

# PERSEPSI PUBLIK TERHADAP PENGGUNAAN ZAKAT BAGI PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

**Mursalim Muddin**  
Departemen Teknik Sipil  
Universitas Hasanuddin  
Jln. Perintis Kemerdekaan 10  
Tamalanrea Indah, Tamalanrea  
Kota Makassar  
calingtrans@gmail.com

**Sakti Adji Adisasimita**  
Departemen Teknik Sipil  
Universitas Hasanuddin  
Jln. Perintis Kemerdekaan 10  
Tamalanrea Indah, Tamalanrea  
Kota Makassar  
adjiadisasmita@yahoo.com

**Rusdi Usman Latief**  
Departemen Teknik Sipil  
Universitas Hasanuddin  
Jln. Perintis Kemerdekaan 10  
Tamalanrea Indah, Tamalanrea  
Kota Makassar

**Suharman Hamzah**  
Departemen Teknik Sipil  
Universitas Hasanuddin  
Jln. Perintis Kemerdekaan 10  
Tamalanrea Indah, Tamalanrea  
Kota Makassar

**Wimpy Santosa**  
Jurusan Teknik Sipil  
Universitas Katolik Parahyangan  
Jln. Ciumbuleuit No. 94  
Bandung 40141  
wimpy@unpar.ac.id

## Abstract

Funding needs for infrastructure financing launched by the Government require alternative funding sources. One of the funding sources is community zakat or alms funds. This research is intended to obtain public perception about the use of zakat funds to finance land transportation infrastructure, namely toll roads. This study uses a questionnaire that was filled by respondents who have been selected. The results showed that in general respondents agreed with the use of zakat funds for infrastructure financing, with the proportion of male respondents agreeing more than the proportion of female respondents. A rather different result is obtained if the respondent is asked for his opinion about financing infrastructure investment by the National Zakat Agency in collaboration with a business entity (private) as a contractor or operator. The majority of respondents disagree if zakat funds are used with this scheme, with more female respondents disagreeing. As for short-term infrastructure financing, the majority of respondents, or as many as 59.52% of respondents, agreed that zakat funds are used to finance short-term infrastructure. The proportion of respondents, both men and women, who agree on this scheme is greater than the proportion that does not agree, and is not influenced by their level of education.

**Keywords:** zakat, financing infrastructure, transportation infrastructure, toll roads

## Abstrak

Kebutuhan dana untuk pembiayaan infrastruktur yang dicanangkan oleh pemerintah membutuhkan sumber-sumber pembiayaan alternatif. Salah satu sumber pendanaan tersebut adalah dana zakat masyarakat. Penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh persepsi publik tentang penggunaan dana zakat untuk pembiayaan infrastruktur transportasi darat, yaitu jalan tol. Penelitian ini menggunakan kuesioner yang diisi oleh responden yang telah dipilih. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada umumnya responden setuju dengan penggunaan dana zakat untuk pembiayaan infrastruktur, dengan proporsi responden pria yang setuju lebih banyak daripada proporsi responden wanita. Hasil yang agak berbeda diperoleh bila responden diminta pendapatnya tentang pembiayaan investasi infrastruktur oleh Badan Amil Zakat Nasional bekerjasama dengan badan usaha (swasta) sebagai kontraktor atau operator. Mayoritas responden menyatakan tidak setuju bila dana zakat digunakan dengan skema ini, dengan responden wanita lebih banyak yang tidak setuju. Sedangkan untuk pembiayaan infrastruktur jangka pendek, mayoritas responden, atau sebanyak 59,52% responden, menyatakan setuju bila dana zakat digunakan untuk pembiayaan infrastruktur jangka pendek. Proporsi responden, baik pria maupun wanita, yang setuju pada skema ini lebih besar daripada proporsi yang tidak setuju, dan tidak dipengaruhi oleh tingkat pendidikan mereka.

**Kata-kata kunci:** zakat, pembiayaan infrastruktur, infrastruktur transportasi, jalan tol

## PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah berkaitan erat dengan program pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Salah satu program pembangunan penting yang dilakukan pemerintah adalah pembangunan pada bidang infrastruktur fisik, seperti listrik, transportasi, telekomunikasi, jaringan irigasi, air bersih, sistem pengelolaan sampah, dan sanitasi. Keberadaan infrastruktur tersebut sangat diperlukan dalam menunjang aktivitas ekonomi, baik di sektor rumah tangga konsumsi maupun di sektor rumah tangga perusahaan (Priatna, 2015; Walsh et al., 2011).

Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2014–2019 mencapai Rp5.518 triliun, dengan kemampuan pembiayaan dari Anggaran Pembangunan dan Belanja Negara (APBN) hanya sekitar 40%, dari Anggaran Pembangunan dan Belanja Daerah (APBD) sekitar 10%, dan dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sekitar 20%. Dengan demikian terdapat *gap* pembiayaan infrastruktur sekitar 30% atau setara Rp1.655 triliun. Bila pemerintah tidak kreatif dalam menyediakan sumber pembiayaan untuk menutup *gap* tersebut, pemerintah akan terjebak dalam ketergantungan pada pinjaman luar negeri dan domestik. Karena itu, perlu dipikirkan alternatif pembiayaan lain yang tidak mengganggu ruang fiskal pemerintah di masa yang akan datang (Bradshaw dan Smith, 2000; Finnerty, 2007; Gatti, 2008).

### Struktur Pembiayaan Proyek

Struktur pembiayaan proyek investasi infrastruktur, dapat dikategorikan sebagai pembiayaan korporat atau *corporate finance* dan pembiayaan proyek atau *project finance* (Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan, 2011). Pada pembiayaan korporat, aset dan sumber dana proyek yang didanai akan menjadi bagian aset dan sumber dana perusahaan pemilik proyek yang dibangun. Sebaliknya, pada pembiayaan proyek, perusahaan yang melaksanakan proyek atau yang berperan sebagai perusahaan sponsor dan membentuk suatu entitas khusus yang akan menjadi kendaraan untuk melaksanakan proyek yang akan dibangun atau disebut juga *special-purpose-vehicle* (SPV). SPV yang dibentuk khusus untuk melaksanakan suatu proyek dinamakan juga sebagai *project company* yang keberadaannya hanya sepanjang proyek masih berjalan. Dengan demikian pada pembiayaan proyek, aset dan sumber dana proyek akan dicatat terpisah dari aset dan sumber dana perusahaan sponsornya (Menteri PPN/Kepala Bappenas, 2012).

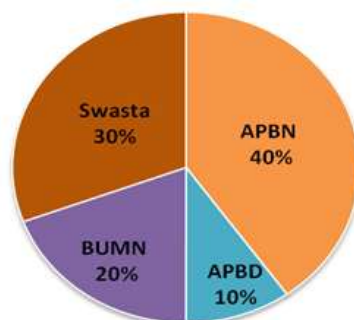
Sumber dana pembiayaan proyek berasal dari ekuitas yang disetorkan oleh perusahaan sponsor dan utang para kreditur (Purwoko, 2005). Pada pembiayaan proyek, pihak yang berutang atau bertindak sebagai debitur adalah SPV yang secara hukum bersifat independen dari perusahaan sponsornya.

Pada pembiayaan korporat, aset-aset lain dan arus kas lain perusahaan debitur dapat menjadi jaminan terhadap utang yang diambil. Jadi, jaminannya tidak semata-mata dari arus kas proyek yang akan didanai. Oleh karena itu, risiko yang dihadapi oleh para kreditur dalam pembiayaan proyek harus dinilai secara berbeda daripada risiko pada pembiayaan korporat.

## Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha

Dalam membuat rencana pembangunan, pemerintah memiliki keterbatasan dalam bidang dana, oleh karena itu pemerintah melakukan kerjasama dengan badan usaha, yang dikenal dengan istilah *Public Private Partnership* (PPP). Terdapat beberapa keuntungan dari PPP ini. Beberapa di antaranya adalah terciptanya peningkatan peran serta masyarakat, meningkatkan efektivitas bagi pemerintah dan badan usaha dalam pengadaan fasilitas publik, dan transfer teknologi dan peningkatan akuntabilitas (Schuber, 1996; Timár, 1999). Tetapi PPP ini juga memiliki kelemahan, yaitu adanya risiko kurang terariknya investor untuk membiayai PPP dan tidak tersedianya dana dari investor dan solusi yang dihadapkan tidak sesuai dengan yang diharapkan (Levy, 1996; Vinter, 1998).

