

**ANALISIS POLA PEMBIAYAAN BUILD
OPERATE TRANSFER (BOT) SEBAGAI
KEBIJAKAN PEMERINTAH DENGAN PIHAK
SWASTA DITINJAU DARI PERSPEKTIF ISLAM**

*(Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur Tol
Semarang - Solo)*

SKRIPSI

**Disusun Guna Memenuhi Tugas dan Melengkapi
Syarat**

Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata 1 (S1)

Dalam Ilmu Ekonomi Islam



Disusun Oleh:

Sevatini Dwi Kusumawati

1605026131

**JURUSAN EKONOMI ISLAM
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
SEMARANG
2019**

Dra. NurHuda, M.Ag

NIP. 19690830 199403 2 003

Jl. Tugu Lapangan No. H. 40 Tambak Aji RT 08/01 Ngaliyan, Semarang

Cita Sari Dia'akum,SHL, MEI

NIP. 19820422 201503 2 004

Prenggan Selatan KG II/930 RT.027/006 Prenggan Kotagede

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Lamp. : 4 (empat) bendel

Hal : Persetujuan Naskah Skripsi

An. Sdr. Sevadini Dwi Kusumawati

Kepada Yth.

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

UIN Walisongo

Di Semarang

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah kami meneliti dan mengadakan perbaikan seperlunya, bersama ini kami kirimnaskah skripsi saudara:

Nama : Sevadini Dwi Kusumawati

NIM : 1605026131

Fakultas/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ekonomi Islam

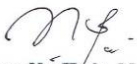
Judul Skripsi : Analisis Pola Pembiayaan Build Operate Transfer (BOT) Sebagai Kebijakan Pemerintah Dengan Pihak Swasta Ditinjau dari Perspektif Islam (Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur Tol Semarang-Solo)

Dengan ini kami setuju, dan mohon kiranya dapat segera dimunaqosahkan. Demikian, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 16 Juli 2019

Pembimbing I


Dra. NurHuda, M.Ag.
NIP.19690830 199403 2 003

Pembimbing II


Cita Sari Dia'akum,SHL, MEI
NIP. 19820422 201503 2 004



KEMENTERIAN AGAMA RI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Jl. Prof. Dr. Hamka, Ngaliyan, Telp/Fax (024) 7601291, 7624691, Semarang, 50185

PENGESAHAN

Skripsi Saudara : Sevatini Dwi Kusumawati
NIM : 1605026131
Judul Skripsi : Analisis Pola Pembiayaan Build Operate Transfer (BOT)
Sebagai Kebijakan Pemerintah Dengan Pihak Swasta
Ditinjau dari Perspektif Islam (Studi Kasus Pembangunan
Infrastruktur Tol Semarang-Solo)

Telah dimunaqsyahkan oleh Dewan Penguji Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang, dan dinyatakan lulus dengan predikat
cuma laude/baik/cukup pada tanggal:

24 Juli 2019

Dan dapat diterima sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata 1 tahun
akademik 2018/2019.


Semarang, 24 Juli 2019

Dewan Penguji

Ketua Sidang,

Sekretaris Sidang,


Ratno Agrivanto, S.Pd, M.Si
NIP. 19800128 200801 1 010

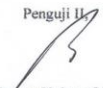

Dra. Nur Huda, M. Ag.
NIP. 19690830 199403 2 003

Penguji I,

Penguji II

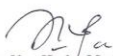

Dr. Nur Fatoni, M.Ag.
NIP. 19730811 200003 1 004

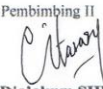



Dr. Intam Yahya, M.Ag.
NIP. 19700410 199503 1 001

Pembimbing I,

Pembimbing II


Dr. Nur Huda, M. Ag.
NIP. 19690830 199403 2 003


Cita Sari Dja'akum, S.H., MEI
NIP. 19820422 201503 2 004

MOTTO

أَخِي لَنْ تَنَالَ الْعِلْمَ إِلَّا بِسِتَّةٍ سَأُنْبِيكَ عَنْ
مَجْمُوعِهَا بَيِّنًا: نِكَاءٌ وَحِرْصٌ وَاجْتِهَادٌ
وَدِرْهَمٌ وَصُحْبَةٌ أُسْتَاذٍ وَطُولُ زَمَانٍ.

“Wahai saudaraku.. Ilmu tidak akan diperoleh kecuali dengan enam perkara yang akan saya beritahukan perinciannya: kecerdasan, semangat, sabar, bekal (biaya), bimbingan guru, dan membutuhkan waktu yang lama”

Ali Bin Abi Thalib

PERSEMBAHAN

Bismillahirrohmanirrohim

Segala puji dan syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan karunia-Nya serta kemudahan yang Allah berikan sehingga skripsi yang sederhana ini dapat terselesaikan. Shalawat dan salam yang selalu terlimpahkan kepada Nabi Muhammad saw. Dengan semangat dan kesabaran dalam menyelesaikan skripsi ini penulis sampaikan terima kasih kepada mereka, orang-orang yang telah memberikan dukungan serta motivasi terhadap penulis. Dengan ini penulis persembahkan skripsi ini kepada:

1. Seluruh keluarga besarpenulis terutama untuk kedua orang tua Bapak Kusmanto dan Ibu Jumiatun, serta mbak Ayu yang telah mendo'akan tanpa henti, memberikan semangat, motivasi dan dukungan serta kasih sayang sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
2. Seluruh guru, pembimbing, dosen wali studi dan dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Walisongo Semarang yang telah mendidik dan memberikan ilmu selama perkuliahan dan

pengarahannya kepada penulis. Semoga Allah selalu membalas kebaikan mereka berlipat-lipat serta ilmu yang didapat penulis menjadi amal *jariyah* beliau semua.

3. Sahabat kelas EI Transfer serta teman semuanya yang telah mendukung dan membantu selama masa perkuliahan. Semoga segala kebaikan dibalas oleh Allah dengan berlipat-lipat.
4. Terima kasih kepada PT. Trans Marga Jateng dan pihak-pihak yang telah membantu dalam pengumpulan data-data yang dibutuhkan penulis dalam menyusun skripsi ini, Semoga segala kebaikan dibalas oleh Allah dengan berlipat-lipat.
5. Semua Pihak yang tidak dapat penulis satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.

DEKLARASI

Dengan penuh kejujuran dan tanggung jawab, penulis menyatakan bahwa skripsi ini tidak berisi materi yang telah pernah ditulis oleh orang lain atau diterbitkan. Demikian juga skripsi ini tidak berisi satu pun pikiran-pikiran orang lain, kecuali informasi yang terdapat dalam referensi yang dijadikan bahan rujukan.

Semarang, 16 Juli 2019



Handwritten signature of Sevatini Dwi Kusumawati.

Sevatini Dwi Kusumawati

NIM: 1605026131

TRANSLITERASI

Transliterasi merupakan hal yang penting dalam skripsi karena pada umumnya banyak istilah Arab, nama orang, judul buku, nama lembaga dan lain sebagainya yang aslinya ditulis dengan huruf Arab harus disalin ke dalam huruf latin. Untuk menjamin konsistensi, perlu ditetapkan satu transliterasi sebagai berikut:

A. Konsonan

ء = '	ز = z	ق = q
ب = b	س = s	ك = k
ت = t	ش = sy	ل = l
ث = ts	ص = sh	م = m
ج = j	ض = dl	ن = n
ح = h	ط = th	و = w
خ = kh	ظ = zh	ه = h
د = d	ع = '	ي = y
ذ = dz	غ = gh	
ر = r	ف = f	

B. Vokal

◌َ = a

◌ِ = i

◌ُ = u

C. Diftong

أَيَّ = ay

أَوْ = aw

D. Syaddah

Syaddah dilambangkan dengan konsonan ganda, misalnya الطُّب *al-thibb*.

E. Kata Sandang (...ال)

Kata sandang (...ال) ditulis dengan *al-...* misalnya الصَّنَاعَةُ = *al-shina 'ah*. *Al-* ditulis dengan huruf kecil kecuali jika terletak pada permulaan kalimat.

F. Ta' Marbutah

Setiap *ta' marbutah* ditulis dengan “h” misalnya الطَّبِيعِيَّةُ الْمَعِيشَةُ = *al-ma'isyah al-thabi'iyah*.

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara berkembang dengan kepadatan dan kebutuhan penduduk yang semakin hari semakin bertambah menuntut adanya sarana dan prasarana untuk kepentingan umum (infrastruktur) yang mampu mempercepat peningkatan pembangunan ekonomi dan sosial melalui penciptaan efektifitas dan efisiensi yang dihasilkan. Penelitian ini merupakan penelitian lapangan (*field research*), yang menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif. Yaitu prosedur penelitian yang cenderung menggunakan analisis data-data yang tertulis dan wawancara mengenai konsep pembangunan jalan tol Semarang-Solo.

Hasil analisis peneliti ini, yaitu bahwa pemerintah yang membutuhkan infrastruktur berupa jalan tol namun kemampuan dana pemerintah untuk membangun tol tersebut sangat terbatas, maka dari itu pemerintah membuka kerjasama dengan pihak swasta guna membangun proyek jalan tol tersebut diatas tanah pemerintah menggunakan pembiayaan pembangunan dari swasta, yang setelah itu pihak swasta diberikan hak pengelolaan jalan tol tersebut selama kurun waktu 45 tahun(masa konsesi) setelah konsesi selesai maka pihak swasta yang telah mendapatkan pengembalian beserta keuntungannya dalam masa pengoperasian akan menyerahkan kembali tanah beserta bangunan tersebut kepada pemerintah. Skripsi ini membahas tentang proyek pembangunan infrastruktur antara pemerintah dengan pihak swasta guna membangun tol Semarang-Solo dengan menggunakan konsep *Build Operate*

(BOT), Penelitian ini dilakukan untuk mengalisis bagaimana pembangunan infrastruktur dengan konsep BOT tersebut berdasarkan perspektif Islam.

Kata kunci: Build Operate Transfer, infrastruktur

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil'alam, segala puji syukur penulis ucapkan kepada Allah *Subhanahu wa ta'ala* atas rahmat, taufik dan hidayah-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul "*Analisis Pola Pembiayaan Build Operate Transfer (BOT) Sebagai Kebijakan Pemerintah Dengan Pihak Swasta Ditinjau Dari Perspektif Islam (Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur tol Semarang-Solo)*" dengan baik. Shalawat beriring salam keselamatan senantiasa dilimpahkan kepada junjungan dan tauladan kita, Nabi Muhammad *Shalallahu 'alaihi wasallam*, beserta keluarga, sahabat-sahabat dan semoga kita semua seluruh kaum muslimin termasuk dalam umatnya dan memperoleh syafaatnya kelak di *yaumul qiyamah*.

Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan skripsi ini banyak mengalami kendala, namun berkat pertolongan, tuntunan, petunjuk, bantuan, bimbingan, dan arahan berbagai pihak sehingga kendala-kendala yang dihadapi tersebut dapat diatasi. Skripsi ini diajukan guna memenuhi tugas akhir dan guna untuk memperoleh gelar Sarjana Strata (S.1) dalam jurusan ekonomi Islam fakultas ekonomi dan bisnis Islam UIN Walisongo Semarang.

Untuk itu, dengan kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih sebesar-besarnya:

1. Bapak Prof. H. Muhibbin, M.Ag, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang beserta para wakil rektor UIN Walisongo serta para jajarannya.
2. Bapak Dr. H. Imam Yahya, M.Ag, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam (FEBI) UIN Walisongo Semarang beserta para wakil dekan fakultas ekonomi dan bisnis Islam UIN Walisongo.
3. Bapak Dr. H. Ahmad Furqon Lc., MA., selaku ketua jurusan Ekonomi Islam dan bapak Mohammad Nadzir, SHI, MSI, selaku sekretaris jurusan Ekonomi Islam.
4. Bapak Saekhu, MH., selaku Dosen wali penulis fakultas FEBI Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
5. ibuHj. Nur Huda, M.Ag., selaku Dosen Pembimbing I, dan ibu Cita Sary Dja'akumSHI., MEL., selaku Dosen Pembimbing II, yang telah bersedia meluangkan waktu membimbing, mengarahkan dan memberi masukan-masukan dalam proses penulisan skripsi ini. Sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam (FEBI) UIN Walisong.
7. Staff dan Karyawan Civitas Akademika Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam yang telah membantu penulis dalam penulisan skripsi ini.

Semoga Allah SWT selalu memberikan balasan yang lebih atas kebaikan dan jasa-jasa mereka dengan dengan

rahmat dan karunia-Nya. Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan pada skripsi ini. Maka dari itu penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini, dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan kita semua. Aamin.

Semarang, 16 Juli 2019

Penulis,

SEVATINI DWI K.
NIM.1605026131

DAFTAR ISI

COVER	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN	iii
MOTTO	iv
PERSEMBAHAN	v
DEKLARASI	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN	viii
ABSTRAK	x
KATA PENGANTAR	xii
DAFTAR ISI	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	27
1.3. Tujuan Penelitian	28
1.4. Tinjauan Pustaka	29
1.5. Metode Penelitian	34
1.6. Sistematika Penulisan	35
BAB II PEMBAHASAN UMUM TENTANG TOPIK ATAU POKOK BAHASAN	
2.2. Tinjauan Umum Build Operate Transfer (BOT).....	38
2.2.1. Pengertian Build Operate Transfer (BOT).....	38
2.2.2 Sejarah Perkembangan dan Pengaturan Build Operate Transfer (BOT)	46
2.2.3 Unsur-Unsur yang Terdapat pada Build Operate Transfer (BOT)	74
2.3. Pengaruh Infrastruktur Terhadap Perekonomian ...	80
2.3.1 Hubungan Infastruktur Dasar dengan	

Perekonomian	83
2.3.2. Kurangnya Infrastruktur Menghambat Ekonomi	97
2.4. Bentuk Proyek Pembangunan Infrastruktur dengan Pola Build Operate Transfer (BOT) yang Prakteknya Ditinjau dari Perspektif Islam	110
BAB III GAMBARAN UMUM BUILD OPERATE TRANSFER (BOT) PADA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL SEMARANG- SOLO	
3.1. Gambaran umum PT.Trans Marga Jateng	133
3.2. Gambaran umum Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).....	135
3.3. Tahapan-Tahapan Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo	138
3.4. Proses Lelang Proyek Tol	152
BAB IV ANALISIS PEMBANGUNAN JALAN TOL SEMARANG-SOLO MENGGUNAKAN POLA BUILD OPERATE TRANSFER (BOT)	
4.1. Konsep Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Semarang-Solo dalam Perspektif Islam	158
4.2. Keuntungan dan Kendala dalam Implementasi Pola Build Operate Transfer (BOT).....	170
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	196
B. Saran	202
C. Penutup	208

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Proyeksi kebutuhan investasi untuk infrastruktur

Tabel 1.3 Contoh proyek infrastruktur dan hambatan yang dihadapi

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.2 Peranan pulau Jawa dalam pembentukan PDB Nasional

Gambar 3.1 Profil ruas tol Semarang-Solo

Gambar 3.2 Tahap makro pengusahaan jalan tol

Gambar 3.3 Proses lelang pengoperasian jalan tol

Gambar 4.1 Alur permasalahan perencanaan jalan tol

Gambar 4.2 Alur pengadaan tanah pembangunan tol Semarang-Solo

Gambar 4.3 Penetapan dan penyesuaian tarif jalan tol

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Semakin pesatnya pembangunan sektor bisnis, menyebabkan kebutuhan akan modal semakin besar. Satu sisi ada pihak yang kekurangan modal sedangkan disisi lain ada pihak yang kelebihan modal, untuk menyalurkan modal pada pihak yang memerlukan, diperlukan kerjasama penyertaan modal sebagai alternatif pembiayaan yang sering digunakan oleh pelaku ekonomi. Potensi yang beraneka ragam yang dimiliki berbagai daerah membuat pemasukan yang didapatkan oleh masing-masing daerah tidak sama. Demikian pula dalam pemenuhan kebutuhan belanja daerah, berbeda-beda sesuai dengan kebutuhan masyarakatnya. Sangat beruntung bagi daerah yang memiliki potensi alam yang dapat dimanfaatkan sedemikian rupa agar kemandirian daerah dapat tercipta. Terutama sejak dikeluarkan Undang-undang tentang

Otonomi Daerah No. 22 Tahun 2009 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan Daerah (sekarang Undang-undang No. 32 tahun 2004).

Proyeksi penduduk Indonesia pada tahun 2010-2035 menunjukkan tren yang terus meningkat secara signifikan, dari jumlah populasi penduduk sebanyak 238,5 juta ditahun 2010, dalam waktu 25 tahun penduduk Indonesia akan meningkat hingga mencapai 305,7 juta penduduk, atau bertambah 2,9 juta per tahun¹. Kecenderungan semacam ini menuntut adanya penambahan dibidang pengadaan sarana dan prasarana untuk kepentingan umum seperti sarana transportasi, sarana kesehatan, sarana pendidikan, telekomunikasi, jaringan listrik, pelabuhan dan lain-lain. Selama Pelita VI hingga Pelita VII dana yang dibutuhkan untuk pembangunan melebihi US \$ 132 Miliar. Dana tersebut tentunya sangat berat jika hanya ditanggung oleh Anggaran Belanja Negara atau APBN, di daerah juga

¹ Kepala pusat Pendidikan dan Pelatihan Badan Pusat Statistik RI ,
Razali Ritonga

dirasakan sangat berat jika hanya mengandalkan APBD².

Indonesia merupakan negara berkembang yang melaksanakan pembangunan dengan tujuan mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur sebagaimana tujuan Negara Republik Indonesia yang termaktub dalam alinea keempat Pembukaan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945). Indonesia sebagai negara berkembang dengan kepadatan dan kebutuhan penduduk yang semakin hari semakin bertambah menuntut penambahan sarana dan prasarana untuk kepentingan umum (infrastruktur). Infrastruktur yang layak dan memadai mampu meningkatkan percepatan pembangunan ekonomi dan sosial suatu negara melalui penciptaan efektifitas dan efisiensi yang dihasilkan. Peningkatan pada infrastruktur energi, transportasi dan telekomunikasi dapat secara

² www.Kompasiana.com “*Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui Pola BOT-BCA*” (diakses tanggal 20 Maret 2018 pukul 8.20 WIB)

langsung mengurangi biaya produksi dan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktifitas perekonomian, sehingga mampu meningkatkan produktifitas dan kapasitas produksi para pelaku ekonomi suatu negara.

Infrastruktur yang baik pada energi listrik, Bahan Bakar Minyak (BBM), dan gas juga dibutuhkan untuk mendukung transportasi, industri dan rumah tangga. Fasilitas publik seperti sekolah, rumah sakit, pasar, kantor polisi, serta fasilitas air yang meliputi air bersih, penanganan limbah, DAM, irigasi, dan pengaturan banjir juga sangat dibutuhkan demi mendukung tercapainya kesejahteraan masyarakat suatu negara, jalan raya atau tol bisa membuat kendaraan pengangkut menjadi lebih meningkat produktifitasnya dalam hal mengangkut keluaran (output) perusahaan dengan jumlah kendaraan yang sama, bandara dengan jalur yang banyak bisa membuat perusahaan maskapai penerbangan mengurangi keterlambatan, jalur kereta api yang cepat menyediakan pilihan transportasi yang lebih baik

daripada maskapai penerbangan untuk jarak kurang dari 250 km, pelabuhan-pelabuhan dengan dermaga yang banyak membantu perusahaan pengiriman menghindari waktu tunggu. Ketersediaan dan peningkatan jaringan telekomunikasi juga akan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap informasi dan komunikasi dengan lebih baik, jaringan listrik yang menyediakan kapasitas listrik yang banyak dapat menghindari ketidakefisienan yang disebabkan oleh pemadaman dan kebakaran³.

Dewasa ini kebutuhan dunia akan infrastruktur terus meningkat seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi. Dalam jangka panjang, GDP (Gross Domestic Product) dunia diperkirakan akan tumbuh kuat dan mungkin bisa mencapai dua kali lipat selama periode tahun 2030. Pertumbuhan ekonomi tertinggi diperkirakan terjadi di wilayah Asia/Pasifik, Cina

³ Adiwarmanto AKarim, *Ekonomi Makro Islami : edisi ketiga*, Jakarta , PT RajaGrafindo Persada, 2007, h. 288

dan India⁴. PDB (Produk Domestik Bruto) per kapita di negara-negara berpendapatan tinggi diperkirakan akan terus meningkat, bahkan lebih tinggi dari PDB rata-rata per kapita negara berkembang. PDB per kapita Cina dan India bisa meningkat tiga sampai empat kali pada tahun 2030.

Tabel 1.1
Proyeksi Kebutuhan Investasi untuk
Infrastruktur⁵

Global	Infrastructure Investment Needs 2009-2030				
	Annual Average Investment (\$ Billion)		Aggregate Investment (\$ Billion)		
Infrastructure facilities	2009 - 2015	2015 - 2030	2009 - 2015	2015 - 2030	2009-2030
Airports capital expenditure	70	120	400	1,800	2,200
Port infrastructure facilities capital expenditure	33	40	200	630	830
Rail 'new construction' (incl. maintenance)	130	270	920	4,060	5,000
Oil and Gas – transport & distribution	155	155	930	2,325	3,255
Total	388	585	2,450	8,815	11,280

⁴ Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030, OECD 2011.

⁵ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030, OECD International Programme 2011, h. 10.
<https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/49094448.pdf>.
(diakses pada tanggal 20 Maret 2018)

The Infrastructure to 2030 (OECD, 2006-07) menyimpulkan bahwa kebutuhan investasi infrastruktur global yang mencakup transportasi darat (jalan, rel), telekomunikasi, listrik dan sektor air akan mencapai sekitar USD53 triliun lebih selama periode 2010-2030. Pertumbuhan kebutuhan investasi per tahun akan mencapai sekitar 2,5% dari GDP dunia, dan akan meningkat menjadi 3,5% dari PDB apabila memperhitungkan kebutuhan investasi untuk pembangkit listrik dan energi lainnya seperti minyak, gas dan batubara. Di negara miskin, dari nilai sebuah investasi bisnis berkurang akibat jalan dan bandara udara yang buruk, tidak adanya jalur kereta, jaringan telepon yang membutuhkan waktu berbulan-bulan untuk memasangnya, jaringan listrik yang kapasitasnya tidak mencukupi. Seperti juga halnya keputusan-keputusan politis, infrastruktur fisik penting untuk pertumbuhan dan jumlahnya dapat dipengaruhi oleh keputusan pemerintah⁶.

⁶ Adiwarmarman AKarim, *Ekonomi Makro Islami*,....., h. 288

Gambaran di atas menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur masih merupakan tantangan besar yang harus diatasi. Pemerintah terus berupaya menggenjot pembangunan infrastruktur, namun banyak kendala yang dihadapi, mulai dari masalah pendanaan hingga persoalan teknis di lapangan. Dari sisi pendanaan, saat ini alokasi anggaran infrastruktur dalam postur APBN masih di bawah standar yang ditetapkan. Alokasi anggaran infrastruktur dewasa ini baru mencapai kurang lebih 2 persen terhadap PDB, sedangkan idealnya, menurut *Asian Development Bank* (ADB), anggaran pembangunan infrastruktur di Indonesia minimal 5 persen dari PDB.

Data Kementerian Keuangan RI menunjukkan bahwa kemampuan pemerintah Indonesia untuk mendanai pembangunan infrastruktur menggunakan dana publik yang dari negara sangat terbatas. Bappenas memperkirakan untuk mencapai target-target pembangunan infrastruktur yang ditetapkan dalam RPJM

(Rencana Pembangunan Jangka Menengah) Nasional tahun 2015- 2019 dana yang diperlukan mencapai Rp 5.452 Triliun. Dari keseluruhan dana yang dibutuhkan tersebut, pemerintah pusat dan daerah hanya mampu menyediakan dana sebesar Rp 1.131 Triliun. Hal ini berarti bahwa terdapat selisih pendanaan (financing gap) sebesar Rp 4.321 Triliun yang pemenuhannya dapat dicapai melalui pendanaan alternatif seperti Kerjasama Pemerintah Swasta (Public Private Partnership), dan dengan sumber pendanaan alternatif lain berupa dana dari pasar modal, dan lain-lainnya. Untuk itu dibutuhkan pola-pola sebagai alternatif pendanaan yang tidak jarang melibatkan pihak swasta (nasional-asing) dalam proyek-proyek Pemerintah.

Disisi lain pada pihak swasta, tawaran untuk menanamkan investasinya pada aset pemerintah merupakan suatu peluang yang baik, karena investasi yang digolongkan berdasarkan asetnya merupakan investasi dari aspek modal atau kekayaan, dimana pihak swasta hanya perlu

menanamkan investasinya berupa sejumlah modal. Investasi berdasarkan asetnya dibagi menjadi 2 jenis yaitu⁷ :

- a. *Real asset*;
- b. *Financial asset*.

Dalam era globalisasi ini tren investasi swasta bagi proyek-proyek negara semakin marak. Efek munculnya kerja sama dengan negara lain telah memunculkan model-model kontrak baru yang mewarnai kontak kerja sama pemerintah dengan swasta. Kerja sama tersebut dimanifestasikan dalam bentuk perjanjian. Adapun bentuk kerja sama yang ditawarkan antara lain *Joint Venture* berupa *production sharing*, *manajemen contract*, *technical assistance*, *franchise*, *joint enterprise*, *portofolio investmen*, *build operate and transfer (BOT)* atau bangun guna serah dan bentuk kerja sama lainnya. Hal terpenting dari kerja sama yang dilakukan adalah harus mengacu kepada peningkatan bagi

⁷ Salim & Budi Sutrisno, *Hukum Investasi di Indonesia, Cet 3*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012, h. 37.

kesejahteraan masyarakat dan bagi percepatan pertumbuhan perekonomian masyarakat.

Mengembangkan jasa pelayanan infrastruktur publik melalui kerja sama dengan pihak swasta dibutuhkan karena⁸:

1. Permintaan lebih cepat dibandingkan dengan kemampuan Pemerintah dalam menyediakan jasa pelayanan infrastruktur.
2. Kebutuhan investasi yang sangat besar tidak dapat dipenuhi oleh Pemerintah saja, hanya sekitar 50 % dari perkiraan investasi prasarana dapat terpenuhi APBN, keuntungan BUMN, dan bantuan pembangunan dari luar negeri.
3. Kerja sama pihak swasta memberikan tambahan sumber pendanaan prasarana dan kemampuan manajerial yang baik.
4. Dalam rangka persaingan global, kemitraan Pemerintah dan swasta dapat mempercepat penyediaan infrastruktur sekaligus

⁸Juoro Umar, *Peran swasta dan kepentingan masyarakat dalam pembanguna infrastruktur*, Jakarta : Koperasi Jasa Profesi, 1997, h. 140.

meningkatkan efisiensi kualitas jasa pelayanan.

5. Pembangunan infrastruktur harus diperlakukan sebagai kegiatan bisnis. Menciptakan paradigma baru dalam penyediaan jasa pelayanan infrastruktur dari monopoli ke suatu model kompetitif.
6. Melindungi kepentingan umum.

Tipe kontrak kerjasama konstruksi dan pemborongan umumnya disesuaikan dengan sistem pembiayaannya, hal ini merupakan hasil kreasi para pelaku dalam bisnis konstruksi sebagai tuntutan dari perkembangan bisnis konstruksi itu sendiri. Produk-produk baru dibidang kontrak konstruksi tersebut ada yang merupakan kombinasi dari beberapa pola tradisional, namun banyak pula yang merupakan benar-benar produk yang baru, kiranya tipe kontrak konstruksi seperti *Build Operate Transfer* (BOT)⁹, itu benar-benar

⁹ Nyoman Martha Jaya, "*Analisa Perbandingan Kerjasama Proyek Antara Sistem BOT dan Turn Key (Study Kasus Proyek Multy Investmen PT.(Persero) Pos Indonesia*", Jurnal Ilmiah Teknik Sipil", Vol.12, No.01, Januari 2008, h. 14.

merupakan model atau tipe kontrak yang masih belum banyak dikenal dalam masyarakat.

Secara garis besar, model kontrak konstruksi BOT merupakan model kontrak yang melibatkan dua pihak yaitu pengguna jasa (pada umumnya pemerintah) dan penyedia jasa (pihak swasta/investor). Pengguna jasa memberikan kewenangan kepada penyedia jasa untuk membangun infrastruktur dan mengoperasikannya dalam kurun waktu tertentu (disebut juga masa konsesi) dan penyedia jasa akan menyerahkan kepada pengguna jasa infrastruktur tersebut apabila masa konsesi sudah berakhir. Apabila pola BOT dipilih sebagai bentuk kerjasama, maka diperlukan pengetahuan yang memadai bagi aparat pemerintah pusat atau daerah untuk melaksanakannya. Pelaksanaan yang keliru dapat membawa kerugian bagi pemerintah, masyarakat, termasuk investor.

Pemerintah Daerah yang ingin menambah pemasukan daerahnya, dapat memberdayakan sumber daya alamnya dengan membangun

fasilitas-fasilitas umum demi kepentingan masyarakat seperti sarana pendidikan, transportasi, pelabuhan, perhubungan dan lain-lain. Pemerintah yang ingin mengembangkan wilayahnya yang baru, biasanya hanya sebatas memiliki aset berupa tanahnya saja, dan belum memiliki nilai guna, apabila pemerintah menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) atau Daerah (APBD) untuk membangun infrastruktur, maka terdapat beberapa resiko yang akan dihadapi diantaranya biaya pembangunan yang tinggi dan resiko pembangunan lainnya. Untuk menghindari resiko tersebut pemerintah membuka kesempatan kepada pihak swasta untuk menanamkan investasinya dengan membangun infrastruktur pada aset negara.

