

DISERTASI

**KAJIAN FAKTOR KESUKSESAN PEMBIAYAAN KERJA
SAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU)
PADA PROYEK KERETA KERTALAYA**

Diajukan untuk memenuhi sebagian persyaratan gelar Doktor Ilmu Teknik
Bidang Ilmu Teknik Sipil



**DELLI NOVIARTI RACHMAN
NIM. 03013682126003**

**PROGRAM STUDI S3 (DOKTOR) ILMU TEKNIK
TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2024**

HALAMAN PENGESAHAN

**KAJIAN FAKTOR KESUKSESAN PEMBIAYAAN
KERJA SAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU)
PADA PROYEK KERETA KERTALAYA**

LAPORAN DISERTASI

Diajukan untuk memenuhi sebagian persyaratan gelar Doktor Ilmu Teknik
Bidang Ilmu Teknik Sipil

Diusulkan oleh
Delli Noviarti Rachman
NIM: 03013682126003

Telah disetujui

Pada tanggal

2024

Promotor :

Prof. Dr. Eng. Ir. Joni Arliansyah, M.T.
NIP. 196706151995121002

Ko-Promotor :

Dr. Edi Kadarsa, S.T., M.T.
NIP. 197311032008121003

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik

Dr. Bhakti Yudho Suprpto, S.T., M.T.
NIP. 197502112003121002

Koordinator Program Studi

Prof. Dr. Ir. Nukman, M.T.
NIP. 195903211987031001

HALAMAN PERSETUJUAN

Dengan ini menyatakan bahwa disertasi Delli Noviarti Rachman yang berjudul "KAJIAN FAKTOR KESUKSESAN PEMBIAYAAN KERJASAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU) PADA PROYEK KERETA KERTALAYA" telah dipertahankan di hadapan sidang ujian tertutup Program Studi Ilmu Teknik Program Doktor, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya pada tanggal 21 Desember 2024.

Palembang, Desember 2024

Ditandatangani oleh Tim Penguji,

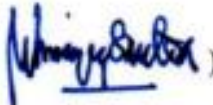
Ketua Tim Penguji:

Dr. Ir. Bhakti Yudho Suprpto, S.T, M.T, IPM.
NIP. 197502112003121002

()

Anggota Tim Penguji:

1. Prof. Ir. Wimpy Santosa, Ph.D.

()

2. Dr. Ir. Kiagus Muhammad Aminuddin, S.T, M.T,
IPU, ASEAN.Eng
NIP. 19720314 199903 1 006


()

3. Prof. Dr. Ir. Nukman, M.T.
NIP. 195903211987031001

()

Mengetahui,


Dekan Fakultas Teknik
Dr. Ir. Bhakti Yudho Suprpto, S.T, M.T, IPM
NIP. 197502112003121002


Koordinator Program Studi
Prof. Dr. Ir. Nukman, MT.
NIP. 195903211987031001

PERNYATAAN ORISINALITAS/PERNYATAAN PLAGIARISME

Nama : Delli Noviarti Rachman
NIM : 03013682126003
Judul : Kajian Faktor Kesuksesan Pembiayaan
Kerja Sama Pemerintah dan Badan usaha (KPBU)
Pada Proyek Kereta Kertalaya

Dengan ini saya menyatakan keaslian disertasi ini. Disertasi ini dibimbing oleh seorang Promotor dan satu Ko-Promotor dan tidak melibatkan plagiarisme. Jika ditemukan adanya plagiarisme dalam disertasi ini, saya bersedia menerima sanksi akademik apa pun sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan Universitas Sriwijaya atas konsekuensinya.

Palembang, Desember 2024



Delli Noviarti Rachman
NIM. 03013682126003

KAJIAN FAKTOR KESUKSESAN PEMBIAYAAN KERJA SAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU) PADA PROYEK KERTALAYA

Delli Noviarti Rachman^{1*}, Joni Arliansyah², Edi Kadarsa²

¹Mahasiswa Program Studi Ilmu Teknik Program Doktor, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya

²Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya

*email: dellinoviarti@yahoo.co.id

Abstrak

Kereta Kertalaya mengangkut penumpang dari Palembang ke Indralaya. Kereta ini berhenti beroperasi sejak 2019 karena tidak mendapatkan perawatan dari pemerintah. Kajian yang membahas mengenai pengelolaan Kereta Kertalaya ke depan sangat diperlukan. Berdasarkan hasil survei sebanyak 81,1% responden menyatakan berminat menggunakan Kereta Kertalaya, dengan alasan karena lebih murah, nyaman, dan aman. Beberapa keinginan lain adalah jadwal keberangkatan yang tepat waktu, terdapat sarana dan prasarana yang memadai, dan terdapat transportasi *feeder* gratis. Dalam upaya pemenuhan keinginan calon penumpang, maka harus dibuat strategi yang mengatur kebijakan Kereta Kertalaya. Berdasarkan analisis *SWOT* maka strategi kebijakan yang harus dilakukan pembuatan kebijakan *creative financing* yaitu Kerjasama Pemerintah dan Badan usaha (KPBU). Ada 3 skenario yang dibuat yaitu skenario *VGF*, skenario operasional dan pemeliharaan (*OM*), dan skenario *Avalibility Payment (AP)*. Pada skenario *VGF*, selain mendapatkan bantuan hibah 49%, Badan Usaha dibantu pada pembiayaan pemeliharaan rel dan subsidi harga tiket sebesar Rp. 20.000,- perpenumpang. Skenario *VGF* dibuat dengan 3 simulasi, yaitu simulasi 1 tanpa pengurangan biaya pemeliharaan rel, skenario 2 dengan pengurangan biaya pemeliharaan rel, dan skenario 3 *VGF* ditambah pengurangan biaya rel dan bantuan subsidi tiket. Berdasarkan hasil perhitungan didapatkan nilai *NPV* untuk skenario *VGF* yaitu (-) 157 Miliar untuk simulasi 1, (-) 107 Miliar untuk simulasi 2, dan (-) 77 Miliar untuk simulasi 3. Skenario *OM* dibuat dengan 3 simulasi, yaitu simulasi 1 tanpa pengurangan biaya pemeliharaan rel, simulasi 2 dengan pengurangan biaya pemeliharaan rel, dan simulasi 3 dilakukan dengan pengurangan biaya rel sebesar 50%. Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan bahwa nilai *NPV* untuk skenario *OM* yaitu (-) 34 Miliar untuk simulasi 1, (+) 6 Miliar untuk simulasi 2, dan (-) 14 Miliar untuk simulasi 3. Berdasarkan hal-hal di atas didapatkan bahwa yang paling kecil risikonya bagi Badan Usaha adalah dengan skema *AP*. Kesepakatan KPBU melalui skema *AP* dapat dilakukan oleh Badan Usaha dan Pemerintah di awal, sehingga Badan Usaha bisa mengatur posisi keuangannya. Dalam upaya mendukung kesuksesan KPBU, maka harus diketahui faktor yang mendukung keberhasilan KPBU di bidang Kereta Perintis. Ada 6 hipotesis yang ditegakan dalam penelitian ini. Hipotesis yang diterima, standar nilai *p-value* < 0,05 dan *t-value* > 1,645. Berdasarkan hasil analisis, didapatkan hasil sebagai berikut : Faktor Badan Usaha memiliki pengaruh terhadap faktor finansial dengan nilai *p-value* = 0,03 dan nilai *t-value* = 1,834. Faktor pemerintah tidak memiliki pengaruh terhadap faktor finansial, dengan nilai *p-value* = 0,08 dan nilai *t-value* = 1,358. Faktor *stakeholder* memiliki pengaruh terhadap faktor finansial, dengan nilai *p-value* = 0,01 dan nilai *t-value* = 2,997. Faktor finansial memiliki pengaruh terhadap kesuksesan KPBU dengan nilai *p-value* = 0,000 dan nilai *t-value* = 3,647. Faktor pemerintah memengaruhi keberhasilan KPBU dengan nilai *p-value* = 0,000 dan nilai *t-value* = 3,947. Faktor *stakeholder* memengaruhi keberhasilan dengan nilai *p-value* = 0,006 dan nilai *t-value* = 2,489. Dari analisa tersebut didapatkan kesimpulan bahwa faktor – faktor yang memengaruhi keberhasilan KPBU adalah faktor pemerintah, faktor *stakeholder*, dan faktor Badan Usaha. Ketiga faktor ini harus benar – benar bersinergi agar KPBU dapat berhasil di bidang perkeretaapian.

Kata kunci: Kereta Kertalaya, KPBU, Faktor Sukses, NPV, Analisis SWOT

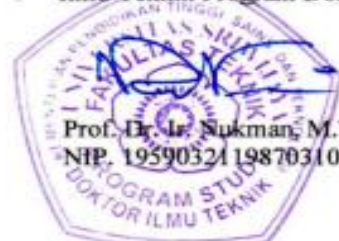
Palembang, Desember 2024
Mengetahui,

Promotor,



Prof. Dr. Eng. Ir. Joni Arliansyah, M.T.
NIP. 196706151995121002

Koordinator Program Studi
Ilmu Teknik Program Doktor



Prof. Dr. Ir. Sukman, M.T.
NIP. 195903211987031001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan penulisan Laporan Disertasi dan Publikasi yang berjudul “Kajian Faktor Kesuksesan Pembiayaan Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) pada Proyek Kereta Kertalaya ”. Judul penelitian disertasi ini diambil karena untuk mendukung program pemerintah dalam upaya mewujudkan efisiensi pengadaan infrastruktur pelayanan publik. Adanya kesenjangan antara dana yang tersedia dan rencana pembangunan infrastruktur menyebabkan dibutuhkan suatu *creative financing* dalam skema pembiayaan pembangunan infrastruktur, salah satunya adalah dengan skema Kerja Sama Pemerintah dan badan usaha (KPBU).

Saya juga berterima kasih kepada Promotor yaitu Prof. Dr. Eng. Ir. Joni Arliansyah, M.T, dan Ko-Promotor yaitu Dr. Edi Kadarsa, S.T, M.T, Ketua Program Studi Doktor Ilmu Teknik yaitu Prof. Dr. Ir. Nukman, MT, para pakar bidang perkeretaapian maupun para pakar dalam bidang KPBU yang telah memberikan masukan, bimbingan dan arahan terhadap ide dari penelitian saya agar menjadi penelitian yang dapat menyumbangkan ide dalam bidang ilmu teknik sipil.

Palembang, Desember 2024

Penulis

RINGKASAN

KAJIAN FAKTOR KESUKSESAN PEMBIAYAAN KERJA SAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA (KPBU) PADA PROYEK KERETA KERTALAYA

DISERTASI

Delli Novianti Rachman, dibimbing oleh Promotor: Prof. Dr. Eng. Ir. Joni Arliansyah, M.T dan Ko-Promotor: Dr. Edi Kadarsa, S.T, M.T.

v + 180 halaman, 56 Tabel, dan 43 Gambar

Kereta Kertalaya merupakan kereta perintis yang mengangkut penumpang dari Palembang ke Indralaya. Kereta Kertalaya berhenti beroperasi sejak 2019 karena kurangnya pemeliharaan oleh Pemerintah. Untuk itu diperlukan suatu kajian yang membahas mengenai pengelolaan Kereta Kertalaya ke depan agar dapat beroperasi secara berkelanjutan. Calon penumpang yang berminat untuk menggunakan Kereta Kertalaya sebagai alternatif kendaraan adalah sebesar 81,8%. Secara umum alasan calon penumpang lebih memilih untuk menggunakan Kereta Kertalaya adalah karena lebih murah, lebih nyaman, dan lebih aman. Beberapa keinginan responden berdasarkan hasil survei adalah jadwal keberangkatan yang tepat waktu, terdapat sarana dan prasarana yang memadai, dan terdapat transportasi *feeder* gratis. Dalam upaya pemenuhan keinginan calon penumpang, maka harus dibuat strategi yang mengatur kebijakan Kereta Kertalaya. Berdasarkan analisis *SWOT* yang telah dilakukan, agar Kereta Kertalaya dapat beroperasi secara berkelanjutan, maka strategi kebijakan yang harus dilakukan adalah : (1) Peningkatan sarana dan prasarana Kereta Kertalaya dari kondisi eksiting, (2) Pembentukan organisasi atau kelembagaan khusus yang mengatur Kertalaya, dan (3) Adanya kebijakan *creative financing* dalam pembiayaan pembangunan, operasional, dan pemeliharaan Kereta Kertalaya.