Dengan keyakinan bahwa belanja infrastruktur dalam beberapa tahun mendatang akan meningkat, pemerintah memproyeksikan besarnya nilai investasi dalam infrastruktur, selama kurun waktu 2014–2019, sebesar Rp5.518 triliun (lihat Gambar 1). Namun demikian, pemerintah melalui APBN diperkirakan hanya dapat menyediakan 50% atau setara dengan Rp2.200 triliun, ditambah dengan dana APBD 10% atau sebesar Rp550 triliun, dan dana BUMN diperkirakan akan menyumbang 20% atau sebesar Rp1.103,60 triliun. Sektor Badan Usaha diperkirakan akan mampu menyumbang 30% atau sebesar Rp1.655,40 triliun, sehingga diperkirakan masih akan ada kekurangan dana pembangunan infrastruktur sebesar Rp2.759 triliun.



**Gambar 1** Sumber Pendanaan untuk Pembiayaan Infrastruktur 2014-2019

## Penggunaan Zakat untuk Investasi Infrastruktur

Majelis Ulama Indonesia (MUI) telah mengeluarkan fatwa yang membolehkan penggunaan zakat untuk modal usaha. Hal itu tertuang dalam Fatwa MUI Nomor 4 Tahun 2003, tentang Penggunaan Dana Zakat untuk *Istitsmar* (investasi). Dalam fatwa tersebut disebut beberapa syarat penggunaan zakat untuk modal usaha. Pertama, zakat harus disalurkan pada usaha yang dibenarkan oleh syariah dan peraturan yang berlaku. Kedua, usaha yang mendapat modal dari dana zakat merupakan usaha yang diyakini akan memberikan keuntungan didasarkan pada studi kelayakan. Lebih lanjut dinyatakan pula bahwa syarat zakat dapat digunakan adalah usaha tersebut harus dibina dan diawasi oleh pihak yang memiliki kompetensi, usaha tersebut harus dijalankan oleh pihak yang dapat

dipercaya, modal usaha tersebut harus mendapat jaminan dari Pemerintah, dan apabila mengalami kerugian pemerintah harus menggantinya.

Potensi zakat di Indonesia dan di masing-masing provinsi sangat besar. Potensi zakat di Indonesia berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Badan Amil Zakat Nasional (BAZNAS) dan FEM IPB tahun 2011 dapat dilihat pada Tabel 1.

