

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Public Private Partnership (PPP) adalah suatu bentuk kemitraan antara pemerintah dan sektor swasta dalam penyediaan infrastruktur dan layanan publik. PPP bertujuan untuk mengatasi keterbatasan dana pemerintah dalam pembangunan infrastruktur yang besar dan kompleks, dengan melibatkan pihak swasta untuk berkontribusi dalam perencanaan, pembiayaan, pembangunan, hingga pengoperasian proyek infrastruktur tersebut. Melalui skema ini, risiko, tanggung jawab, dan manfaat dibagi antara pemerintah dan swasta sesuai dengan perjanjian kontrak yang telah disepakati.

Di Indonesia, PPP dikenal juga dengan istilah Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), yang diatur secara formal melalui Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015. Menurut BPK RI Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dilaksanakan berdasarkan enam prinsip utama. Pertama, prinsip kemitraan, yaitu kerja sama antara pemerintah dan badan usaha yang dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kebutuhan kedua belah pihak. Kedua, prinsip kemanfaatan, yang menekankan bahwa penyediaan infrastruktur harus memberikan manfaat sosial dan ekonomi bagi masyarakat. Ketiga, prinsip bersaing, dimana pemilihan mitra badan usaha dilakukan secara adil, terbuka, dan transparan dengan tetap memperhatikan persaingan usaha yang sehat. Keempat, prinsip pengendalian dan pengelolaan risiko, yang mengharuskan adanya penilaian risiko serta strategi pengelolaan dan mitigasi terhadap risiko tersebut. Kelima, prinsip efektif, yaitu bahwa kerja sama penyediaan infrastruktur harus mampu mempercepat pembangunan dan meningkatkan kualitas pelayanan, pengelolaan, serta pemeliharaan infrastruktur. Terakhir, prinsip efisien, yakni kerja sama harus mampu mencukupi kebutuhan pendanaan infrastruktur secara berkelanjutan melalui dukungan pendanaan dari pihak swasta (<https://peraturan.bpk.go.id/Details/41764/perpres-no-38-tahun-2015>). Regulasi ini menjadi landasan hukum bagi pelaksanaan PPP dalam penyediaan infrastruktur publik seperti transportasi, air minum, irigasi, pengelolaan limbah, dan sektor lainnya (Noho, Muh. Dzikirullah H, 2023). PPP di Indonesia muncul sebagai solusi strategis untuk menjembatani kesenjangan investasi infrastruktur yang besar; misalnya, menurut Bappenas, kebutuhan investasi infrastruktur Indonesia antara tahun 2020-2024 mencapai triliunan rupiah, sementara kapasitas pembiayaan pemerintah terbatas (Wicaksono, Z. A., & Karniawati, 2023).

Konsep PPP menekankan pada pembagian risiko yang proporsional antara pemerintah dan swasta. Sektor swasta biasanya mengelola risiko teknis, operasional, dan pembiayaan, sedangkan pemerintah mengelola risiko politik dan regulasi. Dalam implementasinya, PPP dapat berbentuk seperti Build-Operate-Transfer (BOT), Build-Own-Operate (BOO), hingga skema konsesi dan desain-bangun-peliharaan (DBM). Keunggulan utama PPP adalah efisiensi dalam pengelolaan proyek, transfer teknologi dan keahlian dari swasta ke publik, serta

peningkatan kualitas layanan publik melalui inovasi dan manajemen profesional. Namun, PPP juga menghadapi tantangan seperti pembagian risiko yang tidak seimbang, potensi korupsi, dan kebutuhan pengaturan yang ketat agar tujuan pembangunan berkelanjutan tercapai (Evie Fatmawaty, 2023). Dalam konteks Indonesia, PPP telah diterapkan diberbagai sektor, termasuk pengembangan infrastruktur riset oleh Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) yang menggunakan skema KPBU untuk pengelolaan armada kapal riset nasional. Studi ini menunjukkan bahwa PPP tidak hanya berorientasi pada keuntungan komersial, tetapi juga mendukung pengembangan kapasitas riset nasional dengan pembagian risiko yang jelas antara pemerintah dan badan usaha (Wicaksono, Z. A., & Karniawati, 2023)

Kota Makassar sebagai salah satu kota besar di Indonesia yang terletak di wilayah pesisir menghadapi keterbatasan lahan yang cukup signifikan untuk pengembangan ekonomi, sosial, dan infrastruktur. Dari total luas wilayah sekitar 175,77 km², sekitar 60 persen lahan telah terpakai dan hanya sekitar 20 persen yang masih dapat dikembangkan secara efektif. Keterbatasan ruang tersebut semakin diperparah oleh tingginya harga tanah di kawasan strategis sehingga menimbulkan tekanan besar terhadap pengembangan permukiman, pusat ekonomi baru, dan infrastruktur kota. Pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat juga meningkatkan kebutuhan ruang. Dalam lima tahun terakhir, pendapatan per kapita Kota Makassar meningkat dari sekitar Rp 117 juta pada tahun 2018 menjadi Rp 155,95 juta pada tahun 2023 (BPS Kota Makassar, 2024), yang menggambarkan meningkatnya aktivitas ekonomi dan permintaan ruang pembangunan.

Sebagai kota yang tumbuh dari kawasan pesisir, Makassar juga menghadapi tekanan lingkungan dan spasial yang tinggi. Kawasan pesisir menjadi magnet bagi berbagai aktivitas seperti pariwisata, perdagangan, perhotelan, dan kegiatan sosial sehingga ruang eksisting tidak lagi mampu menampung seluruh kebutuhan yang berkembang. Selain itu, Pantai Losari dan sekitarnya mengalami isu ekologis seperti ancaman kenaikan muka air laut yang telah diidentifikasi melalui studi internasional, abrasi pada sejumlah titik pesisir, serta sedimentasi dari arus Sungai Jeneberang yang membentuk tanah tumbuh dan membutuhkan penataan. Kombinasi antara keterbatasan ruang, tekanan ekonomi, dan kerentanan lingkungan tersebut menimbulkan kebutuhan mendesak untuk menciptakan ruang daratan baru yang lebih aman, terencana, dan mampu mengakomodasi perkembangan kota.

Untuk menjawab tantangan tersebut, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan menginisiasi proyek reklamasi Centre Point of Indonesia (CPI) di Kota Makassar. Reklamasi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil merupakan kegiatan pengurangan atau penimbunan wilayah perairan untuk membentuk daratan baru yang dapat dimanfaatkan secara optimal bagi pembangunan, dengan tetap memperhatikan aspek lingkungan dan sosial. Dalam konteks kota pesisir seperti Makassar, reklamasi menjadi solusi strategis untuk memperluas ruang pembangunan secara horizontal sehingga mampu menampung pertumbuhan penduduk, ekspansi aktivitas ekonomi, dan kebutuhan infrastruktur jangka panjang.

