



**PERJANJIAN KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN PT GUDANG
GARAM TBK DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL KEDIRI
TULUNGAGUNG DENGAN SISTEM BANGUN GUNA SERAH/ *BUILD
OPERATE TRANSFER* (BOT)**

Heru Yudha Pratama Bambang*, Budi Santoso, Siti Mahmudah

Program Studi S1 Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

E-mail : heruyudhap17@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk., dengan sistem bangun guna serah/ *build operate transfer* (BOT) serta mengetahui kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk., dengan sistem bangun guna serah/ *build operate transfer* (BOT). Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yuridis normatif. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk., dengan sistem bangun guna serah/ *build operate transfer* (BOT) dimulai dengan pendirian BUJT PT Surya Sapta Agung Tol (SSAT) yang merupakan anak perusahaan yang didirikan oleh Gudang Garam bersama PT Suryaduta Inevstama pada 12 Februari 2024 yang mana 99,99% sahamnya dimiliki oleh PT Gudang Garam Tbk. SSAT ditunjuk sebagai BUJT untuk proyek jalan Tol Kediri-Tulungagung setelah PT Gudang Garam Tbk ditetapkan sebagai pemenang pelelangan pengusahaan jalan tol pada 14 Desember 2023. Lingkup Pengusahaan Jalan Tol meliputi pendanaan, perencanaan teknik, konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan. Kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk. dengan Sistem Bangun Guna Serah/ *Build Operate Transfer* (BOT) berupa permasalahan status objek tanah yang tidak jelas (*obscure libelli*) berupa harga ganti rugi yang ditawarkan, permasalahan perbedaan hasil ukur lahan dan penetapan batas bidang tanah/sengketa batas, adanya perbedaan besaran ganti rugi antar bidang tanah, dan permasalahan pada proses pembayaran.

Kata kunci : Dinas Sosial Provinsi Jawa Tengah; Pengentasan Kemiskinan; *Sustainable Development Goals*

Abstract

This study aims to analyze the implementation of the Kediri-Tulungagung toll road construction cooperation between the government and PT Gudang Garam Tbk. with the build operate transfer (BOT) system and find out the obstacles faced in the implementation of the Kediri-Tulungagung toll road construction cooperation agreement between the government and PT Gudang Garam Tbk. with the build operate transfer (BOT) system. The approach method used in this research is normative juridical. The results of the study indicate that the implementation of the Kediri-Tulungagung toll road construction cooperation agreement between the government and PT Gudang Garam Tbk. with the build operate transfer (BOT) system begins with the establishment of BUJT PT Surya Sapta Agung Tol (SSAT) which is a subsidiary established by Gudang Garam together with PT Suryaduta Inevstama on February 12, 2024 which 99.99% of its shares are owned by PT Gudang Garam Tbk. SSAT was appointed as BUJT for the Kediri-Tulungagung Toll Road project after PT Gudang Garam Tbk was appointed as the winner of the toll road concession auction on December 14, 2023. The scope of Toll Road Concession includes funding, engineering planning, construction, operation and maintenance. The obstacles faced in the implementation of the Kediri-Tulungagung toll road construction cooperation agreement between the government and PT Gudang Garam Tbk. with the Build Operate Transfer (BOT) System in the form of problems of unclear land object status (obscure libelli) in the form of compensation prices offered, problems of differences in land measurement results and determination of land parcel boundaries / boundary disputes, differences in the amount of compensation between land parcels, and problems in the payment process.

Keywords : Poverty Alleviation; Social Service of Central Java Province; *Sustainable Development Goals*

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang menjadi penunjang mobilitas masyarakat memiliki peranan penting dalam kehidupan bermasyarakat. Seiring dengan perkembangan ekonomi yang semakin pesat, turut menuntut pembangunan di segala sektor kehidupan masyarakat tidak terkecuali dalam bidang penyelenggaraan jalan. Penyelenggaraan jalan merupakan kebutuhan vital sebagai pendukung utama dinamika dan aktivitas ekonomi baik di pusat maupun di daerah dan pengembang wilayah serta sebagai sarana penunjang utama bagi perekonomian nasional. Berdasarkan data yang dihimpun melalui Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (selanjutnya disebut BPJT PUPR) mengungkapkan bahwa hingga bulan Juni 2022 tercatat total pengoperasian sejumlah ruas jalan tol di Indonesia secara keseluruhan telah mencapai sepanjang 2.500 (dua ribu lima ratus) km dengan 66 (enam puluh enam) ruas jalan tol dan 46 (empat puluh enam) Badan Usaha Jalan Tol (selanjutnya disebut BUJT) yang ada di Pulau Jawa, Bali, Sumatera, Kalimantan, hingga Sulawesi.¹

Pembangunan jalan tol yang masih ditargetkan dari tahun ke tahun merupakan bagian dari tanggung jawab pemerintah. Akan tetapi, mengingat keterbatasan anggaran yang dimiliki oleh pemerintah menyebabkan pemerintah membuka kesempatan bagi investor swasta untuk ikut serta dalam pembangunan jalan tol. Adanya keterlibatan investor swasta mengakibatkan jalan tol yang sebelumnya dikategorikan sebagai barang publik (*public goods*) menjadi barang privat (*private goods*).² Sehingga ketika masyarakat menggunakan jalan tol harus melakukan pembayaran tarif (sebagai konsumen) kepada pelaku usaha/pengelola (investor). Terdapat bentuk-bentuk KPS dalam pembangunan jalan tol salah satunya yakni *Build Operate Transfer* (BOT). BOT merupakan bangunan serah guna sebagai pemanfaatan barang milik negara/ daerah berupa tanah oleh pihak lain dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya, kemudian didayagunakan oleh pihak lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, untuk selanjutnya diserahkan kembali tanah beserta bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. Pada dasarnya, BOT adalah salah satu bentuk pembiayaan proyek pembangunan yang mana kontraktor harus menyediakan sendiri pendanaan untuk proyek tersebut juga kontraktor harus menanggung pengadaan material, peralatan,

¹ Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 16 Ruas Jalan Tol Baru Selesai Konstruksinya Sepanjang 332 KM Hingga Akhir Tahun 2022, diakses melalui <https://bpjt.pu.go.id/berita/16-ruas-jalan-tol-baru-selesai-konstruksinya-sepanjang-332-km-hingga-akhir-tahun-2022>, pada 15 April 2024.