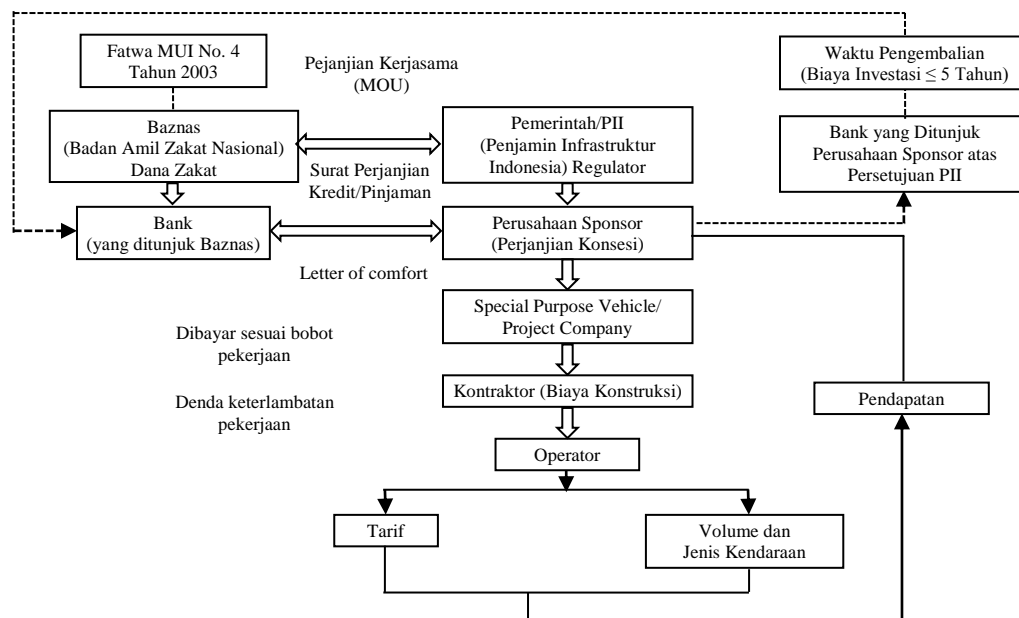
**Tabel 1** Potensi Zakat di Indonesia

Uraian	Potensi Zakat (RpTrilyun)	Proporsi terhadap PDB (%)
Zakat Rumah Tangga	82,70	1,30
Zakat Industri Swasta	114,89	1,80
Zakat BUMN	2,40	0,04
Zakat Tabungan	17,00	0,27
Zakat Nasional	217,00	3,40

### Regulasi Penggunaan Zakat

Skema pembiayaan infrastruktur transportasi darat, seperti jalan tol, dengan menggunakan dana zakat dapat dilihat pada Gambar 2. Skema pembiayaan ini dirancang dengan memperhatikan Fatwa MUI Nomor 4 Tahun 2003, tentang Penggunaan Dana Zakat untuk Investasi dan Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 1999, tentang Pengelolaan Zakat.

Terdapat keterkaitan antara Fatwa MUI Nomor 4 Tahun 2003, tentang Penggunaan Dana Zakat untuk Investasi, dengan Perpres RI Nomor 38 Tahun 2015, tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, dalam pembiayaan investasi infrastruktur. Rangkuman keterkaitan ini dapat dilihat pada Tabel 2.



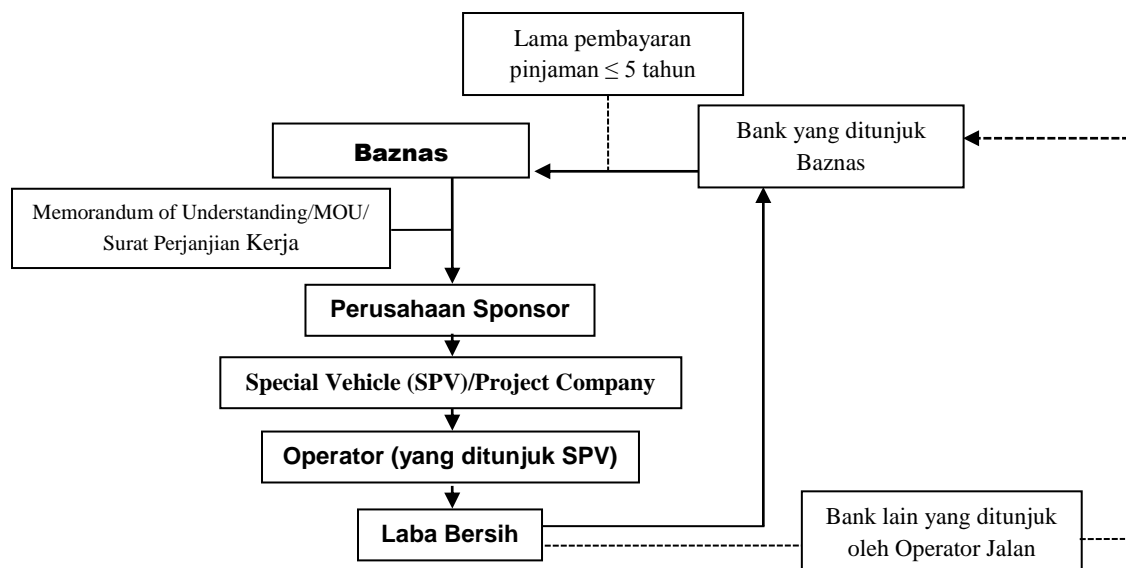
Sumber: Islami (2015)

**Gambar 2** Skema Pembiayaan Infrastruktur Transportasi dengan Dana Zakat

Untuk infrastruktur jalan tol, pengembalian angsuran pinjaman pembiayaan dengan menggunakan dana zakat dilakukan dengan menghitung pendapatan operasi jalan tol dari laba bersih (ASECAP, 2014; Ahmed et al., 2015). Tahapan-tahapan yang dilakukan untuk memperoleh besarnya laba bersih hasil pendapatan jalan tol tersebut dapat dilihat pada Gambar 3.