Setelah diketahui minat calon penumpang Kereta Kertalaya dan diperlukannya suatu *creative financing* dalam pembiayaan Kereta Kertalaya, maka dilanjutkan dengan perhitungan Rencana Anggaran dan Biaya serta besaran biaya operasional dan *maintenance* Kereta Kertalaya. Pemerintah membutuhkan Badan Usaha untuk operasional Kereta Kertalaya. Diperlukan adanya pembagian risiko antara Pemerintah dan Badan Usaha agar kereta tetap dapat beroperasi. Ada 3 skenario yang dibuat untuk menganalisis pembiayaan KPBU, yaitu dengan skenario *VGF*, dengan fokus pada pembiayaan operasional dan Pemeliharaan (*OM*), dan dengan *Availibility Payment (AP)*. Pada skenario *VGF*, selain mendapatkan bantuan hibah 49%, Badan Usaha dibantu pada pembiayaan pemeliharaan rel dan subsidi harga tiket sebesar Rp. 20.000,- per penumpang. Skenario *VGF* dibuat dengan 3 simulasi, yaitu simulasi 1 *VGF* tanpa pengurangan biaya pemeliharaan rel, skenario 2 *VGF* ditambah dengan pengurangan biaya pemeliharaan rel, dan skenario 3 *VGF* ditambah pengurangan biaya rel dan bantuan subsidi tiket. Berdasarkan hasil perhitungan didapatkan nilai *NPV* untuk skenario *VGF* yaitu (-) 157 Miliar untuk simulasi 1, (-) 107 Miliar untuk simulasi 2, dan (-) 77 Miliar untuk simulasi 3. Kesimpulannya *VGF* tidak bisa diaplikasikan ke pembiayaan kereta. Skenario 2 dibuat 3 simulasi, yaitu simulasi 1 tanpa pengurangan biaya pemeliharaan rel, simulasi 2 dengan pengurangan biaya pemeliharaan rel, dan simulasi 3 dilakukan dengan pengurangan biaya rel sebesar 50%. Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan bahwa nilai *NPV* untuk skenario *OM* yaitu (-) 34 Miliar untuk simulasi 1, (+) 6 Miliar untuk simulasi 2, dan (-) 14 Miliar untuk simulasi 3. Kesimpulannya skema *OM* dapat diaplikasikan pada pembiayaan kereta perintis. Berdasarkan hal – hal di atas didapatkan bahwa yang paling kecil risikonya bagi Badan Usaha adalah dengan skema *AP*. Kesepakatan KPBU melalui skema *AP* dapat dilakukan oleh Badan Usaha dan Pemerintah di awal, sehingga Badan Usaha bisa mengatur posisi keuangannya. Selain itu pembayaran dengan menggunakan skema *AP* menggunakan kinerja pelayanan. Badan Usaha harus benar – benar memberikan pelayanan yang sesuai dengan kesepakatan agar mendapatkan pembayaran yang sesuai dengan perjanjian..

Dalam upaya mendukung kesuksesan KPBU, maka harus diketahui faktor – faktor apa saja yang mendukung keberhasilan KPBU di bidang Kereta Perintis. Ada 6 hipotesis yang ditegakan dalam penelitian ini. Untuk mendapatkan hipotesis yang diterima, standar nilai p-value adalah <0,05 dan t-value >1,645. Faktor Badan Usaha memiliki pengaruh

terhadap faktor finansial dengan nilai *p-value* = 0,03 dan nilai *t-value* = 1,834, yang artinya faktor Badan Usaha memengaruhi faktor finansial. Faktor pemerintah tidak memiliki pengaruh secara langsung terhadap faktor finansial, dengan nilai *p-value* = 0,08 dan nilai *t-value* = 1,358. Faktor *stakeholder* memiliki pengaruh terhadap faktor finansial, dengan nilai *p-value* = 0,01 dan nilai *t-value* = 2,997. Faktor finansial memiliki pengaruh terhadap kesuksesan KPBU dengan nilai *p-value* = 0,000 dan nilai *t-value* = 3,647. Faktor pemerintah memengaruhi keberhasilan KPBU dengan nilai *p-value* = 0,000 dan nilai *t-value* = 3,947. Faktor *stakeholder* memengaruhi keberhasilan dengan nilai *p-value* = 0,006 dan nilai *t-value* = 2,489. Dari analisa tersebut didapatkan kesimpulan bahwa faktor – faktor yang memengaruhi keberhasilan KPBU adalah faktor pemerintah, faktor *stakeholder*, dan faktor Badan Usaha. Ketiga faktor ini harus benar – benar bersinergi agar KPBU dapat berhasil di bidang perkeretaapian.

Keywords: Kereta Kertalaya, KPBU, Faktor Sukses, NPV, *SWOT*

Referensi: 247

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS/PERNYATAAN PLAGIARISME	iii
KATA PENGANTAR	vi
RINGKASAN.....	vii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	6
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Ruang Lingkup Penelitian	6
1.5. Sistematika Penulisan	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	Error! Bookmark not defined.
2.1 Pembiayaan Transportasi Perkeretaapian	Error! Bookmark not defined.
2.1.1. Pendanaan oleh Pemerintah.....	Error! Bookmark not defined.
2.1.2. Pendanaan dengan Beberapa Alternatif Lain	Error! Bookmark not defined.
2.1.3. Pendanaan dengan Menggunakan Skema KPBU	Error! Bookmark not defined.
2.2. Model <i>PPP</i> di Bidang Jalan Rel.....	Error! Bookmark not defined.
2.3. Perhitungan Kelayakan Perkeretaapian	Error! Bookmark not defined.
2.4. <i>Structural Equation Modelling (SEM)</i>	Error! Bookmark not defined.
2.5. <i>Partial Least Square (PLS)</i>	Error! Bookmark not defined.
2.6. <i>Reflective dan Formative Constructs</i>	Error! Bookmark not defined.

2.7.	Kereta Perintis.....	Error! Bookmark not defined.
2.8.	Kereta Perintis Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
2.9.	Faktor – Faktor Penunjang Kesuksesan Pembiayaan pada Skema KPBU	Error! Bookmark not defined.
2.9.1.	Dasar Teori Penelitian	Error! Bookmark not defined.
2.9.2.	Studi Literatur Faktor Kesuksesan KPBU.	Error! Bookmark not defined.
2.9.3.	Faktor Kesuksesan KPBU berdasarkan Faktor Pemerintah	Error! Bookmark not defined.
2.9.4.	Faktor Kesuksesan KPBU Berdasarkan Badan Usaha	Error! Bookmark not defined.
2.9.5.	Faktor Kesuksesan KPBU berdasarkan Pada Faktor Finansial	Error! Bookmark not defined.
2.9.6.	Faktor Kesuksesan KPBU berdasarkan <i>Stakeholder</i>	Error! Bookmark not defined.
2.9.7.	Faktor Penilaian Keberhasilan Pembiayaan Proyek KPBU	Error! Bookmark not defined.
2.9.8.	Gambaran Konseptual dan Pengembangan Hipotesis	Error! Bookmark not defined.
2.10.	Analisis <i>SWOT</i>	Error! Bookmark not defined.
2.10.1.	Faktor - Faktor Analisis <i>SWOT</i>	Error! Bookmark not defined.
2.10.2.	Langkah – Langkah Pembuatan Analisis <i>SWOT</i>	Error! Bookmark not defined.
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....		Error! Bookmark not defined.
3.1.	Objek dan Lokasi Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.2.	Diagram Alir Penelitian	Error! Bookmark not defined.
3.3.	Metode Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
3.3.1.	Data Primer.....	Error! Bookmark not defined.

3.3.2. Data Sekunder	Error! Bookmark not defined.
3.4. Tahapan Pembuatan Instrumen/Kuesioner Faktor Sukses KPBU	Error! Bookmark not defined.
3.5. Metode Analisis Data.....	Error! Bookmark not defined.
3.5.1. Analisis Statistik untuk Mengetahui Minat Calon Penumpang Kereta Perintis Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
3.5.2. Analisis Kelayakan Finansial	Error! Bookmark not defined.
3.5.3. Analisis <i>Structural Equation Model (SEM)</i>	Error! Bookmark not defined.
3.6. Luaran Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	Error! Bookmark not defined.
4.1. Analisis Keberminatan Calon Penumpang Kereta Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
4.1.1. Hasil Survei Perjalanan Eksiting Calon Penumpang Kereta	Error! Bookmark not defined.
4.1.3. Hasil Survei Ketertarikan Calon Penumpang Kereta Kertalaya.....	Error! Bookmark not defined.
4.1.4. Harapan Responden Calon Penumpang Kereta Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
4.1.5. Analisis Minat Calon Penumpang Kereta Perintis	Error! Bookmark not defined.
4.1.6. Analisis <i>SWOT</i> Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
4.1.7. Kebijakan dan Strategi Layanan Kereta Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
4.2. Analisis Bentuk Dukungan Pembiayaan untuk Kereta Perintis	Error! Bookmark not defined.
4.2.1. Perhitungan Biaya <i>Capex</i> dan <i>Opex</i> pada Rencana Proyek Kereta Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
4.2.2. Pengembalian dari Penjualan Tiket	Error! Bookmark not defined.

4.2.3. Skenario Skema KPBU untuk Pembiayaan Operasioanl Kereta Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
4.2.4. Perhitungan NPV	Error! Bookmark not defined.
4.3. Analisis Faktor Sukses KPBU di bidang Perkeretaapian Perintis	Error! Bookmark not defined.
4.3.1. Analisis Pembuatan Kuesioner	Error! Bookmark not defined.
4.3.2. Analisis Depkriptif dari Responden	Error! Bookmark not defined.
4.3.3. Analisis Model <i>PLS-SEM</i>	Error! Bookmark not defined.
4.3.4. Pembahasan	Error! Bookmark not defined.
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	Error! Bookmark not defined.
5.1. Kesimpulan	Error! Bookmark not defined.
5.2. Saran	Error! Bookmark not defined.
DAFTAR PUSTAKA	10

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Pagu Kebutuhan, Pagu Anggaran, dan Gap Pendanaan pada Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Ditjen Perkeretaapian.....	3
Tabel 2.1 Indikasi Kelayakan Proyek Perkeretaapian di Pulau Sumatra	Error!
	Bookmark not defined.
Tabel 2.2 Skema Model KPBU	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.3 Jenis Kontrak Kereta di Jerman.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.4 Parameter <i>Capex</i> dan <i>Opex</i>	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.5 Komponen biaya <i>Capex</i> dan <i>Opex</i>	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.6 Rekomendasi Penelitian	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.7 Metode penilaian kelayakan untuk proyek perkeretaapian.....	Error! Bookmark not defined.
	Bookmark not defined.
Tabel 2.8 Layanan Kereta Perintis	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.9 Aspek Minimal dalam Standar Penalayan Minimum (SPM).....	Error! Bookmark not defined.
	Bookmark not defined.
Tabel 2.10 Kata kunci yang digunakan dalam pencarian pada <i>Database</i>	Error!
	Bookmark not defined.
Tabel 2.11 Kriteria artikel yang di masukan dan dikecualikan.....	Error! Bookmark not defined.
	Bookmark not defined.
Tabel 2.12 Jurnal terpilih dan Ranking <i>Scopus</i>	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.13 Tema dan sumbernya.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 2.14 Penelitian Terdahulu Menggunakan Analisis SWOT untuk Pengambilan Kebijakan.....	Error! Bookmark not defined.
	Bookmark not defined.
Tabel 3.1 Variabel yang Memengaruhi Pilihan Moda Transportasi.....	Error! Bookmark not defined.
	Bookmark not defined.
Tabel 3.2. Tabel Referensi <i>SWOT</i>	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3.3 Variabel Data Sekunder.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3.4 Variabel <i>Capex</i> dan <i>Opex</i> untuk Pembangunan Kereta Kertalaya	Error!
	Bookmark not defined.
Tabel 3.5 Kategori Faktor Sukses Pembiayaan KPBU di Bidang Kereta Api	Error!
	Bookmark not defined.

Tabel 3.6 Referensi Kunci Sukses dalam pembiayaan KPBU di bidang Perkeretaapian **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 3.7 Kuesioner kepada Responden Ahli KPBU untuk kriteria FP,BU, FS dan FI **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 3.8 Kuesioner kepada Responden Ahli KPBU untuk kriteria CS **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 3.9 Penelitian Terdahulu tentang Kelayakan dan Simulasi **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 3.10 Skenario KPBU untuk Kereta Kertalaya **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 3.11 Ringkasan penilaian validitas model pengukuran **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.1 Hasil Survei berdasarkan Moda Transportasi Perjalanan Responden.... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.2 Hasil survei untuk pertanyaan kisaran biaya perjalanan responden dari Kertapati ke Indralaya dan sebaliknya (jarak lebih kurang 30 KM) **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.3 Hasil Survei untuk pertanyaan biaya perjalanan responden dari Indralaya ke Tanjung Senai dan sebaliknya **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.4 Hasil Survei untuk pertanyaan kisaran biaya perjalanan responden dari Kertapati ke Tanjung Senai dan sebaliknya **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.5 Hasil survei mengenai minat responden terhadap Kereta Kertalaya..... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.6 Hasil survei frekuensi perjalanan Kereta Kertalaya yang diharapkan..... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.7 Referensi *SWOT* **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.8 *SWOT* untuk Rencana Pembangunan Kereta Kertalaya **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.9 Hasil *SWOT* kualitatif..... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 10 Biaya revitalisasi Kereta Kertalaya..... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.11 Total Pendapatan dari penjualan tiket penumpang (2015-2019)..... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.12 Standar Biaya Pembangunan Baru 1 KM Jalan Rel Tunggal **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.13 Harga Satuan Komponen Biaya **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.14 Harga Satuan Biaya untuk Pembangunan Konstruksi Jalur Kereta Baru Indralaya – Pemkab Ogan Ilir Tanjung Senai **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.15 Biaya Investasi Proyek Pembangunan Jalan Rel Indralaya – Kantor Pemda Ogan Ilir di Tanjung Senai sepanjang 5,1 KM..... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.16 Komponen biaya operasional dan pemeliharaan jalan rel per Tahun.... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.17 Total rencana pendapatan dari penjualan tiket untuk Kereta Kertalaya **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.18 Rekap Biaya Konstruksi, biaya operasional, biaya pemeliharaan, dan *revenue* dari pengembalian tiket. **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.19 Skenario KPBU untuk kereta perintis **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.20 Rekap nilai *Capex* dan *Opex* dari 3 Skenario fokus di Badan Usaha... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.21 Simulasi untuk masing – masing Simulasi.... **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.22 Rekap nilai NPV untuk 3 simulasi pada skenario 3. **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.23 Rekap seluruh simulasi dan Keuntungan serta Kerugian bagi Badan Usaha **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.24 Demografi Responden Penelitian **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.25 *Descriptive Statistik* dan *Normality Assessment* **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.26 Nilai *Convergen Validity* dan *Internal Consistency Reliability* **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.27 *Discriminant Validity* : Nilai *Cross-Loading* **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.28 *Discriminant validity*: Nilai *Forner* dan *Lacker* Kriteria **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.29 *Discriminant Validity* : *Heterotrait-Monotrait Ratio* (HTMT) **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.30 Uji Multikolinieritas **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.31 Ringkasan Perhitungan Hipotesis.....**Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kerangka Pendanaan Infrastruktur tahun 2020-2024	3
Gambar 1.2 Investasi KPBU negara - negara dunia di bidang transportasi (dalam ribu USD) (The World Bank, 2020)	5
Gambar 1.3 Proyek – Proyek Perkeretaapian Dunia dengan Skema PPP/KPBU.....	5
Gambar 1. 4 Ringkasan Latar Belakang Penelitian.....	9
Gambar 2.1 Pemetaan <i>Co-occurrence</i> dari kata kunci	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.2 Model pembiayaan <i>Beijing Metro Line 4 PPP cooperation</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Kereta Ringan <i>Porto</i> ...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.4 Komponen biaya <i>Capex</i> and <i>Opex</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.5 Diagram reflektif dan formatif.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.6 <i>Railbus</i> Kertalaya.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.7 Kronologi Perkembangan Kereta Kertalaya	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.8 Diagram Alir dari Identifikasi Proses sampai Penilaian Kelayakan Artikel	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2.9 Gambaran Konseptual (<i>frame work</i>) Penelitian	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.1 Lokasi Penelitian Stasiun Indralaya dan KPT Tanjung Senai	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.2 Rencana Pembangunan Jalur Kereta Indralaya – Tanjung Senai	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.3 Diagram Alir Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.4 Diagram Alir Penelitian Kuantitatif.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.5 Pemangku kepentingan KPBU (Wojewnik-Filipkowska dan Węgrzyn, 2019)	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.6 Nilai syarat untuk <i>outerloading</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.7 Posisi Luaran Penelitian	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.1 Diagram <i>SWOT</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.2 Kerusakan <i>interior</i> dan <i>exterior</i> Kereta Kertalaya	Error! Bookmark not defined.