² Feisyah Amalia Ghaisani, Suradi, dan Rinitami Njatrijani, "Tanggung Jawab Badan Usaha Jalan Tol atas Kerugian Pengguna Jalan Tol Akibat Kesalahan dalam Pengoperasian Ruas Jalan Tol di PT. Jasa Marga (Persero) Tbk. Cabang Jakarta-Tangerang", *Diponegoro Law Review*, Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016, halaman 12.

jasa lain yang dibutuhkan untuk kelengkapan proyek, sebagai gantinya kontraktor diberikan hak untuk mengoperasikan dan mengambil manfaat ekonominya sebagai ganti atas semua biaya yang telah dikeluarkan untuk selama waktu tertentu.³

Sistem BOT memiliki 3 (tiga) tahapan, yaitu tahap pertama berupa tahap pembangunan proyek yang dilakukan oleh pihak investor, tahap kedua berupa pengoperasian proyek bangunan yang merupakan hak dan wewenang investor, serta tahap ketiga berupa tindakan penyerahan proyek bangunan dari investor kepada pihak pemilik lahan yang dilakukan pada saat berakhirnya masa konsesi yang telah disepakati sebelumnya.⁴ Salah satu proyek jalan tol yang sedang berlangsung yakni pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung yang memiliki total panjang 44,17 km. Berdasarkan Surat Menteri PUPR Nomor PB 0201-Mn/2954 pada tanggal 14 Desember 2023, telah ditetapkan pemenang lelang yang diprakarsai oleh PT Gudang Garam Tbk. Perjanjian pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung melingkupi kegiatan pendanaan termasuk pendanaan pengadaan tanah, perencanaan teknik, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan untuk keseluruhan jalan tol. Adapun biaya investasi pembangunan jalan tol tersebut senilai Rp 9,92 Triliun dengan masa konsesi 50 (lima puluh) tahun.⁵ Jalan tol Kediri-Tulungagung terletak di wilayah administrasi Provinsi Jawa Timur yang menghubungkan Kota Kediri dan Kabupaten Kediri dengan Kabupaten Tulungagung. Proyek jalan tol Kediri-Tulungagung merupakan proyek KPBU atas prakarsa dari PT Gudang Garam Tbk., sebagaimana termaktub dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik - Bangkalan - Mojokerto - Surabaya - Sidoarjo - Lamongan, Kawasan Bromo - Tengger - Semeru, serta kawasan Sleingkar Wilis dan Lintas Selatan. Jalan tol ini merupakan lanjutan dari jalan tol Kertosono-Kediri yang akan melintasi kawasan Bandara Dhoho di Banyakan, Kabupaten Kediri, yang diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah Jawa Timur bagian selatan serta menjadi akses jalan menuju Bandara Kediri.⁶

Berdasarkan fenomena permasalahan di atas terdapat persoalan hukum pada perjanjian BOT yang menjadi kajian dalam penelitian ini yang mana adanya fenomena hukum yang menyelimuti aspek hukum dari perjanjian BOT. Perjanjian BOT berimplikasi adanya kekosongan hukum dan kekosongan norma dikarenakan berbagai aspek yang mengatur BOT belum diatur secara khusus, akibatnya praktik-

³ Budi Santoso, *Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur Model BOT (Build Operate Transfer)*, (Surakarta: Genta Press, 2007), halaman 78.

⁴ Dewi Lusiana, Bambang Syairudin, dan Naning Wessiani, "Pengembangan Knowledge Management Capability Maturity Model dengan Capability Knowledge Management Performance Evaluation Framework yang Selaras dengan Balances Scorecard", *Prosiding Seminar Nasional Manajemen Teknologi XVII*, Tahun 2013, halaman 24.

⁵ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Jalan Tol Kediri-Tulungagung Segera Dibangun, diakses melalui <https://binamarga.pu.go.id/index.php/berita/jalan-tol-kediri-tulungagung-segera-dibangun>, pada 14 Maret 2024.

⁶ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Pengumuman Prakualifikasi Proyek KPBU Jalan Tol Kediri-Tulungagung, diakses melalui <https://kpbu.kemenkeu.go.id/berita/read/1448/pengumuman-prakualifikasi-proyek-kpbu-jalan-tol-kediri-tulungagung>, pada 14 Maret 2024.

praktik kemitraan dan perjanjian yang dilakukan pemerintah dengan swasta dalam membuat perjanjian BOT cenderung menimbulkan persoalan hukum. Adanya keterlambatan yang diakibatkan belum dilaksanakan pembebasan lahan dan konstruksi secara menyeluruh mengakibatkan lonjakan nilai investasi. Beban yang menjadi tanggung jawab terhadap pemerintah dan PT Gudang Garam Tbk., melampaui rencana bisnis pada tahun 2023. Akibat dari keterlambatan pengerjaan proyek tersebut menyebabkan kerugian terhadap keuangan negara yang mengalami pembengkakan biaya investasi dan terhadap masyarakat yang tidak dapat memanfaatkan lahan yang sudah ditetapkan dalam rencana pembangunan jalan tol karena terkendala ketidakpastian pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung.