Pelaksanaan reklamasi CPI juga didorong oleh beberapa pertimbangan strategis lainnya. Pertama, keterbatasan ruang di pesisir membuat pemerintah perlu

menyediakan kawasan baru yang dapat menampung perkembangan kota. Kedua, tingginya tekanan terhadap ruang pesisir membutuhkan penataan ulang agar lebih tertib, representatif, dan fungsional. Ketiga, reklamasi dipandang sebagai upaya untuk mencegah atau mengurangi (mitigasi) terhadap abrasi dan kenaikan muka air laut, sekaligus memanfaatkan tanah yang terbentuk akibat penumpukan material (sedimentasi) agar dapat digunakan secara lebih produktif. Proyek CPI dirancang bertujuan untuk mengukuhkan Makassar sebagai pusat pertumbuhan di Indonesia Timur, menyediakan kawasan bisnis dan komersial skala global, menghadirkan ruang publik modern, memperindah wajah kota, serta membentuk ikon kota yang dapat meningkatkan daya tarik investasi dan pariwisata. Secara keseluruhan, reklamasi CPI diharapkan tidak hanya menjadi solusi atas keterbatasan lahan, tetapi juga menjadi pendorong utama penguatan ekonomi dan transformasi kawasan pesisir Kota Makassar. Namun, reklamasi juga menuntut pengelolaan yang cermat agar tidak menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan dan masyarakat pesisir (Sebastian Tri, 2022).

Secara historis, gagasan pengembangan kawasan Center Point of Indonesia (CPI) telah mulai dirumuskan sejak tahun 2009, ditandai dengan penetapan lokasi oleh pemerintah daerah serta penyusunan dokumen perencanaan awal, meliputi master plan, kajian teknis, dan analisis kelayakan kawasan. Dalam kerangka pengembangan kawasan tersebut, reklamasi kemudian ditetapkan sebagai instrumen untuk menyediakan ruang daratan baru yang dapat dimanfaatkan bagi kegiatan ekonomi, pembangunan infrastruktur, maupun ruang publik.

Pelaksanaan reklamasi CPI memiliki dasar hukum pelaksanaan dan izin lokasi reklamasi pada kawasan Pusat Bisnis Terpadu Indonesia Provinsi Sulawesi Selatan sebagai Kawasan Strategis Provinsi yang diatur dalam Surat Izin Gubernur Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 644/6273/TARKIM. Penerbitan izin reklamasi tersebut didukung oleh kerangka regulasi yang komprehensif, mulai dari peraturan nasional hingga peraturan daerah. Dasar hukum tersebut antara lain: (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah; (2) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang; (3) Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil; (4) Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan; (5) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang; (6) Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2012 tentang Reklamasi di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil; (7) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan; dan (8) Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 17 Tahun 2013 tentang Perizinan Reklamasi di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

Setelah kerangka regulasi dan perizinan tersedia, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan menyadari perlunya dukungan investasi dan kapasitas teknis dari sektor swasta untuk melaksanakan proyek reklamasi. Oleh karena itu, pemerintah membuka peluang kemitraan dengan pelaku usaha melalui skema kerja sama, dan pada akhirnya menetapkan PT Yasmin Bumi Asri sebagai mitra pengembang yang dinilai paling memenuhi persyaratan teknis, finansial, serta kesesuaian dengan rencana pembangunan kawasan CPI. Sebagai tindak lanjut dari penetapan tersebut,

proses pemberian izin reklamasi dilaksanakan melalui mekanisme administratif sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur perizinan reklamasi. Pemohon, dalam hal ini PT Yasmin Bumi Asri mengajukan permohonan izin disertai dokumen teknis dan legal yang dipersyaratkan sebagaimana tercantum dalam Surat Permohonan Nomor 105/UGL/IX/2013. Setelah permohonan diterima, pemerintah provinsi melalui tim teknis dan SKPD terkait melakukan verifikasi dokumen serta survei lapangan untuk memastikan kesesuaian antara rencana reklamasi dengan ketentuan tata ruang, aspek lingkungan, dan standar teknis reklamasi. Berdasarkan hasil verifikasi tersebut, Gubernur Sulawesi Selatan kemudian menerbitkan Surat Izin Nomor 644/6273/TARKIM yang memberikan izin lokasi dan izin pelaksanaan reklamasi kepada pemrakarsa.

Pelaksanaan reklamasi Centre Point of Indonesia (CPI) menggunakan skema kemitraan antara pemerintah dan swasta atau Public Private Partnership (PPP). Dalam proyek ini, Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan bermitra dengan PT Yasmin Bumi Asri sebagai pelaksana reklamasi. Dasar hukum utama pelaksanaan kemitraan tersebut adalah Nota Kesepahaman (MoU) Nomor 252/VII/PEMPROV/2013 dan Nomor 231/YBA/VII/2013 tertanggal 29 Juli 2013. MoU ini merupakan perjanjian kerja sama antara Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dan PT Yasmin Bumi Asri mengenai penyelenggaraan reklamasi kawasan CPI. Perjanjian tersebut dilandasi oleh prinsip itikad baik, saling menguntungkan, keadilan, serta akuntabilitas, dan menjadi landasan formal pelaksanaan proyek reklamasi CPI dengan pola PPP.

Pemilihan skema PPP didasarkan pada pertimbangan keterbatasan sumber daya pemerintah daerah, baik dari sisi pendanaan maupun kapasitas teknis, dalam mengembangkan proyek berskala besar seperti reklamasi CPI. Melalui keterlibatan pihak swasta, diharapkan proyek dapat dilaksanakan secara lebih efisien, memperoleh pembiayaan yang memadai, mempercepat pembangunan infrastruktur kawasan, serta menyediakan ruang publik dan fasilitas komersial yang berkualitas (Alam, 2017).

Adapun perjanjian kerja sama antara Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dan PT Yasmin Bumi Asri tersebut memiliki dasar hukum yang kuat karena disusun berdasarkan berbagai regulasi nasional maupun daerah, yaitu: (1) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagai pedoman dasar tata ruang nasional; (2) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang; (3) Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Makassar, Maros, Sungguminasa, dan Takalar (Mamminasata); (4) Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2012 tentang Reklamasi di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil; (5) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 2008 tentang Pedoman Perencanaan Kawasan Perkotaan; (6) Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 9 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan; (7) Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2006 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar; (8) Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 2026/IV/2011 tentang Penetapan Kawasan Center Point of Indonesia (CPI) sebagai kawasan pembangunan strategis; (9) Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 604/175/2009 tentang Penetapan Lokasi Center Point of Indonesia (CPI); dan (10) Keputusan Wali Kota Makassar

Nomor 604/175/Kep/2009 tentang Penetapan Lokasi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan untuk Kawasan Pembangunan CPI di pesisir Kecamatan Tamalate dan Kecamatan Mariso, Kota Makassar.