Seperti halnya daerah lain, penyediaan Jalan Tol di wilayah Jawa Tengah merupakan suatu harapan serta kebutuhan masyarakat. Hal ini sangat beralasan karena Jawa Tengah mempunyai potensi ekonomi, pertanian, agribisnis, pariwisata,

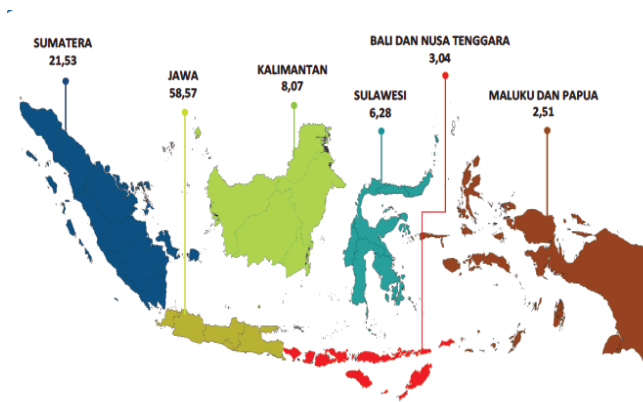
serta industri. Sebagai bagian dari jalan tol Trans Jawa, Jalan Tol Semarang-Solo memiliki arti yang strategis bagi pengembangan jaringan jalan secara khusus di Jawa Tengah dan juga bagi perkembangan jaringan jalan dalam skala regional, letaknya sangat strategis yang menjadi sentral untuk menghubungkan antara Jawa Barat dan Jawa Timur. Selain itu jalan tol Semarang-Solo akan menjadikan wilayah Solo dan juga hinterland Solo seperti Klaten, Sukoharjo, Wonogiri, Sragen, dan Boyolali mengalami percepatan pergerakan barang, jasa, aktivitas ekonomi, kecepatan akses, serta meningkatkan produktivitas. Sektor industri dan pariwisata, sudah hampir dapat dipastikan terkena dampaknya.

Dengan naiknya jumlah kendaraan bermotor, kebutuhan akses yang cepat, kebutuhan efisiensi, efektifitas dan produktifitas, maka pembangunan tol trans Jawa adalah salah satu kebutuhan mendesak yang harus segera dipenuhi. Struktur perekonomian Indonesia secara spasial

pada triwulan III-2018 masih didominasi oleh kelompok provinsi di Pulau Jawa yang memberikan kontribusi terhadap Produk Domestik Bruto sebesar 58,57 persen, kemudian diikuti oleh Pulau Sumatera sebesar 21,53 persen, Pulau Kalimantan 8,07 persen, dan Pulau Sulawesi 6,28 persen, dan sisanya 5,55 persen di pulau Bali, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua¹⁰.

gambar 1.2

Peranan Pulau dalam Pembentukan PDB Nasional Triwulan III-2018 (Persen)¹¹



¹⁰ www.bps.go.id. "Ekonomi Indonesia Triwulan III-2018 Tumbuh 5,17%". (diakses pada 26 Januari 2018 pukul 9.15 WIB)

¹¹ Badan Pusat Statistik

Jalan Tol Semarang–Solo menghubungkan Kota Semarang, Salatiga, dan Surakarta serta melewati 3 kabupaten, yaitu Kabupaten Semarang, Kabupaten Boyolali dan Kabupaten Sukoharjo. Tol ini mulai dibangun tahun 2009 dengan total lintasan sepanjang 72,64 km. Jalan tol ini merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Jawa yang menghubungkan Jalan Tol Semarang dengan Jalan Tol Solo-Ngawi yang juga telah dimulai pembangunan konstruksinya¹².

Jalur Tol Semarang-Solo yang memiliki 7 pintu gerbang masuk tol. Ketujuh gerbang tol tersebut, yaitu Tembalang (Kota Semarang), Ungaran I dan II, Bawen (Kabupaten Semarang), Kota Salatiga, Kabupaten Boyolali, dan Kartasura (Kota Solo). Tidak hanya itu, kemungkinan terjadinya percepatan pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan juga dapat terjadi, seiring meningkatnya denyut ekonomi di masing-masing wilayah yang dilalui. Pergerakan barang,

¹²Kementrian Keuangan Republik Indonesia. *MenKeu Meninjau Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo* 2017. <https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/berita/menkeu-meninjau-pembangunan-jalan-tol-semarang-solo>. 29 Januari 2019.

jasa, dan manusia akan lebih mudah, terutama barang-barang berorientasi ekspor mengingat di Kota Semarang terdapat Pelabuhan Tanjung Mas. Semua hal ini akan berdampak bagi perekonomian Jawa Tengah secara keseluruhan. Adanya jalan tol Semarang-Solo juga akan menghemat waktu, yang sebelum ada tol Semarang-Solo, jarak tempuh Semarang-Solo membutuhkan waktu 2,5-3 jam. Namun dengan adanya jalan tol Semarang-Solo hanya memakan waktu 1 jam, berarti akan ada penghematan waktu 1,5-2 jam.

Dengan anggaran yang terbatas namun pembangunan infrastruktur jalan tol dapat tetap berjalan, pemerintah mengajak pihak swasta untuk berinvestasi di jalan tol. Partisipasi swasta dalam pembangunan jalan tol diperuntukkan bagi ruas jalan tol yang layak secara ekonomi dan finansial. Meskipun demikian, tidak mudah untuk mengajak pihak swasta untuk berinvestasi di jalan tol. Sampai sekarang, hanya terdapat 14 investor

diluar Jasa Marga yang tertarik untuk berinvestasi di bidang ini.

Namun melihat sejarah dari beberapa proyek kerjasama ini, tidak semua proyek infrastruktur yang dikerjasamakan dengan swasta sukses, ada juga yang gagal. Laporan studi yang dibuat oleh Vickram Cuttaree, menunjukkan bahwa contoh proyek yang sukses dikerjasamakan dengan swasta melalui PPP adalah program jalan tol di Chile. Dalam periode 1993 sampai dengan 2001, pemerintah Chile memberikan 21 konsesi proyek jalan tol senilai US \$ 5 miliar secara kompetitif. Dalam rangka untuk menguji pasar dan mengurangi risiko yang dihadapi sektor swasta, pemerintah memulai melelang proyek-proyek kecil. Lelang diikuti oleh 27 konsorsium dan lebih dari 40 perusahaan dalam negeri dan sepuluh negara asing. Proyek jalan tol yang dikerjasamakan melalui konsep PPP ini dinilai sangat transparan dan kompetitif, meskipun pemerintah hanya memberikan jaminan atas pendapatan minimum. Hasil survey kepuasan

pengguna, konsultasi dan para pemimpin daerah maupun pemerintah pusat dalam sebuah *focus group discussion* menunjukkan bahwa tingkat kepuasan dengan menggunakan skala 1 sampai dengan 7, para *stakeholder* merasa puas dengan memberikan nilai skala 6.

Sementara itu contoh proyek jalan tol yang gagal dikerjasamakan melalui PPP terjadi di Mexico. Dalam periode 1987 sampai dengan 1995, pemerintah Mexico menenderkan 52 proyek jalan tol (diantaranya 25 ditenderkan secara kompetitif). Pada akhir 1995, 34 proyek telah mencapai *financial close* dengan nilai investasi mencapai US\$9,9 miliar. Swasta dengan penawaran masa konsesi terpendek memenangkan tender dengan maksimum masa konsesi 15 tahun, namun hal ini menyebabkan tarif tol sangat tinggi. Pemegang konsesi juga diwajibkan membuat jalan paralel yang bebas biaya. Biaya jalan tol rata-rata meningkat dari US\$ 0.02/km menjadi US\$ 0,17 setelah masa konsesi. Biaya konstruksi berjalan rata-rata mencapai 25 persen, sedangkan

pendapatan aktual rata-rata sekitar 30 persen, jauh di bawah perkiraan. Akibatnya hanya 5 proyek yang memenuhi atau melampaui target. Akibat kegagalan ini Pemerintah Mexico mengambil alih 23 proyek dan membayar hutang kepada Bank Mexico sekitar US\$5 miliar dan perusahaan konstruksi sekitar US\$2,6 miliar¹³.

Beberapa contoh proyek infrastruktur Indonesia dan masalah yang dihadapi sebagai berikut :

Tabel 1.2
Beberapa contoh proyek infrastruktur dan hambatan yang dihadapi.

No	Proyek	Permasalahan
1	Jalan Tol Jakarta <i>outer ring road west 2</i> (JORR W-2)	Warga mengancam tidak memberikan lahannya untuk proyek pemerintah, karena proses penetapan harga dilakukan secara sepihak oleh panitia pengadaan tanah (P2T) Jakarta Selatan.
2	Tol Bogor-Ciawi-	Hambatan pembebasan lahan

¹³ Vickram Cuttaree, *Successes and Failures of PPP Projects, The World Bank Europe & Central Asia Region*, 2008

	Sukabumi	
3	<i>Water Treatment Plant and Distribution of Cimahi Municipal Water Supply</i> ¹⁴	Pembuatan feasibility study terburu-buru, sehingga proyek dinyatakan gagal dan tidak layak, karena debit air terlalu kecil
4	Proyek <i>Maros Regency Water Supply</i> (Sulawesi Selatan)	Tidak diterbitkannya Surat Ijin Pemanfaatan Air. Fasilitas intake dan pipa transmisi yang sudah dibangun dengan nilai sebesar ± Rp12 miliar menjadi tidak dapat dimanfaatkan
5	Proyek Terminal Terpadu Karya Jaya Palembang	Proyek masuk dalam Daftar Negatif Investasi
6	<i>Fast Track Program</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya keterlambatan status pendanaan, baik dari PHLN,

¹⁴ Proyek *Water Treatment Plant and Distribution of Cimahi Municipal Water Supply* tercantum dalam PPP Book Tahun 2010-2014 sebagai *potential project*. Pada tahun 2011 telah dilakukan *Pre-Feasibility Study* oleh Bappenas, akan tetapi proyek tersebut tidak layak karena debit air yang terlalu kecil. Akibatnya, sejak 2010 proyek ini tidak mengalami kemajuan apapun, sehingga sesuai Peraturan Menteri PPN No.3/2009, proyek ini dikeluarkan dari *PPP Book* mulai tahun 2012.

	(FTP) Tahap I ¹⁵	<p>APBN maupun APLN sindikasi perbankan sehingga pembukaan Letter of Credit dan proses pembayaran terkendala.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kendala pembebasan lahan baik untuk pembangkit maupun transmisi sebagai akibat kepemilikan ganda atas tanah, sehingga lokasi pembangkit terpaksa digeser dan harus dilakukan penyesuaian disain kembali. • Panjangnya jalur proses perizinan yang tidak mempunyai standard waktu yang baku
7	Tol menuju Bandara Internasional Kualanamu	<ul style="list-style-type: none"> • Proyek dianggap tidak feasible, sehingga pada waktu ditender sepi peminat. • Kendala pembebasan lahan baik disebabkan adanya kepemilikan ganda atas tanah maupun harga tanah yang diminta masyarakat jauh di atas Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP)

¹⁵ Proyek Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Batubara 10.000 MW Tahap I seharusnya selesai seluruhnya pada tahun 2013. Namun menurut PLN diperkirakan secara keseluruhan selesai pada 2014. Saat ini proyek 10.000 MW Tahap I yang sudah beroperasi sampai akhir 2012 mencapai 4.510 MW, Tahun 2013 baru akan masuk sebanyak 2.428 MW karena sampai saat ini masih dalam tahap *commissioning* atau uji coba, dan tahap konstruksi tahun ini sebanyak 2.919 MW.

8	Bandara Internasional Kualanamu	<ul style="list-style-type: none"> • Operasional Bandara Internasional Kualanamu terhambat oleh rumitnya pemberian izin IMB City Check-in Kereta Api. • Adanya tarik ulur Tirtanadi dan Tirtauli berkenaan dengan kewenangan dalam menyuplai air. • Kendala pembebasan lahan jalan utama (non-tol/arteri) menuju bandara.
9	Tol Trans Sumatera	<ul style="list-style-type: none"> • Tahun 2005 ditenderkan, namun tidak ada yang berminat karena tidak feasible. • Tahun 2008 pemerintah menunjuk PT Hutama Karya untuk menggarap Tol Trans Sumatera • Pemerintah akan memberikan dukungan agar IRR proyek meningkat.
10	Tol Semarang-Solo	<ul style="list-style-type: none"> • Tuntutan sebagian masyarakat atas harga tanah terlalu tinggi. • Pemerintah daerah yang dilalui jalan tol meminta agar dibuatkan jalan penghubung kota dengan tol dan wilayah-wilayah yang berpotensi menjadi pusat pertumbuhan ekonomi dengan tol.

Berdasarkan gambaran di atas, maka perlu dilakukan kajian untuk mengetahui sejauh mana pengelolaan proyek-proyek infrastruktur sehingga akan menghasilkan rekomendasi yang bermanfaat dalam menjalankan investasi publik yang lebih berkelanjutan pada proyek-proyek infrastruktur yang dikerjasamakan melalui PPP yang salah satunya adalah jenis perjanjian *Build Operate Transfer* (BOT).

Begitu pentingnya melaksanakan pembangunan infrastruktur tanpa meremehkan pentingnya penyusunan kontrak yang dilakukan oleh para pihak, baik pemerintah sebagai pengguna jasa dan masyarakat (swasta/investor) sebagai penyedia jasa. Meskipun kemampuan pemerintah dalam mengalokasikan anggaran untuk pembangunan infrastruktur masih terbatas, pemerintah dapat membangun infrastruktur melalui skema pembiayaan Kerja Sama Pemerintah-Swasta (*Public Privat Partnership-PPP*), skema *Viability Gap Funding* (VGF) atau skema pembiayaan *unsolicited*. Permasalahannya,

untuk melakukan skema tersebut, diperlukan adanya tata kelola yang baik dalam pengelolaan proyek. Melalui pengelolaan yang baik, pemerintah tidak akan kesulitan dalam mengakses pendanaan, karena pembiayaan akan datang dengan sendirinya.

Pembangunan infrastruktur yang dibangun atas dasar kerja sama dengan menggunakan model atau pola kontrak BOT akan dapat pula menimbulkan permasalahan mengenai pelaksanaan perjanjian dan kedudukan pemerintah sebagai pengguna jasa dan pihak swasta sebagai penyedia jasa dalam kontrak BOT. Berdasarkan hal-hal diatas penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang konsep *Build Operate Transfer* (BOT) sebagai pembiayaan pembangunan infrastruktur dalam sebuah skripsi yang berjudul “ANALISIS POLA PEMBIAYAAN BUILD OPERATE TRANSFER (BOT) SEBAGAI KEBIJAKAN PEMERINTAH DENGAN PIHAK SWASTA DITINJAU DARI PERSPEKTIF

ISLAM (Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur Tol Semarang-Solo)”.

1.2 Rumusan Masalah

Untuk lebih terarahnya sasaran sesuai dengan judul yang telah penulis kemukakan diatas, penulis memberikan batasan masalah atau identifikasi masalah agar tidak jauh menyimpang dari apa yang menjadi pokok bahasan. Pembatasan tersebut berupa analisis yang menggunakan tinjauan fiqh muamalah dalam menjawab permasalahan tentang konsep pembiayaan pembangunan infrastruktur menggunakan pola *Build Operate Transfer* (BOT) dalam perspektif Islam. Mengacu kepada latar belakang yang diuraikan diatas, maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut;

1. Bagaimana tahap-tahap pembangunan infrastruktur jalan tol Semarang-Solo menggunakan pola *Build Operate Transfer* (BOT) jika ditinjau dari perspektif islam?

2. Apa saja keuntungan dan kendala dalam pembangunan infrastruktur menggunakan pola *Build Operate Transfer* (BOT) ?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

2. Tujuan Penelitian

1. Untuk dapat memahami tentang tahapan-tahapan perjanjian *Build Operate And Transfer* (BOT) yang dilakukan antara pemerintah dengan pihak swasta dalam hal pembiayaan pembangunan infrastruktur umum di Indonesia (Tol Semarang-Solo).
2. Untuk memberikan tinjauan berdasarkan perspektif islam dan keuntungan serta kendala terhadap konsep pembiayaan pembangunan infrastruktur melalui pola *Build Operate Transfer* (BOT).

3. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis, penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian atau referensi dalam memperkaya kanzanah keilmuan dan literatur bacaan khususnya bagi mahasiswa serta masyarakat pada

umumnya mengenai skema pembiayaan Build Operate Transfer (BOT) sebagai kebijakan pemerintah dengan pihak swasta yang ditinjau dari perspektif Islam.

2. Secara praktis, dari hasil penelitian dapat dipergunakan sebagai bahan masukan bagi pihak-pihak yang berkepentingan secara langsung dalam penelitian ini.

1.4 Tinjauan Pustaka

Untuk memudahkan penulis dalam menyusun penulisan skripsi ini, penulis ingin memberikan rujukan terhadap tema-tema yang membahas dan tema-tema yang hampir sama dengan pembahasan judul skripsi ini. Adapun sumber- sumber yang penulis dapatkan ialah berasal dari buku-buku yang berkaitan, jurnal-jurnal, artikel pada media massa, dan karya ilmiah berupa skripsi dan tesis.

Salah satu penelitian yang digunakan oleh penulis sebagai *review* studi terdahulu yaitu Tesis yang berjudul KAJIAN TENTANG KERJA SAMA PEMBIAYAAN DENGAN SISTEM

BUILD OPERATE AND TRANSFER (BOT) DALAM REVITALISASI PASAR TRADITIONAL (Studi Kasus pada Pembangunan Sentral Pasar Raya Padang) yang disusun oleh Ima Oktorina, Program studi Magister Kenotariaan Universitas Diponegoro Semarang tahun 2010, pada tesis tersebut terdapat persamaan dalam karya tulis yang akan penulis buat diantaranya pada karya tulis tersebut objek perjanjian sama-sama mengenai proyek pembangunan infrastruktur dan membahas mengenai perjanjian *Build Operate Transfer*. Tetapi yang membedakan karya ilmiah tersebut dengan karya ilmiah penulis adalah fokus permasalahan yang dibahas, pada karya ilmiah tersebut hanya meninjau pengaturan dari segi hukum dan perundang-undangan tertulis, sedangkan penulis lebih memfokuskan pada analisis skema pembiayaan pembangunan infrastrukturnya dengan pola yang sama namun juga meninjau dari perspektif Islam.

Penelitian selanjutnya jurnal yang berjudul KONTRAK BUILD OPERATE TRANSFER SEBAGAI PERJANJIAN KEBIJAKAN PEMERINTAH DENGAN PIHAK SWASTA yang disusun oleh Lalu Hadi Adha, fakultas Hukum Universitas Mataram NTB tahun 2011. Terdapat persamaan yaitu sama-sama menganalisa kontrak perjanjian, namun yang membedakan adalah fokus analisa dimana jurnal ilmiah tersebut lebih membahas pada kedudukan antara pemerintah sebagai pengguna jasa dan pihak swasta sebagai penyedia jasa dalam kontrak BOT serta akibat hukumnya dalam perjanjian, sedangkan penulis membahas perjanjian antara kedua belah pihak secara umum dalam kerjasama pembiayaan pembangunan mencakup hukum-hukum yang digunakan berdasarkan konsepnya secara perundang-undangan serta konsepnya dalam perspektif Islam.

Kemudian penelitian yang dijadikan sebagai review studi terdahulu selanjutnya adalah skripsi Azhari Arsyad Sulaiman, konsentrasi

hukum bisnis program studi ilmu hukum fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta tahun 2015 yang berjudul ANALISIS WANPRESTASI PERJANJIAN BUILD OPERATE TRANSFER TERKAIT ADDENDUM PERJANJIAN DAN AKIBAT HUKUMNYA (Tinjauan Putusan PN Jakarta Pusat Nomor 157/Pdt.G/2010/PN.JKT.PST) penelitian tersebut lebih pada analisis wanprestasi dalam perjanjian *build operate transfer* terkait addendum dan akibat hukumnya yang fokus tinjauannya pada putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat sedangkan penulis meneliti pada mekanisme atau skema perjanjiannya berdasarkan contoh kasus yang pernah ada dan meninjaunya pada perspektif Islam.

Dari uraian penelitian terdahulu tersebut dari persamaan dalam pengambilan judul yang sama-sama menganalisis perjanjian *Build Operate Transfer* (BOT) namun memiliki perbedaan masing-masing yang diteliti mulai dari aspek

hukum tertulis dan perundang-undangan dimana penelitian terdahulu lebih pada analisis secara yuridis Normatif serta kebanyakan mengkaji akibat hukumnya karena terjadi wanprestasi, dari sini penulis tertarik untuk menganalisis dari kebijakan perjanjian pemerintah dengan pihak swasta dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur melalui pola *Build Operate Transfer* (BOT) ini dalam sudut pandang ekonomi Islam yang ditinjau dari perseptif Islam.

Sejauh ini penulis belum mendapatkan penelitian serupa tentang analisa pembangunan infrastruktur melalui pola *Build Operate Transfer* (BOT) sebagai kebijakan pemerintah dengan pihak swasta yang ditinjau dari perspektif Islam, apabila ternyata penulis menemui penelitian serupa di lain waktu maka penulis berharap penelitian ini dapat memperkaya pengetahuan dan dapat menjadi rujukan untuk penelitian-penelitian selanjutnya guna menyempurnakan penelitian sebelumnya atau rujukan untuk penelitian serupa yang akan datang.

1.5 Metode Penelitian

Untuk sampai pada rumusan yang tepat mengenai penelitian ini, maka metode dalam penelitian ini adalah jenis metode analisis kualitatif, yaitu prosedur penelitian tentang riset yang bersifat [deskriptif](#) dan cenderung menggunakan analisis berupa data - data tertulis dan wawancara, jenis penelitian ini bersifat *field research*, data penelitian berupa data primer dan sekunder, Data primer yaitu data yang berasal langsung dari sumber data yang dikumpulkan secara khusus dan berhubungan langsung dengan permasalahan yang diteliti. Data ini diperoleh dari hasil wawancara (interview), Sedangkan data sekunder yaitu dilakukan dengan meneliti bahan pustaka berupa dokumen laporan-laporan, buku-buku, jurnal penelitian, artikel dan majalah ilmiah yang masih berkaitan dengan materi penelitian. pendekatan tersebut digunakan untuk menganalisis secara kualitatif tentang penerapan sistem perjanjian BOT Dalam Pembangunan dan Pengelolaan proyek infrastruktur.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan penulisan Skripsi ini, sebagai karya ilmiah harus memenuhi syarat yang logis dan sistematis. Dalam pembahasan penuli, dalam menyusun empat bab berikutnya merupakan rangkaian yang tidak dapat dipisahkan. Untuk lebih jelasnya penulisuraikan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metodologi penelitian, tinjauan pustaka, serta sistematika penulisan Skripsi.

BAB II PEMBAHASAN UMUM TENTANG TOPIK ATAU POKOK BAHASAN

Pada bab ini diuraikan tentang teori, konsep-konsep dan pengertian dari perjanjian Build Operate Transfer, kebijakan Build Operate Transfer (BOT)

menurut perundang-undangan, berdasarkan teori makro, serta skema pembiayaan berdasarkan perspektif Islam.

BAB III GAMBARAN UMUM BUILD OPERATE TRANSFER (BOT) PADA PEMBANGUNAN JALAN TOL SEMARANG-SOLO

Pada bab ini diuraikan mengenai gambaran umum PT Trans Marga Jateng dan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), tahapan pelaksanaan proyek, tinjauan proyek dari awal berlangsungnya proyek hingga akhir masa konsensi atau hingga proses transfer proyek ke pemerintah.

BAB IV ANALISIS POLA PEMBIAYAAN TOL SEMARANG-SOLO MENGGUNAKAN POLA BUILD OPERATE TRANSFER (BOT).

Pada bab ini penulis menjelaskan dari proses pembangunan infrastruktur tol Semarang-Solo melalui pola Build Operate Transfer (BOT) sebagai bentuk

kerjasama pembiayaan antara pemerintah dengan pihak swasta pada praktik pembiayaannya jika ditinjau dari perspektif Islam, dan keuntungan serta kendala dalam pembangunan infrastruktur dengan pola Build Operate Transfer (BOT).

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini akan dijabarkan mengenai kesimpulan dan saran.

BAB II

PEMBAHASAN UMUM TENTANG TOPIK ATAU POKOK BAHASAN

2.1 Tinjauan Umum Build Operate Transfer (BOT)

2.1.1 Pengertian Build Operate Transfer (BOT)

Perjanjian Bangun Guna Serah (*Buil, Operate, And Transfer/ BOT*) merupakan istilah yang baru dalam kegiatan ekonomi Indonesia. Walaupun jika melihat sejarahnya konsep BOT sebenarnya merupakan konsep yang sudah memiliki umur yang cukup tua yaitu sekitar 300 sebelum masehi dilakukan di kota Eretria Yunani (Athena).

Sistem bangun guna serah atau yang lazimnya disebut *BOT agreement* adalah perjanjian antara 2 (dua) pihak, di mana pihak yang satu menyerahkan penggunaan tanah miliknya untuk di atasnya didirikan suatu bangunan komersial oleh pihak kedua (investor), dan pihak kedua tersebut berhak mengoperasikan atau mengelola bangunan

komersial untuk jangka waktu tertentu dengan memberikan *fee* (atau tanpa *fee*) kepada pemilik tanah, dan pihak kedua wajib mengembalikan tanah beserta bangunan komersial di atasnya dalam keadaan dapat dan siap dioperasikan kepada pemilik tanah setelah jangka waktu operasional tersebut berakhir.

Hakekatnya konsep BOT yang diterapkan pada proyek infrastruktur pemerintah, merupakan suatu konsep proyek dibangun atas biaya sepenuhnya perusahaan swasta yang mana kontraktor harus menyediakan sendiri pendanaan untuk proyek tersebut juga kontraktor harus menanggung pengadaan material, peralatan, 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 selama waktu tertentu, beberapa perusahaan swasta bekerjasama dengan BUMN dan setelah dibangun kemudian dioperasikan oleh kontraktor setelah tahap

pengoperasian selesai, sebagaimana ditentukan dalam perjanjian BOT, maka proyek tersebut dialihkan pada pemerintah selaku pemilik proyek¹.

Apabila semuanya berjalan sesuai dengan rencana maka pada akhir masa kontrak, atau pada saat proyek tersebut harus dikembalikan pada pemerintah, kontraktor telah mendapatkan kembali semua biaya yang telah dikeluarkannya ditambah dengan sejumlah keuntungan yang diharapkan dari proyek tersebut.

Adapun beberapa pendapat sarjana mengenai pengertian BOT. Menurut Clifford. W Garstang menyebutkan bahwa

“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, jasa lain yang dibutuhkan untuk kelengkapan proyek. Kontraktor diberikan hak untuk mengoperasikan dan

¹ Budi Santoso, 2008, Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur Model BOT (Build Operate Transfer), Genta Press, Yogyakarta, hal. 14.

mengambil manfaat ekonominya sebagai penggantian atas semua biaya yang telah dikeluarkan untuk selama waktu tertentu.”²

Menurut Neal Bieker dan Cassie Boggs,

“bahwa bentuk kerjasama BOT dapat dilakukan jika pemerintah atau badan usaha milik pemerintah mengadakan suatu perjanjian dengan suatu perusahaan sektor swasta dimana perusahaan tersebut tersedia untuk membiayai, merancang, dan membangun suatu fasilitas atau proyek atas biaya sendiri, dan kepadanya diberikan hak konsesi, biasanya untuk suatu waktu yang telah ditentukan, hak untuk mengoperasikan fasilitas atau proyek tersebut dan mengumpulkan atau menyediakan barang-barang bagi kepentingan fasilitas atau proyek atau pendapatan lain dari pengoperasian proyek sebelum fasilitas atau proyek tersebut diserahkan kembali kepada pemerintah diakhiri masa konsesi.”³

Istilah Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) pertama kali ditemukan secara resmi dalam peraturan perundang-undangan

² Anita Kamilah, 2012. Aspek-Aspek Hukum Bangun Guna Serah (BOT) Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah (Perspekti Hukum, Agama, Hukum Perjanjian, dan Hukum Publik) . Hal. 115

³ Anita Kamilah, *loc.cit.*

positif Indonesia adalah pada Keputusan Menteri Keuangan Nomor 248/KMK.04/1995 tanggal 2 Juni 1995 tentang Perlakuan Pajak Penghasilan terhadap Pihak-pihak yang Melakukan Kerjasama dalam Bentuk Perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate and Transfer*), yang menyebutkan bahwa :

BOT adalah bentuk perjanjian kerja sama yang dilakukan antara pemegang hak atas tanah dengan investor, dimana pihak investor diberikan hak untuk mendirikan bangunan selama masa perjanjian *Build, Operate, And Transfer/ BOT*, dan mengalihkan kepemilikan bangunan tersebut kepada pemegang hak atas tanah setelah masa bangun guna serah berakhir.

Menurut keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 470/KMK.01/1994 tentang tata cara penghapusan dan pemanfaatan barang milik/kekayaan negara, yang menentukan perjanjian Bangun Guna Serah (*Buil, Operate, And Transfer/ BOT*) adalah:

Pemanfaatan barang/milik kekayaan negara berupa tanah oleh pihak lain, dengan cara pihak lain tersebut membangun bangunan atau sarana lain, berikut fasilitasnya

diatas tanah tersebut, serta mendayagunakannya dalam jangka waktu tertentu, untuk kemudian meyerahkannya kembali tanah, bangunan dan atau sarana lain berikut fasilitasnya tersebut beserta pendayagunaannya kepada departemen atau lembaga yang bersangkutan selalu berakhirnya jangka waktu yang disepakati.

Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 38 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah nomor 6 tahun 2006 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, menyebutkan bahwa:

Bangun guna serah adalah 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 bangunannya dan/atau saran berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu.

Selanjutnya dalam Pasal 1 angka 14 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. Menyebutkan:

Bangun guna serah adalah 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.