Gambar 4.3 Komponen Biaya Jalan Kereta Api**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.4 Penampang jalan rel tunggal kereta**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.5 Rencana lanjutan jalur Kereta Kertalaya dari Indralaya ke Tanjung Senai
.....**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.6 Jalur KA Kertapati-Indralaya**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.7. Nilai NPV untuk skenario *VGF***Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.8 Nilai NPV untuk skenario 3**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.9 Model Penelitian**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.10. Konstruksi dengan Indikator Reflektif**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.11 Model *Path* diagram (Jalur)**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.12. Gambar model dengan menggunakan Aplikasi *Smart-PLS* **Error!
Bookmark not defined.**

Gambar 4.13. *Initial Path-Model***Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.14. Nilai outer loading dengan menggunakan aplikasi SEM-PLS **Error!
Bookmark not defined.**

Gambar 4.15. Nilai *cross loading* dengan menggunakan aplikasi **Error! Bookmark not
defined.**

Gambar 4.16. Nilai *Fornier* dan *Lacker* Kriteria dengan menggunakan aplikasi **Error!
Bookmark not defined.**

Gambar 4.17. Nilai HTMT dengan menggunakan aplikasi **Error! Bookmark not
defined.**

Gambar 4.18. Nilai VIF dengan menggunakan aplikasi .**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.19. Nilai T Value dan P value dengan menggunakan aplikasi **Error!
Bookmark not defined.**

Gambar 4.20. Nilai bias, nilai 5% dan 95% dengan menggunakan aplikasi **Error!
Bookmark not defined.**

Gambar 4.21. Nilai R^2 dengan menggunakan aplikasi**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.22. Nilai f^2 dengan menggunakan aplikasi**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4.23. Hipotesis PLS-Path Model**Error! Bookmark not defined.**

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Permasalahan kemacetan merupakan masalah yang pelik dan sangat sering terjadi di setiap kota seluruh dunia. Kemacetan menyebabkan tingginya tingkat polusi dan kerusakan jalan (Tian *et al.*, 2018). Kemacetan terjadi karena peningkatan jumlah kendaraan tidak sesuai dengan tingkat pembangunan jalan (Rowangould, 2013). Tingginya pergerakan penduduk dari asal ke tujuan yang didominasi oleh kendaraan pribadi menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan dan angkutan jalan raya. Makin tinggi jumlah penduduk, maka risiko kemacetan juga akan lebih besar (Yang, 2018).

Indonesia memiliki jumlah penduduk yang besar sehingga menyebabkan tingginya risiko kemacetan. Menurut data BPS, pertumbuhan jumlah penduduk pada tahun 2020 telah mencapai 270,2 juta jiwa atau memiliki angka kenaikan rata – rata 1,25% per tahun. Tingginya tingkat kenaikan jumlah penduduk di Indonesia menyebabkan masalah kemacetan menjadi hal penting untuk segera diatasi. Untuk itu dibutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang efisien dan memadai. Salah satunya adalah sarana transportasi kereta api (BPS, 2021).

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi kereta api bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat dari satu tempat ke tempat lain secara massal. Penggunaan kereta api dirasakan lebih aman, nyaman, dan murah bagi penumpang serta mengurangi emisi CO₂ dan CO dibandingkan dengan penggunaan transportasi darat lainnya seperti mobil pribadi (Oxera, 2015). Kereta api merupakan kendaraan yang ramah lingkungan, terutama kereta rel listrik yang memiliki tingkat pencemaran udara 0% (Andiyan dan Rachmat, 2021). Angkutan jalan raya menyumbang polutan sebesar 86,5 Miliar Rupiah pertahun. Sebagai contoh, kota Bandar Lampung yang telah tercemar polutan CO dengan taksiran kerugian mencapai 490 Juta Rupiah pertahun (Azhar *et al.*, 2022).

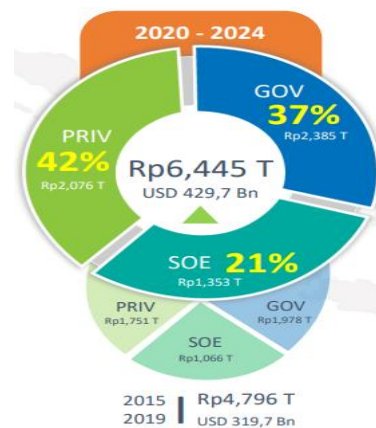
Pembangunan sarana dan prasarana kereta api bertujuan untuk perataan pembangunan. Salah satunya adalah pembangunan jalur kereta api perintis. Jalur kereta api perintis dibuat pada daerah baru atau daerah yang sudah memiliki jalur tetapi secara komersial belum menguntungkan. Lokasi jalur kereta perintis memiliki potensi dan dibutuhkan oleh masyarakat. Harapan ke depan, kereta perintis dapat menjadi sarana transportasi utama

bagi Masyarakat. Di Indonesia beberapa jalur kereta perintis telah ditetapkan oleh peraturan Menteri Perhubungan (Dirjen Perkeretaapian, 2018).

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI No 22 Tahun 2020 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Perintis ada 6 jalur kereta perintis di Indonesia, yaitu : Cut Meutia, Lembah Anai, Minangkabau Ekspres, Kertalaya, *LRT* Sumatra Selatan, dan Bathara Kresna (Menhub, 2020). Kereta Kertalaya diresmikan oleh pemerintah pada tanggal 19 Februari 2009. Kereta Kertalaya merupakan jenis *raibus* yang diproduksi oleh PT. INKA dengan menggunakan konsep perpaduan antara bus ringan dan kereta api. Layanan Kereta Kertalaya merupakan jenis komuter ekonomi AC. Tujuan pembangunan jalur kereta ini adalah untuk mengurangi beban jalan Palembang - Prabumulih.

Meskipun angkutan rel memiliki banyak keuntungan dibandingkan dengan angkutan lainnya tetapi pembangunan sarana dan prasarana kereta api membutuhkan biaya yang sangat besar meliputi pembangunan sarana (gerbong, lokomotif, dan lain - lain) dan prasarana (stasiun, jalan rel, simpang, dan fasilitas operasional lainnya). Sebagai ilustrasi pembangunan sarana dan prasarana *LRT* Palembang sebesar 7,59 Triliun Rupiah (PT. Taram, 2015), Proyek MRT di Jakarta sebesar 1,46 Juta Dolar (Dong Il Engineering, 2022), dan angkutan kereta api Pare-pare sebesar 26 Triliun Rupiah (Dirjen Perhubungan Darat, 2015). Dana Pembangunan yang sangat besar ini memberatkan anggaran pemerintah.

Berdasarkan data Informasi keuangan APBN dari Kementerian Keuangan RI (Kemenkeu, 2021) keterbatasan dana pemerintah dalam penyediaan anggaran untuk rencana kebutuhan investasi infrastruktur tahun 2020-2024 sebesar 6.445 Triliun Rupiah. Pada kenyataannya kemampuan negara menyediakan dana melalui APBN/D hanya mencapai 37%. BUMN diharapkan dapat membiayai sebanyak 20%, dan 43% sisanya dibiayai oleh Badan Usaha (Setiawan dan Surachman, 2015).



Gambar 1.1 Kerangka Pendanaan Infrastruktur tahun 2020-2024

Menurut Rencana Kerja Anggaran (RKA) Kementerian Perhubungan Republik Indonesia tahun 2023 yang dituangkan pada Renstra tahun 2020 – 2024, nilai pagu baik pagu kebutuhan, pagu anggaran, dan gap dari pagu Kementerian Perhubungan dan Ditjen Perkeretaapian dijelaskan pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Pagu Kebutuhan, Pagu Anggaran, dan Gap Pendanaan pada Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Ditjen Perkeretaapian

Unit	Pagu Kebutuhan (Ribu Rp)	Pagu Anggaran (Rp)	Gap (Rp)
Kementerian Perhubungan	73.845.092.377	33.441.189.844	40.403.902.533
Ditjen Perkeretaapian	15.358.593.013	7.274.665.225	8.083.927.788

Sumber: RKA Kementerian Perhubungan, 2023

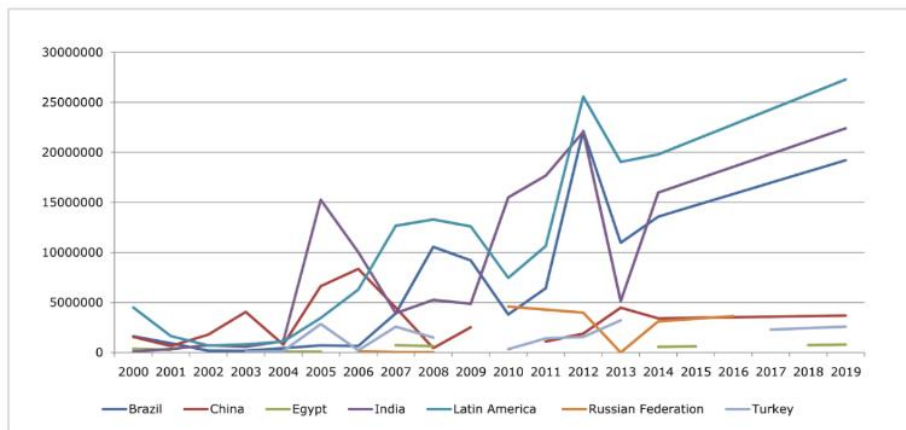
Pada tahun 2023 pagu yang dibutuhkan adalah senilai 73,84 Triliun Rupiah, sedangkan pagu anggaran yang tersedia adalah senilai 33,44 Triliun Rupiah, sehingga terdapat gap sebesar 40,4 Triliun Rupiah, sehingga diperlukan dukungan tambahan anggaran. Ditjen Perkeretaapian memiliki pagu kebutuhan sebesar 15,35 Triliun Rupiah dan pagu anggaran tahun 2023 sebesar 7,2 Triliun Rupiah, maka terdapat gap sebesar 8,8 Triliun Rupiah.