Jenis infrastruktur yang dibangun dalam proyek reklamasi Centre Point of Indonesia (CPI) di Kota Makassar dapat dikategorikan sebagai bagian dari infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial. Dari sisi infrastruktur ekonomi, proyek ini mencakup pembangunan infrastruktur transportasi dan jalan yang menghubungkan kawasan CPI dengan wilayah kota, serta pengembangan infrastruktur telekomunikasi dan informatika guna mendukung konektivitas digital. Selain itu, kawasan ini juga dilengkapi dengan infrastruktur fasilitas perkotaan seperti taman, ruang terbuka publik, sistem drainase, dan penerangan jalan. Pengembangan CPI juga dapat diklasifikasikan sebagai infrastruktur kawasan dan infrastruktur pariwisata karena mencakup hotel, pusat perbelanjaan, dan anjungan wisata yang menjadi daya tarik utama bagi masyarakat dan wisatawan. Sementara itu dari sisi infrastruktur sosial, CPI menyediakan fasilitas ruang publik yang kerap digunakan untuk kegiatan seni dan olahraga masyarakat, sehingga termasuk dalam kategori infrastruktur sarana dan prasarana kesenian dan olahraga. Kawasan ini juga memiliki hunian vertikal seperti apartemen, yang termasuk dalam kategori infrastruktur perumahan rakyat. Dengan demikian, proyek reklamasi CPI merupakan kombinasi dari beberapa jenis infrastruktur yang mendukung pertumbuhan ekonomi sekaligus memenuhi kebutuhan sosial masyarakat Kota Makassar.

Dalam Perjanjian Kerja Sama Nomor 252/VII/PEM PROV/2013 dan Nomor 231/YBA/VII/2013 antara Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dan PT Yasmin Bumi Asri ditandatangani pada tahun 2013 untuk melaksanakan reklamasi kawasan Centre Point of Indonesia (CPI) di Kota Makassar. Perjanjian ini dilandasi prinsip itikad baik, saling menguntungkan, keadilan, dan akuntabilitas. Dalam perjanjian tersebut, disepakati bahwa total lahan yang akan direklamasi seluas ±157,23 hektare, dengan rincian ±50,47 hektare akan diserahkan kepada pemerintah sebagai lahan publik untuk pembangunan fasilitas umum, sementara ±106,76 hektare menjadi hak pihak swasta untuk pengembangan kota baru bernama CitraLand City Losari yang mencakup kawasan pemukiman dan komersial.

Dalam pelaksanaan perjanjian, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menyiapkan lokasi reklamasi, menyiapkan administrasi persuratan serta dokumen yang menjadi kewenangannya. Adapun pihak swasta berkewajiban menyiapkan Detail Engineering Design (DED), melakukan perolehan lokasi, mengurus penerbitan alas hak atas lokasi yang diperoleh, menyiapkan sumber daya dan peralatan untuk reklamasi, memperoleh perizinan reklamasi sesuai peraturan perundang-undangan, serta menanggung seluruh biaya reklamasi. Kedua belah pihak juga bertanggung jawab menyelesaikan persoalan sosial, politik, hukum, dan lingkungan yang timbul selama pelaksanaan proyek. Jangka waktu pelaksanaan reklamasi ditetapkan selama 540 hari kalender sejak penandatanganan perjanjian.

Pada tahun 2015, diterbitkan Addendum Pertama dengan Nomor 515/III/PEM PROV/2015 dan Nomor 255/YBA/III/2015. Dalam addendum ini, seluas ±12,11 hektare lahan milik pemerintah dikeluarkan dari objek reklamasi atas persetujuan bersama, sehingga lahan yang tetap menjadi objek reklamasi berkurang

menjadi ±145,12 hektare. Namun, pemerintah tetap berhak atas ±50,47 hektare lahan hasil reklamasi, dengan ketentuan bahwa ±12,11 hektare yang sebelumnya dikeluarkan akan ditentukan kembali dalam waktu paling lama 6 bulan. Sementara itu, pihak swasta tetap memperoleh hak atas lahan ±106,76 hektare. Dalam addendum ini juga ditegaskan bahwa pemerintah bertanggung jawab menyelesaikan permasalahan hukum terkait klaim kepemilikan lahan di kawasan reklamasi, dibantu oleh pihak swasta apabila diperlukan. Swasta berkewajiban melanjutkan pelaksanaan reklamasi, menyiapkan DED, serta membantu pengurusan sertifikat hak pakai atas lahan yang akan diserahkan kepada pemerintah. Jangka waktu pelaksanaan reklamasi diperpanjang menjadi maksimal 1.700 hari kalender.

Selanjutnya, pada tahun 2018 diterbitkan Addendum Kedua Nomor 008/IV/PEM-PKS/2018 dan Nomor 215/YBA/IV/2018. Addendum ini mengatur bahwa untuk memenuhi kekurangan lahan pemerintah sebesar ±12,11 hektare, pihak swasta akan melaksanakan reklamasi tambahan di lokasi yang ditunjuk oleh pemerintah. Pelaksanaan reklamasi diperpanjang menjadi 3.080 hari kalender terhitung sejak tanggal perjanjian awal, yaitu 29 Juli 2013. Dalam addendum ini juga dijelaskan bahwa lahan reklamasi pemerintah terdiri atas ±35,98 hektare yang harus diserahkan paling lambat 31 Maret 2018, ±2,38 hektare yang diserahkan dalam kurung waktu 2.438 hari kalender, dan ±12,11 hektare yang akan ditentukan selambat-lambatnya 16 bulan sebelum berakhirnya masa kerja sama, yakni sebelum 2 September 2020. Untuk pihak swasta, lahan ±106,76 hektare akan diselesaikan dalam dua tahap, yaitu tahap pertama seluas ±55,41 hektare paling lambat tanggal 31 Desember 2019, dan tahap kedua seluas ±51,35 hektare diselesaikan paling lambat 2 Januari 2022.

Pada tahun 2020, diterbitkan Addendum Ketiga Nomor 120.23/6913/BKAD dan Nomor 009/YBA/X/2020 yang menegaskan bahwa pemerintah berhak atas hasil pekerjaan berupa lahan reklamasi seluas ±50,47 hektare. Dari jumlah tersebut, ±38,36 hektare telah ditentukan dan sisanya sebesar ±12,11 hektare akan ditetapkan kemudian sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Lahan tersebut akan dimohonkan sebagai Hak Pengelolaan (HPL) atas nama Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan. Sementara itu, pihak swasta tetap berhak atas ±106,76 hektare lahan reklamasi dan akan mengajukan permohonan Hak Guna Bangunan (HGB) atas lahan tersebut.

Kemudian, pada tahun 2023 diterbitkan Addendum Keempat Nomor 001/1/PEM.OTDA-ADD-PKS/2023 dan Nomor 155/YBA/1/2023 yang mencatat penyerahan lahan hasil reklamasi dari pihak swasta kepada pemerintah seluas ±38,36 hektare. Rincian penyerahan tersebut meliputi: ±35,98 hektare berdasarkan Berita Acara Nomor 009/PEM-BA/2018 dan Nomor 217/YBA/IV/2018 tanggal 5 April 2018; ±1,90 hektare berdasarkan Berita Acara Nomor 096/PEM-DA/2019 dan Nomor 195/YBA/XII/2019 tanggal 6 Desember 2019; serta ±0,48 hektare berdasarkan Berita Acara Nomor 012/PEM-BA/2020 dan Nomor 155/YBA/V/2020 tanggal 8 Mei 2020. Di sisi lain, pihak swasta telah menerima ±55,41 hektare lahan reklamasi yang dibuktikan dengan Sertifikat Hak Guna Bangunan: Nomor 20030 seluas 74.555 m², Nomor 21687 seluas 37.960 m², Nomor 21688 seluas 95.123 m², dan Nomor 21689 seluas 338.200 m², seluruhnya atas nama PT Yasmin Bumi Asri dan diterbitkan pada

4 Desember 2020. Untuk memenuhi kekurangan lahan pemerintah sebesar ±12,11 hektare, swasta akan melakukan reklamasi tambahan di sekitar Pulau Lae-Lae, Kelurahan Lae-Lae, Kecamatan Ujung Pandang, Kota Makassar, yang harus diselesaikan paling lambat tanggal 31 Agustus 2023. Sisa lahan reklamasi untuk swasta sebesar ±51,35 hektare akan diselesaikan paling lambat pada tanggal 2 Januari 2027, setelah proses serah terima lahan pemerintah sebesar ±12,11 hektare dilaksanakan.