Perjanjian sistem bangun guna serah (*build, operate, and transfer*) terjadi dalam hal :

1. Ada pemilik tanah atau pihak yang menguasai tanah, ingin membangun suatu bangunan komersial di atas tanahnya tetapi tidak mempunyai biaya, dan ada investor yang bersedia membiayai pembangunan tersebut.
2. Ada investor yang ingin membangun suatu bangunan komersial tetapi tidak mempunyai tanah yang tepat untuk berdirinya bangunan komersial tersebut, dan ada pemilik tanah yang bersedia menyerahkan tanahnya untuk tempat berdirinya bangunan komersial tersebut.

3. Investor membangun suatu bangunan komersial di atas tanah milik pihak lain, dan setelah pembangunan selesai investor berhak mengoperasionalkannya untuk jangka waktu tertentu. Selama jangka waktu operasional, pihak pemilik tanah berhak atas *fee* tertentu.
4. Setelah jangka waktu operasional berakhir, investor wajib mengembalikan tanah kepada pemiliknya beserta bangunan komersial di atasnya⁴.

Jadi, perjanjian BOT/BGS ini merupakan suatu konsep di mana proyek dibangun atas biaya sepenuhnya dari perusahaan swasta, beberapa perusahaan swasta atau kerjasama dengan BUMN dan setelah dibangun, dioperasikan oleh kontraktor dan setelah tahapan pengoperasian selesai sebagaimana ditentukan dalam perjanjian BOT, kemudian dilakukan

⁴ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 36 tahun 2005 tentang *Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang nomor 28 tahun 2002 tentang Bangunan Gedung* Pasal 62

pengalihan proyek kepada pemerintah selaku pemilik proyek⁵.

2.2.2 Sejarah Perkembangan Dan Pengaturan Dalam Pelaksanaan Build Operate Transfer (BOT)

Build Operate And Transfer merupakan salah satu jenis kerja sama pemerintah dengan pihak swasta dalam penyediaan. Dalam Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1998 Tentang Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha Swasta Dalam Pembangunan Dan/Atau Pengelolaan Infrastruktur menyebutkan jenis perjanjian kerjasama yang meliputi dua kelompok perjanjian. Jenis perjanjian kerjasama dalam pengelolaan infrastruktur, dibedakan dari segi:

- a. Tarif, ongkos biaya, dan sewa, yang meliputi jenis perjanjian *Build Operate And Transfer* (BOT), *Build Own Transfer* (BOO) , *Develop Operate Transfer* (DOT),

⁵ Bambang Pujiyanto, dkk., *Analisis Potensi Penerapan Kerjasama Pemerintah Swasta Dalam Pengembangan Infrastruktur Transportasi Di Perkotaan*, Semarang: Universitas Diponegoro, 2005, halaman 1.

Rehabilitate Operate Transfer (ROT),
Rehabilitate Operate Own (ROO)

- b. Jadwal pembayaran amortisasi, yang meliputi jenis perjanjian *Build Transfer*, *Build Lease And Transfer* (BLT) dan *Build Transfer And Operate* (BTO).⁶

Perihal Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) yang pertama kali ditemukan secara resmi dalam peraturan perundang-undangan positif Indonesia pada Keputusan Menteri Keuangan Nomor 248/KMK.04/1995 tanggal 2 Juni 1995 tentang Perlakuan Pajak Penghasilan terhadap Pihak-pihak yang Melakukan Kerjasama dalam Bentuk Perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate and Transfer*). Pengaturan ini pada dasarnya lebih menitikberatkan pada pengaturan pajak penghasilan dan bukan mengenai prosedur atau

⁶ Y. Sogar Simamora, 2013, *Hukum Kontrak Pengadaan Barang Dan Jasa Pemerintah Di Indonesia*, Kantor Hukum WINS & Partners, Surabaya, h. 227.

pelaksanaan Perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT Agreement*)

Selanjutnya diterbitkan juga beberapa peraturan lain di lingkungan Direktorat Jenderal Pajak Kementerian Keuangan (dahulu Departemen Keuangan) yang mengadopsi istilah resmi Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) yaitu diantaranya:

1. Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE-38/PJ.4/1995 tanggal 14 Juli 1995 tentang Perlakuan Pajak Penghasilan atas Penghasilan sehubungan dengan Perjanjian Bangun Guna Serah (Seri PPh Umum Nomor 17):
2. Surat Edaran Direktur Jenderal Pajak Nomor SE-04/PJ.33/1996 tanggal 26 Agustus 1996 tentang Pembayaran PPh atas Penghasilan dari Pengalihan Hak atas Tanah dan/atau Bangunan;
3. Surat Direktur Jenderal Pajak Nomor S-144/PJ.33/1996 tanggal 20 Agustus 1996 tentang Penjelasan mengenai Penyusutan

Bangunan di atas Tanah Sewa dan Pemotongan PPh Pasal 23.

Seluruh peraturan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak ini pada dasarnya merupakan turunan atau peraturan pelaksana dari Keputusan Menteri Keuangan Nomor 248/KMK.04/1995 yang menitikberatkan pada pengaturan pajak penghasilan atas pelaksanaan Bangun Guna Serah dan bukan mengenai prosedur atau pelaksanaan Perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT Agreement*). Dengan demikian, peraturan-peraturan ini tidak dapat dijadikan acuan dalam pembahasan pelaksanaan Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*).

Pada tahun 2001, Menteri Dalam Negeri dan Otonomi Daerah (saat ini dikenal dengan Menteri Dalam Negeri) menerbitkan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan Otonomi Daerah Nomor 11 Tahun 2001 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Daerah. Keputusan ini tidak menggunakan istilah Bangun Guna Serah, tetapi

menggunakan istilah “pengguna usahaan” untuk merujuk pada pengertian yang sama. Angka 29 Keputusan Menteri tersebut menyatakan “Pemanfaatan adalah Pendayagunaan barang daerah oleh instansi atau pihak ketiga dalam bentuk pinjam pakai, penyewaan dan pengguna usahaan tanpa merubah status pemilikan⁷.”

Lebih lanjut Pasal 36 Keputusan tersebut tentang Pengguna Usahaan menyatakan: “Barang daerah yang diguna usahakan dalam bentuk kerjasama dengan Pihak Ketiga diatur oleh Kepala Daerah.⁸” Ketentuan Pasal 36 ini merupakan pasal pengaturan yang sangat minim dan memberikan ruang yang seluas-luasnya kepada Kepala Daerah tanpa memberikan petunjuk lebih lanjut dalam mengadakan pengguna usahaan barang milik daerah. Pada saat berlakunya Keputusan Menteri ini, seluruh

⁷ Keputusan Menteri Dalam Negeri dan Otonomi Daerah tentang Pedoman Pengelolaan Barang Daerah nomor 11 tahun 2001 Bab I Pasal I angka 29.

⁸ Keputusan Menteri..... Bab VIII Bagian Ketiga Pasal 36 angka 1.

Kepala Daerah di seluruh Indonesia diberikan keleluasaan dalam mengadakan perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) dengan pihak lain. Hal ini tentu saja sangat rawan menimbulkan permasalahan-permasalahan baru dalam pengelolaan barang milik daerah karena:

- a. Tidak ada keseragaman dalam pelaksanaan Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) di antara daerah-daerah di Indonesia, baik mengenai syarat, prosedur maupun tata laksanaanya;
- b. Ketidakeragaman tersebut menimbulkan tidak optimalnya pengawasan atas pelaksanaan Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) di seluruh daerah Indonesia;
- c. Rawan tindakan Korupsi, Kolusi dan Nepotisme karena memberikan kekuasaan dan kewenangan yang sangat luas kepada Kepala Daerah.

Menyadari permasalahan-permasalahan yang timbul di lapangan dan sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara maka pada tahun 2006 Pemerintah menerbitkan aturan baru yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (selanjutnya disebut PP Nomor 6 Tahun 2006). Dibandingkan dengan peraturan-peraturan sebelumnya, pengaturan mengenai Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/BOT*) di dalam PP Nomor 6 Tahun 2006 ini telah mengalami perbaikan yang signifikan.

Untuk pertama kalinya di dalam sejarah hukum positif Indonesia, PP Nomor 6 Tahun 2006 telah memberikan defenisi baku mengenai Bangun Guna Serah yaitu pada angka 12 yang menyatakan⁹:

⁹ Peraturan Pemerintah tentang Pengelolaan Barang Milik Negara atau Daerah No. 6 Tahun 2006 Bab I Pasal 1 Angka 12.

Bangun guna serah adalah 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.

PP Nomor 6 Tahun 2006 ini juga telah menetapkan asas pengelolaan barang milik negara/daerah yaitu asas fungsional, kepastian hukum, transparansi dan keterbukaan, efisiensi, akuntabilitas, dan kepastian nilai. Pasal 13 menyatakan bahwa status penggunaan barang milik daerah ditetapkan oleh Gubernur/ Bupati/ Walikota¹⁰.

Pasal yang mengatur mengenai landasan Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) adalah Pasal 15 dan Pasal 20 yang menyatakan:

¹⁰ Peraturan PemerintahBab IV Pasal 13 Butir (b).

“Barang milik negara/daerah dapat ditetapkan status penggunaannya untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga/satuan kerja perangkat daerah, untuk dioperasikan oleh pihak lain dalam rangka menjalankan pelayanan umum sesuai tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga/satuan kerja perangkat daerah yang bersangkutan.”¹¹”

Bentuk-bentuk pemanfaatan barang milik negara/daerah berupa:

- a. Sewa;
- b. Pinjam pakai;
- c. Kerjasama pemanfaatan;
- d. Bangun guna serah¹².

Ketentuan pelaksanaan Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) khusus untuk barang milik daerah selanjutnya diatur dalam Pasal 27 sampai Pasal 31 yaitu sebagai berikut:

- a. Bangun Guna Serah dilaksanakan dengan persyaratan:
 - 1) Pengguna barang memerlukan bangunan dan fasilitas bagi penyelenggaraan pemerintahan negara/daerah untuk

¹¹ Peraturan PemerintahBab V Pasal 15.

¹² Peraturan PemerintahBab VI Bagian ke dua Pasal 20.

kepentingan pelayanan umum dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi;

- 2) Tidak tersedia dana dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah untuk penyediaan bangunan dan fasilitas dimaksud¹³.
- b. Bangun Guna Serah barang milik daerah dilaksanakan oleh pengelola barang setelah mendapat persetujuan gubernur atau bupati/walikota.
- c. Penetapan status penggunaan barang milik negara/daerah sebagai hasil dari pelaksanaan bangun guna serah dilaksanakan oleh gubernur/bupati/walikota dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi satuan kerja perangkat daerah terkait¹⁴.

¹³ Peraturan Pemerintah Bab VI Bagian ke-enam Pasal 27 Angka 1

¹⁴ Ibid. Pasal 28

- d. Jangka waktu bangun guna serah paling lama tiga puluh tahun sejak perjanjian ditandatangani¹⁵.
- e. Penetapan mitra bangun guna serah dilaksanakan melalui tender dengan mengikut sertakan sekurang-kurangnya lima peserta/ peminat.
- f. Mitra bangun guna serah yang telah ditetapkan, selama jangka waktu pengoperasian harus memenuhi kewajiban sebagai berikut:
 - 1) Membayar kontribusi ke rekening kas umum daerah setiap tahun, yang besarnya ditetapkan berdasarkan hasil perhitungan tim yang dibentuk oleh pejabat yang berwenang;
 - 2) Tidak menjaminkan, menggadaikan atau memindahtangankan objek bangun guna serah;
 - 3) Memelihara objek bangun guna serah.

¹⁵ Ibid. bagian ke-enam Pasal 29.

- g. Dalam jangka waktu pengoperasian, sebagian barang milik daerah hasil bangun guna serah harus dapat digunakan langsung untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi pemerintah.
- h. Bangun guna serah dilaksanakan berdasarkan surat perjanjian yang sekurang kurangnya memuat:
 - 1) Pihak-pihak yang terikat dalam perjanjian
 - 2) Objek bangun guna serah;
 - 3) Jangka waktu bangun guna serah;
 - 4) Hak dan kewajiban para pihak yang terikat dalam perjanjian;
 - 5) Persyaratan lain yang dianggap perlu.
- i. Izin mendirikan bangunan hasil bangun guna serah harus di atasnamakan Pemerintah Daerah.
- j. Semua biaya berkenaan dengan persiapan dan pelaksanaan bangun guna serah dan bangun serah guna tidak dapat dibebankan

pada Anggaran Pendapatan Belanja Daerah¹⁶.

- k. Mitra bangun guna serah barang milik daerah harus menyerahkan objek bangun guna serah kepada gubernur/bupati/walikota pada akhir jangka waktu pengoperasian, setelah dilakukan audit oleh aparat pengawasan fungsional pemerintah¹⁷.

Seiring dengan perkembangan jaman, Pemerintah merasa bahwa terdapat ketentuan-ketentuan dalam PP Nomor 6 Tahun 2006 yang sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan masyarakat saat itu sehingga Pemerintah mengadakan perubahan atas PP Nomor 6 Tahun 2006 tersebut melalui Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2008 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/ Daerah (untuk selanjutnya disebut dengan PP Nomor 38 Tahun 2008). Tetapi khusus mengenai

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid. Pasal 30 Angka 1.

ketentuan-ketentuan terkait Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*), tidak terdapat ketentuan pasal yang mengalami perubahan dalam PP Nomor 38 Tahun 2008. Dengan demikian, ketentuan mengenai Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) yang berlaku saat ini adalah ketentuan sebagaimana diatur PP Nomor 6 Tahun 2006.

Sebagai aturan pelaksana dari PP Nomor 6 Tahun 2006 tersebut, Pemerintah menerbitkan Permendagri (Peraturan Menteri Dalam Negeri) Nomor 17 Tahun 2007. Permendagri ini disusun dengan salah satu konsideran yaitu PP Nomor 6 Tahun 2006. Permendagri ini mencabut Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 152 Tahun 2004 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Daerah. Permendagri ini berlaku sebagai pedoman pelaksanaan bagi pejabat/aparat pengelola barang milik daerah secara menyeluruh sehingga dapat dipakai sebagai acuan oleh semua pihak dalam rangka

melaksanakan tertib administrasi pengelolaan barang milik daerah.

Pada bagian Umum lampiran Permendagri ini disebutkan asas pengelolaan barang milik daerah yaitu sebagai berikut:

Barang milik daerah sebagai salah satu unsur penting dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan masyarakat harus dikelola dengan baik dan benar, yang pada gilirannya dapat mewujudkan pengelolaan barang milik daerah dengan memperhatikan azas-azas sebagai berikut:

- a. Azas fungsional, yaitu pengambilan keputusan dan pemecahan masalah dibidang pengelolaan barang milik daerah yang dilaksanakan oleh kuasa pengguna barang, pengguna barang, pengelola barang dan Kepala Daerah sesuai fungsi, wewenang dan tanggung jawab masing-masing;
- b. Azas kepastian hukum, yaitu pengelolaan barang milik daerah harus dilaksanakan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan;
- c. Azas transparansi, yaitu penyelenggaraan pengelolaan barang milik daerah harus transparan terhadap hak masyarakat dalam memperoleh informasi yang benar;
- d. Azas efisiensi, yaitu pengelolaan barang milik daerah diarahkan agar barang milik

daerah digunakan sesuai batasan-batasan standar kebutuhan yang diperlukan dalam rangka menunjang penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi pemerintahan secara optimal;

- e. Azas akuntabilitas, yaitu setiap kegiatan pengelolaan barang milik daerah harus dapat dipertanggungjawabkan kepada rakyat;
- f. Azas kepastian nilai, yaitu pengelolaan barang milik daerah harus didukung oleh adanya ketepatan jumlah dan nilai barang dalam rangka optimalisasi pemanfaatan dan pemindahtanganan barang milik daerah serta penyusunan neraca Pemerintah Daerah.

Azas-azas ini harus diterapkan dan dijewantahkan secara konsisten dalam pengelolaan Barang Milik Daerah sehingga tujuan penyusunan Permedagri Nomor 17 Tahun 2007 ini dapat tercapai yaitu sebagai pedoman pelaksanaan bagi pejabat/ aparat pengelola barang milik daerah secara menyeluruh sehingga dapat dipakai sebagai acuan oleh semua pihak dalam rangka melaksanakan tertib administrasi pengelolaan barang milik daerah. Permendagri ini disusun dengan maksud menyeragamkan langkah dan tindakan yang diperlukan dalam

pengelolaan barang daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan¹⁸.

Pengaturan mengenai prinsip Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/BOT*) dalam Permendagri Nomor 17 Tahun 2007 ini pada dasarnya sejalan dan sama dengan pengaturan dalam PP Nomor 6 Tahun 2006. Hanya saja, Permendagri ini memberikan pengaturan yang lebih rinci dibandingkan PP Nomor 6 Tahun 2006. Salah satunya adalah mengenai definisi Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/BOT*) yaitu sebagai berikut:

Bangun Guna Serah yang selanjutnya disingkat BGS adalah pemanfaatan tanah dan/atau bangunan milik Pemerintah Daerah oleh Pihak Ketiga membangun bangunan siap pakai dan/atau menyediakan, menambah sarana lain berikut fasilitas diatas tanah dan/atau bangunan tersebut dan mendayagunakannya selama kurun waktu tertentu untuk kemudian setelah jangka waktu berakhir menyerahkan kembali tanah dan

¹⁸ Angka 2 bagian Umum Lampiran Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 17 Tahun 2007 tanggal 21 Maret 2007 tentang Pedoman Teknis Pengelolaan Barang Milik Daerah.

bangunan dan/atau sarana lain berikut fasilitasnya tersebut kepada Pemerintah Daerah.

Beberapa penambahan ketentuan mengenai Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/BOT*) dalam Permendagri Nomor 17 Tahun 2007 ini adalah sebagaimana dinyatakan dalam Lampiran VII bagian Pemanfaatan, yaitu sebagai berikut:

- a. Penetapan mitra kerjasama Bangun Guna Serah dilaksanakan melalui tender/ lelang dengan mengikut sertakan sekurang-kurangnya 5 peserta/ peminat, apabila diumumkan 2 kali berturut-turut peminatnya kurang dari 5, dapat dilakukan proses pemilihan langsung atau penunjukan langsung melalui negosiasi baik teknis maupun harga.
- b. Dasar pertimbangan bangun guna serah atas barang milik daerah yaitu:
 - 1) Barang milik daerah belum dimanfaatkan;
 - 2) Mengoptimalkan barang milik daerah;
 - 3) Dalam rangka efisiensi dan efektifitas;

- 4) Menambah/ meningkatkan pendapatan daerah; dan
 - 5) Menunjang program pembangunan dan kemasyarakatan Pemerintah Daerah.
- c. Persyaratan pelaksanaan Bangun Guna Serah:
- 1) Gedung yang dibangun berikut fasilitas harus sesuai dengan kebutuhan Pemerintah Daerah sesuai dengan tugas dan fungsi.
 - 2) Pemerintah Daerah memiliki tanah yang belum dimanfaatkan.
 - 3) Dana untuk pembangunan berikut penyelesaian fasilitasnya tidak membebani APBD.
 - 4) Bangunan hasil guna serah harus dapat dimanfaatkan secara langsung oleh Pihak Ketiga.
 - 5) Mitra bangun guna serah harus mempunyai kemampuan dan keahlian.
 - 6) Obyek Bangun Guna Serah berupa sertifikat tanah hak pengelolaan (HPL) milik Pemerintah Daerah tidak boleh

dijaminkan, digadaikan dan pemindahtangankan.

- 7) Pihak Ketiga akan memperoleh Hak Guna Bangunan diatas HPL milik Pemerintah Daerah.
- 8) Hak Guna Bangunan diatas HPL milik Pemerintah Daerah dapat dijadikanjaminan, diagunkan dengan dibebani hak tanggungan dan hak tanggungan dimaksud akan hapus dengan habisnya hak guna bangunan.
- 9) Izin mendirikan bangunan atas nama Pemerintah Daerah.
- 10) Obyek pemeliharaan meliputi tanah beserta bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya.
- 11) Mitra kerja bangun guna serah membayar kontribusi ke kas Daerah setiap tahun selama jangka waktu pengoperasian.
- 12) Besaran konstribusi ditetapkan berdasarkan hasil perhitungan Tim yangdibentuk

dengan Keputusan Kepala Daerah dengan memperhatikan antara lain:

- a) Nilai aset berupa tanah milik pemerintah daerah sebagai obyek bangunan serah ditetapkan sesuai NJOP dan harga pasaran umum setempat dibagi dua, dan apabila dalam satu lokasi terdapat nilai NJOP dan harga pasaran umum setempat yang berbeda, dilakukan penjumlahan dan dibagi sesuai jumlah yang ada.
- b) Apabila pemanfaatan tanah tidak merubah status penggunaan/pemanfaatan (fungsi), dimana pola bangun guna serah dilakukan pembangunannya dibawah permukaan tanah, maka nilai tanahnya diperhitungkan separuh (50 %) dari nilai sebagaimana dimaksud huruf (a).

- c) Peruntukan bangun guna serah untuk kepentingan umum dan atau kepentingan perekonomian/perdagangan.
 - d) Besaran nilai investasi yang diperlukan/disediakan pihak ketiga.
 - e) Dampak terhadap penyerapan tenaga kerja dan peningkatan PAD.
13. Selama masa pengoperasian, tanah dan/atau bangunan tetap milik pemerintah daerah.
 14. Penggunaan tanah yang dibangun harus sesuai dengan rencana umum tata ruang wilayah /kota (RUTRWK).
 15. Jangka waktu pengguna-usahaan paling lama 30 (tiga puluh) tahun sejak dimulai masa pengoperasian.
 16. Biaya penelitian, pengkajian, penaksir dan pengumuman lelang, dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja daerah.

17. Pelaksanaan penelitian, pengkajian dilaksanakan oleh tim yang ditetapkan dengan SK kepala daerah dan dapat bekerjasama dengan pihak ketiga.
 18. Biaya yang berkenaan dengan persiapan dan pelaksanaan penyusunan surat perjanjian, konsultan pelaksana/pengawas, dibebankan pada Pihak Ketiga.
- d. Prosedur/tata cara pelaksanaan Bangun Guna Serah Permohonan pengguna usahaan ditujukan kepada Panitia tender/lelang dengan dilengkapi data-data sebagai berikut:
- a) Akte pendirian.
 - b) Memiliki siup sesuai bidangnya.
 - c) Telah melakukan kegiatan usaha sesuai bidangnya.
 - d) Mengajukan proposal.
 - e) Memiliki keahlian dibidangnya
 - f) Memiliki modal kerja yang cukup.
 - g) Data teknis :

- 1) Tanah : Lokasi/alamat, luas, status, penggunaan saat ini.
 - 2) Bangunan : Lokasi/alamat, luas, status kepemilikan.
 - 3) Rencana Pembangunan gedung dengan memperhatikan KDB (Koefisien Dasar Bangunan), KLB (Koefisien Luas Bangunan), Rencana Pembangunan, dsb.
- e. Pelaksanaan bangun guna serah atas barang milik daerah ditetapkan dalam Surat Perjanjian yang memuat antara lain :
- a) Pihak-pihak yang terikat dalam perjanjian;
 - b) Obyek bangun guna serah;
 - c) Jangka waktu bangun guna serah;
 - d) Pokok- pokok mengenai bangun guna serah;
 - e) Data barang milik daerah yang menjadi objek bangun guna serah;

- f) Hak dan kewajiban para pihak yang terikat dalam perjanjian;
 - g) Jumlah/besarnya kontribusi yang harus dibayar oleh pihak ketiga;
 - h) Sanksi;
 - i) Surat perjanjian ditandatangani oleh pengelola atas nama kepala daerah dan mitra kerjasama;
 - j) Persyaratan lain yang dianggap perlu.
- f. Penyerahan kembali bangunan/gedung beserta fasilitas kepada Pemerintah Daerah yang bersangkutan dilaksanakan setelah masa pengoperasian yang dijanjikan berakhir yang dituangkan dalam bentuk Berita Acara.

Selain Permendagri Nomor 17 Tahun 2007 tersebut, peraturan pelaksana lainnya dari PP Nomor 6 Tahun 2006 adalah Permenkeu Nomor 96/PMK.06/2007.

Permenkeu Nomor 96/PMK.06/2007 ini diterbitkan untuk melaksanakan perintah Pasal

31 PP Nomor 6 Tahun 2008 yang menyatakan sebagai berikut: “Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan sewa, pinjam pakai, kerjasama pemanfaatan, bangun guna serah dan bangun serah guna barang milik negara diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan.”

Peraturan Menteri Keuangan (Kemenkeu) Nomor 96/PMK.06/2007 khusus mengatur mengenai Barang Milik Negara yaitu semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBN atau berasal dari perolehan lainnya yang sah. Dengan kata lain, Permenkeu Nomor 96/PMK.06/2007 ini tidak berlaku terhadap pelaksanaan penggunaan, pemanfaatan, penghapusan dan pemindahtanganan barang milik daerah.

Angka 6 Permenkeu Nomor 96/PMK.06/2007 menyatakan bahwa pemanfaatan adalah pendayagunaan Barang Milik Negara yang tidak dipergunakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi kementerian

negara/lembaga, dalam bentuk sewa, pinjam pakai, kerjasama pemanfaatan, dan bangun serah guna dengan tidak mengubah status kepemilikan.

Permenkeu ini hanya berlaku untuk barang milik pemerintah pusat terlihat juga dari definisi Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) pada Lampiran V yang menyatakan sebagai berikut:

Bangun Guna Serah (BGS) adalah pemanfaatan tanah milik pemerintah pusat oleh pihak lain dengan mendirikan bangunan dan/atau sarana, berikut fasilitasnya, kemudian didayagunakan oleh pihak lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, untuk selanjutnya tanah beserta bangunan dan/atau sarana, berikut fasilitasnya, diserahkan kembali kepada Pengelola Barang setelah berakhirnya jangka waktu.

Jadi, *Build, operate, and transfer* (BOT) adalah perjanjian untuk suatu proyek yang dibangun oleh pemerintah dan membutuhkan dana yang besar, yang biasanya pembiayaannya dari pihak swasta, pemerintah dalam hal ini menyediakan lahan yang akan digunakan oleh swasta guna membangun proyek. Pihak

pemerintah akan memberikan ijin untuk membangun, mengoperasikan fasilitas dalam jangka waktu tertentu dan menyerahkan pengelolaannya kepada pembangunan proyek (swasta). Setelah melewati jangka waktu tertentu proyek atau fasilitas tersebut akan menjadi milik pemerintah selaku milik proyek.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, menjadi jelas bahwa pengaturan mengenai pelaksanaan Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/ BOT*) di Indonesia telah mengalami perubahan sesuai perkembangan jaman. Kemungkinan untuk mengadakan perubahan berikutnya masih tetap terbuka jika Pemerintah merasa peraturan yang ada saat ini sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan masyarakat pada umumnya.

2.2.3 Unsur – unsur yang Terdapat pada *Build, Operate and Transfer* (BOT)

Berdasarkan pengertian sebagaimana dimaksud diatas, maka unsur-unsur perjanjian

sistem bangun guna serah (*build, operate, and transfer*/BOT) atau BOT agreement, adalah

1. Investor (penyandang dana)
2. Tanah
3. Bangunan komersial
4. Jangka waktu operasional
5. Penyerahan (transfer)¹⁹

Objek dalam perjanjian sistem bangun guna serah (*build, operate, and transfer*)

Obyek dalam perjanjian sistem bangun guna serah (*build, operate,*

and transfer) kurang lebih²⁰ :

1. Bidang usaha yang memerlukan suatu bangunan (dengan atau tanpa teknologi tertentu) yang merupakan komponen utama dalam usaha tersebut disebut sebagai bangunan komersial.

¹⁹ Ima Oktorina, “Kajian Tentang Kerja Sama Pembiayaan Dengan Sistem Build Operate dan Transfer (BOT) Dalam Revitalisasi Pasar Traditional (Studi Kasus Pada Pembangunan Centra Pasar Raya Padang)”, Tesis Magister Kenotariatan, Semarang, [eprints.undip.ac.id.](http://eprints.undip.ac.id), 2010, h. 25.

²⁰ Wahyu Kuncoro, *BOT (Build, Operate and Transfer) Agreement*, (www.shoutmix.advokadku.com, 2006)

2. Bangunan komersial tersebut dapat dioperasikan dalam jangka waktu relatif lama, untuk tujuan :
 - a. Pembangunan prasarana umum, seperti jalan tol, pembangkit listrik, sistem telekomunikasi, pelabuhan peti kemas dan sebagainya.
 - b. Pembangunan properti seperti pusat perbelanjaan, hotel, apartemen dan sebagainya.
 - c. Pembangunan prasarana produksi, seperti pembangunan pabrik untuk menghasilkan produk tertentu.

Objek BOT dapat dijadikan sebagai jaminan dalam perjanjian kredit dengan syarat memenuhi prosedur pemberian kredit yang ditetapkan oleh pihak bank, yang dimulai dengan tahap penyusunan perencanaan perkreditan, dilanjutkan dengan proses pemberian putusan kredit yaitu prakarsa kredit dan permohonan kredit, analisis dan permohonan kredit, analisis dan evaluasi kredit, negosiasi kredit,

rekomendasi pemberian putusan kredit, serta dokumentasi dan administrasi kredit, dan pengawasan kredit terhadap objek jaminan tersebut. Penyelesaian bangunan apabila pembangunan dengan sistim BOT yang belum selesai, dijaminan ke Bank oleh investor, kemudian terjadi kredit macet, maka dapat dilakukan pengalihan dengan cessi atau fidusia atas hak sewa, keuntungan yang diharapkan dari hasil pegalihan hak atas pengelolaan yang dimilikinya selama jangka waktu yang telah diperjanjikan.

Perjanjian sistem bangun guna serah terjadi dalam hal ²¹:

1. Ada pemilik tanah atau pihak yang menguasai tanah, ingin membangun suatu bangunan komersial di atas tanahnya tetapi tidak mempunyai biaya,

²¹ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 36 tahun 2005 tentang *Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang nomor 28 tahun 2002 tentang Bangunan Gedung* Pasal 62

dan ada investor yang bersedia membiayai pembangunan tersebut.