A. Kerangka Teori

Para ahli hukum memberikan definisi tentang perjanjian, antara lain sebagai berikut, menurut Prof. R. Subekti, S.H. memberikan definisi perjanjian adalah suatu peristiwa hukum dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.⁷ Menurut Prof. R. Wirjono Prodjodikoro, S.H. berpendapat perjanjian adalah suatu hubungan hukum mengenai harta benda antara dua pihak dimana satu pihak berjanji untuk melakukan suatu hal atau tidak melakukan suatu hal janji sedangkan pihak lain menuntut pelaksanaannya.⁸

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol. Pengguna jalan tol dikenakan kewajiban membayar tol yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan, dan pengembangan jalan tol berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol. Jalan tol adalah jalan umum yang kepada pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol dan merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang telah ada. Jalan tol diselenggarakan dengan maksud untuk mempercepat pewujudan jaringan jalan dengan sebagian atau seluruh pendanaan berasal dari pengguna jalan untuk meringankan beban pemerintah.⁹

Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Lingkup Peraturan Pemerintah ini mencakup pengaturan penyelenggaraan jalan tol, BPJT, serta hak dan kewajiban Badan Usaha dan pengguna jalan tol berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol.

⁷ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT. Intermasa, 1987), halaman 1.

⁸ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Perjanjian*, (Bandung, PT. Sumur, 1981), halaman 9.

⁹ Maulana Khoer, "Prototype Sistem Informasi Pembebasan Lahan Trase Jalan Tol Kota Banjar Berbasis Webgis (Studi Kasus Rencana Pembangunan Trase Jalan Tol di Kota Banjar)", *Seminar Nasional Teknologi Informasi Universitas Ibn Khaldun Bogor*, Tahun 2015, halaman 430.

Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) adalah model dalam kerangka mendorong lembaga publik untuk melibatkan sektor swasta dalam memberikan layanan. Lembaga publik dapat melibatkan sektor swasta dalam banyak hal, seperti kontrak tenaga kerja, jasa *outsourcing* atau *Business Process Outsourcing*. KPS adalah model yang dapat digunakan untuk bekerja dengan sektor swasta untuk memberikan pelayanan khususnya pelayanan yang membutuhkan pengembangan aset fisik baru.¹⁰ *Public Private Partnership* (PPP) atau Kerjasama Pemerintah – Swasta (KPS) merupakan kemitraan Pemerintah – Swasta yang melibatkan investasi yang besar/ padat modal dimana sektor swasta membiayai, membangun, dan mengelola prasarana dan sarana, sedangkan pemerintah sebagai mitra yang menangani pengaturan pelayanan, dalam hal ini tetap sebagai pemilik asset dan pengendali pelaksanaan kerjasama. PPP dalam pembangunan infrastruktur melibatkan partisipasi sektor swasta dalam salah satu atau semua tahap yaitu desain, konstruksi, pembiayaan, dan fase operasi infrastruktur utilitas umum dan jasa. Terdapat 4 (empat) karakteristik PPP diantaranya yaitu (i) Merupakan kontrak jangka panjang; (ii) Investasi pihak swasta dan siklus hidup proyek merupakan hal yang penting bagi pihak swasta; (iii) Inovasi dalam penyediaan jasa yang dilakukan pihak swasta; (iv) Adanya keuntungan yang didapatkan baik dari pihak swasta maupun dari pihak pemerintah.¹¹

B. Rumusan Masalah

Penelitian ini akan berfokus pada analisis mendalam mengenai perjanjian kerjasama dalam pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk. Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan, untuk itu penulisan hukum ini berjudul, "Perjanjian Kerjasama Pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk dalam Pembangunan Jalan Tol Kediri Tulungagung dengan Sistem Bangun Guna Serah/ *Build Operate Transfer* (BOT)." Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah sebagaimana berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk., dengan sistem bangun guna serah/ *build operatr transfer* (BOT)?
2. Bagaimana kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk., dengan sistem bangun guna serah/ *build operatr transfer* (BOT)?

¹⁰ Jhon Hadi Kusuma dan Ari Sandhyavitri, "Analisis Investasi Penyediaan Air Minum Kota Dumai Berdasarkan Kerjasama Pemerintah dan Swasta", *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Riau*, Tahun 2014, halaman 2.

¹¹ Dwi Arini Setyawati dan Hartuti Purnaweni, "Impelementasi Kebijakan Pemerintah dengan Swasta (Public Private Partnership) dalam Pengelolaan Sampah di TPA Jatibarang (Studi Kerjasama Pemerintah Kota Semarang dengan PT Narpati)", *Journal of Public Policy and Management Review*, Volume 7, Nomor 4, Tahun 2018, halaman 2.

II. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan dalam penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif atau penelitian doktriner, yaitu suatu penelitian yang berusaha mensikronisasikan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku berdasarkan pada kaidah-kaidah hukum yang berlaku dalam perlindungan hukum terhadap norma atau peraturan-peraturan hukum pada praktik nyata di lapangan¹². Dalam penelitian hukum normatif, pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan normatif analitis karena pembahasannya bersifat analitis¹³.

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis yaitu dengan menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum yang menyangkut permasalahan di atas.¹⁴ Soerjono Soekanto dalam bukunya yang berjudul Pengantar Penelitian Hukum menyatakan bahwa suatu penelitian deskriptif analitis dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Maksudnya adalah terutama mempertegas hipotesa-hipotesa agar dapat membantu di dalam memperkuat teori-teori lama, atau didalam kerangka menyusun teori-teori baru.¹⁵ Objek penelitian dan didukung oleh data-data yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diungkapkan, diharapkan akan memberikan penjelasan secara cermat dan menyeluruh serta sistematis berkaitan dengan perjanjian kerjasama pemerintah dalam pembangunan jalan tol dengan sistem bangun guna serah atau *build operate system* (BOT).