Akibat dari keterbatasan ruang fiskal yang ada, pemerintah meningkatkan investasi pihak Badan Usaha dalam suatu skema pembiayaan Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha

yang disingkat KPBU. KPBU merupakan salah satu skema pendanaan *non* pemerintah. Pembiayaan melalui skema KPBU pada umumnya bersumber dari utang atau ekuitas, dengan proporsi utang yang mendominasi antara 70% hingga 80% dari biaya proyek (Muhammad Mustapha Gambo, 2015). Secara teknis, KPBU merupakan perjanjian kerja dan keuangan antara pihak pemerintah dan Badan Usaha dalam pengadaan infrastruktur yang besar dan kompleks dengan memiliki tujuan yang berbeda. Pemerintah bertujuan untuk menyediakan layanan bagi masyarakat, sedangkan *investor* atau Badan Usaha bertujuan untuk memperoleh keuntungan dari proyek yang dibangun. Di dalam kontrak terdapat kesepakatan bersama berdasarkan alokasi risiko dan keuntungan (*risk and reward*). Kesepakatan ini dibuat untuk mewujudkan efisiensi dalam pengadaan infrastruktur pelayanan publik (Muhammad Mustapha Gambo, 2015). Mekanisme pembiayaan proyek – proyek KPBU diatur dalam Perpres No. 38 Tahun 2015 tentang Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

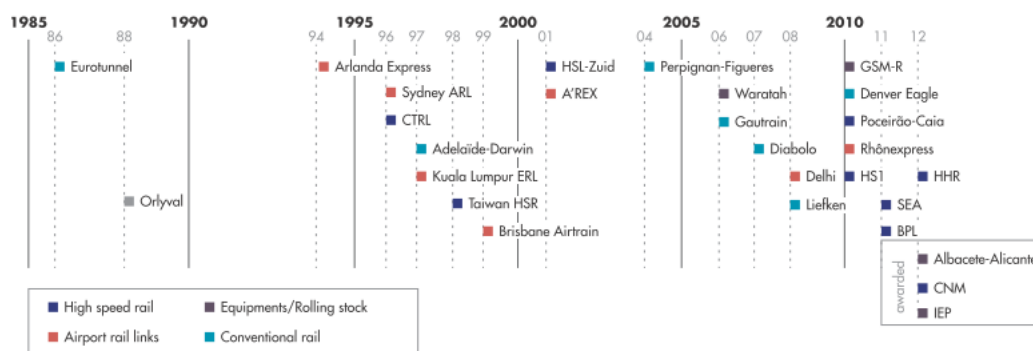
Beberapa penelitian menyebutkan permasalahan keuangan negara dapat diselesaikan dengan melibatkan pihak Badan Usaha melalui skema KPBU. Skema KPBU telah banyak digunakan di negara – negara lain, baik negara berkembang maupun negara maju (Li et al., 2000). Ada tiga alasan khusus penerapan KPBU dalam pembiayaan infrastruktur, yaitu (1) pihak Badan Usaha memiliki mobilitas yang lebih baik dibandingkan pemerintah, (2) pihak Badan Usaha mampu menyediakan pelayanan publik yang lebih baik dan mampu membangun kemitraan yang seimbang sehingga lebih baik dalam mengelola struktur risiko imbal balik (*risk-return structure*), dan (3) Pemerintah dinilai kurang mampu menyediakan pendanaan yang masif untuk proyek infrastruktur berskala besar (Chan et al., 1995; Walker, 1995).

KPBU telah menjadi suatu pendekatan atas kebijakan ekonomi di beberapa negara. KPBU dapat diimplementasikan pada proyek – proyek infrastruktur seperti perencanaan kota, energi, transportasi, dan jaringan telekomunikasi. Menurut Bank Dunia, skema KPBU sering digunakan pada proyek – proyek pasokan air dan saluran pembuangan di negara Cina, Brasil, India, dan Rusia. Investasi skema KPBU di bidang transportasi sering digunakan di Amerika Latin, India, Brasil, Cina, Rusia, Mesir, Turki dan negara-negara lain. Pada bidang energi, skema KPBU banyak digunakan di Amerika Latin dan Brasil (Vertakova et al., 2021).



Gambar 1.2 Investasi KPBU negara - negara dunia di bidang transportasi (dalam ribu USD) (The World Bank, 2020)

Skema KPBU telah dijalankan lebih dari 30 tahun di beberapa negara. Terdapat 27 proyek perkeretaapian yang didanai melalui skema KPBU. 16 dari proyek tersebut berlokasi di Eropa (Dehornoy, 2018).



Gambar 1.3 Proyek – Proyek Perkeretaapian Dunia dengan Skema PPP/KPBU

Nigeria Railway Corporation (NRC) telah melaksanakan pembangunan perkeretaapian dengan skema KPBU sejak tahun 1990-an (Ogochukwu *et al.*, 2022). Turki telah melaksanakan pembangunan proyek perkeretaapian dengan menggunakan skema KPBU sejak tahun 2000-an (Cengiz dan Çelik, 2019).

Di Indonesia semua jenis kereta perintis dibiayai oleh pemerintah. Hal ini menjadi beban bagi pemerintah, akibat tidak adanya pembagian tanggung jawab dalam pengelolaan operasional dan pemeliharaan pada Kereta Api Perintis. Sudah saatnya pihak Badan usaha dapat turut berpartisipasi dalam pendanaan dan pengelolaan kereta perintis. Oleh karena

itu harus ditemukan beberapa alternatif pengembangan pada skema pembiayaan KPBU khusus untuk proyek perkeretaapian perintis agar dapat layak secara ekonomi dan finansial bagi Badan Usaha serta dapat bermanfaat bagi masyarakat.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan di atas, teridentifikasi beberapa masalah, yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana minat calon pengguna Kereta Perintis Kertalaya dan bagaimana strategi kebijakan layanan Kereta Perintis Kertalaya agar lebih diminati?
2. Bagaimana skenario bentuk dukungan pembiayaan skema KPBU yang paling sesuai untuk Kereta Perintis Kertalaya ?
3. Faktor – faktor apa saja yang memengaruhi keberhasilan pelaksanaan skema KPBU pada Kereta Perintis Kertalaya ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah menjawab dari permasalahan yang telah dikemukakan di atas, yaitu :

1. Mengevaluasi minat calon pengguna Kereta Perintis Kertalaya dan strategi kebijakan layanan Kereta Perintis Kertalaya agar lebih diminati ke depannya.
2. Menganalisis skenario bentuk dukungan pembiayaan skema KPBU yang paling sesuai untuk Kereta Perintis Kertalaya.
3. Menganalisis faktor – faktor yang memengaruhi keberhasilan pelaksanaan skema KPBU pada Kereta Perintis Kertalaya.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Biaya konstruksi perkeretaapian yang sangat tinggi membuat Badan Usaha sebagai calon investor kurang tertarik untuk berinvestasi. Proyek Perintis tetap membutuhkan dukungan pemerintah. Kajian pada penelitian ini akan memberikan skenario bentuk dukungan pemerintah yang paling sesuai dalam hal pembiayaan. Untuk mempersempit fokus penelitian ini, maka lingkup penelitian ini meliputi :

1. Perhitungan proyek perkeretaapian dilakukan dengan perhitungan nilai *Net Present Value (NPV)*.

2. Membuat skenario pembiayaan dengan skema KPBU termasuk skema pembiayaan pada tahapan operasional dan pemeliharaan Kereta Perintis Kertalaya dengan dukungan pemerintah yang tersedia agar didapatkan nilai kelayakan paling sesuai.
3. Menganalisis faktor – faktor yang memengaruhi keberhasilan pelaksanaan skema KPBU pada Kereta Perintis dengan melakukan penyebaran kuesioner kepada ahli di bidang KPBU dan perkeretaapian untuk kemudian dianalisis dengan menggunakan metode *SEM-PLS*.

Untuk mempersempit penelitian, maka batasan objek pada penelitian ini adalah :

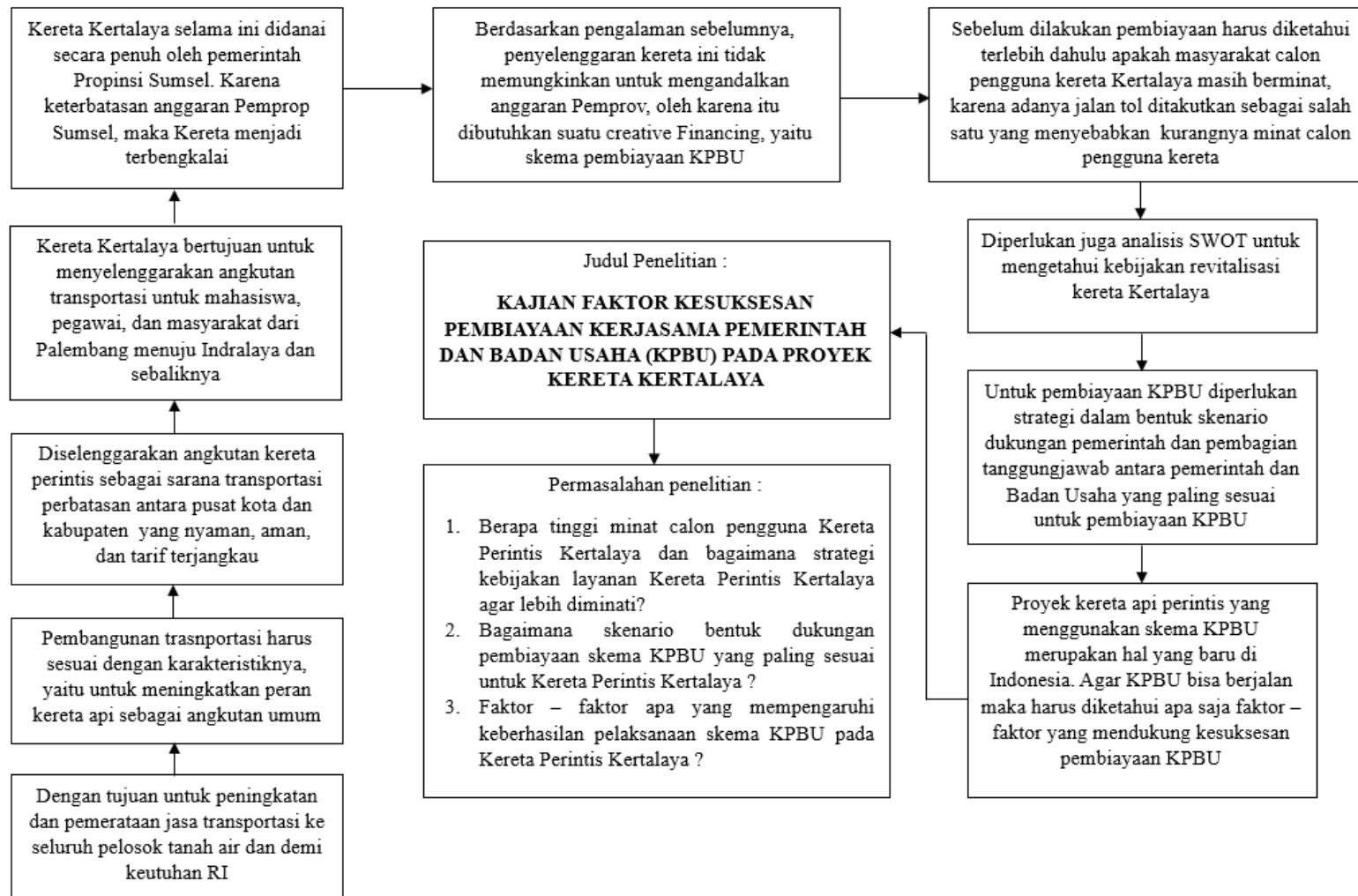
1. Perkeretaapian yang akan dijadikan objek penelitian ini adalah Kereta Perintis Kertalaya.
2. Penelitian ini tidak memasukan bagaimana cara menaikan jumlah penumpang (*push-demand*) agar lebih tertarik untuk menggunakan Kereta Kertalaya, tatapi hanya sebatas strategi pelayanan Kereta Kertalaya agar ke depannya dapat lebih baik.
3. Perhitungan *Capex*, *Opex*, dan pendapatan didapatkan dari data sekunder yang berasal dari PT. KAI, Balai Teknik Perkeretaapian II dan Dishub Provinsi Sumatra Selatan.
4. Penelitian ini tidak memperhitungkan biaya komersialisasi aset.
5. Penelitian ini tidak memperhitungkan kelayakan ekonomi dari Kereta Kertalaya.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan disertasi ini adalah sebagai berikut :

- a. Bab 1 Pendahuluan. Pendahuluan terdiri atas latar belakang, rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup penelitian dan batasan penelitian.
- b. Bab 2 Tinjauan Pustaka. Tinjauan pustaka berisikan penelitian terdahulu yang membahas kajian hal yang sama. Adapun susunan dari Bab 2 yaitu tinjauan mengenai pembiayaan transportasi perkeretaapian, model KPBU di bidang jalan rel, perhitungan kelayakan perkeretaapian, *Structural Equation Modeling (SEM)*, *Partial Least Square (PLS)*, Kereta Perintis Kertalaya, dan faktor – faktor penunjang kesuksesan pembiayaan pada skema KPBU.

- c. Bab 3 Metodologi Penelitian. Metodologi penelitian berisikan objek dan lokasi penelitian, metode pengumpulan data primer dan sekunder, metode analisis data, dan luaran penelitian.
- d. Bab 4 Hasil dan Pembahasan. Pada Bab empat terdiri atas (1) Analisis keberminatan calon penumpang Kereta Kertalaya, (2) Analisis bentuk dukungan pembiayaan untuk Kereta Perintis Kertalaya, (3) Analisis faktor sukses KPBU di bidang kereta perintis.
- e. Bab 5 Kesimpulan dan Saran. Bab 5 berisikan kesimpulan atas hal – hal yang sudah dibahas pada bab empat dan saran untuk penelitian selanjutnya agar bisa lebih disempurnakan.