Dari penjelasan diatas Permasalahan yang terjadi dalam pelaksanaan Nota Kesepahaman (MoU) bernomor 252/VII/PEMPROV/2013 dan 231/YBA/VII/2013 antara Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dan PT Yasmin Bumi Asri dalam pelaksanaan reklamasi Centre Point Of Indonesia (CPI) adalah keterlambatan penyerahan lahan reklamasi seluas ±12,11 hektare yang menjadi hak pemerintah. Meskipun tenggat waktu telah ditetapkan oleh pemerintah sejak 2018 melalui addendum II, diperbarui pada 2020 melalui Addendum III, dan ditegaskan kembali dalam addendum IV dengan batas akhir penyerahan 31 Agustus 2023, namun hingga kini lahan tersebut belum juga diserahkan dan permasalahannya belum menemukan titik terang.

Dalam rapat dengar pendapat (RDP) bersama Komisi C DPRD Sulawesi Selatan pada April 2025, Pemerintah Provinsi menegaskan bahwa lahan reklamasi tersebut merupakan aset milik daerah sebagaimana diatur dalam peraturan gubernur, dan keterlambatan penyerahan ini merupakan pelanggaran kontrak yang berpotensi dikenakan denda, meskipun besarnya masih dalam proses hukum. PT Yasmin berdalih bahwa keterlambatan disebabkan oleh hambatan teknis dan sosial, termasuk penolakan masyarakat Pulau Lae-Lae dan kesulitan pasokan pasir reklamasi namun alasan tersebut ditolak oleh Pemprov karena tidak memenuhi syarat kejadian tidak terduga (*force majeure*).

Kondisi ini tidak hanya menimbulkan gangguan terhadap agenda pembangunan fasilitas publik di kawasan reklamasi Centre Point of Indonesia (CPI), tetapi juga mencerminkan pelaksanaan kerja sama yang tidak berjalan sesuai prinsip dasar kerja sama yang telah disepakati dalam perjanjian kerja sama (MoU), yaitu itikad baik, saling menguntungkan, keadilan, dan akuntabilitas. Selain menyebabkan terhambatnya agenda pembangunan fasilitas publik, keterlambatan penyerahan lahan ini juga berpotensi menimbulkan kerugian bagi pemerintah daerah. Disisi lain, rencana reklamasi tambahan di sekitar Pulau Lae-Lae memicu penolakan dari masyarakat, khususnya nelayan, karena dikhawatirkan akan merusak lingkungan dan mengganggu mata pencaharian mereka. Situasi ini mencerminkan lemahnya pengawasan serta kurangnya ketegasan dalam penegakan isi perjanjian kerja sama antara pemerintah dan pihak swasta. Berdasarkan latar belakang tersebut sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terkait “Public Private Partnership Dalam Pelaksanaan Reklamasi Centre Point Of Indonesia (CPI) Di Kota Makassar”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya dan tinjauan teori yang akan digunakan, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana Effective Procurement (Pengadaan Efektif) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar?

2. Bagaimana Project Implementability (Implementasi Proyek) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar?
3. Bagaimana Government Guarantee (Jaminan Pemerintah) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar?
4. Bagaimana Favourable Economic Conditions (Kondisi Ekonomi yang Menguntungkan) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar?
5. Bagaimana Available Financial Market (Pasar Keuangan yang Tersedia) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini sejalan dengan rumusan masalah dan tinjauan teori yang akan digunakan yaitu:

1. Untuk menganalisis Effective Procurement (Pengadaan Efektif) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar
2. Untuk menganalisis Project Implementability (Implementasi Proyek) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar
3. Untuk menganalisis Government Guarantee (Jaminan Pemerintah) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar
4. Untuk menganalisis Favourable Economic Conditions (Kondisi Ekonomi yang Menguntungkan) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar
5. Untuk menganalisis Available Financial Market (Pasar Keuangan yang Tersedia) dalam pelaksanaan Public Private Partnership pada proyek reklamasi CPI di Kota Makassar

1.4 Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat baik secara akademis maupun praktis, yaitu sebagai berikut:

a. Secara Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi pada pengembangan ilmu administrasi publik, khususnya terkait konsep Public Private Partnership (PPP), serta menjadi referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya di bidang ini.

b. Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi praktis bagi pemerintah dan sektor swasta untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan Public Private Partnership (PPP) dalam proyek reklamasi perkotaan, khususnya dalam tata kelola, distribusi manfaat, dan pengelolaan risiko, sehingga dapat menciptakan keberlanjutan dan keadilan bagi semua pihak yang terlibat.

1.5 Tinjauan Teori

1.5.1 Public Private Partnership

Public Private Partnership (PPP) merupakan bentuk kerja sama atau kontrak antara pemerintah dan pihak swasta, di mana pihak swasta mengambil alih sebagian fungsi pemerintah dalam jangka waktu tertentu, memperoleh kompensasi baik secara langsung maupun tidak langsung atas pelaksanaan fungsi tersebut, menanggung risiko yang timbul selama pelaksanaan kerja sama, serta dapat diberikan hak untuk menggunakan, mengelola, atau memanfaatkan fasilitas publik, lahan, maupun sumber daya lainnya. (Abbas, 2018).

Menurut (Henry Alinaitwe & Robert Ayesiga, 2013), factor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi Public Privat Partnership A competitive procurement process (Proses pengadaan yang kompetitif), a wellorganised private sector (sektor swasta yang terorganisasi dengan baik), the availability of competent personnel to participate in PPP project implementation (ketersediaan personel yang kompeten untuk berpartisipasi dalam pelaksanaan proyek KPS), dan good governance are the most important cross-cutting factors identified (tata kelola yang baik merupakan faktor lintas sektor yang paling penting yang diidentifikasi).