Penelitian ini menggunakan data sekunder yang merupakan data yang diperoleh dari hasil penelaahan kepustakaan atau penelaahan terhadap berbagai literatur atau bahan pustaka yang berkaitan dengan masalah atau materi penelitian yang sering disebut sebagai bahan hukum. Data sekunder diperoleh dari dari membaca, mencatat, mengutip literatur, peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan dan hal yang berkaitan dengan tujuan penelitian yaitu perundang-undangan, buku-buku, literatur, dokumen-dokumen.¹⁶ Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini dikumpulkan dari sumber primer berupa perundang-undangan dan sumber hukum dibawahnya.¹⁷ Sumber sekunder berupa peraturan perundang-undangan Indonesia, sumber-sumber hukum dan perundang-undangan negara lain, hasil-hasil penelitian dan kegiatan ilmiah lainnya baik nasional maupun internasional, termasuk pendapat para ahli.

Data yang sudah dikumpulkan baik yang berupa data dokumenter dan informasi, kemudian dianalisis dan diolah data-data yang terkumpul menggunakan metode analisis kualitatif yaitu suatu penelitian yang

¹² Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.Cit.*, halaman 20

¹³ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Alumni, 1986), halaman 4.

¹⁴ Roni Hanitjo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2010), hlm 97.

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta : PT. Grafindo Persada, 2004), hlm 10.

¹⁶ Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: PT Ghalia Indonesia, 2002), halaman 27.

¹⁷ Ronny Hanitjo Soemitro, *Op.Cit.*, halaman 24.

mempergunakan data deskriptif analisis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis maupun lisan, juga perilaku yang nyata diteliti dan dipelajari sebagai suatu bagian yang utuh.¹⁸ Metode kualitatif adalah metode yang mengungkapkan fakta-fakta secara mendalam berdasar karakteristik ilmiah dari individu atau kelompok untuk memahami dan mengungkapkan sesuatu dibalik fenomena. Data yang diperoleh melalui penelitian lapangan dan penelitian kepustakaan dikumpulkan yang kemudian dianalisa secara sistematis.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pembangunan Jalan Tol Kediri-Tulungagung Antara Pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk. dengan Sistem Bangun Guna Serah/ *Build Operate Sysem* (BOT)

1. Kerangka Legal KPS

Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur membahas tentang kompensasi bagi badan usaha yang menjadi prakarsa proyek berupa tambahan nilai sebesar 10% (sepuluh persen) dari nilai tender dan pembelian hak intelektual atas prakarsa tersebut serta tata cara pengadaan badan usaha yang meliputi persiapan, pelaksanaan, penetapan pemenang dan penyusunan perjanjian kerjasama. Kemudian berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur juga diatur mengenai kriteria proyek *unsolicited* (prakarsa badan usaha) mengenai kompensasi bagi badan usaha pemrakarsa berupa pemberian hak untuk melakukan penawaran terhadap penawar terbaik (*right to match*) sesuai dengan hasil penilaian dalam proses pelelangan.

Diamanatkan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38 Tahun 2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengendalian dan Pengelolaan Risiko atas Penyediaan Infrastruktur terdapat dukungan dari pemerintah yang sangat penting untuk meningkatkan investasi. Peraturan ini menjabarkan kondisi-kondisi dan proses untuk mengusahakan adanya dukungan pemerintah antara lain dengan penjaminan. Pemerintah dapat memberikan jaminan terhadap tiga jenis risiko yaitu risiko politik (pengambilan kepemilikan aset, perubahan peraturan perundang-undangan, pembatasan konversi mata uang dan larangan repatriasi dana); risiko kinerja proyek (risiko lokasi dan operasional); dan risiko permintaan (rendahnya permintaan dari yang diperjanjikan. Ketentuan dalam Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 6 Tahun 2006 tentang Tata Cara Evaluasi Proyek Infrastruktur KPS yang Memerlukan Dukungan Pemerintah terdapat dokumen usulan proyek kerjasama yang membutuhkan dukungan pemerintah lebih terperinci. Terdapat dokumen wajib yang dilengkapi dengan dokumen studi kelayakan; dokumen lelang (rencana untuk kerjasama, rencana pembiayaan proyek dan sumber dananya, rencana penawaran kerjasam dan analisis risiko); dokumen yang memuat uraian terperinci mengenai usulan atas dukungan

¹⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1984), halaman 250.

pemerintah disertai analisis tindakan preventifnya; dan dokumen hasil konsultasi publik. Pada peraturan ini juga dijelaskan lebih rinci kriteria evaluasi proyek kerjasama yang diusulkan untuk mendapatkan dukungan pemerintah.

