

Model kerjasama pemerintah dan swasta: studi penerapan kontrak build operate transfer dalam perjanjian pengusahaan jalan tol di Indonesia

Iwan Erar Joesoef, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20353413&lokasi=lokal>

Abstrak

Disertasi ini mengkaji bagaimana Pemerintah menerapkan konsep model kontrak build operate and transfer (BOT) dalam kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) yang dituangkan dalam perjanjian pengusahaan jalan tol (PPJT) dibidang infrastruktur jalan tol di Indonesia setelah dikeluarkannya Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (UU No. 38/ 2004) yang menggantikan Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 Tentang Jalan (UU No. 13/ 1980). Data yang diperoleh menunjukkan bahwa total ruas jalan yang terbangun berdasarkan UU No. 38/2004 (2004-2010) sepanjang 131,35 Km yang jauh lebih kecil dibandingkan total ruas jalan yang terbangun berdasarkan UU No. 13/1980 (1978-2004) yaitu sepanjang 610,62 Km. Partisipasi investor swasta juga sangat kecil yaitu hanya 25 % (dua puluh lima persen) sedangkan sisanya 75 % (tujuh puluh lima persen) adalah Jasa Marga sebagai badan usaha milik negara (BUMN).

Pemerintah telah melakukan regulasi-regulasi yang mendukung, namun kendala-kendala masih ditemukan seperti: kenaikan harga tanah, status tanah yang dimiliki Pemerintah namun dibiayai investor swasta, pengadaan tanah, kelembagaan dan prosedur badan layanan umum untuk pendanaan tanah, kemampuan investor swasta dalam pendanaan pengadaan tanah, dan adanya ruas jalan tol yang layak secara ekonomi namun belum layak secara finansial. Permasalahan yang mendasar adalah bahwa Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 menyatakan bahwa infrastruktur sebagai salah satu cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh Negara. Hal ini terlihat dari pola investasinya dimana tanah dibiayai oleh investor swasta, namun dimiliki secara hukum oleh Pemerintah. Secara teoritis pola tersebut mengarahkan infrastruktur jalan tol sebagai public goods, padahal konsep model kontrak BOT secara teoritis merupakan private goods.

Disertasi ini mencoba memberikan solusi dengan membuat struktur hukum dimana infrastruktur jalan tol model kontrak BOT tetap sebagai private goods namun tidak melepaskan statusnya sebagai public goods, yaitu dengan memberikan hak penggunaan tanah kepada investor dalam bentuk hak pakai (HP) di atas hak pengelolaan (HPL) dari Kementerian Pekerjaan Umum RI. Dengan diberikannya HP di atas HPL selama masa konsesi private goods dan dapat dialihkan, disewa atau dijadikan jaminan utang dengan hak tanggungan, namun berdimensi publik, karena Pemerintah (Negara) masih menguasai infrastruktur jalan tol tersebut melalui HPL.

.....

This dissertation examines how the government of Indonesia implements the concept of build operate and transfer (BOT) contract model upon partnership between government and private sector or public private partnership (PPP) of which entered into the toll road concession agreement after the government promulgated Law No. 38 year 2004 concerning the Road (Law No. 38/ 2004) as new law which replaced the previous law. Data collected shows that total as built section roads refer to new law only 131,35 Km long

compared with previous law which built as 610,62 Km long. Private sector was very small in participation as well with approximately 25 % (twenty five persen) only from which the remain with approximately 75 % (seventy five persen) operated by Jasa Marga as government enterprise.

Government had issued the regulations to support its development, but obstacles still exist such as: increasing of land price, land status which owned by government legally but financed by private investor, land acquisition, and there are many toll road sections are economic worthyness but not financial worthyness. However, the basic problem of wich, the article 33 (2) of Indonesian Constitution (UUD 1945) stipulated that infrastructure as one of part of product (goods and services) that is very important for State and dominate the social lives are under authority of State. These could been seen from the pattern of investments where the land acquisition financed by private investor but then owned by the government legally. Theoritically, such patterns bring the toll road infrastructure as public goods whilst the concept of BOT contract model theoritically as private goods.

This dissertation make an attempt to give a solution by making the legal structure where the toll road infrastructure contract model remain as private goods but do not realese the status as public goods, of which by giving to private investor the right of land use (Hak Pakai) upon the management right of land (Hak Pengelolaan) of Kementerian Pekerjaan Umum RI. By giving such the right of land during the concession period to private investor then the toll road infrastructure status could be as private goods, of which could be transferred, rent or could be put as collateral in debt financing (Hak Tanggungan), but with the public dimension, where the Government (State) still have the right of authority through Hak Pengelolaan.