2. Ada investor yang ingin membangun suatu bangunan komersial tetapi tidak mempunyai tanah yang tepat untuk berdirinya bangunan komersial tersebut, dan ada pemilik tanah yang bersedia menyerahkan tanahnya untuk tempat berdirinya bangunan komersial tersebut.
3. Investor membangun suatu bangunan komersial di atas tanah milik pihak lain, dan setelah pembangunan selesai investor berhak mengoperasionalkannya untuk jangka waktu tertentu. Selama jangka waktu operasional, pihak pemilik tanah berhak atas fee tertentu.
4. Setelah jangka waktu operasional berakhir, investor wajib mengembalikan tanah kepada pemiliknya beserta bangunan komersial di atasnya.

Perjanjian build operate and transfer dibagi dalam 3 tahap²²:

1. Pembangunan (*build*)

Pemilik proyek sebagai pemberi hak pengelolaan memberikan kuasanya pada pemegang hak (kontraktor) untuk membangun sebuah proyek dengan dananya sendiri. Desain dan spesifikasi bangunan umumnya merupakan usulan pemegang hak pengelolaan yang harus mendapat persetujuan dari pemilik proyek.

2. Pengoprasian (*operate*)

Merupakan masa atau tenggang waktu yang diberikan pemilik proyek pada pemegang hak untuk selama jangka waktu tertentu mengoperasikan dan mengelola proyek tersebut untuk diambil manfaat ekonominya. Bersamaan dengan itu pemegang hak

²² Budi Santoso, *Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur Model BOT (Build Operate and Transfer)*, Solo: Genta Press, 2008, hal. 16

berkewajiban melakukan pemeliharaan terhadap proyek tersebut. Pada masa ini pemilik proyek dapat juga menikmati sebagai hasil sesuai dengan perjanjian.

3. Penyerahan kembali (*transfer*)

Pemegang hak pengelolaan menyerahkan hak pengelolaan dan fisik proyek pada pemilik proyek setelah masa konsensi selesai tanpa syarat. Pembebanan biaya penyerahan umumnya telah ditentukan dalam perjanjian mengenai siapa yang menganggungnya.

2.3 Pengaruh Infrastruktur terhadap Perekonomian

Krisis finansial internasional yang dimulai dengan kasus Sub Prime Mortgage pada sektor perumahan di Amerika Serikat telah menjadi bencana ekonomi global. Runtuhnya berbagai perusahaan raksasa seperti Lehman Brothers yang diikuti dengan tumbangannya perusahaan-perusahaan lainnya telah menyebabkan meluasnya krisis ekonomi yang bahkan diklaim terburuk sejak krisis

tahun 1930-an. Implikasi krisis tersebut meluas dan telah menjelma menjadi krisis global. Perekonomian dunia mengalami bencana yang akibatnya juga dirasakan di Indonesia. Dalam keadaan seperti itu maka secara langsung akan memperlambat pertumbuhan ekonomi, yang lebih dikhawatirkan, perlambatan pertumbuhan ekonomi tersebut akan berpengaruh secara langsung terhadap maraknya PHK, makin besarnya angka pengangguran yang pada akhirnya akan memperbanyak angka kemiskinan.

Dalam situasi sebagaimana digambarkan di atas, hal yang dapat dilakukan adalah menggenjot pembangunan infrastruktur yang diharapkan akan mampu menyerap jumlah tenaga kerja dalam jumlah yang cukup signifikan. Dengan rencana pemerintah menambah anggaran pembangunan, jumlah tenaga kerja yang dapat diserap akan mencapai antara 3,5 juta sampai 4 juta orang²³.

²³ Bisnis Indonesia, “Insentif Infrastruktur Serap 2,5 juta Pekerja”, diakses pada 06 Juni 2018.

Sejak pemerintah Orde Baru yang otoriter di bawah kepemimpinan Suharto diganti dengan [erareformasi](#) pada akhir 1990-an, pengembangan infrastruktur di Indonesia tidak sejalan dengan kecepatan pertumbuhan ekonomi yang kuat setelah pemulihan dari [krisis keuangan Asia](#) di tengah *commodities boom* yang sangat menguntungkan Indonesia pada tahun 2000-an. Akibat kurangnya infrastruktur, pertumbuhan ekonomi Indonesia gagal mencapai potensi penuh.

Krisis ekonomi 1997-1998 membuat kondisi infrastruktur di Indonesia yang memang sebelumnya relatif tidak terlalu baik menjadi sangat buruk. Pengeluaran pemerintah pusat untuk pembangunan infrastruktur berkurang drastis. Secara total, porsi dari APBN untuk sektor ini telah turun sekitar 80% dari tingkat pra- krisis. Pada tahun 1994, pemerintah pusat membelanjakan hampir 14 milyar dolar AS untuk pembangunan, 57% diantaranya untuk infrastruktur. Pada tahun 2002 pengeluaran pembangunan menjadi jauh lebih sedikit yakni

kurang dari 5 milyar dolar AS, dan hanya 30%-nya untuk infrastruktur²⁴.

Infrastruktur dari sudut pandang ahli ekonomi mempunyai peran yang penting. Infrastruktur merupakan urat nadi perekonomian, yang menentukan lancar atau tidaknya kegiatan perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur suatu Negara, maka semakin baik pula pengaruhnya terhadap keadaan ekonomi negara tersebut. Kebijakan infrastruktur dapat dijadikan strategi induk oleh pemerintah, yakni menjadi lokomotif pergerakan perekonomian.

2.3.1 Hubungan Infrastruktur dasar dengan Perekonomian

Data empiris menunjukkan terdapat hubungan yang kuat antara ketersediaan infrastruktur dasar dengan perekonomian. Hasil studi yang dilakukan David Aschauer²⁵

²⁴Parikesit, Danang, dkk. 2007. Kajian Aspek Kemasyarakatan Di Dalam Pengembangan Infrastruktur Indonesia. Jakarta : Direktorat Riset dan Pengabdian Masyarakat Universitas Indonesia. Hal 3.

²⁵ David A Aschauer,, "Is Publik Expenditure Productive?", *Journal of Monetary Economics* p. 177-200, 1989

menyimpulkan bahwa ketersediaan pelayanan infrastruktur merupakan faktor produksi penting. Penelitian tersebut juga menemukan fakta bahwa menurunnya produktivitas, dapat disebabkan oleh memburuknya ketersediaan pelayanan infrastruktur. Sementara itu, Berndt dan Hansson²⁶ mengemukakan bahwa peningkatan pelayanan infrastruktur dapat mengurangi biaya produksi. Morrison dan Schwartz²⁷ menyatakan bahwa ketersediaan pelayanan infrastruktur terbukti mampu mengurangi biaya faktor produksi. Norton²⁸ menunjukkan bahwa infrastruktur di sektor telekomunikasi berdampak positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

²⁶ Berndt, E. R., and B. Hansson, "Measuring the Contribution of Publik Infrastructure Capital in Sweden", *National Bureau of Economic Research Working Paper* Number 3842, 1991

²⁷ Morrison, C. J., And A. E. Schwartz, "State Infrastructure and Productive Performance", *National Bureau of Economic Research Working Paper* Number 3981, 1992

²⁸ Norton, S. W., "Transaction Costs, Telecommunications, and the Microeconomics of Macroeconomic Growth", *Economic Development and Cultural Change* 40: 175-196, 1992

Singkatnya, berbagai studi di atas memperlihatkan bahwa investasi di bidang infrastruktur memberikan dampak positif bagi perekonomian.

Ketersediaan infrastruktur yang baik mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi melalui penciptaan hubungan interregional dan memfasilitasi alokasi sumber daya. Hubungan interregional yang dicapai dengan peningkatan kualitas pada faktor-faktor mobilitas, informasi dan teknologi, sehingga menciptakan pemerataan pembangunan dan menghasilkan mobilitas tenaga kerja antar daerah menjadi lebih baik. Pemerataan pembangunan akan mendorong terbentuknya investasi baru, lapangan kerja baru dan mampu menciptakan peningkatan pada pendapatan masyarakat. Lebih lanjut, peningkatan pada infrastruktur bidang energi dan transportasi dapat menyalurkan sumber daya alam dari daerah yang memiliki kelebihan sumber daya (SDA) kepada daerah

yang kekurangan SDA. Pemerataan sumberdaya infrastruktur mampu mengurangi kemiskinan dan mempengaruhi distribusi pendapatan yaitu ketika terjadi peningkatan produktifitas dan perluasan dana investasi yang dilakukan oleh pelaku perekonomian negara.

Transportasi secara umum berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan mempersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Infrastruktur transportasi mencakup transportasi jalan, perkeretaapian, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, transportasi laut dan udara. Pada umumnya infrastruktur transportasi mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan nasional²⁹.

Karakteristik infrastruktur adalah Aset memiliki bentuk fisik dengan masa pakai

²⁹ Peraturan Presiden no 7 tahun 2006 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah, khusus Bagian IV (Agenda Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat), Bab 33 tentang Percepatan Pembangunan Infrastruktur, h. 367.

yang panjang. Penciptaan aset memerlukan cukup periode persiapan pembangunannya. Aset memiliki sedikit pengganti dalam jangka pendek. Struktur aset mampu memperlancar aliran barang dan jasa dan tanpa aset akan terjadi gangguan dalam aliran persediaan barang dan jasa. Aset penting terutama karena aset berfungsi sebagai barang komplementer atau pelengkap terhadap barang dan jasa dalam faktor produksi. Memiliki eksternalitas positif yaitu daya manfaatnya dapat dinikmati pihak diluar pembuat infratraktur tersebut.³⁰

Bank Dunia mendefinisikan infrastruktur ekonomi, merupakan aset fisik yang diperlukan untuk menunjang aktivitas ekonomi baik dalam produksi maupun konsumsi final, meliputi public utilities (tenaga, telekomunikasi, air minum, sanitasi

³⁰ John R. Baldwin and Dixon, Jay, Infrastructure Capital: What is it? Where is it? How Much of it is There? (March 12, 2008). *Canadian Productivity Review Research Paper* No. 16 h. 20. Diambil dari jurnal Eko Fajar Cahyono, Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Terhadap Domestik Bruto di Indonesia, vol 10 No 2 Desember 2012. diakses pada 5 Juni 2018.

dan gas), public work (jalan, bendungan, kanal, saluran irigasi dan drainase) serta sektor transportasi (jalan, rel kereta api, angkutan pelabuhan, lapangan terbang dan sebagainya)³¹.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat tercermin dalam produktivitas suatu negara. Produktivitas dalam arti sempit adalah "...jumlah barang dan jasa yang dihasilkan seorang pekerja per jam kerja...". Sedangkan untuk definisi produktivitas negara dapat dikatakan adalah jumlah barang dan jasa yang dihasilkan oleh seluruh penduduk negara itu secara agregat. Produktivitas dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut yaitu modal fisik, modal manusia, sumber daya alam, dan pengetahuan

³¹ Krismanti Tri Wahyuni. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi dan Sosial Terhadap Produktivitas Ekonomi di Indonesia*.

Bogor: Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Institut Pertanian Bogor (IPB), 2009, h. 20-21.

teknologis³². Salah satu bagian dari barang modal fisik adalah infrastruktur. Sebuah negara jika memiliki lebih banyak peralatan dan infrastruktur yang jumlahnya lebih banyak maka negara tersebut kemampuan berproduksinya akan lebih meningkat dan lebih banyak³³.

Teori pertumbuhan Neo Klasik, permintaan masyarakat tidak menentukan laju pertumbuhan sebaliknya tergantung dalam pertumbuhan ekonomi tergantung kepada penambahan penawaran faktor-faktor produksi dan tingkat kemajuan teknologi. Pandangan ini didasarkan pada asumsi perekonomian akan tetap mengalami tingkat kesempatan kerja penuh dan kapasitas barang-barang modal akan tetap sepenuhnya digunakan dari masa ke masa. Pertambahan

³² N. Gregory Mankiw. *Pengantar Ekonomi* (Jilid II). (Imam Nurmawan). Erlangga : Jakarta, 1997, h. 173.

³³ Karl E Case dan C Ray Fair. *Prinsip-prinsip Ekonomi Makro* (Bambang Sarwiji). Indeks Kel Gramedia: Jakarta, 2004. h. 330.

faktor- faktor produksi dan tingkat kemajuan teknologi akan menjadi penentu sampai dimana perekonomian berkembang³⁴.

Todaro dan Smith menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi suatu negara salah satunya bergantung pada investasi komplementer negara dalam sumber daya manusia (pendidikan), infrastruktur atau riset dan pengembangan. Kesimpulan ini diambil Todaro dan Smith berdasarkan model teori pertumbuhan endogen. Model endogen yang dimaksud Todaro dan Smith menggunakan formulasi $Y = AK$. Penjelasannya yaitu bahwa produksi dipengaruhi oleh K yang mewakili modal fisik dan modal manusia serta A yang mencerminkan teknologi. Teori pertumbuhan baru menyarankan peran aktif kebijakan publik dalam merangsang pembangunan ekonomi melalui investasi

³⁴ Sudono Sukirno. *Ekonomi Pembangunan: Proses, Masalah, dan Dasar Kebijakan*. KencanaPersada Media Group : Jakarta, 2007, h. 263-264.

langsung maupun tidak langsung dalam pembentukan sumber daya dan mendorong investasi swasta asing dalam berbagai industri padat-pengetahuan seperti industri perangkat lunak dan telekomunikasi. Berdasarkan uraian diatas menyatakan bahwa modal fisik yang dimaksud adalah salah satunya merupakan infrastruktur³⁵.

Banyak manfaat infrastruktur kepada perusahaan di Prancis, sebagai contoh, bahwa diagram input output mengungkapkan perusahaan-perusahaan mengkonsumsi dua pertiga dari semua jasa prasarana³⁶. Jadi, dengan demikian saluran perusahaan akan

³⁵ Micahel Todaro dan Stephen Smith. *Pembangunan Ekonomi di Negara Dunia Ketiga* (Edisi kedembilan) Jilid 1. (Haris Munanda, Puji A.L). Jakarta: Erlangga, 2007, h. 174.

³⁶ Garmendia et al. *Infrastructure Services in Developing Countries: Access, Quality, Costs, and Policy Reform* (December 2004). *World Bank Policy Research Paper* No. 3468.

<http://ssrn.com/abstract=643265> Diambil dari jurnal Eko Fajar Cahyono, Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Terhadap Domestik Bruto di Indonesia, vol 10 No 2 Desember 2012. diakses pada 5 Juni 2018.

menurunkan biaya-biaya dan yang paling penting, peluang pasar diperluas (terutama melalui telekomunikasi-telekomunikasi dan pengangkutan). Laba yang hasilnya di dalam daya saing dan produksi adalah apa yang dihasilkan di dalam pertumbuhan ekonomi dan pada akhirnya kesejahteraan.

Tinjauan penelitian terdahulu yang dirujuk penulis adalah penelitian César Calderón dan Luis Servén berjudul *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution*³⁷. Penelitian ini dilakukan dengan data antar 121 negara mulai 1960-2000 dengan menggunakan data panel. Penelitian ini menyimpulkan bahwa pertumbuhan ekonomi secara positif dan signifikan dipengaruhi oleh persediaan

³⁷ Calderon, Cesar A. and Servén, Luis, *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution* (September 2004). *World Bank Policy Research Working Paper* No. 3400. <http://ssrn.com/abstract=625277>. Diambil dari jurnal Eko Fajar Cahyono, Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Terhadap Domestik Bruto di Indonesia, vol 10 No 2 Desember 2012 diakses pada 5 juni 2018.

infrastruktur, yaitu bahwa pertumbuhan ekonomi secara positif dipengaruhi oleh faktor keberadaan kepadatan jalan per kilometer kuadrat dan jalur kereta api berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi pada negara-negara seperti Argentina, Korea dan Taiwan³⁸.

Hasil lainnya adalah pertumbuhan ekonomi secara positif tetapi tidak signifikan dipengaruhi oleh infrastruktur pembangkit kapasitas listrik dan kesimpulan bahwa pertumbuhan ekonomi secara negatif tetapi tidak signifikan dipengaruhi oleh infrastruktur jaringan sanitasi pengangkut air. Kemudian bahwa pertumbuhan ekonomi secara positif dan signifikan dipengaruhi oleh persediaan infrastruktur telekomunikasi³⁹.

³⁸ Eko Fajar Cahyono, Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Terhadap Domestik Bruto di Indonesia, vol 10 No 2 Desember 2012, h. 132-133. Diakses pada 5 Juni 2018.

³⁹ Cesar Calderon dan Servén. *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution* (September 2004), h. 17-18, 25, 32-34. *World Bank Policy Research Working*

Penelitian yang dilakukan Paul Nounba Um, Stéphane Straub, Charles Vellutini dari Bank Dunia yang berjudul *Infrastructure and Economic Growth in the Middle East and North Africa* dipublikasikan pada Oktober 2009. Penelitian ini menggunakan data dari negara-negara Timur Tengah dan Afrika Utara meliputi 20 negara serta menggunakan data panel. Kesimpulannya penelitian ini menyatakan bahwa infrastruktur jalan, listrik, air dan telepon mampu menjelaskan faktor pertumbuhan ekonomi tetapi masih dipengaruhi oleh perubahan struktur perekonomian⁴⁰. Penelitian yang ditulis oleh Balázs Égert, Tomasz Koźluk dan Douglas Sutherland yang diberi judul *Infrastructure and growth: Empirical*

Paper No. 3400. <http://ssrn.com/abstract=625277>. 2004, h. 17-18, 25, 32-34.

⁴⁰ Um Paul et al, *Infrastructure and Economic Growth in the Middle East and North Africa* (October 1, 2009). *World Bank Policy Research Working Paper Series*, Vol. , pp. -, 2009, h. 4, 11, 20, 23. diakses pada 5 Juni 2018.

evidence menegaskan bahwa Investasi di dalam jaringan infrastruktur dapat menaikkan tingkat pertumbuhan ekonomi jangka panjang di negara-negara OECD. Penelitian Egert menggunakan metode analisis estimasi *time-series* tahunan pada negara yang tergabung dalam OECD(Organisationfor Economic Co-operation and Development)⁴¹.

Penelitian tersebut menegaskan bahwa Investasi di dalam jaringan infrastruktur dapat menaikkan tingkat pertumbuhan ekonomi jangka panjang pada negara-negara. Analisis penelitian ini menjelaskan hubungan yang empirik antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi. Analisis *time-series* mengungkapkan suatu hal positif estimator dari investasi infrastruktur di pertumbuhan model Bayesian pemerataan kemunduran-

⁴¹ Égert, et al, Infrastructure and Growth: Empirical Evidence (July 14, 2009). *CESifo Working Paper Series* No. 2700; *William Davidson Institute Working Paper* No. 957; *OECD Economics Department Working Paper* No. 685. <http://ssrn.com/abstract=1360784> , 2009, h. 1. Diakses pada 5 Juni 2018.

kemunduran pertumbuhan potongan mengkonfirmasi infrastruktur itu investasi di dalam telekomunikasi-telekomunikasi dan sektor-sektor kelistrikan mempunyai suatu kecenderungan pengaruh positif di pertumbuhan yang jangka panjang (tidak jaringan jalan kereta api dan jalan)⁴².

Pada infrastruktur transportasi pengaruh positif yang kuat dari jalan perkapita terhadap GDP perkapita dan dalam jangka pendek dapat diidentifikasi untuk negara Inggris dan Selandia Baru. Alternatif spesifikasi yang lain juga menunjukkan pengaruh yang positif yaitu untuk negara Australia dan Portugal. Jika variabel dikombinasikan dengan jalan motor maka dapat ditemukan efek positif pengaruh infrastruktur komunikasi terhadap GDP perkapita pada negara Austria, Spanyol, dan Jepang. Selain penemuan diatas juga ditemukan pula pengaruh negatif infrastuktur

⁴² Ibid. h. 21, 39.

transportasi terhadap GDP perkapita yaitu pada negara Prancis, Yunani, Spanyol dan Belanda⁴³.

Penelitian ini menyimpulkan bahwa infrastruktur telepon berpengaruh positif secara signifikan pada negara Austria, Spanyol, Yunani, Italia, Norwegia dan Islandia. Meskipun demikian penelitian juga menunjukkan pengaruh negatif seperti pada negara Australia, Inggris, Irlandia dan Selandia Baru⁴⁴.

Berdasarkan dari hasil penelitian-penelitian diatas dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan ekonomi sangat dipengaruhi oleh infrastruktur. Keterkaitan antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi tidak terlepas dari fungsi dari infrastruktur sebagai *enabler* kegiatan ekonomi. Infrastruktur mempunyai manfaat menggerakkan berbagai sektor perkenonomian

⁴³ Ibid. h. 20.

⁴⁴ Ibid. h. 21

karena dianggap sebagai *social overhead capital*⁴⁵.

2.3.2 Kurangnya Infrastruktur Menghambat Ekonomi

Bidang ekonomi adalah hal penting yang terus menerus diperhatikan oleh pemerintah. Secara umum tujuan negara dalam ekonomi makro adalah untuk mencapai stabilitas ekonomi, pertumbuhan ekonomi yang tinggi, Produk Domestik Bruto serta pengangguran yang sedikit. Pemerintah dalam rangka mencapai tujuan tersebut memerlukan berbagai faktor pendukung yaitu salah satunya yang penting adalah keberadaan infrastruktur. Dengan adanya infrastruktur yang baik diharapkan merangsang dunia usaha akan menanamkan modalnya dalam investasi langsung sehingga dapat mempertinggi pertumbuhan. Infrastruktur

⁴⁵Fajar Eko Cahyono. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Terhadap Produk Domestik Bruto di Indonesia*. Universitas Islam Negeri Malang. Vol 10 No. 2 Desember 2012. Hal. 3-13.

yang baik juga akan memberikan akses yang lebih luas untuk menikmati sumber daya⁴⁶.

Pembangunan infrastruktur dan pengembangan ekonomi makro seharusnya memiliki hubungan timbal balik, karena pembangunan infrastruktur menimbulkan ekspansi ekonomi melalui efek multiplier. Sementara ekspansi ekonomi menimbulkan kebutuhan untuk memperluas infrastruktur yang ada, untuk menyerap makin besarnya aliran barang dan orang yang beredar atau bersirkulasi di seluruh perekonomian. Namun, kalau infrastrukturnya tidak dapat menyerap peningkatan kegiatan ekonomi (dan tidak cukup banyak infrastruktur baru yang dikembangkan) maka akan terjadi masalah mirip dengan arteri yang tersumbat dalam tubuh manusia, yang menyebabkan kondisi bahaya yang mengancam kehidupan karena darahnya tidak bisa mengalir.

⁴⁶ Ibid. h. 137.

Investasi Indonesia untuk infrastruktur sangat tidak memadai. Hal ini dapat dilihat dari semakin menurunnya investasi. Contohnya investasi infrastruktur dari 5-6 persen dari PDB sebelum tahun 1997 menjadi kurang dari 1-2 persen dari PDB pada 2000 dan tahun 2007 berada dalam kondisi stabil pada tingkat 3,4 persen dari PDB⁴⁷.

Rasio penduduk yang memiliki akses terhadap air pipa sebenarnya sudah mengalami penurunan akibat penutupan sejumlah fasilitas dan karena pertumbuhan penduduk. Bagaimanapun, pada masa lalu Indonesia pernah mengungguli Thailand, Taiwan, China, dan Sri Lanka dalam *Global Competitiveness Report's 1996* tentang Indeks Mutu Infrastruktur secara keseluruhan.

⁴⁷ World Bank, *Kajian Pengeluaran Publik Indonesia Bab 5 Infrastruktur*. 2007, <http://siteresources.worldbank.org/INTINDONESIA/Resources/2262711168333550999/PERFBAB5-Infrastruktur.pdf> diakses pada 25 Maret 2019.

Pada 2002, negara-negara ini telah mampu melampaui Indonesia⁴⁸.

Ketika keadaan infrastruktur di sebuah negeri lemah, itu berarti bahwa perekonomian negara itu berjalan dengan cara yang sangat tidak efisien. Biaya logistik yang sangat tinggi, berujung pada perusahaan dan bisnis yang kekurangan daya saing (karena biaya bisnis yang tinggi). belum lagi adengan munculnya ketidakadilan sosial, misalnya, sulit bagi sebagian penduduk untuk berkunjung ke fasilitas kesehatan, atau susah nya anak-anak pergi ke sekolah karena perjalanannya terlalu susah atau mahal. Ini menjelaskan situasi paradoks bahwa buah yang diproduksi di dalam negeri bisa saja lebih mahal dibandingkan dengan buah yang diimpor dari luar negeri. Beberapa tahun yang lalu konsumen di Jakarta sering mengeluh karena jeruk impor dari China lebih murah di supermarket-supermarket di Jakarta

⁴⁸ Ibid.

dibandingkan dengan jeruk buatan Indonesia sendiri. biaya logistik yang tinggi di Indonesia bisa menyebabkan perbedaan harga yang substansial di antara provinsi-provinsi di nusantara. Misalnya, [beras](#) atau [semen](#) jauh lebih mahal di Indonesia bagian timur daripada di pulau Jawa atau Sumatra karena biaya tambahan yang timbul dari titik produksi ke *end user*. Dengan kata lain, jaringan perdagangan yang lemah di Indonesia, baik antar-pulau dan intra-pulau, menyebabkan tekanan inflasi berat pada produk yang diproduksi dalam negeri.

Infrastruktur yang kurang memadai juga mempengaruhi daya tarik iklim investasi di Indonesia. Investor asing penuh kekhawatiran untuk berinvestasi, misalnya, fasilitas manufaktur di Indonesia kalau pasokan listrik tidak pasti atau biaya transportasi sangat tinggi. Kenyataannya, Indonesia sering diganggu pemadaman listrik, meskipun negeri ini dinyatakan

berkelimpahan sumber daya energi. Kasus pemadaman listrik cukup lumrah terjadi di daerah-daerah selain Jawa dan Bali. Menurut data yang diterbitkan oleh Kamar Dagang Indonesia dan Industri (Kadin Indonesia), dari total pengeluaran perusahaan di Indonesia, sekitar 17 persen diserap oleh biaya logistik. Padahal dalam ekonomi negara-negara tetangga, angka ini hanya di bawah sepuluh persen.

Hal-hal demikian jelas membuat para investor berpikir dua kali sebelum memutuskan untuk berinvestasi di Indonesia. Sementara itu, masalah logistik yang tidak efisien (yang mencakup bidang transportasi, pergudangan, konsolidasi kargo, *clearance* perbatasan, distribusi dan sistem pembayaran) menghambat peluang para pengusaha untuk memperluas bisnis mereka. Infrastruktur fisik yang kualitasnya kurang baik dapat menyebabkan masalah yang lebih buruk. Tidak dapat dipungkiri, para investor harus

mempertimbangkan kondisi Indonesia secara geografis. Lokasi Indonesia yang terletak di garis khatulistiwa menyebabkan wilayahnya berada di area curah hujan tropis berat. Dipadukan dengan lokasinya yang terletak di Cincin Api Pasifik, membuat Indonesia rentan dengan [bencana alam](#) (misalnya gempa bumi dan tsunami). Hal ini dapat menjadi gangguan besar untuk arus barang dan jasa.

Gempa yang relatif kecil di Indonesia dapat menyebabkan kerusakan serius termasuk mengakibatkan korban jiwa karena sebagian dari infrastruktur Indonesia tidak cukup kuat untuk menyerap kekuatan gempa itu. Sementara itu, selama musim hujan (tahunan), pemeliharaan infrastruktur yang buruk juga menyebabkan banjir, dan dengan demikian, mendorong inflasi karena kekurangan *supply*, akibat jaringan distribusi yang terganggu.

Menurut *Global Competitiveness Report 2008-2009*, Indonesia berada di urutan

ke-86 dari 134 negara, tertinggal dibandingkan Malaysia (23), Thailand (29), China (47), India (72), Sri Lanka (65) dan Pakistan (85). Secara umum, perkembangan infrastruktur di Indonesia, dinilai jalan di tempat dan tidak mampu mengejar pertumbuhan ekonomi serta kemajuan di negara lain. Kondisi infrastruktur secara umum diperkirakan belum akan banyak berubah, kendati beberapa langkah terobosan sudah ditempuh. Diperkirakan listrik merupakan infrastruktur yang akan lebih dulu pulih disusul dengan jalan raya, terutama jalan tol, tetapi infrastruktur lain masih jauh tertinggal dengan negara lain. Telekomunikasi mungkin yang paling mapan karena ditolong oleh teknologi seluler. Gambaran lebih buruk terlihat pada infrastruktur yang terkait dengan masyarakat, seperti pengairan, sanitasi, air bersih, dan angkutan umum massal, yang semestinya menjadi prioritas.

Menurut hasil survei yang dilakukan *Global Competitiveness Report*⁴⁹, kinerja infrastruktur Indonesia belum mampu mendukung daya saing yang lebih baik. Pada tahun 2011-2012 daya saing infrastruktur Indonesia menduduki peringkat ke-76 dari 142 negara yang disurvei. Diantara negara-negara anggota ASEAN, peringkat Indonesia jauh di bawah Singapura (peringkat ke-3), Malaysia (peringkat ke-46) dan Thailand (peringkat ke-42), tetapi masih di atas Philippine (diperingkat ke 105).

Kemudian data dari *World Economic Forum* (WEF) tahun 2015-2016⁵⁰, menyatakan bahwa berdasarkan aspek infrastruktur, *Global Competitiveness Index*

⁴⁹ Klaus Schwab, *The Global Competitiveness Report 2011-2012*, World Economic Forum, Geneva, Switzerland 2011, http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf diakses pada 25 Maret 2019.