Berdasarkan ketentuan Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006 diatur mengenai prosedur bagi pemerintah dalam rangka penguasaan tanah. Untuk mempercepat pembebasan tanah, pemerintah dapat membentuk panitia untuk pembebasan tanah dimana selanjutnya panitia akan menunjuk penilai tanah yang independen untuk menentukan harga tanah. Dalam hal ini panitia pembebasan tanah dan pemilik tanah tidak dapat menyepakati nilai kompensasi, maka pemerintah dapat menetapkan nilai kompensasi dan menipiskan kompensasi di Pengadilan Negeri sehingga memberikan hak kepada pemerintah untuk menggunakan lahan tersebut. Peraturan ini turut menyatakan bahwa dalam hal pemerintah telah menetapkan suatu kawasan tertentu untuk pelaksanaan proyek infrastruktur, maka pihak yang bermaksud untuk membeli tanah di kawasan tersebut terlebih dahulu memperoleh persetujuan dari pemerintah. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2010 diatur mengenai dukungan pemerintah yang dapat berupa pembebasan tanah untuk proyek dan harus dilakukan sebelum tender. Tergantung pada kelayakan pembiayaan proyek, badan usaha dapat diminta untuk membayar sebagian atau seluruh kebutuhan biaya pembebasan tanah yang diperolehnya kepada *Government Contracting Agency* (GCA) yang mana kebutuhan dana tersebut akan dimuat dalam dokumen tender. Akan tetapi dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 sejalan dengan kenyataan bahwa peraturan perundang-undangan di bidang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum belum efektif tercakup aturan mengenai mekanisme penyelenggaraan pengadaan tanah melalui tahap perencanaan, persiapan pelaksanaan dan penyerahan hasil. Besarnya nilai ganti rugi dilakukan bidang per bidang tanah meliputi tanah, ruang atas tanah dan bawah tanah, bangunan, tanaman, benda yang berkaitan dengan tanah dan/atau kerugian lain yang dapat dinilai.

Perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dan PT Gudang Garam Tbk. sebagai wadah yang mempertemukan kepentingan satu pihak dengan pihak lain menuntut bentuk pertukaran kepentingan yang adil. Oleh karena itu dalam perjanjian kerjasama jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dan PT Gudang Garam Tbk. haruslah termuat hak dan kewajiban para pihak secara seimbang dan proporsional. Hubungan bisnis yang terjalin diantara para pihak dalam perjanjian pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dan PT Gudang Garam Tbk. pada umumnya bertujuan untuk asling bertukar kepentingan. Roscoe dan Pound memberikan definisi kepentingan atau *interest* berupa "*a demand or desire which human beings, either individually or through groups or associations an relations seek to satisfy*" (kepentingan sebagai suatu tuntutan atau hasrat yang ingin dipuaskan manusia baik secara individu maupun kelompok asosiasi).¹⁹ Berdasarkan pemahaman yang berasal dari Pasal 1320 BW sebagai syarat umum suatu perjanjian, maka pada

¹⁹ Johaness Ibrahim dan Lindawaty Sewu, *Hukum Bisnis dalam Persepsi Manusia Modern*, (Bandung: Refika Aditama, 2003), halaman 227.

dasarnya perjanjian pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dan PT Gudang Garam Tbk. berdasarkan pada pasal ini sebagai syarat umum lahirnya suatu perjanjian. Proses terjadinya perjanjian pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dan PT Gudang Garam Tbk. didasarkan pada asas kebebasan berkontrak yang dilakukan oleh para pihak yang telah memenuhi persyaratan menurut hukum.

Kontraktualisasi membawa implikasi kontrak yang dibuat oleh pemerintah sebagai kontrak publik. Kontrak publik merupakan kontrak yang di dalamnya terkandung hukum publik karena salah satu pihak bertindak sebagai penguasa (pemerintah). Perikatan akan menimbulkan hak dan kewajiban demikian pula dalam perikatan yang dibentuk oleh pemerintah seperti dalam kontrak BOT akan timbul hak dan kewajiban. Alasan mengapa kontrak pemerintah tersebut ada dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol wanprestasi atau cidera janji atau para pihak tidak melaksanakan prestasinya apabila ternyata pihak kedua dalam waktu 90 (sembilan puluh) hari atau jangka waktu tambahan lainnya sebagaimana ditentukan pemerintah, maka pemerintah berhak setiap saat mengakhiri perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol. Apabila wanprestasi atau ingkar janji dari PT Gudang Garam Tbk. maka pemerintah dapat mengambil tindakan yang telah diatur dalam Pasal 13 PP Jalan Tol mengenai tindak lanjut pengakhiran. Tindak lanjut pengakhiran yakni mengambil alih dan meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan melakukan lelang atas Jalan Tol yang bertujuan untuk konstruksi, pemeliharaan dan/atau pengoperasian dan BPJT berhak mengambil alih Pengusahaan Jalan Tol sementara sebelum perusahaan jalan tol baru ditetapkan. Sementara hubungan hukum PT SSAT selaku perusahaan yang mengoperasikan dalam Pengusahaan Jalan Tol hanya mempunyai wewenang pengoperasian kepada PT Gudang Garam Tbk. selaku induk perusahaan.

Secara umum dalam upaya penyelesaian perselisihan dan/atau perbedaan dalam bentuk apapun yang timbul antara pemerintah dan PT Gudang Garam Tbk. sehubungan dengan dan/atau sebagai akibat dari perjanjian. Penyelesaian perselisihan dapat dilakukan dalam tingkat pertama dan diselesaikan dalam 60 (enam puluh) hari melalui musyawarah diantara para pihak sesuai dengan asas yang dianut dalam perjanjian kerjasama. Akan tetapi apabila dalam waktu 60 (enam puluh) hari jalur musyawarah tidak dapat menyelesaikan sengketa maka dapat melalui proses arbitrase Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Keputusan BANI bersifat final dan mengikat bagi para pihak.

B. Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pembangunan Jalan Tol Kediri-Tulungagung Antara Pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk. dengan Sistem Bangun Guna Serah/ *Build Operate Transfer* (BOT)

Problematika dalam pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung merupakan kegiatan pengadaan tanah merupakan salah satu contoh kegiatan dalam pembangunan yang memiliki banyak aspek karena menyangkut kepentingan

umum, hak asasi manusia dan hukum. Permasalahan yang menjadi problem pengadaan tanah untuk pembangunan umum yaitu jalan tol Kediri-Tulungagung di wilayah Desa Petok Mojo Kabupaten Kediri dan Kelurahan Pojok Kota Kecamatan Mojoroto Kota Kediri ini ada dinamika yang unik dibanding dengan kegiatan pengadaan tanah untuk pembangunan bandar udara di Kabupaten Kediri yang lalu. Permasalahan dalam pengadaan tanah yang terjadi di Dusun Sumberingin Desa Petok Kecamatan Mojo Kabupaten Kediri yaitu permasalahan status objek tanah yang tidak jelas (*obscure libelli*) ini yang menjadi pembeda dengan permasalahan-permasalahan pengadaan tanah di wilayah lain. Permasalahan pengadaan tanah yang terjadi diantaranya adalah untuk kepentingan umum mengenai:²⁰

1. Harga ganti rugi yang ditawarkan.
2. Permasalahan perbedaan hasil ukur lahan dan penetapan batas bidang tanah/sengketa batas.
3. Adanya perbedaan besaran ganti rugi antar bidang tanah.
4. Permasalahan pada proses pembayaran. Mengenai permasalahan status tanah yang (*obscure libelli*) tidak jelas riwayatnya, asal usul tanah dan saling mengklaim antara Kepala Desa dan keluarga ahli waris dari Ngali Murtinah yang menguasai objek tanah yang terdampak Program Strategis Nasional (PSN) dalam pembebasan lahan untuk pembangun jalan tol tersebut.

Masalah objek tanah yang tidak jelas (*obscure libelli*) mengenai riwayat tanah, atau asal usul tanah ini menjadi permasalahan antara ahli waris Ngali Murtinah dengan kepala desa Petok Kec. Mojo Kab. Kediri. keluarga ahli waris Ngali Murtinah mengaku dan yakin tanah tersebut merupakan milik Ngali Murtinah sejak zaman dahulu sampai turun temurun karena dari tahun 1965 pajak tanah juga selalu diambil dan bukti Surat Pemberitahuan Pajak Terhitug (SPPT) diberikan oleh Kepala Dusun. Keluarga ahli waris ini juga memiliki petunjuk terkait Surat Pemberitahuan Pajak Terhitug (SPPT) dan Petok D sebagai pemilik tanah yang terdampak Program Strategis Nasional (PSN) jalan tol Dusun Sumberingin Desa Petok Kecamatan Mojo Kabupaten Kediri. sementara itu Agus Santoso selaku Kepala Desa Petok Kecamatan Mojo Kab. Kediri saat dikonfirmasi beberapa waktu yang lalu mengaku, terkait tanah tersebut memiliki cerita yang panjang, hal itu dikarenakan tanah tersebut asalnya dari tanah giliran yang diperuntukkan untuk warga yang ditugasi untuk menyalakan lampu. Berjalannya waktu dan karena dari orang tuanya yang menggarap sekarang itu perangkap. Jadi tanah itu di kuasai sampai sekarang. Lebih lanjut Kepala Desa menuturkan, dalam bukti kepemilikan tanah letter C di Desa memang tidak ada. Akan tetapi yang dimiliki keluarga ahli waris Ngali Murtinah hanya surat pemberitahuan pajak terhitug (SPPT) tahunan.

Problematika pengadaan tanah dalam rangka pembangunan jalan Tol KediriTulungagung terhadap permasalahan status objek tanah yang *obscure libelli*. Tentunya dalam menyelesaikan permasalahan ahli waris dari Ngali Murtinah dan Kepala Desa terhadap objek tanah yang terdampak tol Kediri Tulungagung dengan

²⁰ Ismawati, "Kena Dampak Proyek Tol Kediri-Tulungagung, Nasib Pojok Kota Kediri Masih Terkatung-Katung", diakses melalui <https://radarkediri.jawapos.com/politik-pemerintahan/784863789/kena-dampak-proyek-tol-kediri-tulungagung-nasib-warga-pojok-kota-kediri-masih-terkatung-katung>.

upaya penyelesaian secara non litigasi para pihak musyawarah (mediasi dan negoisasi) dengan teori masalah (kemaslahatan) dan nilai-nilai keadilan. Apabila tidak dapat diselesaikan melalui jalur musyawarah maka secara yuridis normatif akan dilaksanakan eksekusi oleh panitia pengadaan tanah dalam rangka pengadaan tanah bagi Pembangunan jalan tol kediri tulungagung untuk kepentingan umum dengan mengajukan permohonan konsinyasi (penitipan uang) dan eksekusi kepada Ketua Pengadilan Negeri.

Tinjauan yuridis terhadap permasalahan dalam pengadaan tanah yang terjadi di Dusun Sumberingin Desa Petok Kecamatan Mojo Kabupaten Kediri yaitu Permasalahan status objek tanah yang tidak jelas (*obscure libelli*) ini yang menjadi permasalahan yang unik dan berbeda dengan permasalahan-permasalahan yang lain, permasalahan status tanah yang (*obscure libelli*) tidak jelas riwayatnya, asal usul tanah dan saling mengklaim antara kepala desa dan keluarga ahli waris dari ngali murtinah yang menguasai objek tanah yang terdampak program strategis nasional (PSN) dalam pembebasan lahan untuk pembangun jalan tol Kediri-Tulungagung. Pengadaan tanah untuk kepentingan umum yaitu jalan tol kediri tulungagung ini ada permasalahan status objek tanah yang *obscure libelli* terjadi permasalahan dalam pengadaan tanah yang terjadi di Dusun Sumberingin Desa Petok Kecamatan Mojo Kabupaten Kediri yaitu permasalahan status objek tanah yang tidak jelas (*obscure libelli*) secara yuridis normatif akan dilaksanakan eksekusi oleh panitia pengadaan tanah dalam rangka pengadaan tanah bagi Pembangunan jalan tol kediri tulungagung untuk kepentingan umum dengan mengajukan permohonan konsinyasi (penitipan uang) dan eksekusi kepada Ketua Pengadilan Negeri. Sebagaimana diatur di pasal 25 ayat (1) dan (2) Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 2 tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Mahkamah Agung Nomor 3 tahun 2016 tentang tata cara pengajuan keberatan dan penitipan ganti kerugian ke Pengadilan Negeri dalam Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk kepentingan umum.