**Tabel 2** Keterkaitan Fatwa MUI No. 4 Tahun 2003 dengan Perpres RI No. 38 Tahun 2015

No.	Fatwa MUI Nomor 4 Tahun 2003 tentang Penggunaan Dana Zakat untuk Investasi	Perpres RI Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur
a.	Harus disalurkan pada usaha yang dibenarkan oleh syariah dan peraturan yang berlaku.	Pasal 3 dan Pasal 4
b.	Diinvestasikan pada usaha yang dibenarkan oleh syariah dan peraturan yang berlaku.	Pasal 22, Pasal 27, dan Pasal 30
c.	Dibina dan diawasi oleh pihak-pihak yang memiliki kompetensi.	Pasal 6
d.	Dilakukan oleh institusi/lembaga yang profesional dan dapat dipercaya (amanah).	Pasal 8 dan Pasal 9
e.	Izin investasi (istitsmar) harus diperoleh dari pemerintah, dan pemerintah harus menggantinya apabila terjadi kerugian atau pailit.	Pasal 15, Pasal 16, Pasal 17, dan Pasal 18
f.	Pembagian zakat yang di-ta'khir-kan karena diinvestasikan harus dibatasi waktunya.	Pasal 13



**Gambar 3** Skema Cara Pembayaran Angsuran Pinjaman Infrastuktur Jalan dengan Zakat

## METODE PENELITIAN

Pada studi ini dikaji persepsi atau pendapat publik tentang penggunaan dana zakat untuk digunakan untuk pembiayaan infrastruktur. Untuk mengetahui persepsi atau pendapat tersebut disiapkan kuesioner yang didistribusikan kepada responden yang dipilih.

Kuesioner yang telah disiapkan dibagikan kepada sejumlah responden, yang terdiri atas dosen, praktisi, dan mahasiswa atau mahasiswi yang dianggap memahami pembiayaan infrastruktur, khususnya infrastruktur transportasi. Lokasi yang dipilih untuk penyebaran kuesioner, adalah Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, Politeknik Negeri Ujung Padang (PNUP), dan dua instansi pemerintah.

## HASIL DAN ANALISIS

Jumlah kuesioner yang dibagikan adalah 90, tetapi responden yang mengisi dan mengembalikan kuesioner hanya sebanyak 42 responden, yang terdiri atas 21 responden pria dan 21 responden wanita. Usia responden antara 17 tahun hingga 58 tahun.

Dilihat dari tingkat pendidikan responden, diketahui bahwa mayoritas responden adalah lulusan SMA atau yang sederajat, yaitu sebanyak 35 orang (83,33%). Responden dengan pendidikan S1 hanya 2 orang (4,76%), pendidikan S2 sebanyak 4 orang (9,52%), dan hanya 1 orang responden (2,38%) berpendidikan S3.

Dari hasil kuesioner ini diketahui bahwa 64,29% responden setuju bila dana zakat digunakan untuk pembiayaan infrastruktur, seperti terlihat pada Tabel 3. Pada penelitian ini jumlah responden pria dan jumlah responden wanita sama banyak, yaitu masing-masing 21 orang. Jumlah responden pria yang setuju dana zakat digunakan untuk pembiayaan infrastruktur adalah 33,33%, atau lebih besar daripada jumlah responden wanita yang setuju, yaitu 30,95% (lihat Tabel 4). Proporsi responden pria dan proporsi responden wanita yang tidak setuju, berturut-turut adalah 16,67% dan 19,05% terhadap total responden.

**Tabel 3** Persepsi Responden Terhadap Penggunaan Dana Zakat untuk Pembiayaan Infrastruktur

Persepsi	Frekuensi	Proporsi (%)
Setuju	27	64,29
Tidak setuju	15	35,71
Total:	42	100

**Tabel 4** Persepsi Responden Terhadap Penggunaan Dana Zakat untuk Pembiayaan Infrastruktur Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Setuju (%)	Tidak Setuju (%)
Pria	33,33	16,67
Wanita	30,95	19,05

**Tabel 5** Persepsi Responden Terhadap Penggunaan Dana Zakat untuk Pembiayaan Infrastruktur Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Setuju (%)	Tidak Setuju (%)
SMA atau sederajat	57,14	26,19
S1	2,38	2,38
S2	2,38	7,14
S3	2,38	0

Dilihat dari tingkat pendidikannya, responden dengan pendidikan SMA atau sederajat yang setuju bila dana zakat digunakan untuk pembiayaan infrastruktur adalah 57,14% terhadap total respons (lihat Tabel 5). Tingkat persetujuan di antara responden dengan pendidikan sarjana atau lebih tinggi tidak menunjukkan adanya perbedaan karena ukuran sampel yang sangat terbatas.