Menurut (Hardcastle et al., 2005), faktor-faktor kritis untuk mengukur keberhasilan PPP yaitu:

a. Effective Procurement (Pengadaan Efektif)

Keberhasilan proyek PPP sangat bergantung pada proses pengadaan yang transparan, kompetitif, dan didukung oleh tata kelola yang baik. Pengadaan yang efektif mencakup pelaksanaan tender yang terbuka, partisipasi publik yang mendukung, serta keterlibatan lembaga pemerintah yang terorganisasi dan berkomitmen. Pemerintah perlu memastikan bahwa setiap tahapan pengadaan dilakukan secara adil dan akuntabel, dengan pembagian wewenang yang seimbang antara pihak publik dan swasta. Selain itu, analisis biaya-manfaat yang menyeluruh perlu dilakukan sebelum proyek ditawarkan kepada investor agar menjamin nilai manfaat bagi publik dan kelayakan bagi swasta.

b. Project Implementability (Implementasi Proyek)

Agar proyek PPP dapat berjalan dengan baik, diperlukan kesiapan implementasi yang mencakup aspek hukum, teknis, dan kelembagaan. Kerangka hukum yang kondusif harus memungkinkan keterlibatan swasta tanpa hambatan yang tidak perlu. Secara teknis, proyek harus layak dan tidak menimbulkan ketidakpastian rekayasa yang bisa menghambat pelaksanaan. Alokasi risiko antara pihak publik dan swasta juga harus dilakukan dengan tepat. Keberhasilan pelaksanaan sangat dipengaruhi oleh adanya komitmen yang kuat dari kedua belah pihak, serta keterlibatan konsorsium swasta yang memiliki kapasitas teknis, keuangan, dan pengalaman yang relevan.

c. Government Guarantee (Jaminan Pemerintah)

Keterlibatan pemerintah dalam memberikan jaminan sangat penting, terutama pada tahap awal pelaksanaan proyek PPP. Swasta seringkali membutuhkan kepastian atas keberlangsungan proyek dan perlindungan terhadap risiko kebijakan atau pasar. Jaminan pemerintah bisa berbentuk dukungan terhadap pendapatan proyek, kebijakan yang konsisten, atau insentif tertentu. Selain itu, proyek PPP harus

mengakomodasi tujuan ganda: memenuhi kebutuhan layanan publik dan sekaligus memberikan keuntungan bisnis yang wajar bagi pihak swasta. Jaminan dari pemerintah menjadi sinyal kuat yang mendorong kepercayaan investor terhadap keberlanjutan proyek.

d. Favourable Economic Conditions (Kondisi Ekonomi yang Menguntungkan)

Kondisi ekonomi nasional yang stabil menjadi fondasi penting dalam menarik investasi untuk proyek PPP. Stabilitas makroekonomi, seperti inflasi rendah dan nilai tukar yang stabil, memberikan rasa aman bagi investor swasta. Selain itu, pemerintah perlu menyusun kebijakan ekonomi yang mendukung perkembangan sektor swasta dan investasi infrastruktur. Kondisi ekonomi yang menguntungkan akan memperkecil risiko keuangan, memperkuat proyeksi pendapatan jangka panjang, dan meningkatkan kepercayaan terhadap pasar dalam negeri sebagai lokasi investasi yang menarik.

e. Available Financial Market (Pasar Keuangan yang Tersedia)

Ketersediaan pasar keuangan yang kuat dan likuid sangat penting dalam mendukung pembiayaan proyek PPP. Proyek berskala besar membutuhkan akses terhadap berbagai instrumen pembiayaan seperti pinjaman bank, obligasi, atau bentuk investasi ekuitas. Tanpa pasar keuangan yang memadai, proyek sulit dijalankan meskipun faktor lain sudah terpenuhi. Oleh karena itu, keberadaan lembaga keuangan yang siap berinvestasi serta kebijakan yang memudahkan mobilisasi dana menjadi kunci penting bagi keberhasilan proyek PPP.

Menurut (Zhang, 2005), keberhasilan pelaksanaan proyek Kemitraan Publik-Swasta (KPS) sangat dipengaruhi oleh sejumlah faktor kritis. Melalui pendekatan analisis faktor, ia mengidentifikasi lima dimensi utama yang dapat digunakan sebagai ukuran keberhasilan proyek PPP, yaitu:

a. Favorable Investment Environment (Dimensi Lingkungan Investasi yang Kondusif)

Keberhasilan proyek PPP sangat tergantung pada stabilitas politik, hukum, dan ekonomi. Lingkungan yang mendukung partisipasi swasta harus bebas dari korupsi, memiliki regulasi yang jelas, kontrak yang bisa ditegakkan, serta proses tender yang transparan. Pemerintah berperan penting menciptakan kondisi ini, termasuk memberi jaminan terhadap risiko politik dan hukum.

b. Economic Viability (Dimensi Kelayakan Ekonomi)

Proyek harus menjanjikan secara ekonomi dan keuangan untuk menarik investor. Hal ini mencakup permintaan jangka panjang, profitabilitas, arus kas yang stabil, dan keterjangkauan bagi pengguna. Jika proyek bernilai strategis namun kurang layak secara finansial, pemerintah dapat memberikan insentif atau jaminan khusus.

c. Reliable Concessionaire Consortium with Strong Technical Strength (Dimensi Kekuatan dan Kredibilitas Konsorsium Swasta)

Konsorsium swasta yang dipilih harus memiliki kekuatan teknis, keuangan, dan manajerial. Pengalaman internasional, struktur organisasi yang efisien, serta kemampuan membangun hubungan baik dengan pemerintah lokal juga penting untuk implementasi proyek yang sukses.

d. Sound Financial Package (Dimensi Paket Pembiayaan yang Solid)

Struktur pembiayaan harus disusun dengan baik, termasuk kombinasi sumber dana (debt & equity), jadwal pembayaran yang realistis, biaya keuangan rendah, serta skema pembayaran jangka panjang yang sesuai dengan proyeksi arus kas proyek. Stabilitas mata uang dan ketersediaan instrumen pembiayaan juga menjadi pertimbangan utama.

e. **Appropriate Risk Allocation via Reliable Contractual Arrangements (Dimensi Alokasi Risiko Melalui Kontrak yang Andal)**

Risiko harus dialokasikan kepada pihak yang paling mampu mengelolanya. Hal ini dilakukan melalui perjanjian kontrak yang jelas dan kuat, seperti concession agreement, loan agreement, dan operation agreement. Kontrak juga harus memuat mekanisme penyelesaian sengketa dan insentif yang mendorong kerja sama.

Pada penelitian ini menggunakan teori Hardcastle et al. (2005) yang mengemukakan lima faktor kritis keberhasilan (Critical Success Factors/CSFs) dalam pelaksanaan Public Private Partnership (PPP), yaitu Effective Procurement (Pengadaan Efektif), Project Implementability (Implementasi Proyek), Government Guarantee (Jaminan Pemerintah), Favourable Economic Conditions (Kondisi Ekonomi yang Menguntungkan), dan Available Financial Market (Pasar Keuangan yang Tersedia). Teori ini dipilih karena mampu memberikan kerangka analisis yang komprehensif dan sesuai dengan konteks penelitian, yakni proyek reklamasi Centre Point of Indonesia (CPI) di Kota Makassar yang menggunakan skema PPP. Dalam proyek ini, muncul persoalan terkait keterlambatan penyerahan sebagian lahan reklamasi oleh pihak swasta kepada pemerintah, yang mengindikasikan adanya tantangan dalam pelaksanaan perjanjian kerja sama. Teori ini sangat relevan untuk menilai berbagai aspek yang mempengaruhi keberhasilan proyek, mulai dari proses pengadaan dan kesiapan pelaksanaan hingga dukungan pemerintah serta kondisi ekonomi dan pasar keuangan. Selain itu, teori ini juga sejalan dengan prinsip-prinsip dasar pelaksanaan KPBU sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015, seperti prinsip efektivitas, efisiensi, kemitraan, dan pengelolaan risiko. Dengan demikian, teori Hardcastle et al. (2005) digunakan dalam penelitian ini sebagai landasan untuk menganalisis sejauh mana faktor-faktor keberhasilan PPP hadir dan dijalankan dalam implementasi proyek reklamasi CPI secara nyata.

