)

Penelitian Lailatus Sulalah Hidayat (2017) berjudul “*Studi Kelayakan Pembangunan Jalan Tol Krian–Legundi–Bunder–Manyar Seksi III dan IV*”. Penelitian ini menguji besarnya penghematan dan kelayakan dari proyek pembangunan jalan tol Krian Legundi Bunder Manyar (KLBM) seksi III dan seksi IV. Sehingga, metode yang digunakan adalah analisis kelayakan jalan tol KLBM seksi III dan seksi IV dari segi teknik, ekonomi, dan finansial. Hasil penelitiannya akan diketahui bahwa pembangunan jalan tol KLBM layak untuk dilaksanakan sesuai dengan studi kelayakan teknik, ekonomi, dan finansial atau tidak.

3. Penelitian Yanida Agustina dan Hera Widyastuti (2020)

Penelitian Yanida Agustina dan Hera Widyastuti (2020) berjudul “*Studi Karakteristik dan Pemilihan Rute Pengguna Jalan Tol Surabaya - Mojokerto terhadap Jalan Tol Krian-Legundi-Bunder-Manyar Menggunakan Metode Stated*

Preference”. Penelitian ini meneliti tentang analisa pemilihan rute berdasarkan persepsi dan karakteristik pengguna jalan. Sehingga nantinya didapat probabilitas pemakaian jalan tol akan lebih optimal dan ramah pengguna. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengambilan data melalui wawancara, analisis statistik deskriptif, dan regresi logit binomial. Hasil penelitian ini nantinya akan mengetahui mayoritas masyarakat yang menggunakan jalan tol KLBM dan rute mana saja yang sering dipakai.

4. Penelitian Fredy Posumah 2015

Penelitian Fredy Posumah 2015 berjudul “Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi di Kabupaten Minahasa Tenggara”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana pengaruh pembangunan infrastruktur sektor pertanian, sektor kesehatan dan sektor pendidikan terhadap investasi di Kabupaten Minahasa Tenggara tahun 2011-2013. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis regresi berganda dengan data sekunder yang diperoleh dari instansi-instansi terkait. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur sektor kesehatan dan sektor pendidikan tidak berpengaruh terhadap investasi. Sedangkan pembangunan infrastruktur sektor pertanian berpengaruh terhadap investasi. Penelitian ini sejalan dengan pembangunan infrastruktur yang direncanakan oleh pemerintah yaitu proyek strategis nasional, proyek ini diharapkan akan berpengaruh terhadap investasi nasional.

5. Penelitian Palupie dan Yuniarto (2016)

Penelitian Palupie dan Yuniarto (2016) berjudul “*Alokasi Risiko Proyek Infrastruktur Dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU): Suatu Tinjauan Literatur*”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis alokasi risiko pada proyek infrastruktur dengan skema KPBU pada penelitian–penelitian sebelumnya. Metode penelitian yang digunakan adalah studi literatur mengenai alokasi risiko pada proyek KPBU. Pada penelitian ini, peneliti membahas berbagai risiko dalam KPBU yang dapat dialokasikan kepada pemerintah, swasta, atau ditanggung bersama oleh kedua pihak. Dari hasil studi literatur terdapat 23 jenis risiko dalam proyek infrastruktur dengan skema KPBU. Dengan diketahuinya sebuah risiko dalam KPBU membuat pihak pemerintah dan swasta untuk merencanakan hal terbaik dengan risiko seminimal mungkin.

6. Penelitian Larrick (2019)

Penelitian Larrick (2019) berjudul “*Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) Dalam Proyek Sistem Penyediaan Air MInum (SPAM) Umbulan*”. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teori proses perencanaan dari Bintoro tjokroamidjojo yaitu faktor penentu keberhasilan perencanaan dan konsep kerjasama pemerintah dengan badan usaha atau swasta sesuai Pepres nomor 38 tahun 2015. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan dua fokus yaitu proses perencanaan dan faktor penentu keberhasilan proyek KPBU SPAM Umbulan. Hasil penelitian ini bisa menunjukkan apakah proses perencanaan proyek KPBU SPAM Umbulan sudah berjalan cukup baik jika berdasarkan teori proses perencanaan atau belum.

Dari keseluruhan penelitian terdahulu yang telah dijabarkan sebelumnya, terdapat beberapa persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang dilakukan penulis sebagaimana terangkum pada Tabel II.1

Tabel II.1 Perbandingan Jurnal Penelitian Terdahulu

No.	Nama dan Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Yanida Agustina (2017) “Analisa Studi Kelayakan Jalan Tol Krian Legundi Bunder Manyar Seksi I dan II”.	Sama-sama meneliti tentang jalan tol KLBM	Penelitian ini membahas tentang kelayakan pembangunan jalan tol KLBM. Sedangkan, penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang efektifitas atau keberhasilan dari pembangunan jalan tol KLBM.
2	Lailatus Sulalah Hidayat (2017) “Studi Kelayakan Pembangunan Jalan Tol Krian Legundi Bunder Manyar Seksi III dan IV”.	Sama-sama meneliti tentang jalan tol KLBM	Penelitian ini membahas tentang kelayakan pembangunan jalan tol KLBM khususnya seksi III dan IV. Sedangkan, penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang efektifitas atau keberhasilan dari pembangunan jalan tol KLBM.
3	Agustina dan Widyastuti (2020) “Studi Karakteristik dan Pemilihan Rute Pengguna Jalan Tol Surabaya - Mojokerto terhadap Jalan Tol Krian Legundi Bunder Manyar Menggunakan Metode Stated Preference”.	Sama-sama meneliti tentang jalan tol KLBM	Penelitian ini membahas tentang mayoritas pengguna jalan tol KLBM dengan menggunakan metode <i>stated preference</i> . Sedangkan, penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang efektifitas atau keberhasilan dari pembangunan jalan tol KLBM menggunakan analisis SWOT.
4	Fredy Posumah 2015 “Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi di Kabupaten Minahasa Tenggara”.	Sama-sama meneliti tentang pengaruh pembangunan infrastruktur	Penelitian ini membahas tentang pengaruh pembangunan infrastruktur di Kabupaten Minahasa Tenggara. Sedangkan, penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang pengaruh efektifitas dari pembangunan infrastruktur berupa jalan tol KLBM terhadap masyarakat sekitar
5	Palupie dan Yuniarto (2016) “Alokasi Risiko Proyek Infrastruktur Dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU): Suatu Tinjauan Literatur”.	Sama-sama meneliti tentang skema KPBU	Penelitian ini membahas tentang risiko dari proyek infrastruktur dengan skema KPBU. Sedangkan, penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang efektifitas atau keberhasilan dari proyek infrastruktur dengan skema KPBU