⁵⁰ *The Global Competitiveness Report 2015- 2016*, World Economic Forum, http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf diakses pada 25 Maret 2019.

yang dimiliki Indonesia berada pada peringkat 62 di antara 140 negara, dengan peringkat infrastruktur transportasi menempati posisi ke 39 dari 140 negara, sedangkan infrastruktur listrik dan telekomunikasi menempati posisi ke 80 dari 140 negara. Di kawasan negara Asia, peringkat infrastruktur Indonesia masih tertinggal dibandingkan Hong Kong yang menempati peringkat 1 dan Singapura yang menempati peringkat 2 terbaik dunia. Sedangkan untuk peringkat di kawasan ASEAN, Indonesia menempati peringkat keempat setelah Singapura, Malaysia, dan Thailand.

Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur yang memadai di Indonesia masih kurang kuantitas dan kualitasnya dibandingkan negara-negara Asia lainnya yang tercatat di *WEF Report*. Hal ini dapat disebabkan oleh faktor-faktor berupa hambatan pada pembiayaan infrastruktur,

regulasi pemerintah, serta rancangan dan hasil konstruksi yang tidak sesuai harapan dalam melayani aktifitas masyarakat. Tampaknya peningkatan infrastruktur diperkirakan menjadi komponen kunci dalam upaya pemerintah untuk menarik investasi yang lebih besar bagi ekspansi dan daya saing ekonomi. Pembangunan infrastruktur merupakan tantangan utama yang harus segera diatasi.

Pemerintah Indonesia sadar akan pentingnya memperbaiki keadaan infrastruktur sehingga iklim investasi dan bisnis menjadi lebih menarik, Nusantara terdiri dari sekitar 17,000 pulau (meskipun banyak dari pulau-pulau ini tidak ada penghuni dan tidak menunjukkan aktivitas ekonomi). Karena berbentuk kepulauan lebih kompleks (dan lebih mahal) untuk meningkatkan konektivitas dan menyiratkan ada kebutuhan untuk fokus pada infrastruktur maritim. transportasi laut lebih mahal

daripada transportasi darat karena infrastruktur maritim di Indonesia itu belum dikembangkan secara substansial. Ini juga menjelaskan mengapa meskipun Indonesia adalah kepulauan terbesar di dunia, dengan demikian, memiliki perairan dan laut yang luas namun bisnis makanan laut (*seafood*) di Indonesia masih tertinggal (ini sebagian besar disebabkan oleh kurangnya fasilitas transportasi *cold storage*, yang juga menghambat bisnis hortikultura di Indonesia).

Demokrasi dan desentralisasi di era pasca-Suharto menyiratkan bahwa pemerintah pusat tidak bisa lagi menggunakan kekuatan militer untuk memperoleh tanah yang diperlukan untuk proyek-proyek infrastruktur. Sebaliknya, pemerintah di era demokrasi harus bergantung pada putusan pengadilan, yaitu proses panjang dan putusannya tidak selalu sesuai kehendak pemerintah, berarti bahwa telah menjadi lebih kompleks untuk mengembangkan proyek-proyek infrastruktur

besar yang mencakup tanah di lebih dari satu provinsi. Sementara itu, desentralisasi kekuasaan kadang-kadang menyebabkan pemerintah daerah tidak mau mendukung rencana infrastruktur pemerintah pusat karena tidak ada cukup banyak keuntungan finansial bagi pejabat pemerintah daerah.

Koordinasi dan komunikasi di antara pemerintah daerah dan pusat di Indonesia boleh dikatakan lemah, yang biasanya disalahkan pada kualitas lemah sumber daya manusia di tingkat lokal. Sementara itu, kadar birokrasi (*red tape*) di Indonesia sangat tinggi baik di pusat maupun daerah yang sering mengakibatkan keterlambatan (atau pembatalan) proyek infrastruktur karena pembuatan aturan pada tingkat pusat biasanya mencakup isu-isu makro, sedangkan *fine-tuning* dilakukan melalui berbagai peraturan menteri serta peraturan daerah, sehingga birokrasi memainkan peran besar dan yang menyebabkan kerangka peraturan yang tidak

jelas karena koordinasi antara pusat dan daerah tidak optimal.

Masalah terakhir terjadi karena hubungan dekat antara elit politik dan elit korporasi di Indonesia (baik di tingkat pusat dan daerah). Kedua kelompok terutama terfokus pada peningkatan kesejahteraan mereka sendiri, bukan kesejahteraan masyarakat setempat. Hal ini terkadang menyebabkan keterlambatan dalam pembangunan infrastruktur misalnya saat elit politik lokal memberikan konsesi pada perusahaan teman (yang mungkin telah membantu untuk membiayai kampanye elit politik lokal), sementara perusahaan teman itu tidak mampu menyelesaikan proyek infrastruktur tersebut. Bahkan, konsesinya dijual kepada pihak ketiga dengan menyaku keuntungan. Ini berarti bahwa banyak waktu berharga telah berlalu sebelum proyek

infrastruktur itu baru ditangani secara serius⁵¹.

2.4 Bentuk Proyek Pembangunan Infrastruktur dengan Pola Build Operate Transfer (BOT) yang Prakteknya Ditinjau dari Perspektif Islam.

Dewasa ini, pembangunan infrastuktur sangat terkait erat dengan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur disini terkait segala bangunan atau fasilitas fisik yang membawa perubahan sosial dan ekonomi bagi masyarakat di sekitarnya. Seringkali pembangunan suatu fasilitas bangunan fisik membawa dampak yang sangat besar bagi masyarakat. Misalnya, pembangunan bandara atau pelabuhan di suatu kawasan akan merubah arus transportasi barang dan jasa. Perusahaan-perusahaan jasa pengangkutan akan berkembang pesat, dan barang-barang kebutuhan akan semakin mudah didapat.

⁵¹ Indonesia-Investment, “Infrastruktur di Indonesia”
[https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381?\(diakses](https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381?(diakses) pada 26 Januari 2019 pukul12.42 WIB)

Indonesia memberikan perhatian khusus bagi pengembangan ekonomi Islam terkait pembangunan infrastruktur. Ketua Otoritas Jasa Keuangan (OJK) Muliawan D. Hadad mengatakan peran ekonomi Islam berdampak besar bagi pertumbuhan ekonomi nasional, stabilitas sistem keuangan, dan kesejahteraan sosial. OJK konsisten mendorong perkembangan industri keuangan Islam dan pertumbuhan industri ini secara terus-menerus.

Ekonomi Islam pun mampu berkontribusi penting dalam pembangunan infrastruktur. Kaitan antara kualitas ketersediaan infrastruktur dan pengembangan ekonomi terasa begitu kuat dan telah terbangun dengan baik. Negara-negara yang menanamkan modalnya pada pembangunan infrastruktur, terbukti memiliki posisi lebih baik dalam menarik investasi asing langsung serta mendorong perdagangan dan bisnis lokal. Sebagai konsekuensinya, masyarakat di negara tersebut dapat menikmati layanan kesehatan yang lebih baik, sanitasi yang bagus, dan pelayanan-pelayanan sosial lainnya yang bermutu baik. Memang, masih ada

kesenjangan antara kebutuhan pembangunan infrastruktur dan kemampuan pemerintah membiayai proyek-proyek infrastruktur itu. Ekonomi Islam bisa mengurangi kesenjangan di atas. Ini menjadi momentum baik untuk meningkatkan kontribusi industri ekonomi Islam terhadap ekonomi global melalui pembiayaan infrastruktur. Apalagi, ekonomi Islam memiliki potensi besar dalam pembiayaan ini⁵².

Pada masa Rasulullah, bangunan infrastruktur seperti sumur, jalan raya, pasar, pos dan lainnya dibangun dan diperbaiki, yang pertama dilakukan oleh Rasulullah ketika tiba di Madinah, setelah mempersaudarakan para muhajirin dan anshar, adalah membangun infrastruktur bangunan berupa masjid Nabawi. Di masjid itu pula syiar Islam benar-benar bergaung, dan akhirnya menjadi pusat peradaban di kota Madinah kala itu.

Kebijakan itu diteruskan oleh Khalifah Umar RA yang membangun dua kota dagang yakni Basrah

⁵² Ketua Otoritas Jasa Keuangan (OJK) Muliawan dalam pidatonya di Forum Ekonomi Jeddah.

sebagai pintu masuk ke Romawi dan Kufah sebagai pintu masuk ke Persia. Umar juga membangun kanal laut sehingga orang yang hendak membawa gandum ke Kairo bisa menyeberang laut dan tak perlu naik unta. Biaya bisa ditekan. Hampir sepertiga anggaran untuk belanja infastruktur, dengan infrastruktur kemungkinan inflasi dapat dikurangi. Seperti itulah yang dicontohkan oleh Rasulullah dan para sahabatnya terkait pembangunan infrastruktur. Karena itu, selain integritas moral diperlukan juga penerapan teknologi pembangunan infrastruktur yang tepat guna untuk menyelesaikan masalah-masalah yang ada di masyarakat.

Terdapat selisih pendanaan (*financing gap*) sebesar Rp 4.321 Triliun yang pemenuhannya dapat dicapai melalui pendanaan alternatif seperti Kerjasama Pemerintah Swasta (*Public Private Partnership*), dan juga salah satunya dengan sumber pendanaan alternative lain berupa dana dari pasar modal,yaitu sukuk atau SBSN (Surat Berharga Syariah Nasional).

Dalam rangka meningkatkan pendanaan, maka dapat ditempuh melalui berbagai alternative, salah satunya adalah :

1. Sukuk atau Obligasi Syariah

Pembiayaan infrastruktur melalui penerbitan Sukuk Negara sebenarnya telah dilaksanakan mulai tahun 2010, yaitu sejak diterbitkannya Sukuk Negara dengan seri *Project Based Sukuk* (PBS). Mekanisme pertama yang digunakan adalah dengan menggunakan proyek-proyek pemerintah yang tercantum dalam APBN sebagai *underlying asset* Sukuk Negara. Adapun mekanisme kedua yang digalakkan oleh pemerintah adalah inisiasi dari Kementerian/Lembaga untuk meminta pembiayaan infrastruktur melalui penerbitan Sukuk Negara sejak diusulkan ke Badan Perencana Pembangunan Nasional (Bappenas). Mekanisme ini pada akhirnya dapat menjadi pendorong bagi Kementerian/Lembaga untuk menyelesaikan pekerjaan infrastruktur secara transparan dan akuntabel.

Pemerintah meyakini bahwa penerbitan Sukuk Negara akan menjadi salah satu sumber utama untuk pembiayaan infrastruktur di masa yang akan datang karena peluangnya yang sangat besar, yaitu:

1) Dukungan Kebijakan

Dukungan penuh pembiayaan infrastruktur melalui penerbitan Sukuk Negara tercermin dari disahkannya Undang-Undang Nomor 19 tahun 2008 tentang Surat Berharga Negara atau Sukuk Negara. Adanya Undang-Undang tersebut menjadi landasan hukum utama bagi pemerintah untuk menerbitkan Sukuk Negara. Selain itu, peraturan tersebut memberi kewenangan bagi pemerintah untuk menggunakan Barang Milik Negara (BMN) sebagai *underlying asset* dan membiayai pembangunan infrastruktur melalui penerbitan Sukuk Negara. Melalui peraturan ini pemerintah dapat mengatur komposisi penerbitan Sukuk Negara untuk pembiayaan proyek, sehingga hasil penerbitan

Sukuk Negara dapat diarahkan untuk mendorong percepatan pembangunan infrastruktur.

2) Kebutuhan Pembiayaan yang Besar

Dalam rangka mempercepat laju pembangunan infrastruktur, Pemerintah telah menetapkan prioritas-prioritas pembangunan infrastruktur yang dituangkan dalam *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Dari data MP3EI kebutuhan dana untuk pembangunan infrastruktur berjumlah total sebesar 1.786 triliun rupiah, yang terdiri dari pembangunan jalan, pelabuhan, bandara, rel kereta, utilitas air, telematika dan infrastruktur lainnya. Kebutuhan dana yang sangat besar tersebut menjadi peluang bagi Sukuk Negara agar dapat lebih berperan dalam mendorong pembangunan infrastruktur. Selain itu, Sukuk Negara juga dapat memberi ruang fiskal yang lebih luas bagi pemerintah untuk mengalokasikan

sumber-sumber penerimaan negara lainnya untuk pendanaan infrastruktur.

3) Potensi Pasar Sukuk yang Sangat Luas

Seiring dengan perkembangan ekonomi Islam yang sangat fantastis, maka berkembang pula kesadaran untuk memilih instrumen investasi yang sesuai syariah. Kesadaran ini telah menumbuhkan investor yang berwawasan '*syariah minded*' atau hanya berinvestasi pada instrumen syariah. Di sisi lain, instrumen investasi syariah biasanya memberikan imbalan yang lebih menarik dibandingkan instrumen investasi konvensional. Hal ini menjadi daya tarik bagi investor konvensional untuk ikut berinvestasi di instrumen syariah. Kondisi ini tentu menjadi penyebab potensi pasar instrumen syariah menjadi lebih luas. Demikian halnya dengan Sukuk Negara sebagai salah satu instrumen investasi berbasis syariah, instrumen investasi ini tentu dapat dimiliki oleh semua kalangan di semua kawasan

sehingga potensi pasarnya menjadi sangat luas. Bila kondisi ini dapat dimanfaatkan, maka peluang untuk pembiayaan infrastruktur melalui penerbitan Sukuk Negara akan menjadi sangat besar⁵³.

Asosiasi Perbankan Syariah Indonesia (Asbisindo) memprediksi proyek-proyek pemerintah akan jadi fokus pembiayaan perbankan syariah pada 2018. Sementara Otoritas Jasa Keuangan (OJK) memprediksi pembiayaan perbankan syariah pada 2018 akan tumbuh 10-12 persen⁵⁴. Data Statistik Sukuk yang dikeluarkan OJK menyebutkan per Oktober 2017 jumlah outstanding sukuk sebanyak 69 dengan nilai outstanding Rp 14,39 triliun. Akumulasi jumlah penerbitan

⁵³ Eri Hariyanto, “Peluang Pembiayaan Infrastruktur Melalui Sukuk Negara”, [https://kemenkeu.go.id/2017/10/31/peluang-pembiayaan-infrastruktur-melalui-sukuk-negara.\(Diakses](https://kemenkeu.go.id/2017/10/31/peluang-pembiayaan-infrastruktur-melalui-sukuk-negara.(Diakses) pada 9 Mei 2018 Pukul 08.47 WIB).

⁵⁴ Republika, Pembiayaan Proyek Infrastruktur dan Prospek Sukuk 2018, [https://www.republika.co.id/syariah-ekonomi/17/12/26/pembiayaan-proyek-infrastruktur-dan-prospek-sukuk-2018.\(Diakses](https://www.republika.co.id/syariah-ekonomi/17/12/26/pembiayaan-proyek-infrastruktur-dan-prospek-sukuk-2018.(Diakses) pada 5 April 2018 pukul 15.00 WIB)

sukuk sebanyak 124 dengan nilai akumulasi penerbitan mencapai Rp 24,74 triliun pada periode tersebut. Khusus pada 2017 sampai Oktober, terdapat 16 sukuk yang diterbitkan oleh enam korporasi dengan total nilai Rp 2,03 triliun.

Pengamat Ekonomi Syariah, Adiwarman Karim, mengatakan pada 2018 pembangunan infrastruktur akan semakin marak. Peningkatan tersebut akan mempengaruhi dua hal yang diperkirakan naik. Pertama, perusahaan-perusahaan BUMN yang terlibat dalam proyek infrastruktur diduga akan menggalang dana melalui instrumen sukuk sehingga volume sukuk korporasi BUMN akan semakin banyak dari sisi jumlah dan nilai.

Kedua, instrumen sukuk juga akan bertambah marak, ada dua instrumen baru. Masing-masing Efek Beragunan Aset Berbentuk Surat Partisipasi (EBA SP) yang akan digunakan PT Sarana Multigriya

Finansial (Persero) untuk sekuritisasi aset di Kredit Kepemilikan Rumah (KPR). Instrumen kedua, yakni Kontrak Investasi Kolektif Efek Beragunan Aset (KIK-EBA) yang akan digunakan untuk sekuritisasi aset-aset dari sisi proyek-proyek infrastruktur, seperti jalan tol, bandara dan pelabuhan⁵⁵.

2. Pola Pembangunan Infrastruktur melalui skema *Public Private Partnership* yaitu *Pola Build Operate Transfer* (BOT).

Sebagian besar pengeluaran di negara-negara berkembang dialokasikan untuk pengembangan proyek-proyek infrastruktur. Pemerintah mempunyai tanggung jawab yang besar pada pengembangan infrastruktur sosial, seperti sekolah, rumah sakit, jembatan, jalan-jalan, dan lainnya yang kemungkinan tidak dibiayai oleh sektor swasta karena adanya eksternalitas. Akibat dari perkembangan zaman

⁵⁵ Republika, Pembiayaan Proyek Infrastruktur dan Prospek Sukuk 2018, <https://www.republika.co.id/syariah-ekonomi/17/12/26/pembiayaan-proyek-infrastruktur-dan-prospek-sukuk-2018>.(Diakses pada 5 April 2018 pukul 15.00 WIB)

dan meluasnya alternatif model kontrak baru yang mewarnai kehidupan manusia sehari-hari, tidak terkecuali dalam teknik pembiayaan infrastruktur menggunakan pola *Build Operate Transfer* (BOT).

Ciri fiqh itu berkembang dan empirik atau setidaknya realistik, seperti karakteristik ilmu pada umumnya yang terbuka untuk berkembang.

Untuk menghindari kemudaratan dan mencapai kemaslahatan, maka setiap amal perbuatan harus sesuai dengan syariah.

*“Apabila hukum syara dilaksanakan, maka pastilah ada kemaslahatan”*⁵⁶

Metode yang digunakan dalam memahami akad adalah melihat akad berdasarkan konsekuensinya. Karena menentukan akad itu melihat hakekatnya, bukan semata melihat namanya. Dalam hal ini

⁵⁶ Al-Imam Abu Zahrah, Ilmu Ushul Al-Fiqh (Edisi Indonesia), (Jakarta: Pustaka Firdaus, 1994), hlm. 553-557.

berlaku kaidah *fiqhiyah* yang berlaku dalam kajian *fiqh muamalah maliyah*,

العبرة في العقود بالمقاصد والمعاني لا
بالألفاظ والمباني

*“Yang menjadi acuan dalam akad melihat maksud dan hakekat akad, bukan berdasarkan lafadz dan kalimat”*⁵⁷

Bisa jadi konsumen menyebutnya ‘minta’, padahal hakekatnya beli. Bisa juga konsumen menyebutnya ‘pinjam’, tapi hakekatnya sewa. Semua itu melihat konsekuensi dan hakekat akad⁵⁸.

Pembangunan infrastruktur masuk kategori kebijakan publik. Dalam konteks ini, acuan fikih dalam merumuskan kebijakan publik adalah menegakkan kemaslahatan dan menghindarkan kemafsadatan (kerusakan).

⁵⁷al-Wajib fi Idhah al-Qawaid al-Kulliyah, hlm. 147

⁵⁸ Bait, Nur Ammi, “Hukum Investasi BOT”
<https://konsultasisyariah.com/31450-hukum-investasi-bot.html>
(Diakses pada 3 Juni 2018 pukul 23.14 WIB)

Fikih sebagai sebuah disiplin ilmu keislaman yang mengatur tata kehidupan manusia tidak hanya bercorak vertikal, melainkan horizontal dengan merambah ke berbagai persoalan kekinian. Pentingnya pemikiran fikih infrastruktur dalam rangka meneropong dinamika pembangunan infrastruktur terkait dengan tujuan utama untuk memberikan kenyamanan masyarakat. Al-Syathibi dalam kitab *al-Muwafaqat fi Ushul al-Syari'ah* telah merumuskan bahwa suatu kebijakan publik harus menyangkut hajat hidup umat, baik yang bersifat *dharuriyyat* (kebutuhan primer), *hajiyyat* (kebutuhan sekunder) maupun *tahsiniyyat* (kebutuhan tersier).

Di zaman Rasulullah saw, kebijakan fiskal telah sejak lama dikenal dalam teori Islam, yaitu zaman Rasulullah dan zaman *khulafa ar-Rasyidin*, dan kemudian dikembangkan oleh para ulama. Porsi terbesar pengeluaran Baitul maal pada masa Rasulullah adalah untuk pembangunan

infrastruktur. Disamping itu juga untuk menyediakan bantuan keuangan bagi orang-orang yang membutuhkan dan orang miskin yang tidak mampu membayar hutang dan menolong setiap orang miskin dan lemah yang datang minta pertolongan. Pada masa pemerintahan Umar, ketika penerimaan Baitul maal meningkat, pembangunan infrastruktur mencapai tingkat yang luar biasa. Dengan pembangunan infrastruktur ini permintaan dan kapasitas produksi ekonomi negara Islam berkembang pesat. Pada akhirnya, kebijakan yang diterapkan pada masa Rasulullah s.a.w. adalah untuk memenuhi kebutuhan dasar anggota masyarakatnya yang lemah atau cacat baik muslim maupun non muslim, yang tidak dapat memenuhi kebutuhan untuk dirinya sendiri. Dengan demikian akan meningkatkan pertumbuhan pendapatan dan permintaan total masyarakat.

Menyitir Ibnu Taimiyah bahwa kebutuhan negara yang terkait dengan rakyat

adalah menyantuni fakir miskin, penguatan hukum dan peradilan, dana pensiun, gaji pegawai negara, pembangunan infrastruktur, dan kesejahteraan umum. Kebijakan dalam pendanaan proyek-proyek sesungguhnya bergantung pada jenis proyek itu sendiri, apakah termasuk sektor privat ataukah sektor publik. Jika proyek-proyek pembangunan itu termasuk sektor privat, negara hanya memberikan bantuan kepada pelaku proyek dan menyediakan infrastrukturnya saja. Jika proyek itu termasuk sektor publik, pendanaan untuk proyek-proyek semacam ini membutuhkan pengkajian yang mendalam. Jadi, di sinilah pentingnya peranan pemerintah dengan berlandaskan sepenuhnya pada tujuan kemaslahatan publik, cita-cita keadilan dan kesadaran moralitas yang adiluhung. Hal telah digariskan kaidah fikih:

تَصَرَّفُ الْإِمَامِ عَلَى الرَّأْيَةِ مَنْوُطٌ

بِالْمَصْلَحَةِ

*“Tindakan pemimpin terhadap rakyatnya harus dikaitkan dengan kemaslahatan.”*⁵⁹

Yaitu kewajiban pemerintah adalah menjamin ketenteraman warganya dengan melaksanakan pembangunan infrastruktur yang membawa kemaslahatan sesuai dengan derajat kepentingan yang dihadapi warganya⁶⁰.

BOT *project* adalah dimana sektor swasta bertanggung jawab atas pendanaan, pembangunan dan pengoperasian fasilitas-fasilitas untuk periode tertentu yang pasti, yang cukup bagi sektor swasta membayar hutang dan mencapai indeks pengembalian investasi yang diminta, pada akhir periode, proyek dialihkan disektor publik.

Ada tiga belas jenis perjanjian yang diatur didalam KUHPerdara Indonesia, di

⁵⁹ Dinyatakan oleh Imam As-Suyuthi dalam kitab *Al Asybah wa An Nadhair*, h. 184

⁶⁰ Said Aqil Siradj, *Agama dan Infrastruktur*, Diambil dari www.nasional.sindonews.com/read/agama-infrastruktur.2012, diakses pada 11 Mei 2018)

antaranya adalah perjanjian jual – beli, tukar menukar, sewa-menyewa, persekutuan perdata, hibah, penitipan barang, pinjam pakai, pinjam-meminjam, pemberian kuasa, penanggungan utang, dan perdamaian. Sedangkan perjanjian tidak bernama adalah perjanjian yang timbul, tumbuh, dan berkembang dalam masyarakat. Jenis perjanjian ini belum dikenal dalam KUHPperdata Indonesia. Perjanjian-perjanjian sewa guna usaha, kartu kredit, *joint venture*, *factoring* dan *build, operate and transfer* adalah merupakan jenis-jenis perjanjian baru, untuk memenuhi kebutuhan masyarakat⁶¹.

Adapun yang termasuk dalam perjanjian bernama adalah perjanjian *leasing*, beli sewa, *franchise*, perjanjian rahim, perjanjian karya, keagenan, *production*

⁶¹ Sudikno Mertokusunlo, Perkembangan Hukum Perjanjian, 1989, Makalah.

sharing, dan sebagainya⁶². Selain kedua jenis perjanjian tersebut, ada perjanjian jenis ketiga, yang mengandung unsur perjanjian bernama dan perjanjian tidak bernama sekaligus, yang disebutnya dengan nama perjanjian campuran⁶³. Perjanjian campuran disebut juga dengan *contractus sui generis*, yaitu ketentuan - ketentuan yang berkaitan dengan perjanjian khusus yang merupakan gabungan dari perjanjian bernama dan tidak bernama sedemikian rupa sehingga tidak dapat lagi diidentifikasi perjanjian dasarnya dengan metode penafsiran biasa (*plain meaning*), sehingga untuk penafsirannya hanya dapat diterapkan secara analogi.

Dikatakan perjanjian campuran dalam perjanjian BOT terkandung 3 (tiga) jenis perjanjian yang merupakan gabungan antara

⁶² Salim H.S, Hukum Kontrak : Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak, Cetakan ke IV, Sinar Grafika, Jakarta, hal. 28

⁶³ H.F.A. Vollmar, Pengantar Studi Hukum Perdata : Jilid II, diterjemahkan oleh I.S. Adiwimarta, Rajawali Press, Jakarta, 1984, hal. 144 - 146.

perjanjian bernama (Berdasarkan perjanjian yang diatur dalam KUHPerdara Indonesia) dengan perjanjian tidak bernama, yaitu (1) Perjanjian sewa menyewa (saat memulai), yang merupakan perjanjian bernama, (2) Perjanjian pembagian keuntungan (saat proses operasional), yang merupakan perjanjian tidak bernama, (3) Perjanjian Hibah (setelah jangka waktu berlakunya perjanjian habis), yang merupakan perjanjian bernama.

Berdasarkan hal tersebut beberapa dasar yang harus dipenuhi dalam suatu perjanjian, tidak terkecuali dari perjanjian dengan pola *Build Operate Transfer* (BOT) yaitu sebagai berikut:

a. Al-Quran

Q.S Al-Baqarah ayat 282

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِذَا تَدَايَنْتُمْ بِدَيْنٍ ...
إِلَىٰ أَجَلٍ مُّسَمًّى فَاكْتُبُوهُ

“Hai orang yang beriman! Jika kamu bermuamalah tidak secara tunai sampai waktu tertentu, buatlah secara tertulis”
(QS. Al Baqarah: 282)⁶⁴

Q.S Al-Baqarah ayat 283

فَإِنْ مِنْكُمْ بَعْضٌ قَضَىٰ فَلَئِمَّا
الَّذِي أُؤْتِمِنَ أَمَانَتَهُ وَلِيَتَّقِ اللَّهَ رَبَّهُ
“maka, jika sebagian kamu mempercayai sebagian yang lain, Maka hendaklah yang dipercayai itu menunaikan amanatnya (hutangnya) dan hendaklah ia bertakwa kepada Allah Tuhannya”. (QS. Al-Baqarah: 283)⁶⁵.

Q.S Al-Maidah ayat 1

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ
“Hai orang yang beriman! Penuhilah akad-akad itu....”(QS. Al-Maidah :1)⁶⁶

⁶⁴ T.M. Hasbi Ashshiddiqi dkk, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta: Yayasan Penyelenggara Penterjemah/Pentafsir Al-Qur'an, 1971), h. 70

⁶⁵ T.M. Hasbi Ashshiddiqi dkk, *Al-Qur'an dan Terjemahannya... h. 71*

⁶⁶ T.M. Hasbi Ashshiddiqi dkk, *Al-Qur'an dan Terjemahannya... h. 156*

b. Hadist.

Hadis yang dapat dikaitkan dengan kebolehan perjanjian yang seperti mekanisme Build Operate Transfer yaitu :

عَنْ ابْنِ عَبَّاسٍ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا قَالَ :
قَدِمَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ الْمَدِينَةَ
وَهُمْ يُسَلِّفُونَ بِالثَّمَرِ السَّنَتَيْنِ وَالثَّلَاثَ فَقَالَ
((: مَنْ أَسْلَفَ فِي شَيْءٍ فِي كَيْلٍ مَعْلُومٍ
وَوَزْنٍ مَعْلُومٍ إِلَى أَجَلٍ مَعْلُومٍ))

“Ibnu Abbas r.a. meriwayatkan bahwa Rasulullah SAW tiba di Madinah di mana mereka melakukan salaf untuk penjualan buah-buahan dengan jangka waktu satu tahun atau dua tahun, lalu beliau bersabda: barang siapa yang melakukan salaf hendaknya melakukannya dengan takaran yang jelas dan timbangan yang jelas pula, sampai pada batas waktu tertentu”⁶⁷

⁶⁷Abu Abdullah Muhammad bin al-Bukhari, *Ensiklopedia Hadits, Shahih Al-Bukhari 1*, (Jakarta: Almahira, 2011), h. 496

عَنْ أَبِي سَعِيدِ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ
أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَآلِهِ وَسَلَّمَ
قَالَ: إِنَّمَا الْبَيْعُ عَنْ تَرَاضٍ

Dari Abu Sa'id Al-Khudri bahwa Rasulullah SAW bersabda: “*Sesungguhnya jual beli itu hanya sah apabila dilakukan atas dasar suka sama suka*”.

c. Kaidah Fiqh

الأَصْلُ فِي الْمُعَامَلَةِ الْإِبَاحَةُ إِلَّا أَنْ يَدُلَّ دَلِيلٌ عَلَى
تَحْرِيمِهَا

“*Hukum asal dalam semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya.*”⁶⁸,

“*Menghindarkan mafsadat (kerusakan, bahaya) harus didahulukan atas menandatangani kemaslahatan.*”⁶⁹.