Gambar 1. 4 Ringkasan Latar Belakang Penelitian

DAFTAR PUSTAKA

- A. Erguido, A. Crespo Márquez, E. Castellano, J.L. Flores, J. F. G. F. (2020). Reliability-based advanced maintenance modelling to enhance rolling stock manufacturers' objectives. *Computers and Industrial Engineering*, 144. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cie.2020.106436>
- Abdullahi, Y., & Anuar, A. (2022). The Success Factor of Public-Private Partnerships in Malaysia and Nigeria's Housing Sectors. *Journal of Design and Built Environment*, 22(1), 13–33. <https://doi.org/10.22452/jdbe.vol22no1.2>
- ADB. (2021). *Public Private Partnership Monitor Indonesia* (Issue December). <https://www.adb.org/publications/public-private-partnership-monitor-indonesia>
- Adji, G. (2010). *The Smart Handbook of Public Private Partnership* (G. Adji (Ed.); 1st ed.). Rene Publisher.
- Aguiléra, A., & Grébert, J. (2014). Passenger transport mode share in cities: Exploration of actual and future trends with a worldwide survey. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 14(3–4), 203–216. <https://doi.org/10.1504/IJATM.2014.065290>
- Ahenkan, A. (2019). Mainstreaming public–private partnership in national development: How ready is Ghana? *Business Strategy and Development*, 2(3), 220–227. <https://doi.org/10.1002/bsd2.56>
- Ahmad, U, Waqas, H., & Akram, K. (2021). Relationship between project success and the success factors in public–private partnership projects: A structural equation model. *Cogent Business and Management*, 8(1). <https://doi.org/10.1080/23311975.2021.1927468>
- Ahmad, Usman, Waqas, H., & Akram, K. (2021). Relationship between project success and the success factors in public–private partnership projects: A structural equation model. *Cogent Business and Management*, 8(1). <https://doi.org/10.1080/23311975.2021.1927468>
- Ahmadabadi, A. A., & Heravi, G. (2019). The effect of critical success factors on project

- success in Public-Private Partnership projects: A case study of highway projects in Iran. *Transport Policy*, 73, 152–161. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.07.004>
- Ali, M., Osra, K., & Siegmann, J. (2016). Proposed High-Speed Rail Line between Cairo-Alexandria : Cost-Benefit Analysis Introduction. In J. Pombo (Ed.), *Third International Conference on Railway Technology: Research, Development and Maintenance* (pp. 1–20). Civil-Comp Press.
- Ali, W., Turi, J. A., & Khan, M. A. (2022). RELATIONSHIP BETWEEN CRITICAL SUCCESS FACTORS FOR PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP (PPP) AND SUSTAINABLE PPP PROJECT PERFORMANCE. *Journal of Social Research Development*, 3(02), 263–274. <https://doi.org/10.53664/jsrd/03-02-2022-10-263-274>
- Alpkokin, P., Topuz Kiremitci, S., Black, J. A., & Cetinavci, S. (2016). LRT and street tram policies and implementation in turkish cities. *Journal of Transport Geography*, 54, 476–487. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.004>
- Amović, G., Maksimović, R., & Bunčić, S. (2020). Critical success factors for sustainable public-private partnership (PPP) in transition conditions: An empirical study in Bosnia and Herzegovina. *Sustainability (Switzerland)*, 12(17). <https://doi.org/10.3390/su12177121>
- Andiyan, A., & Rachmat, A. (2021). Analisis Manfaat Pembangunan Infrastruktur Keretaapi Di Pulau Jawa. *Jurnal Pendidikan Dan Teknologi Indonesia*, 1(3), 121–129. <https://doi.org/10.52436/1.jpti.22>
- Azhar, R. F., Anugrah, S., & Putri, M. (2022). Analisis Biaya Kerugian Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Akibat Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan Kota Bandar Lampung satu perlintasan kereta api yang banyak dilewati kendaraan di Kota Bandar Lampung . maupun yang akan menuju wilayah Kedaton . *Perlintasa*. 10(2), 1–8.
- Azuwandri, A. (2022). Strategi Kebijakan Pembangunan Kabupaten Kepahiang (Analisis SWOT). *EKOMBIS REVIEW: Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Bisnis*, 10(2), 1167–1176.

- Badan Pusat Statistik (Ed.). (2021). *Statistik Indonesia Tahun 2021*. Badan Pusat Statistik.
- Bao, F., Chen, C., Martek, I., Chan, A. P. C., & Jiang, W. (2023). Factors Underpinning the Successful Return of Public–Private Partnership Projects to Public Authority: Assessing the Critical Success Factors of the Transfer Phase of Chinese Water Projects. *Journal of Infrastructure Systems*, 29(2). <https://doi.org/10.1061/jitse4.iseng-2084>
- Bao, X. (2018). Urban Rail Transit Present Situation and Future Development Trends in China: Overall Analysis Based on National Policies and Strategic Plans in 2016–2020. *Urban Rail Transit*, 4(1), 1–12. <https://doi.org/10.1007/s40864-018-0078-4>
- Becker, J. M., Cheah, J. H., Gholamzade, R., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2023). PLS-SEM's most wanted guidance. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 35(1), 321–346. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-04-2022-0474>
- Belal, E. M., Khalil, A. A., & El-dash, K. M. (2020). Economic investigation for building a high-speed rail in developing countries : The case of Egypt. *Ain Shams Engineering Journal*, xxxx. <https://doi.org/10.1016/j.asej.2020.02.003>
- Benítez-Ávila, C., Hartmann, A., Dewulf, G., & Henseler, J. (2018). Interplay of relational and contractual governance in public-private partnerships: The mediating role of relational norms, trust and partners' contribution. *International Journal of Project Management*, 36(3), 429–443. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2017.12.005>
- Benitez, J., Henseler, J., Castillo, A., & Schuberth, F. (2020). How to perform and report an impactful analysis using partial least squares: Guidelines for confirmatory and explanatory IS research. *Information and Management*, 57(2), 103168. <https://doi.org/10.1016/j.im.2019.05.003>
- Berawi M, Susantono B, Miraj P, Berawi A, Rahman H, Gunawan, H. A. (2014). *Enhancing Value for Money of Mega Infrastructure Projects Development Using Value Engineering Method*. 16, 1037–1046. <https://doi.org/10.1016/j.protcy.2014.10.058>

- Berawi, M. A., Affiandi, Z. N., Miraj, P., & Gunawan. (2019). Financial and institutional scheme of aerotropolis conceptual design. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 650(1). <https://doi.org/10.1088/1757-899X/650/1/012005>
- Berawi, Mohammed Ali, Nabila, A., Gunawan, Miraj, P., Rahman, H. A., & Berawi, A. R. B. (2018). Analysis of life cycle cost and public-private partnership in the development of Walini City as technology park. *International Journal of Technology*, 9(7), 1469–1479. <https://doi.org/10.14716/ijtech.v9i7.2588>
- Berawi, Mohammed Ali, Putri, C. R., Sari, M., Salim, A. V., Saroji, G., & Miraj, P. (2021). An Infrastructure Financing Scheme for Industrial Development. *International Journal of Technology*, 12(5), 935–945. <https://doi.org/10.14716/ijtech.v12i5.5202>
- Berawi, Mohammed Ali, Susantono, B., Miraj, P., & Nurmadinah, F. (2018). Prioritizing airport development plan to optimize financial feasibility. *Aviation*, 22(3), 115–128. <https://doi.org/10.3846/aviation.2018.6589>
- Berisha, A., Kruja, A., & Hysa, E. (2022). Perspective of Critical Factors toward Successful Public–Private Partnerships for Emerging Economies. *Administrative Sciences*, 12(4). <https://doi.org/10.3390/admsci12040160>
- Bing Li, A. A., & Hardcastle, and C. (2000). *CONCEPTUAL FRAMEWORK FOR CONSTRUCTION PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS*. June 2015.
- Borowska-Stefańska, M., Dulebenets, M. A., Horňák, M., Kowalski, M., Kozłowski, D., Turoboś, F., & Wiśniewski, S. (2023). Assessing the effects of Sunday shopping restrictions on urban mobility patterns in Poland. *Journal of Transport Geography*, 113. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103741>
- Byrne, D. M., Fernald, J. G., & Reinsdorf, M. B. (2016). Does the United States have a productivity slowdown or a measurement problem? *Brookings Papers on Economic Activity*, 2016(1), 109–182.
- Carpintero, S., Maraña, V., & Barcham, R. (2010). Benefits of urban light rail trains: A perspective from Spain. *WIT Transactions on the Built Environment*, 111, 239–248. <https://doi.org/10.2495/UT100221>

- Carpintero, Samuel, & Petersen, O. H. (2014). PPP projects in transport: Evidence from light rail projects in Spain. *Public Money and Management*, 34(1), 43–50. <https://doi.org/10.1080/09540962.2014.865935>
- Casullo, L. (2017). *Rail Funding and Financing I A Brief History of Rail Infrastructure in Europe and Beyond*. 16(2), 125–141.
- Cengiz, E. C., & Çelik, H. M. (2019). Railway financing via urban development. *WIT Transactions on the Built Environment*, 182, 209–218. <https://doi.org/10.2495/UT180201>
- Chan, H. S., Wong, K., Cheung, K. C., & Lo, J. M. (1995). The implementation gap in environmental management in China: the case of Guangzhou, Zhengzhou, and Nanjing. *Public Administration Review*. <https://www.jstor.org/stable/977124>
- Chang, Z. (2013). Public-private partnerships in China: A case of the Beijing No.4 Metro line. *Transport Policy*, 30(4), 153–160. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.09.011>
- Chatterjee, K., Clark, B., & Bartle, C. (2016). Commute mode choice dynamics: Accounting for day-to-day variability in longer term change. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 16(4), 713–734. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2016.16.4.3167>
- Chen, E., Stathopoulos, A., & Nie, Y. M. (2022). Transfer station choice in a multimodal transit system: An empirical study. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 165, 337–355. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.014>
- Chin. (2010). *Handbook of partial least squares*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- Chin, W. W. (1998). Commentary: Issues and opinion on structural equation modeling. In *MIS quarterly* (pp. vii–xvi). JSTOR.
- Chourasia, A. S., Dalei, N. N., & Jha, K. (2021). Critical success factors for development of public-private-partnership airports in India. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 5(1). <https://doi.org/10.24294/jipd.v5i1.1259>
- Cisneros-Herrera, D., Lara-Galera, A., Alcaraz Carrillo de Albornoz, V., & Muñoz-

- Medina, B. (2024). Driving Peru's Road Infrastructure: An Analysis of Public–Private Partnerships, Challenges, and Critical Success Factors. *Buildings*, *14*(1), 230. <https://doi.org/10.3390/buildings14010230>
- Conway, E. (2019). To Agree or Disagree? An Analysis of CSR Ratings Firms. *Social and Environmental Accountability Journal*, *39*(3), 152–177. <https://doi.org/10.1080/0969160X.2019.1613248>
- Cooper, D. R., & Schindler, P. (2014). *Business research methods*. McGraw-hill.
- Costescu, D., & Roman, E. A. (2023). Challenges in the development of urban intermodal mobility systems. In *Handbook of Research on Promoting Sustainable Public Transportation Strategies in Urban Environments* (pp. 98–119). IGI Global. <https://doi.org/10.4018/978-1-6684-5996-6.ch005>
- Crespo Márquez, A., Díaz, V. G. P., & Fernández, J. F. G. (2017). Advanced maintenance modelling for asset management: Techniques and methods for complex industrial systems. In *Advanced Maintenance Modelling for Asset Management: Techniques and Methods for Complex Industrial Systems*. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-58045-6>
- Crozet, Y. (2014). Extension of the high speed rail network in France: Facing the curse that affects PPPs in the rail sector. *Research in Transportation Economics*, *48*, 401–409. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.065>
- Cruz, C. O., Marques, R. C., & Pereira, I. (2015). Alternative Contractual Arrangements for Urban Light Rail Systems: Lessons from Two Case Studies. *Journal of Construction Engineering and Management*, *141*(3), 1–7. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)co.1943-7862.0000942](https://doi.org/10.1061/(asce)co.1943-7862.0000942)
- Daduna, J. R. (2021). Intermodal Competition in Freight Transport - Political Impacts and Technical Developments. In M. M., L.-R. E., & V. S. (Eds.), *Lecture Notes in Computer Science (including subseries Lecture Notes in Artificial Intelligence and Lecture Notes in Bioinformatics): Vol. 13004 LNCS* (pp. 642–660). Springer Science and Business Media Deutschland GmbH. https://doi.org/10.1007/978-3-030-87672-2_42

- Debela, G. Y. (2019). Critical success factors (CSFs) of public–private partnership (PPP) road projects in Ethiopia. *International Journal of Construction Management*. <https://doi.org/10.1080/15623599.2019.1634667>
- Debela, G. Y. (2022). Critical success factors (CSFs) of public–private partnership (PPP) road projects in Ethiopia. *International Journal of Construction Management*, 22(3), 489–500. <https://doi.org/10.1080/15623599.2019.1634667>
- Dehornoy, J. (2018). PPPS in the rail sector – a review of 27 projects. *Revue d'histoire Des Chemins de Fer*, 48–49, 99–131. <https://doi.org/10.4000/rhcf.2864>
- Deng, B., Zhou, D., Zhao, J., Yin, Y., & Li, X. (2021). Fuzzy synthetic evaluation of the critical success factors for the sustainability of public private partnership projects in China. *Sustainability (Switzerland)*, 13(5), 1–21. <https://doi.org/10.3390/su13052551>
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014). Buku Informasi Perkeretaapian Tahun 2014. *Jaringan Dokumentasi Dan Informasi Hukum Kementrian Perhubungan*, 214.
- Dithebe, K., Aigbavboa, C. O., Thwala, W. D., & Oke, A. E. (2019). Factor analysis of critical success factors for water infrastructure projects delivered under public–private partnerships. *Journal of Financial Management of Property and Construction*, 24(3), 338–357. <https://doi.org/10.1108/JFMPC-06-2019-0049>
- Dithebe, K., Thwala, W. D. D., Aigbavboa, C. O., Edwards, D. J., Hayhow, S., & Talebi, S. (2023). Stakeholder management in the alleviation of legal and regulatory disputes in public-private partnership projects in South Africa. *Journal of Engineering, Design and Technology*, 21(2), 325–342. <https://doi.org/10.1108/JEDT-01-2021-0037>
- Dong Il Engineering. (2022). Feasibility Study for Developmen of MRT Phase 4 in Jakarta. In *Kind* (Issue April).
- Emmanuel, B. T., & Crozet, Y. (2014). Beyond the ‘bundling vs unbundling’ controversy: What is at stake for the French railway? *Research in Transportation Economics*, 48, 393–400. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.072>