1.5.2 Bentuk atau Skema Public Private Partnership

Menurut (E.S.Savas, 2000), bentuk atau skema kerja sama dalam Public Private Partnership (PPP) dapat dibagi ke dalam beberapa jenis, yaitu:

- a. Kontrak Pelayanan (Service Contract) yaitu Pemerintah memberikan tanggung jawab kepada pihak swasta untuk melaksanakan jasa pelayanan tertentu dalam jangka waktu terbatas. Contoh: pelayanan kebersihan, pemeliharaan jalan.
- b. Kontrak Kelola (Management Contract) yaitu Pihak swasta bertugas mengelola fasilitas milik pemerintah, termasuk operasional sehari-hari, biasanya tanpa investasi besar dari swasta. Contoh: pengelolaan sistem air minum.
- c. Kontrak Sewa (Lease Contract) yaitu Pemerintah menyewa infrastruktur milik swasta dalam jangka waktu tertentu untuk digunakan dalam penyediaan layanan publik. Contoh: penyewaan gedung rumah sakit.
- d. Kontrak Bangun / Rehabilitasi (Build/Rehabilitate Contracts) Merupakan bentuk kompleks dengan tanggung jawab konstruksi, pembiayaan, operasional,

dan/atau pengalihan kepemilikan. Terdiri atas: (1) BOT (Build Operate Transfer) yaitu Swasta membangun, membiayai, mengoperasikan → lalu diserahkan ke pemerintah. (2) BT (Build Transfer) yaitu Swasta membangun dan membiayai → langsung diserahkan ke pemerintah saat selesai. (3) BTO (Build Transfer Operate) yaitu Setelah pembangunan, diserahkan ke pemerintah → lalu dikelola oleh swasta. (4) LT (Build Lease Transfer) yaitu Swasta membangun → disewa oleh pemerintah → lalu dialihkan kepemilikannya ke pemerintah. (5) BOO (Build Own Operate) yaitu Swasta membangun, memiliki, dan mengelola secara penuh → dapat memungut bayaran dari pemerintah. (6) ROO (Rehabilitate Own Operate) yaitu Swasta memperbaiki dan memiliki fasilitas → kemudian mengelolanya untuk pelayanan. (7) ROT (Rehabilitate Operate Transfer) yaitu Swasta memperbaiki dan mengelola fasilitas pemerintah → lalu mengembalikannya. (8) DOT (Develop Operate Transfer) yaitu Swasta mengembangkan infrastruktur yang sudah ada → kemudian mengelolanya sebelum diserahkan ke pemerintah. (9) AOT (Add Operate Transfer) yaitu Swasta melakukan perluasan atau penambahan fasilitas eksisting → lalu mengelola dan menyerahkan ke pemerintah. (10) Kontrak Konsesi (Concession Contract - CC) Swasta bertanggung jawab atas pengelolaan, operasional, dan pemeliharaan sistem infrastruktur, termasuk pembiayaan dan penagihan biaya layanan kepada pengguna.

1.5.3 Penelitian Terdahulu

Berdasarkan hasil penelusuran literatur dan pengetahuan penulis, sejauh ini belum ditemukan tulisan yang secara khusus membahas Public Private Partnership (PPP) dalam pelaksanaan reklamasi Centre Point of Indonesia (CPI) di Kota Makassar. Meskipun demikian, terdapat berbagai karya ilmiah, baik jurnal nasional maupun internasional serta artikel, yang mengulas mengenai PPP atau Kerja Sama Pemerintah dengan Swasta (KPS) dalam konteks pelayanan publik, pembangunan infrastruktur, dan pengembangan potensi daerah. Tulisan-tulisan tersebut menjadi rujukan dan landasan bagi penulis dalam penyusunan tesis ini. Adapun beberapa penelitian yang relevan dan dijadikan acuan dapat dilihat berikut ini:

Penelitian yang dilakukan oleh Abbas (2018) dengan judul "Public Private Partnership Dalam Pembangunan Dan Pengelolaan Suncity Plaza Sidoarjo (Model Perjanjian Build Operate Transfer (BOT) antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan PT. Indraco)" bertujuan untuk mendeskripsikan pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam pengembangan dan pengelolaan Suncity Plaza Sidoarjo yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan PT. Indraco. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui setiap keuntungan dan kendala yang dihadapi selama pelaksanaannya. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa kemitraan yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan PT. Indraco dengan menggunakan skema kemitraan BOT telah berjalan karena perjanjian telah dibuat selama 30 tahun. KPS ini menggunakan sistem *unsolicited* yang inisiatifnya berasal dari LSM. Namun, pelaksanaan KPS ini tidak menggunakan konsultasi publik sehingga kendala menghambat awal kemitraan. Penelitian ini

relevan karena sama-sama melakukan pengkajian mengenai Public Private Partnership.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Widodo Wibisono, Sri Handoko, dan Afifudin (2024) yang berjudul "Public-Private Partnerships in Public Sector Management: Case Study Analysis of Efficiency and Sustainability Outcomes". Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kontribusi KPS terhadap efisiensi operasional dan keberlanjutan melalui studi kasus dari lima sektor utama: transportasi, energi, kesehatan, pendidikan, dan air bersih. Penelitian ini berkontribusi untuk memperkuat bukti empiris tentang relevansi KPS sebagai solusi strategis untuk meningkatkan efisiensi operasional dan keberlanjutan di sektor publik. Temuan ini diharapkan dapat menjadi panduan bagi para pembuat kebijakan dalam merancang kontrak KPS yang lebih adaptif yang mendukung pembangunan berkelanjutan. Dengan demikian, studi ini memperkuat peran KPS sebagai instrumen utama dalam mengatasi tantangan pembangunan modern. Hasil penelitian menunjukkan bahwa KPS dapat meningkatkan efisiensi biaya hingga 20% dalam proyek transportasi melalui penerapan teknologi dan manajemen inovatif. Di sektor energi, pengurangan emisi karbon sebesar 40% dicapai karena integrasi teknologi ramah lingkungan. Selain itu, di sektor kesehatan, waktu penyelesaian proyek berkurang hingga 15%, sementara tingkat kepuasan pasien meningkat hingga 30%. Studi ini juga menyoroti bahwa keberhasilan KPS bergantung pada pembagian risiko yang seimbang, transparansi kontrak, dan kolaborasi yang efektif antara sektor publik dan swasta. Penelitian ini relevan karena sama-sama melakukan pengkajian mengenai Public Private Partnership.