Responden juga diminta pendapatnya tentang dana zakat yang dipakai untuk pembiayaan investasi infrastruktur oleh Badan Amil Zakat Nasional (BAZNAS) bekerja sama dengan badan usaha (swasta) sebagai kontraktor atau operator dengan persetujuan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII). Terhadap hal ini, mayoritas responden, yaitu 61,90% responden, menyatakan tidak setuju dan hanya 38,10% yang setuju (Tabel 6). Baik responden pria maupun responden wanita yang tidak setuju lebih banyak daripada yang setuju (lihat Tabel 7). Proporsi responden pria yang tidak setuju adalah 28,57% dan responden wanita yang tidak setuju adalah 33,33% terhadap total responden (dapat dilihat pada Tabel 7). Pada responden dengan pendidikan SMA atau sederajat, yang merupakan kelompok terbesar pada studi ini dengan proporsi sebesar 83,33%, ternyata mayoritas atau 52,38% terhadap jumlah total responden menyatakan tidak setuju tentang penggunaan dana zakat dengan skema ini (Tabel 8).

**Tabel 6** Persepsi Responden Tentang Penggunaan Dana Zakat yang Dipakai untuk Pembiayaan Investasi Infrastruktur oleh BAZNAS Bekerjasama dengan Badan Usaha sebagai Kontraktor/Operator

Persepsi	Frekuensi	Proporsi (%)
Setuju	16	38,10
Tidak setuju	26	61,90
Total:	42	100

**Tabel 7** Persepsi Responden Tentang Penggunaan Dana Zakat yang Dipakai untuk Pembiayaan Investasi Infrastruktur oleh BAZNAS Bekerjasama dengan Badan Usaha sebagai Kontraktor/Operator Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Setuju (%)	Tidak Setuju (%)
Pria	23,81	28,57
Wanita	14,29	33,33

**Tabel 8** Persepsi Responden Tentang Penggunaan Dana Zakat yang Dipakai untuk Pembiayaan Investasi Infrastruktur oleh BAZNAS Bekerjasama dengan Badan Usaha sebagai Kontraktor/Operator Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Setuju (%)	Tidak Setuju (%)
SMA atau sederajat	30,95	52,38
S1	2,38	2,38
S2	2,38	7,14
S3	2,38	0

Terkait dengan penggunaan dana zakat untuk pembiayaan infrastruktur jangka pendek, yaitu antara 1 tahun hingga 5 tahun, mayoritas responden (59,52%) menyatakan persetujuannya (lihat Tabel 9). Proporsi responden pria dan wanita yang setuju untuk skema pembiayaan seperti ini berturut-turut adalah 28,57% dan 30,95% terhadap total

respons. Untuk responden dengan latar belakang pendidikan SMA atau sederajat, yang merupakan mayoritas responden, sebanyak 45,24% terhadap total respons menyatakan persetujuannya. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 10 dan Tabel 11.

**Tabel 9** Persepsi Responden Tentang Dana Zakat yang Dipakai untuk Pembiayaan Investasi Infrastruktur Jangka Pendek

Persepsi	Frekuensi	Proporsi (%)
Setuju	25	59,52
Tidak setuju	17	40,48
Total:	42	100

**Tabel 10** Persepsi Responden Tentang Dana Zakat yang Dipakai untuk Pembiayaan Investasi Infrastruktur Jangka Pendek Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Setuju (%)	Tidak Setuju (%)
Pria	28,57	21,43
Wanita	30,95	19,05

**Tabel 11** Persepsi Responden Tentang Dana Zakat yang Dipakai untuk Pembiayaan Investasi Infrastruktur Jangka Pendek Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Setuju (%)	Tidak Setuju (%)
SMA atau sederajat	45,24	38,10
S1	4,76	0
S2	7,14	2,38
S3	2,38	0