⁶⁸ Djazuli, *Kaidah-Kaidah Fikih, Kaidah-kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-masalah yang Praktis*, (Jakarta: Kencana, Prenadamedia Group, 2006), h. 130

⁶⁹ Nadratuzzaman Hosen, *Musyarakah Mutanaqishah*, Fakultas Syariah dan Hukum Syarif Hidayatullah Jakarta, Al-Iqshad : Vol. 1, No. 2, Juli 2009.

BAB III
GAMBARAN UMUM BUILD OPERATE
TRANSFER PADA PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTURJALAN TOL
SEMARANG-SOLO

3.1 Gambaran Umum PT Trans Marga Jateng

Pada tahun 2005 PT Jasa Marga (persero) Tbk mendapatkan Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang Solo dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Kemudian PT Jasa Marga (persero) Tbk bersama dengan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) yang merupakan BUMD Pemerintah Propinsi Jawa Tengah membentuk perusahaan gabungan yang bernama PT Trans Marga Jateng yang merupakan perusahaan swasta untuk melaksanakan pengelolaan Jalan Tol Semarang-Solo yang berdiri tanggal 7 Juli 2007. Sahamnya dimiliki oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk sebesar 58,91%, PT Astratel Nusantara (Astra Infra) sebesar 40,0% dan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) sebesar 1,09%.

PT SPJT merupakan Badan Usaha Milik Daerah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, sedangkan PT Jasa Marga (Persero) Tbk merupakan perusahaan publik yang telah berpengalaman dalam mengelola ratusan kilometer Jalan Tol di Indonesia dan di Luar Negeri. PT Trans Marga Jateng Terbentuk, kemudian Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang - Solo yang semula dipegang oleh PT Jasa Marga kemudian dialihkan kepada PT. Trans Marga Jateng Pengelolaan Jalan Tol meliputi perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sedangkan pembebasan tanah dilaksanakan oleh Pemerintah dalam hal ini oleh Departemen Pekerjaan Umum yang kemudian membentuk Tim Pengadaan Tanah (TPT).

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia No.334/KPTS/M/2011 Tanggal 10 November 2011 telah ditetapkan pengoperasian Jalan Tol Semarang-Solo Seksi I (Tembalang-Ungaran) dan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia No.UM.01.11-P/30 Tanggal 2 April 2014 telah ditetapkan pengoperasian Jalan Tol Semarang-Solo Seksi II

(Ungaran-Bawen). Sesuai dengan pasal 3 anggaran dasar Perusahaan, maksud dan tujuan Perusahaan adalah melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo yang meliputi pendanaan, perencanaan teknik, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol, serta usaha-usaha lainnya sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku¹.

3.2 Gambaran Umum Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)

Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, pengusahaan dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol. Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol. Terkait dengan wewenang pengusahaan, BPJT berusaha mendorong keterlibatan

¹(<http://www.transmargajateng.co.id/sejarah.php>). (diakses pada 23 Januari 2019)

Badan Usaha dan Pemerintah Daerah dalam percepatan pembangunan jalan tol².

Mulai tahun 1987 swasta mulai ikut berpartisipasi dalam investasi jalan tol sebagai operator jalan tol dengan menanda tangani perjanjian kuasa perusahaan (PKP) dengan PT Jasa Marga. Tahun 2007, 553 km jalan tol telah dibangun dan dioperasikan di Indonesia. Total panjang tersebut 418 km jalan tol dioperasikan oleh PT Jasa Marga dan 135 km sisanya dioperasikan oleh swasta lain.

Pada periode 1995 hingga 1997 dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 km. Upaya ini terhenti akibat adanya krisis moneter pada Juli 1997 yang mengakibatkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39 Tahun 1997. Akibat penundaan tersebut pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnansi, terbukti dengan hanya terbangunnya 13,30 km jalan tol pada periode

²((<http://bpjt.pu.go.id/konten/bpjt/sekilas-bpjt>).(diakses pada 23 Januari 2019)

1997-2001. Pada tahun 1998 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No.7/1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan Infrastruktur.

Tahun 2002 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 15 Tahun 2002 tentang penerusan proyek-proyek infrastruktur. Pemerintah juga melakukan evaluasi dan penerusan terhadap pengusahaan proyek-proyek jalan tol yang tertunda. Mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2004 terbangun 4 ruas jalan dengan panjang total 41,80 km. Pada tahun 2004 diterbitkan Undang-Undang No.38 tahun 2004 tentang Jalan yang mengamankan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga. Proses pembangunan jalan tol kembali memasuki fase percepatan mulai tahun 2005. Pada 29 Juni 2005 dibentuk Badan Pengatur Jalan Tol sebagai regulator jalan tol di Indonesia. Penerusan terhadap 19 proyek jalan tol yang pembangunannya ditunda pada tahun 1997 kembali dilakukan.

Di masa yang akan datang pemerintah akan mendanai pembangunan jalan tol dengan menggunakan tiga pendekatan yaitu pembiayaan penuh oleh swasta, program kerja sama swasta publik (*Public Private Partnership/PPP*) serta pembiayaan pembangunan oleh Pemerintah dengan operasi-pemeliharaan oleh swasta³.

3.3 Tahapan-Tahapan Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo

Pengembangan jaringan jalan tol tidak dapat diwujudkan oleh Badan Usaha sendiri, Pemerintah dapat mengambil langkah sesuai kewenangannya, yaitu dengan melaksanakan pembangunan jalan tol sebagian atau seluruhnya yang pengoperasiannya dilakukan oleh swasta.

Kewenangan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai regulator penyelenggaraan pelayanan jalan tol di Indonesia juga berpengaruh pada pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo, karena pihak swasta dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Jalan Tol

³ (<http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah>) diakses pada 23 Januari 2019

Semarang-Solo yang telah disepakati sebelumnya, mengalami beberapa perubahan pada isi perjanjiannya. Perubahan tersebut salah satunya yaitu perubahan pihak swasta dalam kemitraan pemerintah dan swasta, yang sebelumnya hanya oleh PT. Jasa Marga (Persero) Tbk diganti melalui penunjukan oleh pemerintah menjadi PT. Trans Marga Jateng sebagai pihak swasta dalam kemitraan pemerintah dan swasta tersebut. Penunjukan kepada PT. Trans Marga Jateng sebagai pihak swasta dalam kemitraan ini merupakan perusahaan patungan antara BUMN yaitu PT.Jasa Marga (persero) Tbk. dan BUMD yaitu PT.Sarana Pembangunan Jawa Tengah.

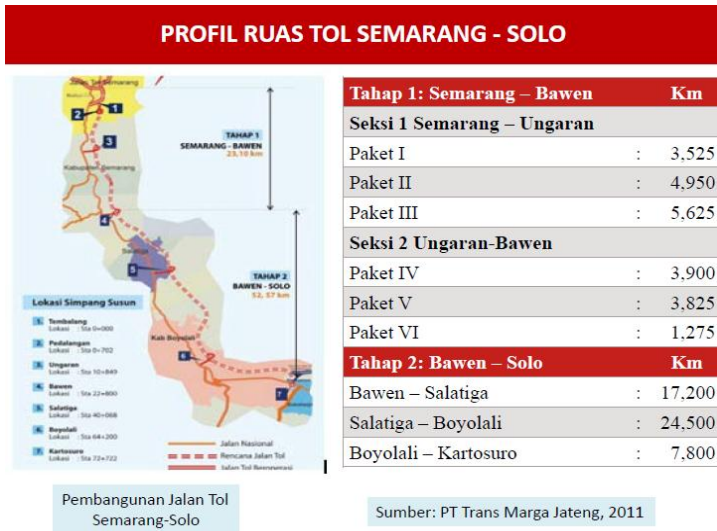
Perubahan pihak swasta dalam kemitraan pemerintah dan swasta tersebut disepakati pada tahun 2012 melalui penandatanganan oleh kedua belah pihak dalam kemitraan pemerintah dan swasta pada Perjanjian Pengalihan Jalan Tol (PPJT) Pengalihan Jalan Tol Semarang – Solo yang mengalami beberapa perubahan isi dalam PPJT, salah satunya penggantian pihak swasta dalam kemitraan pemerintah dan swasta yaitu PT. Trans Marga Jateng (TMJ) serta perubahan

PT. Trans Marga Jateng (TMJ) sebagai badan usaha pengelola dan pengoperasi Jalan Tol Semarang–Solo. Sebelumnya diatur dalam akta Pendirian Perseroan Terbatas PT. Trans Marga Jateng pada Tanggal 07-07-2007 (Tujuh Juli Dua Ribu Tujuh) Nomor 27.

Berdasarkan perjanjian pengusahaan jalan tol ruas Semarang-Solo Nomor:269/PPJT/XII/Mn/2006 pada tanggal 15 Desember 2006 yang berdasarkan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan Tol, Pengusahaan Jalan Tol mengadakan perjanjian dengan Pemerintah dan Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, Menteri atas nama berwenang mengadakan perjanjian dengan perusahaan jalan tol. PT. Trans Marga Jateng memperoleh hak pengelolaan jalan tol Semarang-Solo dari pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) oleh Departemen Pekerjaan Umum selama masa konsensi 45 tahun. Hak pengelolaan Jalan Tol tersebut diperoleh melalui pengalihan hak dari Jasa Marga (Persero) pada tanggal 3 Desember 2008 nomor 4. Pengalihan hak pengelolaan tersebut

diikutidengan adanya beberapa perubahan PPJTdengan Amandemen I sebagaimana tertuangdalam akta tanggal 14-11-2008 (empat belasNovember dua ribu delapan) No. 9 bahwaberdasarkan akta tanggal 3 Desember 2008nomor 4, PT. Jasa Marga (Persero), Tbk. Telahmengalihkan Perusahaan Jalan Tol Semarang-Solo kepada PT. Trans Marga Jateng. PPJTdiubah dengan Amandemen II sebagaimana yangtertuang dalam akta tanggal 03-12-2008 (tigadesember dua ribu delapan) Nomor 6 dankemudian diubah pada Amandemen IIIsebagaimana tertuang dalam dalam akta tanggal 11-09-2009 (sebelas September dua ribu sembilan) nomor 15, serta terakhir dengan amandemen IV sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 20-10-2010 (dua puluh oktober dua ribu sepuluh) nomor 17.

Gambar 3.1
profil ruas tol Semarang-Solo⁴.



Pasal 2.2 Perjanjian Pengusahaan JalanTol yang dalam hal ini Lingkup PengusahaanJalan Tol harus bertanggung jawab untukpengusahaan jalan tol, yang meliputi Pendanaan,PerencanaTehnik, Kontruksi,Pengoperasian dan Pemeliharaan sesuai pada ketentuan dalamPerjanjian dan Peraturan Perundang-undangandiuraikan sebagai berikut :

⁴Small Research Team ISEI Semarang. *Pengembangan Infrastruktur Sebagai Upaya Penguatan Ekonomi : Studi Kasus Tol Semarang-Solo*, Disampaikan dalam kongres ISEI di Pekanbaru, 2011, h. 8.

a. Pendanaan

Pendanaan terdapat dalam Pasal 5 pada PPJT yang berisi sebagai berikut:

- 5.1 Perusahaan Jalan Tol wajib mencapai *Financial Close* dalam jangka waktu selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak Tanggal Efektif. Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan salinan Perjanjian Peminjaman yang sah kepada Pemerintah tanpa mengenakan biaya kepada Pemerintah, dalam waktu 30 (tiga puluh) hari sejak tercapainya *Financial Close*.
- 5.2 sepengetahuan pemerintah, Perusahaan Jalan Tol dan pemberi pinjaman dapat membuka rekening khusus untuk menyimpan dana, yang diperoleh dari modal Perusahaan Jalan Tol dan/atau dari pinjaman dan penugasan pihak ketiga untuk menjadi pemeriksa teknis independen (*Independent Checking Engineer*) yang berwenang untuk memeriksa penggunaan dana dalam rekening tersebut untuk Kontruksi.

b. Perencanaan Teknik

Pada PPJT tertuang perencanaan teknik yang diatur dalam pasal 6 yaitu :

6.1 Perencanaan Teknik Akhir

6.1.1 Perusahaan Jalan tol harus memiliki Perencanaan Teknik pada saat Pengadaan Tanah dimulai. Kecuali jika Perusahaan Jalan Tol menerima penolakan tertulis dari BPJT dalam Jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak buktipenyerahan Rencana Teknik Akhir, maka Rencana teknik Akhir dapat dianggap telah disetujui. BPJT mempunyai waktu 30 (tiga puluh) hari untuk menolaksetiap penyerahan kembali Rencana Teknik Akhir. Tanpa pengecualian, Perusahaan Jalan Tol harus menyelesaikan Rencana Teknik Akhir dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak Perencanaan Teknik dengan rencana Bisnis.

6.1.2 Rencana Teknik Akhir disusun dengan melakukan optimalisasi dan toleransi pada kriteria desain dengan ketentuan tetap layak sebagai jalan Tol.

6.1.3 Perusahaan Jalan Tol diperbolehkan untuk menyampaikan kepada BPJT usulan tertulis yang (menurut pendapatan Perusahaan Jalan Tol) akan, jika dipergunakan, mempercepat penyelesaian atau memperbaiki suatu kesalahan pada rencana teknik atau dilain pihak dapat menguntungkan Pemerintah.

c. Konstruksi Jalan Tol

Pada PPJT tertuang Kontruksi Jalan Tol yang diatur dalam pasal 7 yaitu :

7.1 Permulaan Dan Penyelesaian Pelaksanaan Kontruksi BPJT akan memberikan SPMK kepada Perusahaan Jalan Tol dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari setelah Pengadaan Tanah suatu seksi atau Jalan Tol selesai dan diserahkan

terimakan oleh BPJT kepada Perusahaan Jalan Tol. Perusahaan Jalan Tol wajib memulai Kontruksi paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak diterbitkannya SPMK baik untuk suatu seksi atau Jalan Tol dan menyelesaikan kontruksi tersebut sesuai dengan jadwal. Diperlukan percepatan pembangunan Tol ruas Bawen-Solo, pemerintah mempunyai hak untuk memerintahkan Perusahaan jalan tol Ruas Bawen-Solo kepada Perusahaan Jalan tol akan diberikan kompensasi.

d. Pengoperasian Jalan Tol

Dalam PPJT tertuang Pengoperasian Jalan Tol yang diatur dalam pasal 10 yaitu :

10.1 Awal Pengoperasian

Perusahaan Jalan Tol dapat memulai Pengoperasian suatu Seksi atau Jalan Tol setiap saat setelah diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi. Pengoperasian Seksi atau Jalan Tol tersebut harus dibebaskan dari Tol sampai dengan

Menteri mengeluarkan Penetapan Pengoperasian. Menteri harus menerbitkan Penetapan Pengoperasian dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari setelah diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi.

PT. Trans Marga Jateng adalah selaku Badan Usaha Pengelolaan Jalan tol yang dalam hal ini bertanggung jawab kepada pemerintah yang berdasarkan pasal 3 ayat 1 dalam Undang-Undang Nomor 15 tahun 2005 tentang jalan yang menyebutkan dimana kewenangan penyelenggaraan jalan tol berada ditangan pemerintah dan Kementerian Pekerjaan Umum selaku Badan Pengatur Jalan Tol. Sebagaimana disebutkan dalam pasal 45 ayat 4 Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan tol dimana Badan Pengatur Jalan Tol dibentuk oleh Menteri, berada dibawah dan

bertanggung jawab kepada Menteri. berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol didalamnya juga mengatur bagaimana tanggung jawab PT.Trans Marga Jateng yang berperan sebagai perusahaan operator dimana hanya menghubungkan antara Badan Pengatur Jalan Tol yang berada diatas PT.Trans Marga Jateng (BUJT) dengan kontraktor utama Pemenang tender yang dalam hal ini pemenang tender adalah PT. Jasa Marga (Persero) melalui pelelangan dalam perusahaan Jalan Tol tersebut sebagaimana disebutkan dalam pasal 22 ayat 2 Jo. Pasal 55-57 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005. Kontraktor tersebut yang hampir sebagian besar melakukan pengerjaan dalam pembangunan jalan tol selama dalam waktu konsesi yaitu jangka waktu perusahaan jalan tol sesuai dengan

berita acara terhitung sejak tanggal penerbitan surat Pemerintah Mulai Kerja.

Dalam tahap penyerahan kembali Batas waktu perjanjian build operate transfer (BOT) tidak ditentukan secara baku di dalam ketentuan Undang-undang. Setelah masa konsesi berakhir yakni selama 45 Tahun Jalan Tol Semarang–Solo yang hal ini terdapat pada Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol. Selama masa konsesi, BPJT berhak untuk melakukan pengawasan dan pengusahaan jalan tol yang antara lain meliputi aspek teknis dan pengoperasian.

Berdasarkan dengan hasil penelitian yang telah disesuaikan dengan perjanjian Pengusahaan Jalan Tol PT. Trans Marga Jateng yang bertanggung jawab penuh dalam pengelolaan pengusahaan jalan tol yang

berdasarkan dengan ketentuan perundang-undangan dalam Pasal 8 bagian kelima Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 dan ketentuan yang berlaku berdasarkan pasal 10 Ayat 2 point 1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol⁵.

Di Indonesia belum ada peraturan khusus tentang perjanjian Build Operate Transfer yang dalam hal ini diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo begitupun yang mengatur tentang kerja sama pihak swasta dengan Pemerintah khusus dalam pembangunan konstruksi. Hanya ada dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2015 dan beberapa

⁵Puspitasari, Ika dan Budi Santoso, *Perjanjian Kerjasama Pemerintah dan Swasta dengan Pola (BOT) Build Operate Transfer dalam Pembangunan Jalan Tol (Studi Pembangunan JalanTol Semarang-Solo)*, Universitas Diponegoro, 2018, Vol 14 No. 1. Hal. 62-67.

ketentuan hukum lainnya yang menyinggung sedikit tentang perjanjian Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol ini. Sesuai dengan asas konsensualisme dan asas kebebasan berkontrak sebagai acuan lahirnya perjanjian pada tercapainya kesepakatan atau persetujuan antara kedua belah pihak mengenai hal-hal pokok yang menjadi obyek perjanjian, dan sepakat adalah segala sesuatu hal yang harus berdasarkan persesuaian kehendak dari kedua pihak tersebut. Apa yang dikehendaki oleh yang satu adalah juga dikehendaki oleh pihak lain, meskipun secara sejurusan tetapi secara timbal balik, kedua kehendak tersebut bertemu satu sama lain.

Perjanjian pengusahaan jalan tol tersebut disebutkan bahwa PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan pengelolaan jalan tol hanya

memiliki hubungan hukum dengan pemberi konsesi yang dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dengan kontraktor pemegang tender yang penetapannya telah disepakati bersama sebelum proyek perusahaan jalan tol ini dilakukan.

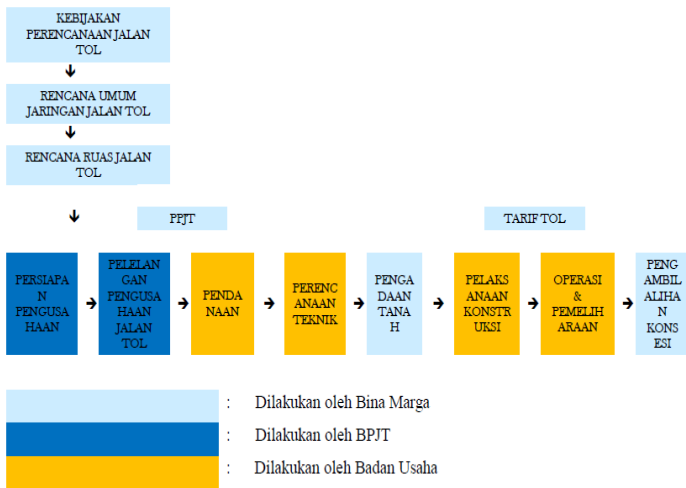
3.4 Proses Lelang Proyek Tol

Pengadaan Perusahaan Jalan Tol dilakukan melalui proses lelang sesuai Peraturan Menteri PU No. 27/PRT/M/2006. Proses lelang dibedakan menjadi dua yaitu lelang perusahaan ruas jalan tol dan lelang konstruksi. Lelang dilakukan secara terbuka dan transparan.

Berikut secara makro perusahaan jalan tol yang merupakan rangkaian yang terkait satu dengan yang lain yang dimulai dari pembuatan kebijakan jalan tol, diikuti dengan rencana umum jaringan jalan tol dan rencana ruas jalan tol. Ketiga kegiatan ini dilakukan oleh Bina Marga. Pada tahap berikutnya BPJT akan melakukan persiapan perusahaan dan pelelangan perusahaan jalan tol. Kemudian BUJT melakukan

pendanaan dan perencanaan teknik, yang diikuti dengan pengadaan tanah oleh Bina Marga. Pelaksanaan konstruksi dan operasi dan pemeliharaan kembali dilakukan oleh BUJT. Setelah masa konsesi berakhir maka akan dilakukan pengambilalihan konsesi oleh Bina Marga. Secara ringkas bagan tahapan makro pengusahaan jalan tol adalah sebagai berikut⁶.

Gambar 3.2
Tahap makro pengusahaan jalan tol.



⁶ Angelina, et al. Laporan Akhir Pengembangan Jalan Tol TransJawa Ruas Jalan Tol Semarang-Solo, ISEI Cabang Semarang, 2011, h. 13-14.

Berdasarkan Peraturan Menteri PU No. 27/PRT/M/2006 tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol, proses lelang pembangunan jalan tol akan melewati tahapan berikut :

1. Pelelangan berdasarkan usulan tarif dari Badan Usaha. Pada metode ini lingkup pengusahaan jalan tol, (perencanaan, konstruksi dan biaya pengadaan tanah) dan masa konsesi sudah ditetapkan Menteri. Calon pemenang lelang adalah yang memberikan usulan tarif rendah.
2. Pelelangan dengan kompetisi berdasarkan dukungan/kompensasi dari pemerintah atau resiko yang ditanggung oleh pemerintah. Permintaan dukungan atau resiko terkecil yang ditanggung pemerintah adalah calon pemegang lelang.
3. Pelelangan dengan lingkup pengusahaan jalan tol ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia. Peserta lelang menyampaikan usulan nilai investasi, masa konsesi dan tarif awal (Golongan I) calon pemenang lelang adalah peserta dengan bobot

tertinggi penilaian berdasarkan kewajaran biaya, rencana konstruksi, tarif serta masa konsesi⁷.

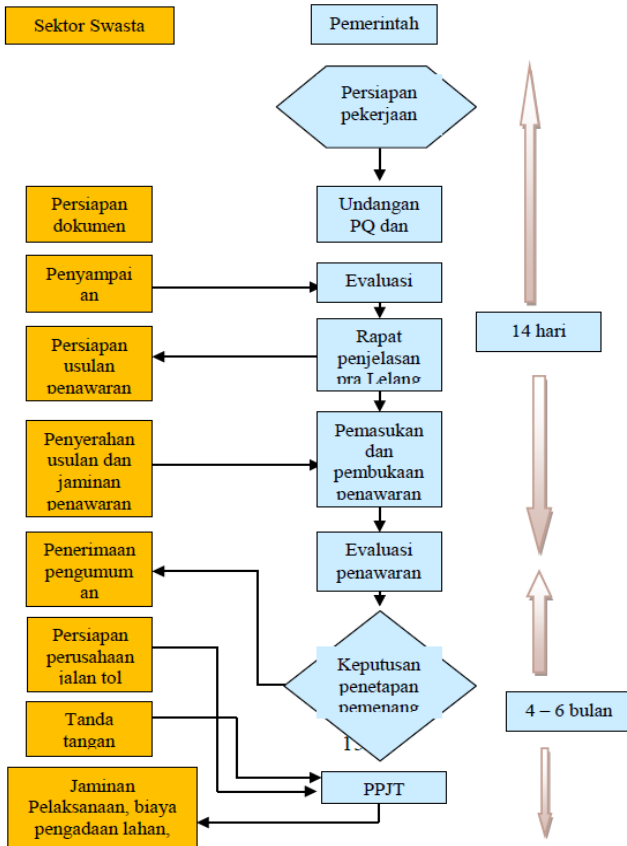
Dalam rangka melaksanakan pelelangan, BPJT membentuk panitia pelelangan. Pihak dapat mengikuti pelelangan adalah perusahaan yang mempunyai kemampuan keuangan. Pelelangan dilaksanakan dalam dua tahap, yaitu tahap prakualifikasi; dan tahap pelelangan terbatas bagi yang lulus prakualifikasi. Panitia pelelangan menyelenggarakan prakualifikasi untuk menilai kemampuan calon peserta pelelangan perusahaan yang menyangkut terutama aspek kemampuan keuangan, dan kemampuan teknis. Panitia pelelangan kemudian menetapkan calon pemenang lelang berdasarkan evaluasi. Panitia pelelangan membuat dan menyampaikan laporan hasil pelelangan kepada BPJT. Kepala BPJT selanjutnya mengajukan calon pemenang lelang kepada Menteri untuk ditetapkan sebagai pemenang lelang. Proses lelang perusahaan jalan tol dapat dilihat dalam gambar berikut.

⁷*Ibid.*

Di sisi lain, pemenang lelang konstruksi untuk jalan tol Semarang-Solo : a). Semarang – Ungaran adalah PT Adi Karya, PT Waskita Karya dan PT Istaka Karya (semuanya BUMN). b). Untuk jalan tol Ungaran – Bawen sampai saat ini belum selesai, tetapi telah terdapat 14 kontraktor yang sudah mendaftarkan diri untuk mengikuti lelang di Kementerian Pekerjaan Umum, selain 14 kontraktor terdapat pula 18 konsultan proyek. Rute kedua Ungaran – Bawen juga akan dibagi menjadi 3 (tiga) seksi jadi akan ada 3 (tiga) kontraktor⁸.

⁸*Ibid.* h. 14-16.

Gambar 3.3
proses lelang pengoprasian jalan tol.



BAB IV
ANALISIS POLA PEMBIAYAAN BUILD
OPERATE TRANSFER (BOT)
INFRASTRUKTUR JALAN TOL
SEMARANG-SOLO

4.1 Konsep Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Semarang-Solo dalam Perspektif Islam

Tujuan utama pengaturan ekonomi melalui kebijakan fiskal adalah untuk mencapai kemakmuran diantaranya adalah dengan mengatasi pengangguran dan mengentaskan kemiskinan, dimana hal ini merupakan hubungan negara dengan rakyatnya. Negara wajib ditaati namun negara juga wajib memenuhi hak-hak rakyatnya, salah satunya adalah adanya infrastruktur, dimana pembangunan infrastruktur juga akan memberikan efek atas persoalan pengangguran dan mengentaskan kemiskinan, pengangguran terjadi disebabkan *supply* tenaga kerja yang lebih besar dibandingkan penyerapannya (*demand* tenaga kerja) , untuk mengatasi persoalan pengangguran maka pemerintah

biasanya menggunakan kebijakan fiskal (*Fiscal Policy*) secara ekspansif. Hal ini dilakukan dengan menaikkan pengeluaran pemerintah dan pengurangan pajak.

Pengeluaran naik pemerintah dapat digunakan untuk pembangunan fasilitas umum (salah satunya adalah pembangunan jalan) maka akan ada proyek pemerintah yang dapat menyerap tenaga kerja sehingga pengangguran turun. Seperti pernyataan Ibnu Timiyah bahwa Merupakan kewajiban pemegang otoritas (Imam) untuk mengumpulkan uang dari sumber manapun yang menjadi haknya (negara) dan membelanjakannya secara adil dan layak dilaksanakan dan tak pernah meniadakan hak dari mereka-mereka yang berhak¹.

Dari perspektif Islam sendiri, ternyata pengelolaan infrastruktur berbasis akan pemahaman akan Islam yang *Syamil wa mukammil* (

¹ Ibnu Taimiyah.”As-syiasah asy-syar’iyyah”, dalam Minarni, *Falsifikasi Kebijakan Fiskal di Indonesia perspektif Islam, Menemukan Relevansi Pemikiran Ibnu Taimiyah Tentang Keuangan publik Sebagai Potret Khazanah Kebijakan Fiskal Periode Klasik Islam*. Yogyakarta : Graha Ilmu, 2015. Hal. 118.

menyeluruh dan sempurna) Rasulullah pun sudah mencontohkan. Satu kali seorang muslim meminta Rasulullah intervensi harga karena telah terjadi kenaikan harga barang. Rasulullah mengatakan tak mungkin intervensi terhadap harga. Yang kemudian dilakukan oleh Rasulullah adalah mengatur distribusi barang, memperbaiki infrastruktur supaya arus barang normal. dengan pasokan yang normal maka segala sesuatu di pasar akan kembali pada titik keseimbangan. Infrastruktur memang merupakan hal yang sangat penting dan mendapat perhatian besar dari Rasulullah Muhammad SAW.

Zaman Rasulullah SAW, sisi penerimaan APBN terdiri atas kharaj (sejenis pajak tanah), zakat, kums (pajak 1/5), jizyah (sejenis pajak atas badan orang non-Muslim), dan penerimaan lain-lain (di antaranya kafarat/denda). Sementara itu, pengeluaran terdiri atas pengeluaran untuk kepentingan dakwah, pendidikan dan kebudayaan, iptek, hankam, kesejahteraan sosial, dan belanja pegawai². Penerimaan zakat dan kums

² Adiwarmarman A. Karim, *Ekonomi Makro Islami*, Jakarta : Rajawali Press, 2015. h. 285.

dihitung secara proporsional berdasar persentase, bukan nilai nominal, sehingga ia akan menstabilkan harga dan menekan inflasi ketika permintaan agregat lebih besar daripada penawaran agregat. Di zaman Khulafaur Rasyidin, begitu banyak contoh nyata pengelolaan dana rakyat yang baik. Di zaman Umar ibn Khattab RA, penerimaan Baitul Maal mencapai 160 juta dirham.