Evi Steelyana dan Dhea Kinanti (2022) dalam penelitiannya yang berjudul "Public Private Partnership in Transportation Infrastructure: A Review on Toll Road Development", bertujuan untuk menganalisis tren artikel yang membahas tata kelola kolaboratif dalam pembangunan jalan tol dengan skema KPS di negara-negara Asia, Afrika, Amerika, Australia, dan Eropa selama periode 2000–2020 dan menganalisis topik yang paling banyak dibahas dalam penelitian KPS khususnya dalam tata kelola kolaboratif. Hubungan antara penelitian KPS dan Teori Akuntansi Sektor Publik juga dianalisis. Hasil penelitian ini menunjukkan tren positif dalam kuantitas artikel penelitian yang membahas tata kelola kolaboratif dalam pembangunan jalan tol dengan skema KPS. Selain itu, penelitian ini juga menemukan bahwa topik yang sering dibahas dalam penelitian KPS adalah Manajemen Risiko, Nilai Uang, Faktor-faktor Penentu Keberhasilan, Tantangan KPS, Evolusi dan Pembiayaan KPS. Penelitian ini menemukan bahwa Teori Akuntansi Sektor Publik (Teori Tata Kelola, Teori Kelembagaan dan Teori Pemangku Kepentingan) paling banyak memengaruhi skema KPS dalam pembangunan jalan tol. Penelitian ini relevan karena sama-sama melakukan pengkajian mengenai Public Private Partnership.

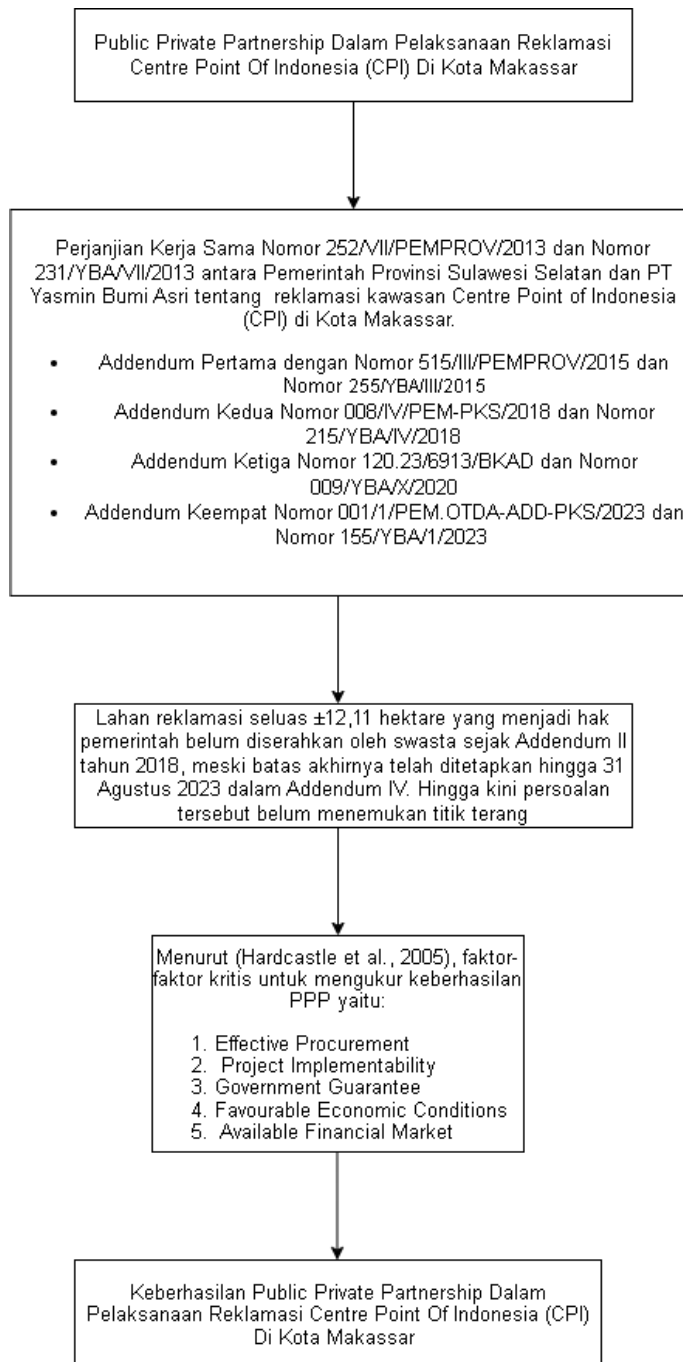
Penelitian yang dilakukan oleh Putri Permata Oktaviani, Entang Adhy Muhtar, dan Nina Karlina (2020) dengan judul "Public-Private Partnership in Water Supply of DKI Jakarta" bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dan Swasta yang dilaksanakan oleh PAM Jaya dengan mitra swasta dalam penyediaan air bersih di DKI Jakarta. Hasil penelitian ini adalah pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam penyediaan air bersih di DKI

Jakarta belum berjalan efektif karena belum sepenuhnya memanfaatkan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha. Tidak adanya persaingan dan proses pengadaan antar mitra, tidak adanya regulasi yang menjadi acuan sehingga berdampak pada Perjanjian Kerjasama (PKS) yang tidak mencerminkan kepentingan publik. Masih adanya peran dan fungsi PAM Jaya dan mitra swasta yang tidak terlaksana, pembagian risiko dan kompensasi kepada mitra swasta yang kurang jelas sehingga lebih banyak merugikan PAM Jaya sehingga terjadi shortfall. Penelitian ini relevan karena sama-sama melakukan pengkajian mengenai Public Private Partnership.

Penelitian yang dilakukan oleh Muh. Hidayat Djabbari, Alwi, dan Saddam Husain Tamrin (2022) berjudul "Implementasi Public Private Partnership dalam Pengembangan Pariwisata di Kabupaten Toraja Utara" bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan skema Public Private Partnership (PPP) dalam pengembangan sektor pariwisata di Kabupaten Toraja Utara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) aspek equity mencerminkan adanya solusi saling menguntungkan (win-win solution) dalam pembagian kerja sama yang berdampak positif terhadap penerimaan retribusi dan peningkatan layanan pariwisata; (2) aspek effectiveness dalam perjanjian kerja sama (MoU) berjalan dengan baik dalam meningkatkan pendapatan retribusi dan memberikan pelayanan optimal kepada wisatawan; (3) aspek efficiency menunjukkan bahwa keterlibatan sektor swasta mampu memaksimalkan pemanfaatan sumber daya dalam pembangunan objek wisata sehingga lebih efisien; dan (4) aspek exportability menandakan bahwa pemerintah menghadapi risiko meningkatnya permintaan terhadap fasilitas wisata serta kewajiban memberikan ganti rugi kepada masyarakat terdampak pembangunan sarana dan prasarana pariwisata. Penelitian ini dianggap relevan karena memiliki fokus yang sama dalam mengkaji pelaksanaan Public Private Partnership.

Penelitian-penelitian sebelumnya yang membahas Public Private Partnership (PPP) di atas umumnya berfokus pada sektor-sektor spesifik seperti perdagangan (misalnya pembangunan pusat perbelanjaan atau mal), transportasi (terutama pembangunan jalan tol), penyediaan air bersih, serta pengembangan sektor pariwisata. Sebagian besar penelitian tersebut menyoroti aspek keberhasilan maupun hambatan dalam pelaksanaan PPP, termasuk efisiensi biaya, pembagian risiko, serta tantangan regulasi dan koordinasi antar aktor. Sehingga belum terdapat penelitian yang secara khusus mengkaji pelaksanaan PPP dalam proyek reklamasi atau dalam konteks tata ruang wilayah pesisir.