## KESIMPULAN

Studi ini dimaksudkan untuk mengetahui persepsi atau pendapat publik tentang penggunaan dana zakat untuk pembiayaan proyek infrastruktur. Untuk mencapai tujuan tersebut dilakukan survei dengan menggunakan kuesioner. Hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut:

- 1) Umumnya responden setuju dengan penggunaan dana zakat untuk pembiayaan infrastruktur. Proporsi responden pria yang setuju lebih banyak daripada proporsi responden wanita. Proporsi responden dengan pendidikan SMA atau sederajat yang setuju dengan konsep ini paling tinggi, yaitu 57,14% terhadap total respons.
- 2) Hasil yang agak berbeda diperoleh bila responden diminta persepsi atau pendapatnya tentang pembiayaan investasi infrastruktur oleh BAZNAS bekerja sama dengan badan usaha (swasta) sebagai kontraktor atau operator. Untuk skema ini, mayoritas responden menyatakan tidak setuju bila dana zakat digunakan dengan skema ini, dengan responden wanita lebih banyak yang tidak setuju. Pada kelompok responden dengan pendidikan SMA atau sederajat, sebanyak 52,38% terhadap jumlah total responden menyatakan tidak setuju tentang hal ini.



- 3) Mayoritas responden (59,52%) menyatakan persetujuannya bila dana zakat digunakan untuk pembiayaan infrastruktur jangka pendek, yaitu antara 1 tahun hingga 5 tahun. Proporsi responden, baik pria maupun wanita, yang setuju pada skema ini lebih besar daripada proporsi yang tidak setuju, dan tidak dipengaruhi oleh tingkat pendidikan mereka.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmed, H., Mohieldin, M., Verbeek, J., dan Aboulmagd, F. 2015. *On the Sustainable Development Goals and the Role of Islamic Finance*. Policy Research Working Paper 7266, World Bank Group. Washington, D.C.
- Association Europeenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages a Peage (ASECAP). 2014. *Evaluation and Future of Road Toll Concessions*. Paris.
- Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan. 2011. *Peraturan Ketua Bapepam-LK No. PER-02/BL/2012 tentang Pedoman Pemeriksaan Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur*. Jakarta.
- Bradshaw, B. dan Smith, H.L. 2000. *Privatization and Deregulation of Transport*. London: Palgrave Macmillan.
- Finnerty, J.D. 2007. *Project Financing-Asset Based Financial Engineering*. Second Edition. Hoboken, NJ: John Wiley and Sons Inc.
- Gatti, S. 2008. *Project Finance in Theory and Practice-Designing, Structuring and Financing Private and Public Projects*. New York, NY: Elsevier.
- Islami, I. 2015. *Project Finance dan Public Private Partnership-Skema Pendanaan Alternatif Proyek Infrastruktur*. Jakarta: Pusat Pendidikan dan Pelatihan Kekayaan Negara Perimbangan Keuangan.
- Levy, S.M. 1996. *Build, Operate, Transfer: Paving The Way for Tomorrow's Infrastructure*. New York, NJ: John Wiley & Sons.
- Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas). 2012. *Alternatif Pembiayaan Infrastruktur*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1999. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 1999 tentang Pengelolaan Zakat*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur*. Jakarta.
- Priatna, D.S. 2015. *Pembiayaan Infrastruktur Melalui Dana Pemerintah dan Swasta*. Deputi Bidang Sarana dan Prasarana, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Jakarta.
- Purwoko. 2005. *Analisis Peluang Penerbitan Obligasi Daerah sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Daerah*. Kajian Ekonomi dan Keuangan, Edisi Khusus.

- Schuber, P. 1996. *Urban Management Programme: Participation and Partnership in Urban Infrastructure Management*. Urban management programme policy paper, UMPP no. 19. Washington, D.C: The World Bank.
- Timár, A. 1999. *The M5 Motorway Project in Hungary: A Successful Public-Private Partnership*. Paper presented at the Seminar on Public-Private Partnerships (PPPs) in Transport Infrastructure Financing, Paris.
- Vinter, G.D. 1998. *Project Finance A Legal Guide*. London: Sweet and Maxwell.
- Walsh, J.P., Park, C., dan Yu, J. 2011. *Financing Infrastructure in India: Macroeconomic Lessons and Emerging Markets Case Studies*. IMF Working Paper WP/11/181. Washington, D.C.