- Ery, S., & Isrochmani, M. (2022). The Viability Gap Funding (VGF) Scheme in Construction Assignment LRT Jabodebek Phase 2 Project Economic and Financial Analysis. *European Journal of Business and Management Research*, 7(4), 139–142. <https://doi.org/10.24018/ejbmr.2022.7.4.1526>
- Faqih, M. S., & Prawoto, E. (2021). Analisis SWOT Potensi Desa Plunjaran Kecamatan Wadaslintang Kabupaten Wonosobo. *Journal of Economic, Business and Engineering (JEBE)*, 2(2), 321–327.
- Fauzan, M., Kuswanto, H., & Utomo, C. (2023). Implementing Toll Road Infrastructure Financing in Indonesia: Critical Success Factors from the Perspective of Toll Road Companies. *International Journal of Financial Studies*, 11(4), 135. <https://doi.org/10.3390/ijfs11040135>
- Firdausi, M., Ahyudanari, E., & Herijanto, W. (2023). Study on the analysis of travel behavior: A review. In T. O. (Ed.), *E3S Web of Conferences* (Vol. 434). EDP Sciences. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202343402022>
- Fornell, C. (1981). *Structural equation models with unobservable variables and measurement error: Algebra and statistics*.
- Fornell, Claes, & Bookstein, F. L. (1982). Two structural equation models: LISREL and PLS applied to consumer exit-voice theory. *Journal of Marketing Research*, 19(4), 440–452.
- Fornell, Claes, & Larcker, D. F. (1981). Evaluating Structural Equation Models with Unobservable Variables and Measurement Error. *Journal of Marketing Research*, 18(1), 39–50. <https://doi.org/10.2307/3151312>
- Franke, G., & Sarstedt, M. (2019). Heuristics versus statistics in discriminant validity testing: a comparison of four procedures. *Internet Research*, 29(3), 430–447.
- Freeman, R. E., & Harrison, J. S. (1984). 2010. *Strategic Management: A Stakeholder Approach*.
- Gangwar, R., & Raghuram, G. (2015). Framework for structuring public private partnerships in railways. *Case Studies on Transport Policy*, 3(3), 295–303. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.08.005>

- Gattuso, D., & Restuccia, A. (2014). A Tool for Railway Transport Cost Evaluation. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111, 549–558. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.088>
- Gefen, D., Straub, D., & Boudreau, M.-C. (2000). Structural equation modeling and regression: Guidelines for research practice. *Communications of the Association for Information Systems*, 4(1), 7.
- Gitman, L. J., Juchau, R., & Flanagan, J. (2015). *Principles of managerial finance*. Pearson Higher Education AU.
- Gognaje, Y. B., Ganiyu, B. O., Oyewobi, L. O., & Oke, A. A. (2023). Strategies for Minimising Failure of Public-Private Partnership Infrastructure Projects in North Central Nigeria. *Environmental Technology and Science Journal*, 14(1), 134–144. <https://doi.org/10.4314/etsj.v14i1.14>
- Goletz, M., Haustein, S., Wolking, C., & L’Hostis, A. (2020). Intermodality in European metropolises: The current state of the art, and the results of an expert survey covering Berlin, Copenhagen, Hamburg and Paris. *Transport Policy*, 94, 109–122. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.04.011>
- Gönül, Ö., Duman, A. C., & Güler, Ö. (2021). Electric vehicles and charging infrastructure in Turkey: An overview. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 143, 110913.
- Grison, E., Burkhardt, J.-M., & Gyselinck, V. (2017). How do users choose their routes in public transport? The effect of individual profile and contextual factors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 51, 24–37. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.08.011>
- Gronalt, M., Schultze, R.-C., & Posset, M. (2018). Intermodal Transport-Basics, Structure, and Planning Approaches. In *Sustainable Transportation and Smart Logistics: Decision-Making Models and Solutions* (pp. 123–149). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814242-4.00005-3>
- Hai, D. T., Toan, N. Q., & Van Tam, N. (2022). Critical success factors for implementing PPP infrastructure projects in developing countries: the case of Vietnam. *Innovative*

- Infrastructure Solutions*, 7(1). <https://doi.org/10.1007/s41062-021-00688-6>
- Hair, Joe F, Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2011). PLS-SEM: Indeed a silver bullet. *Journal of Marketing Theory and Practice*, 19(2), 139–152.
- Hair, Josep F, Hult, G. T. M., Ringle, C. M., Marko, S., Danks, N. P., & Soumya, R. (2022). Review of Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) Using R: A Workbook. In *Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal*. <https://doi.org/10.1080/10705511.2022.2108813>
- Hansen, I. A. (2011). Review of public-private partnerships in heavy railway infrastructure projects. In *Public Private Partnerships in Transport: Trends & Theory*, 1–15.
- Helmy, R., Khourshed, N., Wahba, M., & El Bary, A. A. (2020). Exploring critical success factors for public private partnership case study: The educational sector in egypt. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 6(4), 1–27. <https://doi.org/10.3390/joitmc6040142>
- Henseler, J., Ringle, C. M., & Sinkovics, R. R. (2009). The use of partial least squares path modeling in international marketing. In *New challenges to international marketing* (pp. 277–319). Emerald Group Publishing Limited.
- Hu, Y., Wang, J., & Sun, H. (2018). Optimisation of pricing and subsidies for urban rail transit ppp projects based on satisfactions of main stakeholders. *Journal of Environmental Protection and Ecology*, 19(1), 435–449. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85045906613&partnerID=40&md5=e6ade442de7a6f0f63455d4e90a89f38>
- Huang, Y, Jiang, C., Wang, K., Xiao, Y., & Zhang, A. (2021). Public-private partnership in high-speed rail financing: Case of uncertain regional economic spillovers in China. *Transport Policy*, 106, 64–75. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.03.016>
- Huang, Ying, Xu, W. (Ato), & Li, C. (2022). Information integration framework for a public–private partnership system of an urban railway transit project (Part A: System architecture). *Journal of Industrial Information Integration*, 25(March 2020), 100244. <https://doi.org/10.1016/j.jii.2021.100244>

- Iida, A., Nguyen, T. M. C., Phan, L. B., & Kato, H. (2022). Property value capture for development of mass rapid transit: Case study from Hanoi. *Asian Transport Studies*, 8(May), 100084. <https://doi.org/10.1016/j.eastsj.2022.100084>
- Ishawu, M., Guangyu, C., Adzimah, E. D., & Mohammed Aminu, A. (2020). Achieving value for money in waste management projects: determining the effectiveness of public–private partnership in Ghana. *International Journal of Managing Projects in Business*, 13(6), 1283–1309. <https://doi.org/10.1108/IJMPB-02-2020-0060>
- Ismail, S. (2013). Critical success factors of public private partnership (PPP) implementation in Malaysia. *Asia-Pacific Journal of Business Administration*, 5(1), 6–19. <https://doi.org/10.1108/17574321311304503>
- Jarvis, C. B., MacKenzie, S. B., & Podsakoff, P. M. (2003). A critical review of construct indicators and measurement model misspecification in marketing and consumer research. *Journal of Consumer Research*, 30(2), 199–218.
- Javeed, F. A., Juremalani, J. R., Sanket, B., & Dharmesh, J. (2019). A critical appraisal of mode choice model of work trips. *International Journal of Engineering and Advanced Technology*, 9(1), 1766–1770. <https://doi.org/10.35940/ijeat.F9056.109119>
- Jenderal, D., & Darat, P. (2015). *Laporan Akhir Studi Kelayakan Pembangunan Jalan KA di Sulawesi Lintas Makassar - Pare-Pare*.
- Jeong, J., Lee, J., & Gim, T.-H. T. (2022). Travel mode choice as a representation of travel utility: A multilevel approach reflecting the hierarchical structure of trip, individual, and neighborhood characteristics. *Papers in Regional Science*, 101(3), 745–765. <https://doi.org/10.1111/pirs.12665>
- Jiao, Q., Chen, X., Cheng, L., & Chen, W. (2022). Analyzing Preferences of Travelers for Using Community Buses as a Feeder Mode to the Metro. In Z. S., J. J., T. H., G. G., W. X., Z. Y., W. P., & H. H. (Eds.), *CICTP 2022: Intelligent, Green, and Connected Transportation - Proceedings of the 22nd COTA International Conference of Transportation Professionals* (pp. 1567–1576). American Society of Civil Engineers (ASCE). <https://doi.org/10.1061/9780784484265.147>

- Jillella, S., & Newman, P. (2016). Innovative value capture based rail transit financing: an opportunity for emerging transit cities of India. *Journal of Sustainable Urbanization, Planning and Progress*, 1(1). <https://doi.org/10.18063/jsupp.2016.01.003>
- Joseph F. Hair, J., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2019). Multivariate Data Analysis (Sixth Edition). In *Gedrag & Organisatie* (Vol. 19, Issue 3). <https://doi.org/10.5117/2006.019.003.007>
- Kavishe, N., & Chileshe, N. (2019). Critical success factors in public-private partnerships (PPPs) on affordable housing schemes delivery in Tanzania: A qualitative study. *Journal of Facilities Management*, 17(2), 188–207. <https://doi.org/10.1108/JFM-05-2018-0033>
- Kementerian Keuangan RI. (2021). *Informasi APBN 2021*.
- Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal perkeretaapian. (2018). *Review Rencana Induk Perkeretaapian Nasional* (K. P. D. Perkeretaapian (Ed.)).
- Kirkwood, L., Giuntini, L., Shehab, E., & Baguley, P. (2016). Development of a Whole Life Cycle Cost Model for Electrification options on the UK Rail System. *Procedia CIRP*, 47, 1–5. <https://doi.org/10.1016/j.procir.2016.03.067>
- Kulshreshtha, R., Kumar, A., Tripathi, A., & Likhi, D. K. (2017). Critical Success Factors in Implementation of Urban Metro System on PPP: A Case Study of Hyderabad Metro. *Global Journal of Flexible Systems Management*, 18(4), 303–320. <https://doi.org/10.1007/s40171-017-0164-6>
- Kumar, C., Mangaraj, B. K., & Vijayaraghavan, T. A. S. (2015). Mode choice for urban work-based daily trips: A multi-criteria decision making model using the analytical hierarchical process. In B. C.A. & M. i G. J.L. (Eds.), *WIT Transactions on the Built Environment* (Vol. 146, pp. 627–638). WITPress. <https://doi.org/10.2495/UT150511>
- Kurniawan, N., Murtiadi, S., & Agustawijaya, D. S. (2019). Strategi Perencanaan Infrastruktur Menuju Kota Tanpa Kumuh. *Spektrum Sipil*, 5(1), 45–57.
- Kuru, K., & Artan, D. (2020). A canvas model for risk assessment and performance

- estimation in public–private partnerships. *International Journal of Construction Management*, 20(6), 704–719. <https://doi.org/10.1080/15623599.2020.1763898>
- Larrinaga, C., & Bebbington, J. (2021). The pre-history of sustainability reporting: a constructivist reading. *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 34(9), 131–150. <https://doi.org/10.1108/AAAJ-03-2017-2872>
- Latif, A. S. A., Ali, N. A., Ishan, Z., Jaharuddin, N. S., Hassan, R., & Latif, A. A. (2023). Effects of Contract Governance on the Relation of Partnership Critical Success Factors and the Performance of Malaysia Public-Private Partnership Initiatives. *International Journal of Financial Studies*, 11(3), 109. <https://doi.org/10.3390/ijfs11030109>
- Lee, J., Kim, K., & Oh, J. (2022). Build-Transfer-Operate with risk sharing approach for railway public-private-partnership project in Korea. *Asian Transport Studies*, 8(January), 100061. <https://doi.org/10.1016/j.eastsj.2022.100061>
- Li, L., Cao, M., Bai, Y., & Song, Z. (2019). Analysis of Public Transportation Competitiveness Based on Potential Passenger Travel Intentions: Case Study in Shanghai, China. *Transportation Research Record*, 2673(4), 823–832. <https://doi.org/10.1177/0361198119825648>
- Li, X., & Love, P. (2020). State-of-the-Art Review of Urban Rail Transit Public–Private Partnerships. *Journal of Infrastructure Systems*, 26(3), 1–12. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)is.1943-555x.0000552](https://doi.org/10.1061/(asce)is.1943-555x.0000552)
- Liang, Y., & Jia, H. (2018). Key Success Indicators for PPP Projects: Evidence from Hong Kong. *Advances in Civil Engineering*, 2018. <https://doi.org/10.1155/2018/9576496>
- Liao, C. (2016). The economic effect analysis of PPP model in urban rail transit— Illustrated by the London Underground and Beijing Metro Line 4. *International Conference on Industrial Economics System and Industrial Security Engineering*, 1–6. <https://doi.org/10.1109/IEIS.2016.7551885>
- Liao, Y., Qiu, X., Sun, Q., & Li, P. (2022). The impact of the opening of high-speed rail on corporate financing constraints. *PLoS ONE*, 17(6 June).