Disisi pengeluaran Umar ibnu al-khattab memerintahkan Amr ibn Ash, gubernur Mesir untuk membelanjakan sepertiga APBN untuk membangun infrastruktur. Dia melakukan penggalian kanal dari Fustat (Kairo) ke Suez untuk memudahkan transportasi dagang antara semenanjung Arab dan Mesir. Juga pembangunan dua kota bisnis. Kufah (untuk bisnis dengan Romawi) dan Basrah (dengan Persia), APBN jarang sekali mengalami defisit, yaitu pengeluaran hanya dapat dilakukan bila ada penerimaan, pernah sekali defisit, sebelum perang Hunian, namun segera dilunasi setelah perang.³

³ Adiwarmar A Karim, *Ekonomi Islam: Suatu Kajian Kontemporer*, Jakarta: Gema Insani Press, 2001.

Sebelum ada roda, masyarakat di Jazirah Arab dan Afrika Utara hanya mengandalkan tunggangan mereka, yaitu kuda, unta, ataupun keledai. Sebagian dari mereka yang tak mempunyai tunggangan, terpaksa berjalan kaki melintasi gurun pasir. Penemuan lain yang tidak kalah hebat adalah sarana jalan batu. Bangsa Romawi kuno membuat jaringan jalan batu agar perjalanan dengan kereta kuda semakin mudah. Pada masa pemerintahan Islam, mereka mengadopsi teknik pembuatan jalan ini dan menerapkannya di beberapa wilayah. Para insinyur Muslim terus memberi andil dalam bidang ini. Misalnya, membangun konstruksi jembatan. Melalui jembatan, perjalanan darat dapat ditempuh secara lancar tanpa terhalang sungai atau jurang. di Sungai Tigris, umat Islam bahkan membuat jembatan ponton.

Tersedianya infrastruktur yang bagus membuat jalur transportasi semakin sibuk, baik untuk perdagangan, haji, maupun perpindahan manusia terbentang sepanjang Sahara, Sungai Nil, hingga Maroko. Semua jalur melintasi kota-kota besar Islam dan pelabuhan utama, disepanjang rute itu, kemudian

dibangun sejumlah fasilitas. Misalnya, penginapan, rumah makan, hingga bea cukai. Pos militer juga ditempatkan di beberapa titik guna menjamin keamanan kafilah dagang ataupun masyarakat dari gangguan penyamun⁴.

Infrastruktur merupakan prasarana publik paling mendasar guna mendukung kegiatan ekonomi suatu negara. Ketersediaan infrastruktur sangat menentukan tingkat efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi. Mengingat vitalnya infrastruktur bagi pembangunan ekonomi, maka pembangunan infrastruktur menjadi kewajiban pemerintah sepenuhnya. Kebutuhan untuk menemukan cara-cara alternatif dalam pembiayaan infrastruktur mendorong dibuatnya skema pembiayaan kerjasama antara publik dan swasta dalam menyediakan barang publik. Kerjasama ini berbentuk *Public Private Partnership* (PPP) atau sering disebut Kemitraan Pemerintah Swasta (KPS).

⁴ James E. Lindsay, *Daily Life in the Medieval Islamic World*, dikutip dari <https://www.republika.co.id/berita/dunia-islam/islam-nusantara/17/05/11/opsn7u313-ini-warisan-peradaban-islam-saat-membangun-infrastruktur> , diakses pada 31 Juli 2019

Pembiayaan proyek-proyek infrastruktur biasanya menjadi penyebab utama defisit anggaran pemerintah. Secara tradisional atau cara konvensional proyek-proyek ini dibiayai oleh pinjaman berbunga, namun BOT menawarkan alternatif tambahan. *Build Operate Transfer* (BOT) adalah kontrak antara instansi pemerintah dan badan usaha/swasta (*special purpose company*), dimana badan usaha bertanggung jawab atas desain akhir, pembiayaan, konstruksi, operasi dan pemeliharaan (*O&M*) sebuah proyek investasi bidang infrastruktur selama beberapa tahun (masa konsesi) biasanya dengan transfer aset pada akhir masa kontrak. Dalam melakukan suatu kegiatan *muamalah*, Islam pun mengatur ketentuan-ketentuan Perikatan (akad). ketentuan akad ini tentunya berlaku pula dalam kegiatan termasuk hal ini didalamnya.

Pembiayaan pembangunan Tol ini merupakan pola kerjasama antara pemilik tanah atau lahan (pemerintah) sebagai pengguna jasa dengan investor sebagai penyedia jasa yang akan menjadikan lahan tersebut menjadi suatu fasilitas-fasilitas publik, terlihat disini kegiatan yang dilakukan investor

tersebut dimulai dari membangun fasilitas sebagaimana yang dikehendaki, pengguna jasa inilah yang diartikan dengan *build*. Kemudian setelah fasilitas selesai, investor diberi hak untuk mengoperasikan mengelola dan memungut hasil dari fasilitas tersebut selama kurun waktu tertentu ini disebut dengan *operate*. Setelah masa pengoperasian atau yang disebut dengan konsesi tadi selesai fasilitas itu dikembalikan kepada pengguna jasa (pemerintah) inilah yang disebut dengan *transfer*. Sehingga secara keseluruhan proses tadi disebut dengan kontrak *build operate and transfer (BOT)*⁵.

Berdasarkan hal tersebut, konsep dari perjanjian yang digunakan dalam proyek pembangunan jalan Tol Semarang-Solo yaitu cenderung seperti hutang piutang antara pemerintah dengan pihak swasta, dimana pembayarannya melalui lama waktu konsesi yang telah disepakati, lama masa konsesi pihak swasta akan dioperasikan untuk pengembalian modal investasi beserta keuntungan dari jalan tol tersebut.

⁵ Nazarkhan Yasin, *Mengenal Kontrak Konstruksi di Indonesia*, Buku pertama Seri Hukum Konstruksi, Gramedia Pustaka utama, 2006, hal.75-76.

pengusahaan tanah yang dilakukan antara pemerintah (BPJT) dan swasta (PT Trans Marga Jateng) kemudian setelah masa konsesi selesai tanah beserta bangunannya (jalan tol) akan diserahkan (*hibah*) kepada pemerintah dan menjadi milik pemerintah. Dalam hal ini pemerintah sangat diuntungkan dengan adanya penambahan aset berupa infrastruktur jalan tol dan juga pajak yang dibayarkan oleh swasta, sehingga ini dapat menguntungkan kedua belah pihak, swasta mendapatkan untung dari pengoperasian jalan tol dan pemerintah mendapatkan aset infrastruktur baru.

Total nilai proyek untuk jalan tol Semarang-Solo sepanjang 72,65 kilometer yang terdiri lima seksi itu senilai Rp7,31 triliun, Dengan sumber modal pembiayaan besaran investasi antara pemegang saham dengan lembaga keuangan sebesar 30 : 70⁶, yaitu 30 % modal dari swasta PT. Trans Marga Jateng (PT TMJ) dengan pemegang sahamnya yaitu PT. Jasa Marga, PT. Astratel Nusantara dan PT. Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT. SPJT), dan 70 % nya berasal dari

⁶ Wawancara dengan karyawan PT. Trans Marga Jateng, Bapak Titra Griyaloka pada 22 Januari 2019.

kredit investasi hasil sindikasi 4 bank yaitu Bank BNI, Bank BRI, Bank Mandiri dan Bank Jateng, dimana nantinya modal pinjaman dari bank akan dibayarkan selesai sambil berjalan berdasarkan keuntungan selama masa konsesi.

Pihak pemerintah me-*ijarah*-kan tanahnya kepada *syarik* (PT Trans Marga Jateng) selaku pihak BUJT untuk membangun proyek Tol Semarang - Solo dengan nantinya pemerintah akan mendapatkan laba dari hasil pengoprasian proyek sesuai dengan peraturan dan perjanjian, sehingga kedua belak pihak memiliki hubungan saling menguntungkan. Maka dapat dikatakan nantinya pihak swasta akan mengembalikan tanah beserta bangunannya setelah masa konsesi berakhir dan telah mendapatkan keuntungannya beserta kembalinya modal melalui pengoprasian jalan tol, untuk pemerintah mendapatkan kembali tanah beserta jalan Tol bernilai 7 Triliun tersebut.

Jadi BOT (*Build Operate Transfer*) adalah suatu perjanjian dengan karakteristik sebagai berikut:

1. Perjanjian terjadi antara satu pihak yang mempunyai modal tetapi tidak mempunyai tanah (investor) dengan pihak lain yang tidak mempunyai modal tetapi mempunyai sebidang tanah,
2. Investor yang bersangkutan dapat membangun bangunan usahanya di atas tanah pihak yang satu dan mengoperasionalkan usaha di atas bangunan sendiri, dengan memberi keuntungan kepada pihak pemilik tanah (*profit sharing*)
3. Setelah jangka waktu yang ditentukan dalam perjanjian habis, maka tanah objek perjanjian dikembalikan kepada pemiliknya, dan Bangunan yang didirikan oleh investor yang dihibahkan kepada pemilik tanah.

Pengelolaan Jalan Tol meliputi hal perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sedangkan pembebasan tanah dilaksanakan oleh Pemerintah dalam hal ini oleh Departemen Pekerjaan

Umum yang kemudian membentuk Tim Pengadaan Tanah (TPT). Dalam proses pembebasan tanah, yaitu TPT selaku wakil Pemerintah yang membutuhkan tanah dibantu oleh Panitia Pengadaan Tanah (P2T) yang dibentuk oleh masing-masing Pemerintah Daerah yang dilewati rute jalan tol.

4.2 Keuntungan dan Kendala dalam Implementasi Pola *Build Operate Transfer*.

Jalan tol yaitu jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar tarif biaya tol. Ruas jalan tol adalah bagian atau penggal dari jalan tol tertentu yang pengusahaannya dapat dilakukan oleh badan usaha tertentu.

Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang mana 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. Pemerintah Jawa Tengah bahkan menjadikan jalan tol Semarang-Solo yang menjadi salah satu skala prioritas pembangunanyang diharapkan dapat mempercepat pengembangan wilayah tersebut. Berdasarkan laporan BI, pertumbuhan PDRB Jateng sekitar 5,5-6,5%, salah satunya ditunjang oleh investasi, yaitu tol Semarang-Solo.

4.2.1 Keuntungan Menggunakan Pola Pembangunan *Build Operate Transfer* (BOT)

Pola ini dipandang tepat karena dari resiko investasi selama pembangunan dan pengoprasiaannya berada pada pihak swasta, sementara pemerintah akan memperoleh fasilitas infrastruktur tersebut pada masa akhir konsensi dan juga masyarakat dapat menikmati fasilitas tersebut.

Keuntungan dari menggunakan pola Build Operate Transfer (BOT) yaitu:

1. Tidak membebani neraca pembayaran pemerintah (*off balance sheet financing*).
2. Mengurangi jumlah pinjaman pemerintah maupun sektor publik lainnya.
3. Merupakan tambahan sumber pembiayaan bagi proek-proyek yang diprioritaskan (*additional finance sources for priority projects*).
4. Pemerintah mendapatkan royalti atau bagian keuntungan setiap tahun dari pihak swasta yang mengelola aset tersebut.
5. Tambahan fasilitas baru.
6. Mengalihkan resiko bagi konstruksi, pembiayaan dan pengoperasian kepada sektor swasta.
7. Mengoptimalkan kemungkinan pemanfaatan perusahaan maupun teknologi asing
8. Mendorong proses alih teknologi, khususnya bagi kepentingan negara-negara berkembang
9. Diperolehnya fasilitas yang lengkap dan operasional setelah akhir masa konsensasi.

Dengan lancarnya pembiayaan serta berjalan lancarnya proses pembangunan dan pengoprasiannya diharapkan jalan tol Semarang-Solo ini dapat memberikan banyak keuntungan sebagaimana mestinya bagi masyarakat yaitu:

1. Dari segi ekonomi diharapkan arus barang dan jasa lebih singkat (waktu), biaya waktu dan BBM lebih kecil daripada harus masuk ke jalan alteri, perputaran barang dan jasa cepat sampai (terutama barang yang mudah busuk)⁷. Sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi Jawa Tengah.
2. Sebagai penghubung Ungaran yang merupakan kawasan industri dengan Semarang.
3. Mengurangi kepadatan lalu lintas di wilayah Semarang.
4. Melancarkan perjalanan angkutan orang dan logistik.

⁷ Wawancara dengan ibu Ferda pegawai PT Trans Marga Jateng.

4.2.2 Kendala Menggunakan Pola Pembangunan Build Operate Transfer (BOT)

BOT juga dapat berdampak kerugian bagi pemerintah yakni antara lain berupa:

1. Pemerintah kehilangan monopoli atas aset tersebut dan menyerahkan monopolinya kepada swasta. Jadi pemerintah melepaskan hak eksklusif beserta hak untuk mengelola untuk jangka waktu tertentu.
2. Kadang pemerintah masih dilibatkan dalam masalah pembebasan tanah, relokasi lahan atau pemindahan lokasi, masalah pencemaran atau kerusakan lingkungan akibat pembangunan oleh swasta yang melanggar amdal (analisis mengenai dampak lingkungan). Oleh karena itu pemerintah harus melakukan perhitungan yang matang sebelum melaksanakan kerjasama pola BOT dengan pihak swasta.

Bagi investor pun usaha tersebut memiliki resiko yang tinggi, karena memerlukan perhitungan dan pertimbangan yang matang selain

itu juga menggunakan dana yang sangat besar serta pembangunan proyek tersebut juga memiliki resiko kegagalan bangun yang dapat saja disebabkan karena salah perhitungan, salah pengerjaan, dan lain-lain.

Kendala Pembangunan Tol Semarang-Solo:

Berdasarkan *Indept Interview* dan *Group Descussion* berbagai pihak yang berkepentingan (stakeholders)⁸, permasalahan utama dalam pembangunan jalan tol Semarang-Solo adalah

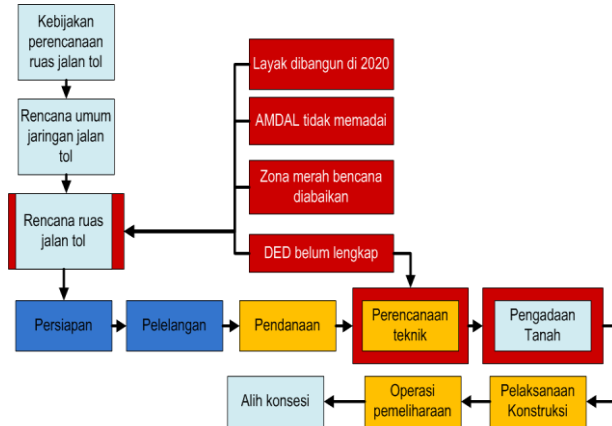
1) Masalah perencanaan, sejak awal perencanaan yang menjadi masalah utama, karena pada tahun 2000 Bappenas (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional) melakukan kajian yang menunjukkan bahwa tol Semarang-Solo baru layak dibangun pada tahun 2020, ketika dalam proses perencanaan sudah mendapati permasalahan tentunya hal ini juga akan berimbas pada masalah lainnya yang terkait,

⁸ Yang dilakukan oleh Tim ISEI cabang Semarang dalam Laporan Akhir Pengembangan Jalan Tol Trans Jawa, Ruas Tol Semarang-Solo, 2011.

secara ringkas perencanaan yang muncul adalah

Gambar 4.1

Alur permasalahan perencanaan jalan tol⁹.



Keterangan :

- = Dilakukan Bina Marga
- = Dilakukan oleh Badan Usaha
- = Dilakukan oleh BPJT
- = indikasi masalah

⁹ Research Team ISEI Semarang. Laporan Akhir Pengembangan Jalan Tol Trans Jawa, Ruas Jalan Tol Semarang – Solo, 2011.

Permasalahan perencanaan sejak awal juga terkait dengan studi AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) yang disinyalir tidak dilakukan dengan penuh kesungguhan. Informasi daerah zona merah atau daerah rawan bencana diabaikan. Hal ini juga didukung oleh pendapat narasumber dari DPRD Jawa Tengah yang menyatakan bahwa selain terkait dengan AMDAL, proyek jalan tol ini berjalan sebelum *Detailed Engineering Design* (DED) lengkap.

2) Pembebasan Lahan

Pembebasan lahan merupakan masalah yang paling krusial dan mempunyai konflik tinggi dalam pembangunan jalan tol. Hal ini dapat berdampak bagi kelangsungan pembangunan proyek dan hal-hal yang terkait lainnya. Masalah pembebasan tanah terutama terkait ganti rugi tanah, sosialisasi, status kepemilikan tanah, adanya sengketa, munculnya spekulasi tanah dan terlebih masalah ganti rugi terhadap tanah perhutani yang digunakan untuk jalan tol. Hal yang

terkait dengan pembebasan lahan adalah pembebasan tanah perhutani sebenarnya tidak hanya terkait dengan nilai ganti ruginya, namun yang perlu dipertimbangkan adalah nilai ekologis dari kawasan hutan yang beralih fungsi. Nilai imaterial secara ekologis perlu diperhitungkan dari sisi pengurangan polusi, kemampuan untuk mereservasi air, dan aspek ketahanan pangan.

Hal-hal yang terkait dengan pengadaan tanah jalan tol diatur dalam beberapa perundangan. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 10/PRT/2006 menunjukkan bahwa pengadaan tanah adalah setiap kegiatan untuk mendapatkan tanah dengan cara memberi ganti rugi kepada yang melepaskan atau menyerahkan tanah, bangunan, tanaman dan benda-benda yang berkaitan dengan tanah atau dengan pencabutan hak. Pengadaan tanah dilakukan oleh Panitia Pengadaan Tanah (PPT). Harga tanah ditentukan oleh Lembaga/tim Penilai

Harga Tanah yang profesional dan independen.

Investor dan Panitia Pengadaan Tanah (P2T) sepertinya mempunyai persepsi yang kurang tepat terhadap Perpres No 36 Tahun 2005, yang kemudian direvisi dengan Perpres No 65 Tahun 2006. Salah satu sisi yang ditonjolkan adalah pemerintah dapat memaksa pemilik sah tanah untuk dicabut haknya secara paksa, demi kepentingan umum. Sedangkan sisi musyawarah dan proses-proses (logika) penetapan besarnya ganti rugi tak dikaji secara mendalam. Hal tersebut yang menunjukkan diperlemahnya akses masyarakat akan hak atas tanah dan dilanggarnya hak sipil-politik dan hak ekonomi, sosial, budaya masyarakat oleh pemerintah.

Pengadaan perusahaan jalan tol dilakukan berdasarkan prinsip adil, terbuka, transparan, bersaing, bertanggung-gugat, saling menguntungkan, saling membutuhkan

dan saling mendukung, (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 27/PRT/M/2006). Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 04/PRT/M 2007 disebutkan bahwa biaya pengadaan tanah disediakan oleh Badan Usaha melalui Rekening Pengadaan Tanah sebagaimana tercantum dalam PPJT. Biaya pengadaan tanah yang dapat dibiayai terlebih dahulu oleh BLU-BPJT adalah biaya ganti rugi tanah. TPT dapat melaporkan kepada Direktorat Jendral Bina Marga dan BPJT apabila terdapat kenaikan biaya pengadaan tanah yang diperkirakan dapat mengakibatkan perubahan biaya pengadaan tanah yang ditetapkan dalam PPJT. Enam unsur yang bertanggungjawab terhadap pembebasan lahan yaitu¹⁰:

- a. Badan Pengatur Jalan Tol
- b. Badan Usaha Jalan Tol
- c. Direktorat Jenderal Bina Marga
Kementerian Pekerjaan Umum

¹⁰ Ibid. h. 19

- d. Panitia Pembebasan Tanah
- e. Tim Pembebasan Tanah
- f. Badan Pertanahan Nasional

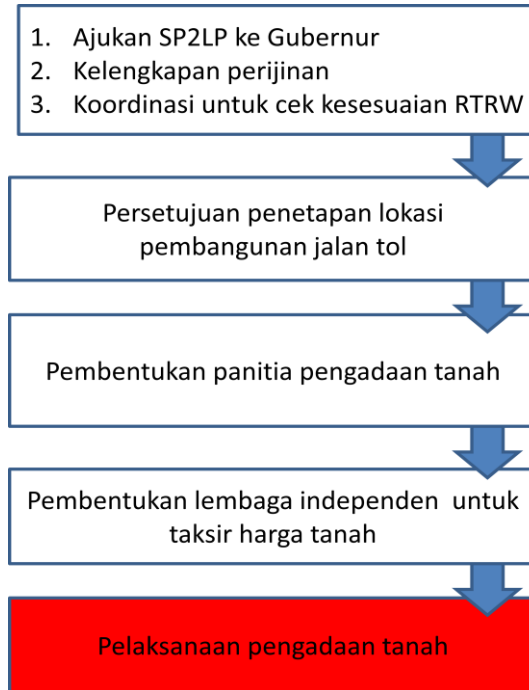
Pengadaan tanah untuk Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo dimulai sejak tanggal 9 Agustus 2005, yaitu sejak disetujuinya penetapan lokasi berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 620/13/2005 tertanggal 9 Agustus 2005 tentang Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo.

Tahapan dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo dapat dilihat dalam gambar berikut¹¹:

¹¹ Ibid. h. 20

Gambar 4.2

Alur pengadaan tanah pembangunan jalan tol Semarang-Solo.



Secara lebih rinci tahapan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Semarang-Solo sebagai berikut:

1. Persetujuan penetapan lokasi pembangunan jalan tol Semarang-Solo. Permohonan penetapan lokasi pembangunan jalan tol

Semarang-Solo dilakukan dengan tahapan sebagai berikut :

- 1) Pemohon, dalam hal ini Direktur Jenderal Bina Marga Departemen Umum mengajukan Surat Permohonan Penetapan Lokasi Pembangunan (SP2LP) jalan tol Semarang-Solo kepada Gubernur Jawa Tengah melalui Surat Nomor UM.0103-DB/457, tanggal 29 Juli 2005.
- 2) Pemohon melengkapi permohonan ijin lokasi dengan keterangan mengenai lokasi tanah yang diperlukan, luas tanah yang dibutuhkan, rencana penggunaan tanah pada saat permohonan diajukan, dan uraian rencana proyek yang akan dibangun disertai keterangan mengenai aspek pembayaran dan lamanya pelaksanaan pembangunan. Tanah yang dipermohonkan ini akan digunakan untuk proyek pembangunan jalan tol Semarang-Solo. Proses pembebasan tanah untuk proyek pembangunan jalan tol ini

merupakan tanggung jawab pemerintah Pusat dan Pemerintahan Provinsi Jawa Tengah. Lama pelaksanaan pembangunan jalan tol Semarang-Solo ini direncanakan kurang lebih 5 tahun.

- 3) Gubernur Jawa Tengah setelah menerima permohonan tersebut kemudian memerintahkan kepada Kepala Kantor Wilayah BPN Propinsi Jawa Tengah untuk mengadakan Koordinasi dengan Ketua BAPPEDA Propinsi Jawa Tengah atau Dinas Tata Kota dan Instansi terkait untuk bersama-sama melakukan penelitian mengenai kesesuaian peruntukkan tanah yang dimohon dengan Rencana Tata Ruang Wilayah atau Perencanaan Ruang Wilayah dan Kota.
- 4) Berdasarkan permohonan dan pertimbangan - pertimbangan tersebut, Gubernur Jawa Tengah menetapkan Keputusan Gubernur Nomor :620/13/2005, tanggal 9 Agustus 2005

tentang persetujuan penetapan lokasi pembangunan jalan tol Semarang-Solo.

2. Pembentukan panitia pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Semarang-Solo untuk wilayah kota Semarang. Pemerintah kota Semarang membentuk panitia pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan tol Semarang-Solo, panitia tersebut dibentuk oleh Pemerintah Kota Semarang melalui Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor 593.05/241, Tertanggal 24 Agustus 2007 tentang pembentukan panitia pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum kota semarang.
3. Pembentukan lembaga independen untuk menaksir harga tanah yang akan dibebaskan. Keputusan Kepala BPN Nomor 3 Tahun 2007 Pasal 25, 26, 27 dan 28 tentang Penunjukan Lembaga / Tim Penilai Harga Tanah. Panitia Pengadaan Tanah Kota Semarang menunjuk sebuah Lembaga Penilai Harga Tanah yang telah ditetapkan oleh Walikota untuk

menilai harga tanah yang terkena proyek pembangunan jalan tol Semarang – Solo. Lembaga yang ditunjuk tersebut adalah PT. Wadantara Nilaitama, sebuah lembaga penilai / Appraisal dari Jakarta.

4. Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk pembangunan jalan tol Semarang - Solo. Pengadaan tanah dilakukan dengan pendekatan di masing-masing seksi, yang dimulai dari seksi 1 (SS Tembalang – SS Ungaran) dan seterusnya. Seksi suatu ruas jalan tol yang selanjutnya disebut Seksi adalah suatu bagian dari jalan tol yang dapat digunakan untuk lalu lintas kendaraan dan dapat dikenakan tarif tol. Sehingga total panjang jalan tol Semarang - Solo yang direncanakan adalah sepanjang $\pm 75,70$ km, dengan 7 (tujuh) buah simpang susun, yaitu Tembalang, Ungaran, Bergas, Bawen, Salatiga, Boyolali, dan Karanganyar.

Beberapa permasalahan yang terkait dengan pengadaan atau pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol Semarang-Solo.

Permasalahan-permasalahan tersebut adalah sebagai berikut¹²:

- 1) Pengadaan tanah belum dilakukan secara simultan dengan konstruksi
- 2) Badan Usaha bersedia menanggung biaya tanah tapi keberatan atas risiko yang timbul dari sisi waktu dan besaran harga tanah
- 3) Pelaksanaan di lapangan yang berlarut-larut akibat proses yang panjang dalam musyawarah dan spekulasi tanah.

Secara lebih dalam proses pembebasan lahan untuk jalan tol Semarang-Solo juga menghadapi banyak masalah sebagai berikut:

- 1) Biaya sangat tinggi

Masalah utamanya adalah terkait dengan kesepakatan harga tanah, Harga tanah yang sudah ditetapkan oleh panitia pengadaan tanah (Perpres No.36 Tahun

¹² Research Team ISEI Semarang. Laporan Akhir, 2011.h.
22

2005 Pasal 7) pada awalnya ditolak oleh pemilik tanah karena dianggap terlalu rendah. Masyarakat menggunakan NJOP tertinggi untuk masalah pembebasan lahan. Rata-rata, warga minta harga 40 persen di atas harga normal. Hasil wawancara mendalam dengan narasumber di DPRD Jawa Tengah mengindikasikan bahwa sebelum jalan tol dibangun sudah ada oknum (yang mengetahui informasi awal tentang rencana pembangunan jalan tol terlebih dahulu) melakukan “jual beli” informasi. Kondisi ini merugikan negara karena selisih harga dasar dari penduduk adalah Rp 20.000,00 per m^2 dan dijual oleh oknum kepada pemerintah menjadi sebesar Rp 50.000,00 per m^2 .

Hasil investigasi DPRD juga menunjukkan bahwa tidak ada transparansi antara Tim TPT dengan masyarakat terkait dengan penentuan harga tanah yang riil. Dalam FGD

terungkap bahwa penentuan harga dasar oleh appraisal tidak dilaporkan secara lengkap kepada BPN atau TPT. Sehingga TPT tidak mengetahui secara pasti mengapa harga tanah dapat ditentukan pada kisaran harga tersebut. Hal ini cukup menyulitkan TPT ketika melakukan sosialisasi kepada masyarakat.

2) Sengketa Kepemilikan

Banyaknya persengketaan kepemilikan tanah sehingga memicu konflik antar sesama warga. Padahal, untuk membebaskan lahan harus jelas bukti-bukti sertifikatnya. Persoalan lain juga muncul karena pengadaan tanah melalui tanah makam atau wakaf. Untuk pengurusan pembebasan tanah makam atau wakaf harus ke Badan Wakaf Indonesia (BFI).

3) Sosialisasi yang memakan waktu lama

Kesulitan berikut terjadi karena terdapat jeda yang cukup lama antara

sosialisasi dan kesepakatan jual beli tanah dengan ketersediaan dana. Hal ini menyebabkan pemilik tanah merasa tidak memiliki kepastian, dan menyebabkan harga tanah naik, yang tentu tidak sesuai dengan kesepakatan harga awal.

4) Sikap masyarakat yang kurang mendukung

Persepsi pemilik tanah tentang hak terhadap tanah itu sendiri. Bagi sebagian masyarakat, hak atas tanah dipahami bahwa mereka adalah satu-satunya pihak yang berhak dan tidak dapat diganggu-gugat kepemilikan atas tanah tersebut. Upaya yang dilakukan pihak lain dalam hal ini pemerintah untuk menfungsikan lahan tersebut menjadi fasilitas umum (jalan tol) meskipun telah dilakukan sesuai dengan prosedur membuat proses pembebasan lahan tidaklah mudah. Dari kalangan masyarakat dan pemilik tanah banyak kalangan menganggap negatif Perpres No 65/2006. Peraturan ini dituding

akan bisa menjadi alat semena-mena untuk menghilangkan hak atas tanah dengan dalih untuk kepentingan umum.

5) Spekulasi tanah yang ikut bermain

Persoalan menjadi bertambah karena untuk lokasi Semarang-Ungaran, ada pihak lain (makelar) yang ikut bermain. Sebagian masyarakat bahkan ada yang menggunakan pihak ketiga tersebut untuk mewakili kepentingan beberapa pemilik tanah.

6) Banyaknya lokasi pabrik serta industri perumahan disepanjang tol Ungaran-Bawen juga menjadi kendala tersendiri.

7) Pembebasan tanah perhutani¹³.