IV. KESIMPULAN

Pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk., dengan sistem bangun guna serah/ *build operate transfer* (BOT) dimulai dengan pendirian BUJT PT Surya Sapta Agung Tol (SSAT) yang merupakan anak perusahaan yang didirikan oleh Gudang Garam bersama PT Suryaduta Inevstama pada 12 Februari 2024 yang mana 99,99% sahamnya dimiliki oleh PT Gudang Garam Tbk. SSAT ditunjuk sebagai BUJT untuk proyek jalan Tol Kediri-Tulungagung setelah PT Gudang Garam Tbk ditetapkan sebagai pemenang pelelangan pengusahaan jalan tol pada 14 Desember 2023. Lingkup Pengusahaan Jalan Tol meliputi pendanaan, perencanaan teknik, konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan. Pengusahaan jalan tol melalui BOT berupa *build* Menteri Pekerjaan Umum sebagai pemberi hak pengusahaan memberikan kuasanya kepada pemegang hak (kontraktor) dalam hal ini adalah PT Gudang Garam Tbk. untuk membangun proyek infrastruktur Jalan Tol Kediri-Tulungagung. Desain dan spesifikasi pembangunan yaitu perencanaan teknik dan konstruksi dibuat oleh PT Gudang Garam Tbk. yang sebelumnya telah mendapat persetujuan dari Menteri Pekerjaan Umum selaku pemilik proyek.

Operate berupa konsesi dimana Menteri Pekerjaan Umum selaku Badan Pengatur Jalan Tol memberikan jangka waktu selama 50 tahun terhitung sejak tanggal penerbitan Surat Perintah Mulai Kerja kepada PT Gudang Garam Tbk. untuk mengoperasikan dan mengelola proyek tersebut untuk diambil manfaat ekonominya. *Transfer* berupa pengusahaan jalan tol atau dengan kata lain berakhirnya masa konsesi akan mewajibkan PT Gudang Garam Tbk. untuk melakukan penyerahan kembali Jalan Kediri-Tulungagung kepada Badan Pengatur Jalan Tol. BUJT dengan segera berhenti mengoperasikan dan memelihara Jalan Tol, menyerahkan ruang milik jalan tol kepada BPJT dalam kondisi yang terpelihara baik.

Kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk. dengan Sistem Bangun Guna Serah/ *Build Operate Transfer* (BOT) berupa permasalahan status objek tanah yang tidak jelas (*obscure libelli*) berupa harga ganti rugi yang ditawarkan, permasalahan perbedaan hasil ukur lahan dan penetapan batas bidang tanah/sengketa batas, adanya perbedaan besaran ganti rugi antar bidang tanah, dan permasalahan pada proses pembayaran. Mengenai permasalahan status tanah yang (*obscure libelli*) tidak jelas riwayatnya, asal usul tanah dan saling mengklaim antara Kepala Desa dan keluarga ahli waris dari Ngali Murtinah yang menguasai objek tanah yang terdampak Program Strategis Nasional (PSN) dalam pembebasan lahan untuk pembangun jalan tol tersebut.

Terdapat saran dalam penelitian ini: 1) Pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk., dengan sistem bangun guna serah/ *build operatr transfer* (BOT) diharapkan pemerintah dapat melakukan review dan memberikan standarisasi dalam membuat perjanjian kerjasama sehingga memiliki pengaturan yang lebih jelas tentang kerja sama Build Operate And Transfer (BOT) ke dalam Peraturan Perundang-undangan yang lebih konkret, oleh karena peraturan yang ada kini belum merinci tentang kerja sama Build Operate And Transfer (BOT) ini, sehingga dapat menimbulkan kendala dikemudian hari karena tidak terdapat acuan yang pasti dan hanya ada pengaturan yang dituangkan dalam PPJT yang ditandatangani oleh para pihak yaitu antara Badan Usaha Jalan Tol sebagai pemerintah PT Gudang Garam Tbk. dalam Pengusahaan Jalan Tol yang berdasarkan dengan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah No.15 tahun 2015 dan beberapa ketentuan hukum lainnya yang menyinggung sedikit tentang perjanjian Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol. Selain itu dapat dilakukan *review* terhadap alternatif penyelesaian sengketa diluar pengadilan sehingga mampu mengakomodasi kepentingan para pihak dalam penyelesaian sengketa yang terjadi. 2) Kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung antara pemerintah dengan PT Gudang Garam Tbk. dengan Sistem Bangun Guna Serah/ *Build Operate Transfer* (BOT) diharapkan pengadaan tanah dalam rangka pembangunan jalan tol Kediri-Tulungagung untuk kepentingan umum tentunya Pemerintah dan panitia pengadaan tanah mengupayakan terlebih dahulu penyelesaian secara non litigasi pendekatanpendekatan kepada para pihak dengan musyawarah (mediasi) dan menerapkan teori maslahah (kemaslahatan) dan nilai-nilai keadilan.

V. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Alfen, Hans Wilhelm, Kalidindi Satyanarayana, dan Wang, Shou Qing. *An Introduction to PPP Concept: Public-Private Partnership in Infrastructure Development, Case Studies from Asia and Europe*, (Germany: EAPN Project, 2009).
- Amiruddin dan Asikin, Zainal. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2018).
- Busro, Ahmad. *Hukum Perikatan berdasar Buku III KUHPerdara*, (Yogyakarta: Pohon Cahaya, 2011).
- Ibrahim Johaness, dan Lindawaty Sewu. *Hukum Bisnis dalam Persepsi Manusia Modern*, (Bandung: Refika Aditama, 2003).
- Kementerian Pekerjaan Umum Indonesia. *Penyelenggaraan Infrastruktur Berkelanjutan (Inovasi Investasi dan Dukungan Sektor Konstruksi Indonesia)*, (Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Indonesia, 2011).
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, *Public Private Partnership*, (Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2010).
- Meliala, Djaja S. *Perkembangan Hukum Perdata tentang Benda dan Perikatan*, (Bandung: Nuansa Aulia, 2007).
- Moelong, Lexy J. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Rosdakarya, 2004).
- Mukti, Fajar dan Achmad, Yulianto. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Hukum Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010).
- Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: PT Ghalia Indonesia, 2002).
- Oka, I Ketut. *Hukum Perikatan*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2018).
- Patrik, Purwahid. *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, (Bandung, Mandar Maju, 1994).
- Prodjodikoro, Wirjono. *Asas-Asas Hukum Perjanjian*, (Bandung, PT. Sumur, 1981).
- Prodjodikoro, Wirjono. *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, (Bandung: CV Mandar Maju, 2011).
- Raharjo, Handri. *Hukum Perjanjian di Indonesia*, (Yogyakarta: Pustaka Yustisia, 2009).
- Salim. *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat di Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2014).
- Santoso, Budi. *Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur Model BOT (Build Operate Transfer)*, (Surakarta: Genta Press, 2007).
- Simamora, Yohannes. *Hukum Perjanjian : Prinsip Hukum Kontrak Pengadaan Barang dan Jasa Oleh Pemerintah* (Surabaya : LaksbBang PRESSindo, 2009).
- Soekanto, Soerjono dan Mamudji, Sri. *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013).
- Soekanto, Soerjono *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta : PT. Grafindo Persada, 2004).
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2014).

- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1984).
- Soemitro, Roni Hanitjo. *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2010).
- Subekti, R. *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT. Intermasa, 1987).
- Suherman, Ade Maman. *Aspek Hukum Dalam Ekonomi Global*, (Jakarta: Ghalia Indoensia, 2002).
- Suteki dan Taufani, Galang. *Metodelogi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori dan Praktik)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2018).
- Widijawan Dhanang, dan Mahadianto, Moko. *Build Operate Transfer: BOT Contract BUMN-Swasta-Kepastian Hukum Terkait Kerugian Akibat Wanprestasi*, (Bandung: Keni Media, 2020).
- Widjaya, IG Rai. *Merancang Suatu Kontrak*, (Jakarta: Kesaint Blanc, 2007).

B. Jurnal

- Abdullah, M Zen. Kajian Yuridis Terhadap Syarat Sah dan Unsur-Unsur dalam Suatu Perjanjian, *Jurnal Lex Specialis*, Nomor 11, Tahun 2010.
- Ghaisani, Feisya Amalia, Suradi, dan Njatrijani, Rinitami, "Tanggung Jawab Badan Usaha Jalan Tol atas Kerugian Pengguna Jalan Tol Akibat Kesalahan dalam Pengoperasian Ruas Jalan Tol di PT. Jasa Marga (Persero) Tbk. Cabang Jakarta-Tangerang", *Diponegoro Law Review*, Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016.
- Jaya, Nyoman Martha. "Analisa Perbandingan Kerjasama Proyek antara Sistem BOT dan Turn Key (Kasus Proyek Multy Investment PT (Persero)", *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, Volume 12, Nomor 1, Tahun 2008.
- Kusuma, Jhon Hadi, dan Sandhyavitri, Ari. "Analisis Investasi Penyediaan Air Minum Kota Dumai Berdasarkan Kerjasama Pemerintah dan Swasta", *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Riau*, Tahun 2014.
- Lusiana, Dewi, Syairudin, Bambang, dan Wessiani, Naning, "Pengembangan Knowledge Management Capability Maturity Model dengan Capability Knowledge Management Performance Evaluation Framework yang Selaras dengan Balances Scorecard", *Prosiding Seminar Nasional Manajemen Teknologi XVII*, Tahun 2013.
- Setyawati, Dwi Arini, dan Purnaweni, Hartuti. "Impelementasi Kebijakan Pemerintah dengan Swasta (Public Private Partnership) dalam Pengelolaan Sampah di TPA Jatibarang (Studi Kerjasama Pemerintah Kota Semarang dengan PT Narpati)", *Journal of Public Policy and Management Review*, Volume 7, Nomor 4, Tahun 2018.
- Suadnyani, Ni Nyoman Endi. *Kecakapan Berdasarkan Batasan Usia Dalam Membuat Perjanjian Dihadapan Notaris*, *Kertha Semaya : Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 5 Nomor 1, Tahun 2016.
- Sulistyaningrum, Helena Primadianti. "Karakteristik Perjanjian BOT Sebagai Bentuk Perjanjian Innominate", *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Tahun 2019.



C. Peraturan dan Keputusan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik
Negara/Daerah

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol

Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan
Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan
Ekonomi di Kawasan Gresik - Bangkalan - Mojokerto - Surabaya - Sidoarjo
- Lamongan, Kawasan Bromo - Tengger - Semeru, serta kawasan Sleingkar
Wilis dan Lintas Selatan

Surat Menteri PUPR Nomor PB 0201-Mn/2954 pada tanggal 14 Desember 2023