<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0268994>

- Liu, T., & Wilkinson, S. J. (2022). Developing Urban Rail Using Public-Private Partnership: A Case Study of the Gold Coast Light Rail Project. In *Competitive Government: Public Private Partnerships* (pp. 243–259). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-83484-5_13
- Lorents, D. C., & Olsen, R. E. (1966). Stanford Research Institute. *Project PAU*, 5962.
- Love, P. E. D., Ahiaga-Dagbui, D., Welde, M., & Odeck, J. (2017). Light rail transit cost performance: Opportunities for future-proofing. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 100, 27–39. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.002>
- Lowe, K. (2013). Funding Rail: Federal Decisions and Local Financing. *Public Works Management and Policy*, 18(2), 127–144. <https://doi.org/10.1177/1087724X12469794>
- Lubis, M. D., Putra, Y., & Affif, A. M. (2024). Corridor design towards sustainable and resilient City in Medan (case study: MT Haryono Corridor). *AIP Conference Proceedings*, 3039(1).
- Lumban Gaol, D. K., Damayanti, R. A., & Kusumawati, A. (2023). Critical Success Factor (CSF) of Implementing PPP Road Sector in Indonesia. *Jurnal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 7(2), 209–230. <https://doi.org/10.36574/jpp.v7i2.507>
- Lunke, E. B., Fearnley, N., & Aarhaug, J. (2021). Public transport competitiveness vs. the car: Impact of relative journey time and service attributes. *Research in Transportation Economics*, 90. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101098>
- Malliseti, V., Dolla, T., & Laishram, B. (2021). Motivations and Critical Success Factors of Indian Public–Private Partnership Unsolicited Proposals. *Journal of The Institution of Engineers (India): Series A*, 102(1), 225–236. <https://doi.org/10.1007/s40030-020-00494-w>
- Marcoulides, G. A., Chin, W. W., & Saunders, C. (2009). A critical look at partial least squares modeling. *MIS Quarterly*, 33(1), 171–175.

- Marquez, A. . (2007). The maintenance management framework: Models and methods for complex systems maintenance. In *Springer*. Springer Science & Business Media. <https://doi.org/10.1007/978-1-4471-4588-2>
- Martín, L., Calvo, F., Hermoso, A., & de Oña, J. (2014). Analysis of Light Rail Systems in Spain According to Their Type of Funding. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 162(Panam), 419–428. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.223>
- Mason, C. H., & Perreault Jr, W. D. (1991). Collinearity, power, and interpretation of multiple regression analysis. *Journal of Marketing Research*, 28(3), 268–280.
- Meechang, K., & Watanabe, K. (2023). Implementing Area Business Continuity Management for Large-Scale Disaster: A Total Interpretive Structural Modeling Approach. *Journal of Disaster Research*, 18(5), 513–523. <https://doi.org/10.20965/jdr.2023.p0513>
- Memon, M. A., Cheah, J.-H., Ramayah, T., Ting, H., Chuah, F., & Cham, T. H. (2019). Moderation analysis: issues and guidelines. *Journal of Applied Structural Equation Modeling*, 3(1), 1–11.
- Meng, L., Taylor, M. A. P., & Scafton, D. (2017). An empirical study of railway station access mode choice. *ATRF 2017 - Australasian Transport Research Forum 2017, Proceedings*. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85084012989&partnerID=40&md5=befe95ad51c3d630d9480ae3d2c9a813>
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2020). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 22 Tahun 2020 tentang Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Perintis*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2020 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Perintis, Pub. L. No. 22 (2022).
- Möller, D., Iffländer, L., Nord, M., Krause, P., Leppla, B., Mühl, K., Lensik, N., & Czerkowski, P. (2022). Emerging Technologies in the Era of Digital Transformation: State of the Art in the Railway Sector. *ICINCO*, 721–728.
- Mousa, K., Zhang, Z., & Sumarliah, E. (2023). Mitigation strategies of public–private partnership (PPP) barriers in Palestinian construction projects. *Engineering*,

- Construction and Architectural Management*, ahead-of-p(ahead-of-print).
<https://doi.org/10.1108/ECAM-08-2022-0791>
- Muhammad Mustapha Gambo. (2015). *Best Value Model for Public Private Partnership*.
 July.
- Muhammad, Z., & Johar, F. (2019). Critical success factors of public–private partnership projects: a comparative analysis of the housing sector between Malaysia and Nigeria. *International Journal of Construction Management*, 19(3), 257–269.
<https://doi.org/10.1080/15623599.2017.1423163>
- Müller, S. (2023). Introduction. In *Lecture Notes in Intelligent Transportation and Infrastructure: Vol. Part F1377* (pp. 1–5). Springer Nature.
https://doi.org/10.1007/978-3-031-08572-7_1
- Munoz-Jofre, J., Hinojosa, S., Mascle-Allemand, A.-L., & Temprano, J. (2023). A selectivity index for public-private partnership projects in the urban water and sanitation sector in Latin America and the caribbean. *Journal of Environmental Management*, 335. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2023.117564>
- Mwakabole, G. C., Gurmu, A. T., & Tivendale, L. (2019). Investigation of the challenges facing public-private partnership projects in Australia. *Construction Economics and Building*, 19(1), 57–74. <https://doi.org/10.5130/AJCEB.v19i1.6629>
- Newlove-Eriksson, L. (2020). Accountability and Patchwork Governance in Urban Rail Interchanges: Junctions of London Crossrail and Stockholm City Line Compared. *Public Works Management and Policy*, 25(2), 105–131.
<https://doi.org/10.1177/1087724X19866461>
- Ngullie, N., Maturi, K. C., Kalamdhad, A. S., & Laishram, B. (2021). Critical success factors for PPP MSW projects – perception of different stakeholder groups in India. *Environmental Challenges*, 5. <https://doi.org/10.1016/j.envc.2021.100379>
- Nguyen, P. T., Likhitrungsilp, V., & Onishi, M. (2020). Success factors for public-private partnership infrastructure projects in Vietnam. In *International Journal on ...* core.ac.uk. <https://core.ac.uk/download/pdf/296921340.pdf>
- Noviarti, D., Arliansyah, J., & Kadarsah, E. (2023). Systematic literature review:

- Financing system in railway transportation. *E3S Web of Conferences*, 429, 0–5. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202342903008>
- Nurcahyo, R., Farizal, F., Arifianto, B. M. I., & Habiburrahman, M. (2020). Mass Rapid Transit Operation and Maintenance Cost Calculation Model. *Journal of Advanced Transportation*, 2020. <https://doi.org/10.1155/2020/7645142>
- Obregón-Biosca, S. A. (2022). Choice of transport in urban and periurban zones in metropolitan area. *Journal of Transport Geography*, 100. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103331>
- Ogan Ilir, B. P. S. K. (2022). Ogan Ilir In Figures 2022. In BPS Kabupaten Ogan Ilir (Ed.), *BPS Kabupaten Ogan Ilir/BPS-Statistics of Ogan Ilir Regency*. CV Alif Media Grafika. <https://doi.org/10.21831/jptk.v23i1.10441>
- Ogochukwu, C. G., Ogochukwu, O. F., Ogorchukwu, I. M., & Ebuka, I. A. (2022). Assessment of the performance of railway transportation in Nigeria from 1970 to 2010. *Scientific African*, 15, e01120. <https://doi.org/10.1016/j.sciaf.2022.e01120>
- Okoro, C., Nnaji, C., Chileshe, N., & Tembo, J. (2023). Perceptions of Public-Private Partnerships Transportation Project Success Factors in Developing Countries: An Explanatory Sequential Investigation. *Journal of Construction in Developing Countries*, 28(2), 295–327. <https://doi.org/10.21315/jcdc-07-22-0123>
- Osei-Kyei, R., & Chan, A. P. C. (2018a). A best practice framework for public-private partnership implementation for construction projects in developing countries: A case of Ghana. *Benchmarking*, 25(8), 2806–2827. <https://doi.org/10.1108/BIJ-05-2017-0105>
- Osei-Kyei, R., & Chan, A. P. C. (2018b). Public sector's perspective on implementing public-private partnership (PPP) policy in Ghana and Hong Kong. *Journal of Facilities Management*. <https://doi.org/10.1108/JFM-06-2017-0026>
- Osei-Kyei, Robert, & Chan, A. P. C. (2019). Model for predicting the success of public-private partnership infrastructure projects in developing countries: a case of Ghana. *Architectural Engineering and Design Management*, 15(3), 213–232. <https://doi.org/10.1080/17452007.2018.1545632>

- Owusu-Manu, D.-G., Edwards, D., Ghansah, F. A., Asiedu, R. O., Tagoe, D. S. N., & Birch, T. (2021). Assessing the Policy Provisions and Institutional Behavioral Factors Influencing Rail Infrastructure Financing in Developing Countries. *Journal of Infrastructure Systems*, 27(2), 1–36. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)is.1943-555x.0000610](https://doi.org/10.1061/(asce)is.1943-555x.0000610)
- Oxera. (2015). *What is the contribution of rail to the UK economy? July, 5,6,7,16.* <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/Contribution-of-rail-to-the-UK-economy-140714.pdf.pdf>
- Palembang, B. P. S. K. (2023). *Palembang Municipality Figures* (B. P. S. K. Palembang (Ed.)). CV Vika Jaya.
- Parmar, B. L., Freeman, R. E., Harrison, J. S., Wicks, A. C., Purnell, L., & de Colle, S. (2010). Stakeholder theory: The state of the art. *Academy of Management Annals*, 4(1), 403–445. <https://doi.org/10.1080/19416520.2010.495581>
- Pearson, A. W., & Lumpkin, G. T. (2011). Measurement in family business research: How do we measure up? In *Family Business Review* (Vol. 24, Issue 4, pp. 287–291). SAGE Publications Sage CA: Los Angeles, CA.
- Petter, S., Straub, D., & Rai, A. (2007). Specification and validation of formative constructs in IS research. *MIS Quarterly*, 31(4), 623–656.
- PHANG, O. H. C., TUAN, K. N., VAN, H. L. E., KIM, S.-Y., & HUU, D. A. T. L. E. (2020). CRITICAL SUCCESS FACTORS (CSFs) FOR PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS (PPP) IN MALAYSIAN. *Journal of Science and Technology - IUH*, 30(06). <https://doi.org/10.46242/jst-iuh.v30i06.372>
- Phang, S. (2007). Urban rail transit PPPs: Survey and risk assessment of recent strategies. *Transport Policy*.
- Phang, S Y. (2007). Urban rail transit PPPs: Survey and risk assessment of recent strategies. *Transport Policy*. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000145>
- Phang, Sock Yong. (2007). Urban rail transit PPPs: Survey and risk assessment of recent strategies. *Transport Policy*, 14(3), 214–231.

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.02.001>

- Prasetyo, T. T. (2020). Analisis Model Pemilihan Moda Kereta Api dan Jalan Tol Lintas Pelayanan Medan-Tebing Tinggi-Pematang Siantar/Parapat. *Jurnal Manajemen Logistik Dan Transportasi*, 6(1), 25–32.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, 37 (2015).
- Qian, W., Tilt, C. and Belal, A. (2020). Social and environmental accounting in developing countries: In *Accounting, Auditing & Accountability*.
- Rachman, D. N., Arliansyah, J., & Kadarsa, E. (2024). Public-private partnerships scheme of pioneer train case study in South Sumatera area. *Scientific Review Engineering and Environmental Sciences (SREES)*, 33(2 SE-Original papers), 205–224. <https://doi.org/10.22630/srees.6358>
- Rahman, H Z, Miraj, P., & Andreas, A. (2019). Exploring public-private partnership scheme in operation and maintenance stage of Railway Project. *Sustainability (Switzerland)*, 11(22). <https://doi.org/10.3390/su11226517>
- Rahman, Herawati Zetha, Berawi, M. A., Susantono, B., Miraj, P., Petroceany, J. S., & Maya, R. (2018). Investigation of an Operation And Maintenance framework in the railway industry: A case study of the makassar-parepare. *International Journal of Technology*, 9(3), 549–557. <https://doi.org/10.14716/ijtech.v9i3.813>
- Rahman, Herawati Zetha, Miraj, P., & Petroceany, J. S. (2016). Developing alternative concept for railway operation and maintenance contract. *Proceedings of International Structural Engineering and Construction*, 3(2), 3–8. <https://doi.org/10.14455/isec.res.2016.180>
- Rakpanitmanee, S., & Pathranarakul, P. (2023). the Critical Success Factors of Public-Private-People Partnerships (Pppps) for Efficient and Sustainable Infrastructure Development in Thailand. *ASEAN Engineering Journal*, 13(1), 125–136. <https://doi.org/10.11113/aej.V13.18456>
- RAMADHAN, A. A. (2018). *Strategi Pembangunan Daerah Tertinggal Di Kabupaten Lampung Barat*. UNIVERSITAS LAMPUNG.