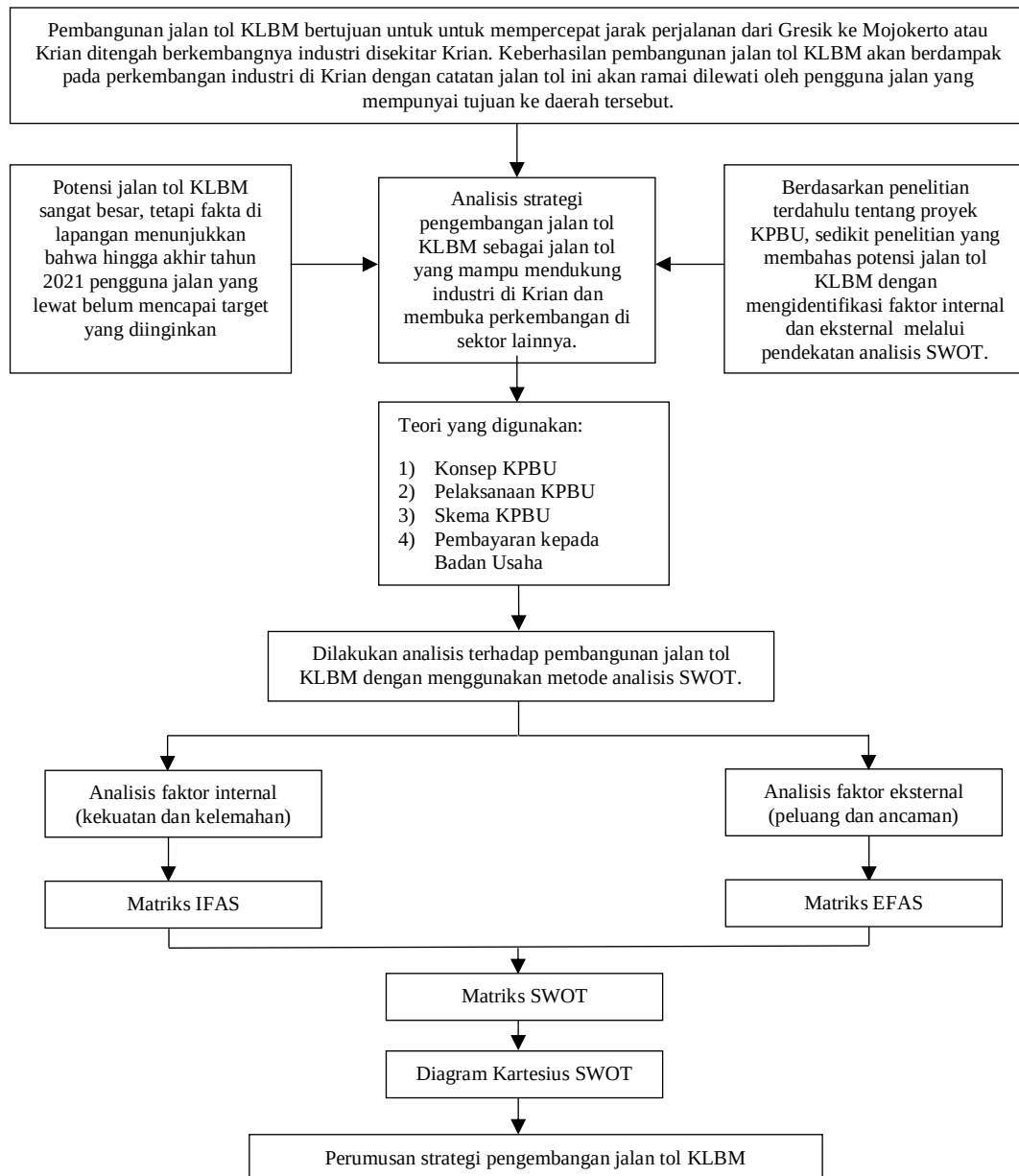
6	Larrick (2019) “ <i>Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) Dalam Proyek Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Umbulan</i> ”.	Sama-sama meneliti tentang skema proyek KPBU	Penelitian ini membahas tentang skema KPBU dalam proyek SPAM Umbulan. Sedangkan, penelitian yang dilakukan penulis membahas tentang skema KPBU dalam proyek jalan tol KLBM
---	---	--	--

Sumber: Data Diolah

2.3 Kerangka Pemikiran

Langkah-langkah yang akan ditempuh penulis dalam merumuskan strategi pengembangan sukuk ritel dijabarkan dalam bentuk kerangka pemikiran sebagaimana terlihat pada Gambar II.1.

Gambar II.1 Kerangka Pemikiran



Sumber: Data Diolah