1.5.4 Kerangka Pikir



Gambar 1.1 Kerangka Pikir

BAB II

METODE PENELITIAN

2.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi deskriptif. Pendekatan ini dipilih karena peneliti ingin menggali secara mendalam proses pelaksanaan Public Private Partnership (PPP) dalam proyek reklamasi Centre Point of Indonesia (CPI) di Kota Makassar. Penekanan diberikan pada pemahaman tentang bagaimana skema PPP dijalankan, bagaimana peran pemerintah dan swasta dibagi, serta sejauh mana faktor-faktor keberhasilan menurut (Hardcastle et al., 2005) hadir dalam praktiknya.

Menurut (Creswell, 2018) pendekatan kualitatif cocok untuk memahami makna dan pengalaman yang dibangun oleh individu atau kelompok dalam konteks sosial tertentu. Dalam hal ini, pendekatan kualitatif membantu mengungkap dinamika kemitraan publik-swasta dalam reklamasi CPI yang bersifat kompleks dan berlapis.

2.2 Desain Penelitian

Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus (case study). Studi kasus digunakan untuk memahami fenomena PPP dalam konteks spesifik dan aktual, yaitu proyek reklamasi CPI. Studi ini akan menelaah bagaimana lima dimensi keberhasilan PPP menurut (Hardcastle et al., 2005) yaitu Effective Procurement (Pengadaan Efektif), Project Implementability (Implementasi Proyek), Government Guarantee (Jaminan Pemerintah), Favourable Economic Conditions (Kondisi Ekonomi yang Menguntungkan) dan Available Financial Market (Pasar Keuangan yang Tersedia) dapat diidentifikasi dan dianalisis dalam pelaksanaan proyek CPI.

Desain ini sesuai dengan pandangan (Yin's, 2009), bahwa studi kasus cocok digunakan untuk mengkaji fenomena kontemporer dalam konteks kehidupan nyata, terutama ketika batas antara fenomena dan konteksnya tidak jelas secara tegas.

2.3 Prosedur Penelitian

2.3.1 Penentuan Informan

Penentuan informan dilakukan secara purposive sampling, yaitu memilih informan berdasarkan kriteria tertentu yang relevan dengan kebutuhan penelitian. Informan yang dipilih adalah mereka yang memiliki pengetahuan, pengalaman, dan keterlibatan langsung dalam perencanaan, pelaksanaan, atau evaluasi proyek CPI, antara lain:

No.	Instansi Penelitian	Nama Informan	Jabatan
1.	Dinas Sumber Daya Air, Cipta Karya Dan Tata Ruang Provinsi Sulawesi Selatan	Dr. Ir. Andi Yurnita, ST., M.Si., I.P.M	Kepala Bidang Tata Ruang
2.	DPRD Provinsi Sulawesi Selatan	Salman Alfariz Karsa Sukardi, B.IT	Sekretaris DPRD Komisi C
3.	Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM)	Slamet Riadi, S.S., M.A	Kepala Departement

	Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (Walhi) Provinsi Sulawesi Selatan		Penelitian dan Keterlibatan Masyarakat
4.	Masyarakat Pulau Lae-Lae	Andra Bau	Tokoh Masyarakat Pulau Lae-Lae

Tabel 2.1 Daftar Informan Penelitian

2.3.2 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan beberapa teknik pengumpulan data, yaitu:

a. Observasi

Observasi dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat informasi-informasi atau kejadian yang terjadi di lokasi penelitian (Creswell, 2018). Observasi dilakukan dengan mengamati secara langsung proses pelaksanaan proyek reklamasi CPI, interaksi antar aktor, serta dinamika di lapangan. Peneliti mencatat fakta-fakta yang ditemukan di lokasi penelitian, baik berupa aktivitas, perilaku, maupun kondisi fisik proyek. Observasi ini bertujuan untuk memperoleh data faktual yang tidak bisa didapatkan hanya melalui wawancara atau dokumen.

b. Wawancara

Wawancara dilakukan secara mendalam (in-depth interview) kepada informan kunci yang telah ditentukan. Wawancara bersifat semi-terstruktur, artinya peneliti menggunakan panduan pertanyaan namun tetap terbuka terhadap pengembangan pertanyaan sesuai respons informan. Melalui wawancara ini, peneliti dapat menggali informasi mengenai pengalaman, persepsi, serta strategi para aktor dalam pelaksanaan PPP pada proyek reklamasi CPI. Wawancara dilakukan secara langsung dan berlangsung secara santai untuk mendapatkan jawaban yang alami namun tetap fokus pada tujuan penelitian.

c. Telaah Dokumen

Telaah dokumen dilakukan untuk menelusuri data historis, administratif, dan kebijakan terkait proyek CPI. Dokumen yang dikaji meliputi kontrak kerja sama, MoU, peraturan perundang-undangan, laporan pelaksanaan proyek, serta publikasi media massa. Telaah dokumen bertujuan memperkuat data primer yang diperoleh dari observasi dan wawancara, serta memberikan konteks yang lebih luas terhadap fenomena yang diteliti.

2.3.3 Teknik Analisis Data

Menurut (Creswell, 2018) jika menggunakan pendekatan studi kasus dalam penelitian, maka bentuk analisis data yang dilakukan ialah dengan deskripsi secara mendalam atau detail mengenai kasus yang ada.

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisis interaktif dari (Matthew B. Miles, 2014), yang terdiri dari tiga tahapan utama:

a. Reduksi Data (Data Reduction) adalah menyederhanakan, memilah, dan memfokuskan data yang telah diperoleh agar relevan dengan tujuan penelitian.

- b. Penyajian Data (Data Display) adalah menyajikan data dalam bentuk narasi, matriks, atau tabel agar mudah dipahami dan dianalisis lebih lanjut.
 - c. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (Conclusion Drawing/Verification) adalah menarik kesimpulan sementara yang kemudian diverifikasi secara terus-menerus hingga diperoleh kesimpulan yang valid dan dapat dipercaya.
- Proses analisis dilakukan secara berkelanjutan hingga data yang diperoleh dinilai telah jenuh (saturated).

2.3.4 Validasi Dan Reabilitas Data

Validitas data dalam penelitian ini dijaga melalui teknik triangulasi, yaitu membandingkan data dari berbagai sumber, teknik, dan waktu untuk memastikan keakuratan dan konsistensi data (Creswell, 2018). Selain itu, validitas juga diperkuat dengan melakukan member check, yaitu mengonfirmasi hasil temuan kepada informan kunci.

Reliabilitas data dicapai dengan menjaga konsistensi proses pengumpulan dan analisis data. Instrumen penelitian (pedoman wawancara, daftar observasi, dan format telaah dokumen) digunakan secara konsisten pada setiap informan dan sumber data. Data dianggap reliabel apabila hasil yang diperoleh tetap sama ketika dilakukan pengulangan proses pengumpulan data pada waktu atau informan yang berbeda.