- Ramadhani, N. P., & Akhmadi, M. H. (2021). *Evaluasi Perencanaan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pendidikan di PKN STAN Melalui Skema Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha* Evaluation of Financing Planning for Educational Infrastructure Development at PKN STAN through a Cooperation Scheme Gove. 153–171.
- Ramezaniyan Bozorg Ghasem Abadi, R., Mohammadi, A., & Moattar, F. (2019). Development of a strategic plan through SWOT analysis to control traffic-borne air pollutants using CALINE4 model. *International Journal of Human Capital in Urban Management*, 4(2), 133–144. <https://doi.org/10.22034/IJHCUM.2019.02.07>
- Ramli, S., & Mohamed, Z. A. (2019). Understanding of CSFs in the application of public-private partnership (PPP) toll expressway in Malaysia. *International Journal of Innovative Technology and Exploring Engineering*, 9(1), 2082–2087. <https://doi.org/10.35940/ijitee.A4230.119119>
- Ricardianto, P., Suryobuwono, A., Liana, E., & Endri, E. (2023). Implementation strategy of transit-oriented development based on the bus rapid transit system in Indonesia. *Decision Science Letters*, 12(3), 551–560.
- Riyanda, I. (2020). Pemeriksaan Kinerja BPK RI Atas Perjanjian Skema Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha (KPBU). *Administrative and Environmental Law Review*. <http://jurnal.fh.unila.ac.id/index.php/aclr/article/view/2082>
- Rizelioğlu, M., & Arslan, T. (2020). A comparison of LRT with an imaginary BRT system in performance: Bursa example. *Case Studies on Transport Policy*, 8(1), 135–142. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.01.007>
- Rodrigue, J.-P. (2021). Transport Modes and Globalization. In *International Encyclopedia of Transportation: Volume 1-7* (Vol. 5, pp. 38–44). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10403-8>
- Rodríguez-Gutiérrez, P., Correa, C., & Larrinaga, C. (2019). Is integrated reporting transformative?: An exploratory study of non-financial reporting archetypes. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, 10(3), 617–644. <https://doi.org/10.1108/SAMPJ-12-2017-0156>

- Rouse, A., & Corbitt, B. (2008). *There's SEM and "SEM": A critique of the use of PLS regression in information systems research.*
- Rowangould, G. (2013). Public financing of private freight rail infrastructure to reduce highway congestion: A case study of public policy and decision making in the United States. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 57, 25–36. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.09.007>
- Safitri, P. D., & Hasanuddin, |. (2020). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Darat Jember-Surabaya Dengan Metode Stated Preference 1 Mode Choice Analysis of Jember-Surabaya Land Transportation Using Stated Preference Method. *Jurnal Rekayasa Sipil Dan Lingkungan; Jurnal Teoritis Dan Terapan Bidang Rekayasa Ketekniksipilan Dan Lingkungan*, May, 83–95. <https://jurnal.unej.ac.id/index.php/JRSL/article/view/12027/9018>
- Sahibzada, A. R., Dard, A. R., Rahimi, R., & Sohail, M. (2023). Assessing Critical Success Factors of Public-Private Partnership Projects in Afghanistan. *Journal of Social Sciences Review*, 3(1), 533–542. <https://doi.org/10.54183/jssr.v3i1.144>
- Sanni, A. O. (2016). Factors determining the success of public private partnership projects in Nigeria. *Construction Economics and Building*, 16(2), 42–55. <https://doi.org/10.5130/AJCEB.v16i2.4828>
- Santosa, W., Parikesit, D., Wardhana, Y. M. A., Makmur, A., & Kurniawan, D. A. (2023). *Perspektif Kebijakan dalam Pembangunan Jalan Tol di Indonesia*. 403.
- Schäfer, J. T., & Götz, G. (2017). Public Budget Contributions to the European Rail Sector An in Depth Analysis for Eight Countries. *Review of Network Economics*, 16(2), 89–123. <https://doi.org/10.1515/rne-2017-0044>
- Schlickmann, M. P., Martínez, L. M., & De Sousa, J. P. (2017). A tool for supporting the design of BRT and LRT services. *Transportation Research Procedia*, 27, 1171–1178. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.101>
- Sehgal, R., & Dubey, A. M. (2019). Identification of critical success factors for public–private partnership projects. *Journal of Public Affairs*, 19(4). <https://doi.org/10.1002/pa.1956>

- Sekaran, U. (2016). *Research methods for business: A skill building approach*. John Wiley & Sons.
- Setiawan, H., & Surachman, E. N. (2015). Financial Model Of Viability Gap Fund: Case Study On Palembang-Indralaya Toll Road Project. *Kajian Ekonomi Keuangan*, 19(3), 204–217. http://www.fiskal.kemenkeu.go.id/Kliping/KEK/2015/volume-19-no-3/files/kek_vol_19_no_3.pdf
- Sihombing, L., Latief, Y., Rarasati, A. D., & Wibowo, A. (2018). Developing a toll road financing model with a hybrid of deep discount project bonds and land leases in Indonesia. *International Journal of Civil Engineering and Technology*, 9(6), 1310–1323. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85049593480&partnerID=40&md5=58060865b5b826f1967477ec78dbd105>
- Song, J., Zhang, H., & Dong, W. (2016). A review of emerging trends in global PPP research: analysis and visualization. *Scientometrics*, 107(3), 1111–1147. <https://doi.org/10.1007/s11192-016-1918-1>
- Sosik, J. J., Kahai, S. S., & Piovosio, M. J. (2009). Silver bullet or voodoo statistics? A primer for using the partial least squares data analytic technique in group and organization research. *Group & Organization Management*, 34(1), 5–36.
- Stam, B., van Oort, N., van Strijp-Harms, H. J., van der Spek, S. C., & Hoogendoorn, S. P. (2021). Travellers' preferences towards existing and emerging means of first/last mile transport: a case study for the Almere centrum railway station in the Netherlands. *European Transport Research Review*, 13(1). <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00514-1>
- Su, B., & Hu, Q. (2020). An empirical study on the key success factors of ppp-based PCA in the big data environment -- a case study of China. *E3S Web of Conferences*, 214, 1010. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202021401010>
- Suhendra, M. (2020). The key success factors of availability payment scheme implementation in the palapa ring western package ppp project. *International Journal of Scientific and Technology Research*, 9(1), 851–859. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85078746751&partnerID=40&md5=9abb37e78b2e9e1c7bef96c9cffe9bbb>

- Suhendra, Maman. (2017). Penyediaan Infrastruktur Dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (PPP) di Indonesia. *Jurnal Manajemen Keuangan Publik*, 1(1), 41–46.
- Sultani, A. B. (2022). Critical Success Factors and Constraints for Public-Private Partnerships in Infrastructure Development: Evidence from Afghanistan. *Kardan Journal of Economics and Manangement Sciences*. <https://doi.org/10.31841/kjems.2022.109>
- Sun, J., Chen, T., Cheng, Z., Wang, C. C., & Ning, X. (2017). A financing mode of Urban Rail transit based on land value capture: A case study in Wuhan City. *Transport Policy*, 57(February), 59–67. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.014>
- Sun, X., Yan, S., Liu, T., & Wang, J. (2022). The impact of high-speed rail on urban economy: Synergy with urban agglomeration policy. *Transport Policy*, 130(October 2022), 141–154. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.11.004>
- SURACHMAN, E. N., HANDAYANI, D., SUHENDRA, M., & PRABOWO, S. (2020). Critical Success Factors on PPP Water Project in a Developing Country: Evidence from Indonesia. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(10), 1071–1080. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2020.vol7.no10.1071>
- Sutantiningrum, K. H., & Utami, S. R. L. (2019). Strategi Mitigasi Risiko Proyek KPBU Pembangunan SPAM Regional: Studi Kasus SPAM Regional Wosusokas Provinsi Jawa Tengah. ... *Seminar Nasional Unimus*. <https://prosiding.unimus.ac.id/index.php/semnas/article/view/418>
- Tao, R., Liu, S., Huang, C., & Tam, C. M. (2011). Cost-Benefit Analysis of High-Speed Rail Link between Hong Kong and Mainland China. *Journal of Engineering, Project, and Production Management*, 1(1), 36–45. <https://doi.org/10.32738/jepmm.201107.0005>
- TARAM, P. (2015). *Draft Final Business Case / Draft Kajian Akhir Prastudi Kelayakan Report Pemerintah Swasta Palembang Monorai L. November*. [https://www.bappenas.go.id/files/pkps/monorail_palembang/Draft Kajian Akhir Prastudi Kelayakan \(Final Business Case\).pdf](https://www.bappenas.go.id/files/pkps/monorail_palembang/Draft%20Kajian%20Akhir%20Prastudi%20Kelayakan%20(Final%20Business%20Case).pdf)

- The World Bank. (2020). *Population living in slum area-Indonesia*.
- Tian, R., Li, S., & Yang, G. (2018). Research on Emergency Vehicle Routing Planning Based on Short-Term Traffic Flow Prediction. *Wireless Personal Communications*, *102*(2), 1993–2010. <https://doi.org/10.1007/s11277-018-5251-2>
- Tran, Q., Nazir, S., Nguyen, T. H., Ho, N. K., Dinh, T. H., Nguyen, V. P., Nguyen, M. H., Phan, Q. K., & Kieu, T. S. (2020). Empirical examination of factors influencing the adoption of green building technologies: The perspective of construction developers in developing economies. *Sustainability (Switzerland)*, *12*(19), 1–28. <https://doi.org/10.3390/su12198067>
- Tyndall, J. (2018). Bus quality improvements and local commuter mode share. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *113*, 173–183. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.04.011>
- Urbach, N., & Ahlemann, F. (2010). Structural equation modeling in information systems research using partial least squares. *Journal of Information Technology Theory and Application (JITTA)*, *11*(2), 2.
- van der Waerden, P., Couwenberg, E., & Wets, G. (2018). Travelers' preferences regarding the interior of public buses: a hierarchical information integration approach. *Public Transport*, *10*(3), 529–543. <https://doi.org/10.1007/s12469-018-0189-z>
- van Hagen, M. (2022). Railway station and interchange design: A station design that perfectly fits the quality needs of passengers. In *Transport and Sustainability* (Vol. 14, pp. 19–40). Emerald Group Holdings Ltd. <https://doi.org/10.1108/S2044-994120220000014003>
- Vertakova, Y., Babich, T., & Lebedenko, O. (2021). Use of public-private partnership for the implementation of innovative urban policy and formation of the adaptive territory. *Economic Annals-XXI*, *186*(11–12), 124–133. <https://doi.org/10.21003/EA.V186-14>
- Vijayabanu, C., & Vignesh, T. (2018a). Critical factors determining the success of public-private partnership in construction projects: An Indian context. *Journal of Modern*

- Project Management*, 5(3), 24–39. <https://doi.org/10.19255/JMPM01503>
- Vijayabanu, C., & Vignesh, T. (2018b). Public-Private Partnership in Construction Projects : An Indian Context. *Journal of Modern Project Management*.
- Walker, C. T. (1995). *Privatized Infrastructure: The Build Operate Transfer Approach* (A. J. S. Charles T. Walker (Ed.)). Thomas Telford, 1995.
- Wetzels, M., Odekerken-Schröder, G., & Van Oppen, C. (2009). Using PLS path modeling for assessing hierarchical construct models: Guidelines and empirical illustration. *MIS Quarterly*, 177–195.
- Wibowo, A. (2010). Regulasi Tarif Sistem Hibrid Alternatif untuk Proyek Privatisasi Infrastruktur Berisiko Tinggi. *Jurnal Teknik Sipil*, 13(2), 67. <https://doi.org/10.5614/jts.2006.13.2.2>
- Wibowo, A. (2016). Analisis Bibliometrik Manajemen Risiko Konstruksi : 2005–2015. *Jurnal Teknik Sipil ITB*, 23(3), 233–244.
- Wibowo, A., & Alfen, H. W. (2015). Government-led critical success factors in PPP infrastructure development. *Built Environment Project and Asset Management*, 26(4), 471–484.
- Wiswasta, I., Agung, I., & Tamba, I. M. (2018). *Analisis SWOT*. Denpasar: Universitas Mahasaraswati Press.
- Witchayaphong, P., Pravinvongvuth, S., Kanitpong, K., Sano, K., & Horpibulsuk, S. (2020). Influential factors affecting travelers' mode choice behavior on mass transit in Bangkok, Thailand. *Sustainability (Switzerland)*, 12(22), 1–18. <https://doi.org/10.3390/su12229522>
- Wojewnik-Filipkowska, A., & Węgrzyn, J. (2019). Understanding of public–private partnership stakeholders as a condition of sustainable development. *Sustainability*. <https://www.mdpi.com/417310>
- Wong, K., & Aspinwall, E. (2005). An empirical study of the important factors for knowledge-management adoption in the SME sector. *Journal of Knowledge Management*, 9(3), 64–82.

- Wu, J., Wang, C., Yue, L., & Jiao, W. (2013). Weekend travel behavior analysis and the improvement method of origin transport service level. *ICTE 2013 - Proceedings of the 4th International Conference on Transportation Engineering*, 1771–1786. <https://doi.org/10.1061/9780784413159.258>
- Xiahou, X., Tang, L., Yuan, J., Zuo, J., & Li, Q. (2022). Exploring social impacts of urban rail transit PPP projects: Towards dynamic social change from the stakeholder perspective. *Environmental Impact Assessment Review*, 93(October 2021), 106700. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2021.106700>
- Xuto, P., Anderson, R. J., Graham, D. J., & Hörcher, D. (2022). Sustainable urban rail funding: Insights from a century-long global dataset. *Transport Policy*, 130(October 2022), 100–115. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.10.005>
- Yang, H. (2018). Managing rail transit peak-hour congestion with a fare-reward scheme. *Transportation Research Part B: Methodological*, 110, 122–136. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2018.02.005>
- Yen, B. T. H., Feng, C. M., & Lee, T. C. (2023). Transit-oriented development strategy in Taiwan: An application of land value capture. *Asian Transport Studies*, 9(December 2022), 100094. <https://doi.org/10.1016/j.eastsj.2022.100094>
- Zelditch Jr, M. (2018). *Legitimacy theory*. Stanford University Press.
- Zeng, C., Zhang, L., & Li, J. (2020). The impact of top management's environmental responsibility audit on corporate environmental investment: evidence from China. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, 11(7), 1271–1291. <https://doi.org/10.1108/SAMPJ-09-2018-0263>
- Zutter, C. J., & Smart, S. B. (2019). *Principles of managerial finance*. Pearson London, UK.