3. Tarif Tol

Kebijakan tarif tol merupakan faktor penting yang harus dipertimbangkan dalam pembangunan jalan tol. Tarif tol yang terlalu tinggi, menjadi tidak menarik bagi pengguna jalan, dan dampaknya akan mengurangi aliran

¹³ Ibid. h. 23-24

kas bagi BUJT. Sebaliknya jika tarif tol sangat rendah, maka akan membuat rugi bagi BUJT. Oleh karena itu, perlu ditentukan tarif tol yang ideal dengan memperhatikan kepentingan seluruh *stakeholders*. Tarif jalan tol diatur didalam UU No.38/2004. Berdasarkan UU No.38/2004 diketahui bahwa tarif tol awal ditetapkan oleh Menteri dalam penetapan pengoperasian berdasarkan pada tarif tol awal yang diajukan oleh BUJT dalam rencana bisnis, kecuali dalam hal terdapat kompensasi dalam bentuk penambahan Tarif Tol awal, maka tarif tol awal tersebut ditambah besaran kompensasi tersebut.

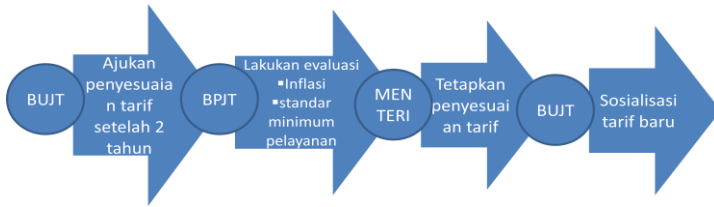
Sedangkan dalam penyesuaian tarif tol, BUJT berhak untuk memperoleh penyesuaian tarif tol setiap dua tahun sekali, berdasarkan pengaruh laju inflasi. Tiga bulan sebelum jadwal penyesuaian tarif, maka BUJT akan memberitahukan kepada pemerintah melalui BPJT, bahwa BUJT telah memenuhi standar pelayanan minimal jalan tol dan kewajiban

lainnya dalam PPJT sehingga BUJT mengusulkan penyesuaian tarif tol. Berdasarkan usulan BUJT maka BPJT akan melakukan evaluasi dan Menteri akan menetapkan penyesuaian Tarif tol dalam waktu dua tahun setelah awal pengoperasian jalan tol dengan mengeluarkan penetapan penyesuaian tarif.

Dalam operasionalisasi jalan tol, penyesuaian tarif dapat dikaitkan dengan Standar Pelayanan Minimum berupa kondisi jalan dan pelayanan. Penyesuaian tarif dapat dilakukan bila sebelumnya dilakukan proses administrasi dan tinjauan lapangan.

Gambar 4.3
Penetapan dan Penyesuaian Tarif Jalan Tol.





Menurut nara sumber dari DPRD dan akademisi, penentuan tarif tol Semarang – Solo harus benar-benar memperhatikan aspek kelayakan jalan tol. Ungkapan ini disampaikan karena pada saat ini terdapat ruas jalan yang mengalami tanah ambles, sehingga tidak kuat untuk dilintasi mobil besar. Kondisi tanah ambles yang menyebabkan hanya mobil kecil yang melintas menyebabkan melambatnya pencapaian BEP dan menghambat serta memperlama pengembalian investasi¹⁴.

Beberapa dampak dari pembangunan jalan tol Semarang-Solo yaitu :

1. Perubahan guna lahan disekitar jaringan transportasi dan sekitar kawasan industri baik dari lahan pertanian menjadi lahan

¹⁴ Ibid. h. 25-27.

terbangun maupun dari lahan terbangun non pemukiman menjadi lahan terbangun pemukiman. Perubahan guna lahan terbangun di wilayah kabupaten Semarang akan mendorong terjadinya peningkatan kebutuhan lahan pemukiman yang tidak semuanya dapat ditampung oleh lahan yang tersedia, kawasan-kawasan pemukiman tumbuh dan berkembang merata diseluruh kabupaten di Semarang secara sporadis. Pada beberapa lokasi akan membentuk kantong-kantong pemukiman, yang sebagian beradapada lahan yang tidak sesuai untuk kawasan pemukiman.

2. Salatiga bakal menjadi sepi karena para pengendara memilih jalan tol, kendaraan bermotor yang akan melintas di jalur tersebut mencapai 20-35% sedangkan kendaraan yang melintas dijala tol mencapai 40-50% ini mengakibatkan kota Salatiga menjadi sepi.

3. Beberapa rumah warga yang dilewati pembangunan Tol Semarang-Solo dapat terancam longsor.
4. Hal klasik pembangunan infrastruktur, yaitu ganti rugi lahan, dimana banyak warga yang tanahnya terkena proyek tol tetapi belum mendapatkan ganti rugi yang layak.
5. Banjir lumpur dipemukiman karena jebolnya tanggul penahan aliran sungai yang tengah dialihkan, pengalihan aliran sungai kadang diperlukan ketika membuat terowongan atau jembatan baru dimana jalur tol terpaksa memangkas aliran sungai. Sedimentasi akibat gerusan dari tanah urugan jalan tol juga bisa membuat parit disekitarnya meluap.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Dari perspektif Islam ternyata pengelolaan infrastruktur berbasis akan pemahaman akan Islam yang *Syamil wa mukammil* (menyeluruh dan sempurna) Rasulullah pun sudah mencontohkan. Satu kali seorang muslim meminta Rasulullah intervensi harga karena telah terjadi kenaikan harga barang. Rasulullah mengatakan tak mungkin intervensi terhadap harga. Yang kemudian dilakukan oleh Rasulullah adalah mengatur distribusi barang, memperbaiki infrastruktur supaya arus barang normal. dengan pasokan yang normal maka segala sesuatu di pasar akan kembali pada titik keseimbangan. Infrastruktur memang merupakan hal yang sangat penting dan mendapat perhatian besar dari Rasulullah Muhammad SAW.

Pembiayaan proyek – proyek infrastruktur biasanya menjadi penyebab

utama defisit anggaran pemerintah. Secara tradisional atau cara konvensional proyek-proyek ini dibiayai oleh pinjaman berbunga, namun BOT menawarkan alternatif tambahan. Sesuai dengan Sistem Perjanjian *Build Operate and Transfer* (BOT). Pemerintah telah melakukan kewajiban dengan menyediakan fasilitas berupa lahan sedangkan Pihak PT. Trans Marga Jateng sebagai Perusahaan Pengusahaan Jalan Tol, yang berdasarkan Perjanjian Penguasaan Jalan Tol (PPJT) dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.

PT. Trans Marga Jateng melakukan kewajibannya berupa pembangunan (build) dan melakukan Perencanaan Pendanaan, Perencanaan Teknik, Pelaksanaan Teknik, Pelaksanaan Kontruksi, Pengoperasian, Dan Pemeliharaan Jalan Tol agar bernilai ekonomi (operation) dengan berakhirnya perjanjian selama 45 tahun (masa konsesi), setelah masa konsesi berakhir tanah dan

gedungnya akan dikembalikan (*dihibahkan*) kepada Pemerintah yakni Badan Usaha Pengelolaan Jalan Tol (BUJT). Pelaksanaan perjanjian ini telah sesuai dengan perjanjian yang disepakati kedua belah pihak yang tuangkan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Semarang-Solo.

Berdasarkan hal tersebut, konsep dari pembiayaan perjanjian Build Operate Transfer yang digunakan dalam proyek pembangunan jalan Tol Semarang-Solo yaitu cenderung seperti hutang piutang antara pemerintah dengan pihak swasta, dimana pembayarannya melalui lama waktu konsesi yang telah disepakati, lama masa konsesi pihak swasta akan dioperasikan untuk pengembalian modal investasi beserta keuntungan dari jalan tol tersebut. pengusahaan tanah yang dilakukan antara pemerintah (BPJT) dan swasta (PT Trans Marga Jateng kemudian setelah masa konsesi selesai tanah beserta bangunannya (jalan tol)

akan diserahkan (*hibah*) kepada pemerintah dan menjadi milik pemerintah. Dalam hal ini pemerintah sangat diuntungkan dengan adanya penambahan aset berupa infrastruktur jalan tol dan juga pajak yang dibayarkan oleh swasta, sehingga ini dapat menguntungkan kedua belah pihak, swasta mendapatkan untung dari pengoperasian jalan tol dan pemerintah mendapatkan aset infrastruktur baru.

Sedangkan untuk proyek pembiayaan pembangunannya merupakan proyek antara PT. Trans Marga Jateng bekerjasama dengan 4 sindikasi Bank yaitu BNI, BRI, Mandiri dan Jateng, dengan percampuran modal investasi 30% dari pemegang saham PT Trans Marga Jateng dengan 70% dari hutang Bank.

2. Keuntungan dan kendala dalam pembangunan infrastruktur menggunakan pola Build Operate Transfer (BOT)

1. Keuntungan :

- 1) Tidak membebani neraca pembayaran pemerintah (*off balance sheet financing*).
- 2) Mengurangi jumlah pinjaman pemerintah maupun sektor publik lainnya.
- 3) Merupakan tambahan sumber pembiayaan bagi proek-proyek yang diprioritaskan (*additional finance sources for priority projects*).
- 4) Pemerintah mendapatkan royalti atau bagian keuntungan setiap tahun dari pihak swasta yang mengelola aset tersebut.
- 5) Tambahan fasilitas baru.
- 6) Mengalihkan resiko bagi konstruksi, pembiayaan dan pengoperasian kepada sektor swasta.
- 7) Mengoptimalkan kemungkinan pemanfaatan perusahaan maupun teknologi asing

- 8) Mendorong proses alih teknologi, khususnya bagi kepentingan negara-negara berkembang .
- 9) Diperolehnya fasilitas yang lengkap dan operasional setelah akhir masa konsensasi.

2. Kendala :

- 1) Masalah perencanaan, yang akan berimbas kepada masalah lain yang terkait, seperti permasalahan perencanaan sejak awal yaitu menurut Bappenas proyek layak dibangun 2020, kemudian AMDAL tidak memadai, zona merah bencana diabaikan, dan proyek berjalan sebelum DED (*Detailed Engineering Design*) lengkap.
- 2) Pembebasan lahan, terutama yang terkait ganti rugi tanah, sosialisasi, status kepemilikan tanah, adanya sengketa, munculnya spekulasi tanah, dan ganti rugi tanah perhutani.

3) Kebijakan tarif tol, terkait ditenrukannya tarif tol yang ideal dengan memperhatikan kepentingan seluruh *stakeholders* karena apabilaterlalu tinggi akan tidak menarik bagi pengguna jalan dan dampaknya mengurangi aliran kas bagi BUJT, sebaliknya jika tarif tol terlalu rendah akan membuat rugi BUJT.

5.2 Saran

1. Penerapan pola Build Operate Transfer (BOT) dalam pengadaan infrastruktur, khususnya dalam bidang transportasi, merupakan salah satu pilihan yang layak dipertimbangkan, melalui penerapan pola ini maka diharapkan semakin banyak fasilitas infrastruktur yang dapat dibangun sehingga akan mampu menopang kelancaran kegiatan ekonomi yang pada akhirnya akan meningkatkan daya saing investasi dan mempercepat

- pertumbuhan ekonomi sehingga meningkatkan kemaslahatan bersama.
2. Perlu adanya sosialisasi yang jelas terkait proyek-proyek pembiayaan pembangunan infrastruktur dengan menggunakan pola BOT agar masyarakat tidak salah persepsi terhadap pendanaan yang dilakukan pemerintah bersama swasta.
 3. Masalah pembebasan lahan merupakan masalah yang paling banyak ditemui dalam proyek-proyek jalan tol agar dilakukan secara adil dan transparan, karena dalam pembebasan lahan melibatkan kepemilikan masyarakat. Masyarakat merasa hak-hak mereka dirugikan. Yang mana di satu sisi, pembangunan jalan tol akan sangat menguntungkan dan memberi manfaat bagi masyarakat, baik dari sisi penurunan kemiskinan dan pengangguran, menumbuhkan unit-unit ekonomi baru

yang akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Namun di sisi lain, pembangunan jalan tol, sangat mungkin menimbulkan dampak sosial, ekonomi, serta psikologis bagi masyarakat.

4. Dari sisi tarif, agar tarif dapat diterima oleh masyarakat maka dibutuhkan sosialisasi yang terus menerus, dan menggunakan media yang tepat kepada masyarakat.
5. Dibutuhkanlah pendekatan kombinasi aspek ekonomi dan hukum untuk menjembatani kemungkinan negatif dan gagal proyek BOT dengan mengedepankan prinsip saling menguntungkan yang dituangkan di dalam perjanjian BOT, sebagai pelindungnya, yang akan ditandatangani bersama pemerintah dan investor swasta.
6. pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan juga tidak hanya membutuhkan biaya investasi yang besar,

tetapi juga biaya operasi dan perawatan yang besar dalam penggunaannya. Oleh karena itulah dipandang perlu untuk dapat membuat dan mengedepankan konsep pengembangan dan manajemen infrastruktur di Indonesia yang berkelanjutan dan berkeadilan.

7. pemisahan yang tegas antara Pemilik (yang menguasai tanah) dengan Investor (penyandang dana). Pemisahan yang tegas terkait hak dan kewajiban para pihak. Kontrak tersebut harus tegas menyatakan semua hal yang berkaitan dengan waktu pembangunan, pengelolaan, pengoperasian dan penyerahan nantinya.
8. Suatu proyek kerjasamakan harus disiapkan *detail* karena pembagian risikonya harus *detail* antara swasta dan pemerintah.
9. Karena biaya investasi yang tidak sedikit, *payback period* dan *return* yang

diperoleh dari investasi jalan tol juga memakan waktu yang relatif lama, diharapkan pemerintah untuk lebih memudahkan swasta terlibat seperti halnya melalui pembaruan instrumen hukum investasi jalan tol seperti UU No.15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Dalam UU tersebut, terdapat beberapa hal yang ‘menguntungkan’ pihak swasta seperti kepastian penyesuaian tarif tol yang dilakukan dua tahun sekali yang didasarkan pada laju inflasi.

10. Untuk pengguna jalan tol khususnya truk logistik berdasarkan perhitungan bahan bakar dan lama jalan tempuh, tol semarang-Solo atau khususnya jalan tol Trans Jawa, selisih waktu yang tempuh bisa sampai 3 jam dengan selisih satu solar tangki, dimana 1 tangki solar = 200 liter jadi dapat menghemat biaya yaitu $200 \text{ liter} \times 5.150 = \text{Rp. } 1.030.000$ dibandingkan lewat jalan pantura, yang

mana terpengaruh dengan melewati kondisi jalan yang cenderung rusak, macet, adanya hentian lampu merah serta BBM yang boros karena mesin dalam kondisi *running engineen*. Maka jalan tol lebih efektif dan efisien.

11. Berdasarkan tarif yang dianggap sangat mahal untuk Trans Jawa, perusahaan logistik mungkin dapat memberikan subsidi kepada sopir truk mengenai biaya pengiriman, agar barang yang dikirim lebih cepat sampai terutama untuk barang-barang yang mudah busuk atau tidak tahan di waktu pengiriman yang lama.

a. Ataupun solusi dari ahli ekonomi yaitu subsidi dari pusat (*split subsidy*) subsidi untuk truk angkutan logistik ditanggung sebagian oleh pemerintah daerah dan pemerintah pusat untuk setiap ruas yang dilalui, terutama daerah yang mendapatkan

pendapatan dari kawasan industri bisa dialokasikan dana subsidi dari APBD, Yang porsinya tidak memberatkan APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah).

- b. *Cross subsidy* yaitu menaikan tarif pengguna mobil pribadi untuk membantu tarif truk logistik, karena essensi dari fungsi jalan tol adalah menekan biaya logistik. Jadi fungsi tol harus dikembalikan ke tujuan awal, yakni tarif semurah mungkin untuk angkutan logistik.

5.3 Penutup

Segala puji dan syukur terhadap Allah SWT atas karunia-Nya dan pertolongan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Penulis sangat menyadari banyaknya kekurangan pada skripsi ini. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi

melengkapi kekurangan dari skripsi ini. Selanjutnya penulis berharap, skripsi ini dapat bermanfaat khususnya untuk penulis sendiri dan pembaca lainnya serta dapat menambah ilmu bagi penulis sendiri dan pembaca lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abd. Hakim, Atang . *Fiqih Perbankan Syariah*, Bandung: PT Rafika Aditama, 2011.
- Abdulkadir, Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, (selanjutnya disingkat Abdulkadir Muhammad I), 2010.
- Abdulkadir, Muhammad. *Hukum Perikatan*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti (selanjutnya disingkat Abdulkadir Muhammad II)1992.
- Adiwarman A, Karim. *Ekonomi Makro Islami* : Edisi Ketiga, Jakarta, PTRajaGrafindo Persada, 2007.
- Adiwarman A, Karim. *Ekonomi Islam: Suatu Kajian Kontemporer*, Jakarta: Gema Insani Press, 2001.
- Al-Imam Abu Zahrah, *Ilmu Ushul Al-Fiqh (Edisi Indonesia)*, Jakarta: Pustaka Firdaus, 1994.
- Angelina, dkk. *Laporan Akhir Pengembangan Jalan Tol TransJawa Ruas Jalan Tol Semarang-Solo*, ISEI Cabang Semarang, 2011.
- Artadi, Ketut Dan Dewa Nyoman Rai Asmara, *Implementasi Ketentuan-Ketentuan Hukum Perjanjian Kedalam Perancangan Kontrak*, Denpasar: Udayana University Press, 2014.
- Ascarya, *Akad & Produk Bank Syariah*, Jakarta: Rajawali Press, 2007.
- Aschauer, David. *Is Publik Expenditure Productive?*, *Journal of Monetary Economics*sp. 177-200, 1989.

- Ashshiddiqi, T.M. Hasbi. dkk. *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, Jakarta: Yayasan Penyelenggara Penterjemah/Pentafsir Al-Qur'an, 1971.
- Ash-Shidiqy, T.M. Hasbi. *Pengantar Fiqh Muamalah*, Jakarta: Bulan Bintang, 1984
- Asmawi, Ahmad Nuryadi "*Akad dan Fiqh Maghrib*", Diktat kuliah informal Ekonomi Islam FEUI Semester Genap tahun 2002.
- C. J., Morrison And A. E. Schwartz, *State Infrastructure and Productive Performance*, National Bureau of Economic Research Working Paper Number 3981, 1992.
- Cahyono, Fajar Eko. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Terhadap Produk Domestik Bruto di Indonesia*. Universitas Islam Negeri Malang. Vol. 10.No. 2, 2012.
- Calderon, Cesar A. and Serven. *The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution* (September 2004). *World Bank Policy Research Working Paper* No. 3400. <http://ssrn.com/abstract=625277>.
- Cuttaree, Vickram. *Successes and Failures of PPP Projects, The World Bank Europe & Central Asia Region*, 2008.
- Dharmawan. *Dampak Ketidak Pastian Waktu Pembebasan Tanah Terhadap Besaran Tarif Awal Pada Proyek Investasi Jalan Tol*. Tesis. Fakultas Teknik: Universitas Indonesia. 2012.
- Djamil, Fathurrahman. *Hukum perjanjian Syariah, dalam kompilasi hukum perikatan oleh Mariam*

- Darus Badrul Zaman, Bandung: PT Cipta Adiya Bhakti, 2001.
- Djuwaini, Dimyauddin. *Pengantar Fiqh Muamalah*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2008.
- E Case, Karl dan C Ray Fair. *Prinsip-prinsip Ekonomi Makro* (Bambang Sarwiji). Jakarta: Indeks Kel Gramedia, 2004.
- E. R., Berndt and B. Hansson, *Measuring the Contribution of Publik Infrastructure Capital in Sweden*”,*National Bureau of Economic Research Working Paper* Number 3842, 1991.
- Égert, dkk. *Infrastructure and Growth: Empirical Evidence (July 14, 2009)*. *CESifo Working Paper Series* No. 2700; *William Davidson Institute Working Paper* No. 957; *OECD Economics Department Working Paper* No. 685. <http://ssrn.com/abstract=1360784> , 2009.
- Fatwa DSN-MUI No. 102/DSN-MUI/X/2016 Tentang *Akad Al-Ijarah Maushufah Fi Al-Dzimmah*.
- Felix, Rega. *Jurnal Potensi Penerapan Al-Ijarah Al-Maushufah Fi Al-Dzimmah Oleh Perbankan Syariah*.pdf. 2017.
- Garmendia dkk. *Infrastructure Services in Developing Countries: Access, Quality, Costs, and Policy Reform* (December 2004). *World Bank Policy Research Paper* No. 3468. <http://ssrn.com/abstract=643265>.
- H. S., Salim, *Hukum Kontrak : Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Cetakan ke-2, Jakarta : Sinar Gravika, 2004.

- Hariyanto, Eri. *Peluang Pembiayaan Infrastruktur Melalui Sukuk Negara*, <https://kemenkeu.go.id/2017/10/31/peluang-pembiayaan-infrastruktur-melalui-sukuk-negara>.
- Hisranuddin. *Hukum Perbankan Syariah di Indonesia*, Yogyakarta: GentaPress, 2008.
- Indonesia-Investment. *Infrastruktur di Indonesia*. <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381>.
- John R. Baldwin and Dixon, *Infrastructure Capital: What is it? Where is it? How Much of it is There?* (March 12, 2008). *Canadian Productivity Review Research Paper* No. 16 h. 20.
- Jurnal Law Reform Program Studi Magister Ilmu Hukum Volume 14, Nomor 1, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro 71. Tahun 2018.
- Kamilah, Anita. *Aspek-Aspek Hukum Bangun Guna Serah (BOT) Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah (Perspekti Hukum, Agama, Hukum Perjanjian, dan Hukum Publik)*, Bandung : Kencana Media, 2012.
- Kuncoro, Wahyu. *BOT (Build, Operate and Transfer) Agreement*, (www.shoutmix.advokadku.com, 2006).
- Mankiw, N. Gregory. *Pengantar Ekonomi* (Jilid II).(Imam Nurmawan).Erlangga : Jakarta, 1997.
- Mardani, *Fiqh Ekonomi Syariah Fiqh Muamalah*, Jakarta, PrenadaMedia Group. 2012.

- Mardani, *Praktek Jual Beli via Telepon dan Internet*, Tangerang: Majalah Hukum dan HAM, Vol. IV No. 8 Agustus 2008.
- Martha Jaya, Nyoman. "*Analisa Perbandingan Kerjasama Proyek Antara Sistem BOT dan Turn Key (Study Kasus Proyek Multy Investmen PT.(Persero) Pos Indonesia*", Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, Vol.12, No.01, Januari 2008.
- Minarni, *Falsifikasi Kebijakan Fiskal di Indonesia Perspektif Islam, Menemukan Relevansi Pemikiran Ibnu Taimiyah Tentang Keuangan Publik Sebagai Potret Khazanah Kebijakan Fiskal Periode Klasik Islam*, Yogyakarta : Graha Ilmu, 2015
- Muhammad bin al-Bukhari, Abu Abdullah, *Ensiklopedia Hadits, Shahih Al-Bukhari 1*, Jakarta: Almahira, 2011.
- Oktorina, Ima. *Kajian Tentang Kerja Sama Pembiayaan Dengan Sistem Build Operate dan Transfer (BOT) Dalam Revitalisasi Pasar Traditional (Studi Kasus Pada Pembangunan Centra Pasar Raya Padang)*, Tesis Magister Kenotariatan, Semarang, eprints.undip.ac.id., 2010.
- Parikesit, Danang, dkk. *Kajian Aspek Kemasyarakatan Di Dalam Pengembangan Infrastruktur Indonesia*. Jakarta : Direktorat Riset dan Pengabdian Masyarakat Universitas Indonesia, 2007.
- Paul, Um dkk. *Infrastructure and Economic Growth in the Middle East and North Africa (October 1,*

2009). *World Bank Policy Research Working Paper Series*, Vol. , pp. -, 2009.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 36 tahun 2005 tentang *Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang nomor 28 tahun 2002 tentang Bangunan Gedung* Pasal 62.

Peraturan Pemerintah tentang Pengelolaan Barang Milik Negara atau Daerah No. 6 Tahun 2006 Bab I Pasal 1 Angka 12.

Peraturan Presiden no 7 tahun 2006 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah, khusus Bagian IV (Agenda Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat), Bab 33 tentang Percepatan Pembangunan Infrastruktur.

Pujianto, Bambang dkk., *Analisis Potensi Penerapan Kerjasama Pemerintah Swasta Dalam Pengembangan Infrastruktur Transportasi Di Perkotaan*, Semarang: Universitas Diponegoro, 2005.

Puspitasari, Ika dan Budi Santoso, *Perjanjian Kerjasama Pemerintah dan Swasta dengan Pola (BOT) Build Operate Transfer dalam Pembangunan Jalan Tol (Studi Pembangunan JalanTol Semaran-Solo)*, Universitas Diponegoro, Vol 14 No. 1, 2018.

R., Subekti dan Tjitrosudibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Edisi Revisi, Jakarta: Pradya Paramita, 1999.

Republika. *Pembiayaan Proyek Infrastruktur dan Prospek Sukuk 2018*,

<https://www.republika.co.id/syariah-ekonomi/17/12/26/pembiayaan-proyek-infrastruktur-dan-prospek-sukuk-2018>.

S. W., Norton *Transaction Costs, Telecommunications, and the Microeconomics of Macroeconomic Growth, Economic Development and Cultural Change* 40: 175-196, 1992.

Salim dan Budi Sutrisno, *Hukum Investasi di Indonesia* : Cetakan ketiga, Jakarta: Rajawali Pers, 2012.

Santoso, Budi. *Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur Model BOT (Build Operate Transfer)*, Yogyakarta : Genta Press, 2008.

Schwab, Klaus. *The Global Competitiveness Report 2011-2012, World Economic Forum, Geneva, Switzerland,* 2011.
http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf.

Simamora, Y. Sogar. *Hukum Kontrak Pengadaan Barang Dan Jasa Pemerintah Di Indonesia*, Kantor Hukum WINS & Partners, Surabaya, 2013.

Siradj, Said Aqil. *Agama dan Infrastruktur*. Diambil dari www.nasional.sindonews.com, 2012. Diakses pada 11 Mei 2018.

Small Research Team ISEI Semarang. *Pengembangan Infrastruktur Sebagai Upaya Penguatan Ekonomi : Studi Kasus Tol Semarang-Solo*, Disampaikan dalam kongres ISEI di Pekan Baru, 2011.

Subekti, R. *Hukum Perjanjian*, Jakarta : Intermasa, 2005.

- Sukirno, Sudono. *Ekonomi Pembangunan: Proses, Masalah, dan Dasar Kebijakan*. Jakarta : KencanaPersada Media Group, 2007.
- The Global Competitiveness Report 2015- 2016, *World Economic Forum*,
[http://www3.weforum.org/docs/gcr/20152016/Global Competitiveness Report 2015-2016.pdf](http://www3.weforum.org/docs/gcr/20152016/Global%20Competitiveness%20Report%202015-2016.pdf).
- Todaro, Micahel dan Stephen Smith. *Pembangunan Ekonomi di Negara Dunia Ketiga* (Edisi kedembilan) Jilid1.(Haris Munanda,Puji A.L).Jakarta:Erlangga, 2007.
- Tri Wahyuni, Krismanti. *Analisis Pengaruh Infrastruktur Ekonomi dan Sosial Terhadap Produktivitas Ekonomi di Indonesia*. Bogor: Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor (IPB), 2009.
- Umar, Juoro. *Peran swasta dan kepentingan masyarakat dalam pembanguna infrastruktur*, Jakarta : Koperasi Jasa Profesi, 1997.
- Vollmar, H.F.A. *Pengantar Studi Hukum Perdata : Jilid II*, diterjemahkan oleh I.S. Adiwimarta, Jakarta: Rajawali Press, 1984.
- World Bank, *Kajian Pengeluaran Publik Indonesia Bab 5 Infrastruktur*. 2007.
<http://siteresources.worldbank.org/INTINDONESIA/Resources/2262711168333550999/PERFBAB5-Infrastruktur.pdf>.
- www.Kompasiana.com “Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui Pola BOT-BCA” diakses pada 20 Maret 2018.

Yasin, Nazarkhan. *Mengenal Kontrak Konstruksi di Indonesia*, Buku pertama Seri Hukum Konstruksi, Gramedia Pustaka utama, 2006.

Nomor : TMJ.AB.1.KP. 443
Lampiran : -
Perihal : Izin Pra Riset

12 Desember 2018

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Ekonomi & Bisnis Islam
UIN Walisongo Semarang
Jl. Prof. Dr. Hamka Kampus III Ngaliyan Semarang
di- Semarang

Menindaklanjuti Surat Permohonan Izin Pra Riset Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri (UIN) Walisongo, Nomor : B-133/Un.10.5/D1/TL.00/11/2018 tanggal 12 November 2018, pada prinsipnya kami tidak keberatan untuk peminjaman data yang akan digunakan untuk penyelesaian Tugas Akhir terhadap Saudara mahasiswa sebagai berikut :

No	Nama	NIM	Jurusan
1	Sevatini Dwi Kusumawati	1605026131	Ekonomi Bisnis Islam

Laporan hasil penelitian hanya dipergunakan sebagai kebutuhan akademik dan laporan tersebut agar dikirimkan kepada kami sebagai evaluasi internal, sebagai PIC bidang anggaran dapat menghubungi Saudara Titra Griyaloka hp. 081324180005.

Demikian disampaikan, atas perhatian Saudari diucapkan terima kasih.

General Manager Administrasi & Keuangan



Noor Alamsyah, SE
NIK. 142.0616.02

Tembusan :
1. Manager Keuangan

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. IDENTITAS DIRI

Nama :Sevatini Dwi Kusumawati
Tempat Tanggal Lahir : Kendal, 23 September
1995
Alamat : Kebonharjo RT03 RW 03
Patebon Kendal.
Email :sevatinidk@gmail.com
No. Hp : 085728024054

B. RIWAAT PENDIDIKAN

1. SD.N 02 Purwosari lulus tahun 2007
2. MTs. NU 07 Patebon lulus tahun 2010
3. SMA N 1 Kendal lulus tahun 2013
4. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam (FEBI)
jurusan Perbankan Syariah UIN Walisongo
Semarang lulus tahun 2016
5. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam (FEBI) UIN
Walisongo Semarang.

Semarang, 16 Juli 2019

Sevatini Dwi Kusumawati
NIM: 1605026131