

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Ketersediaan infrastruktur dalam mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan sudah menjadi teori yang tak terbantahkan, karena ketersediaan infrastruktur yang baik mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi melalui penciptaan hubungan *inter-regional* dan memfasilitasi alokasi sumber daya, sehingga diharapkan dapat menciptakan pemerataan pembangunan. Pembangunan infrastruktur di Indonesia juga dapat menghasilkan mobilitas tenaga kerja antar daerah untuk menjadi lebih baik yang akan mendorong terbentuknya investasi baru, lapangan kerja baru dan mampu menciptakan peningkatan pada pendapatan masyarakat. Dalam upaya untuk meningkatkan daya saing perekonomian nasional tersebut, pemerintah telah mengupayakan percepatan peningkatan kuantitas dan kualitas berbagai infrastruktur penunjang pembangunan, khususnya pembangunan jalan tol.

Dalam hal pembangunan jalan tol, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Badan Pengatur Jalan Tol (PUPR)¹ telah menyelesaikan pembangunan jalan tol sejak tahun 2015 hingga Juni 2019 yaitu sepanjang 985 Kilometer (Km). Kemudian pada akhir tahun 2019 ditargetkan sepanjang 1.852 Km jalan tol telah terbangun di beberapa wilayah di Indonesia, mulai dari Pulau Jawa, Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, hingga Pulau Sulawesi. Secara kumulatif jika dijumlahkan keseluruhan sejak tahun 1978 hingga saat ini

¹ Pasal 45 ayat (3) UU Jalan menyatakan, “Sebagian wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan oleh BPJT.”, Indonesia, Undang-Undang, Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Jalan Nomor 38 Tahun 2004, (Jakarta, 2004) hlm. 16

jumlah jalan tol yang sudah tersambung seluruhnya yaitu sepanjang 1.780 Km. Pada tahun 2020, pemerintah menargetkan membangun jalan tol sepanjang 600 Km.

Pengusahaan Jalan Tol ini merupakan tugas Pemerintah atas infrastruktur yang masuk dalam kategori “*Public Good*” atau untuk kepentingan umum yang dapat dikerjasamakan dengan badan usaha baik badan usaha pemerintah (BUMN/ BUMD) maupun badan usaha swasta (Iwan Erar Joesoef, Disertasi FHUI, 2011). Model-model kerjasama ini sangat bervariasi dalam lingkup kerja sama pemerintah dan swasta (“*public private partnership*”).

Hingga kini kebutuhan pembangunan infrastruktur terus mengalami peningkatan seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi. Namun keterbatasan kapasitas fiskal menyebabkan investasi untuk penyediaan infrastruktur tidak bisa bergantung hanya pada investasi Pemerintah saja. Oleh karenanya, pemerintah Indonesia membutuhkan sumber pendanaan baru untuk menutupi *financial gap* dalam pembangunan infrastruktur. Satu terobosan yang perlu dilakukan adalah melalui mekanisme Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah (PINA) yang melengkapi skema pembiayaan infrastruktur lainnya, yaitu skema KPBU atau *Public Private Partnership (PPP)*, yang perlu didorong dan didukung semua pihak guna memacu percepatan penyediaan infrastruktur. Dengan skema ini *private investor* dapat menyediakan dana untuk pembiayaan proyek pembangunan infrastruktur serta menjamin proyek dapat berjalan secara efisien. Sehingga proyek dapat dikelola dengan baik untuk menghasilkan *expected return* yang sesuai.

KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu kepada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/BUMN/ BUMD, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko antara para pihak. KPBU bukan pengalihan kewajiban pemerintah kepada swasta dalam penyediaan layanan kepada masyarakat, tetapi KPBU merupakan pembiayaan oleh swasta untuk merancang, membangun, dan mengoperasikan

Agus Riyanto, 2021

“*PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL*” (Studi: Penugasan PT. Hutama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

proyek-proyek infrastruktur dengan memberikan hak pengusahaan kepada swasta untuk mengembalikan nilai investasi yang ditambahkan dengan menambahkan keuntungan yang wajar.

Dalam rangka memberikan pedoman kepada Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/BUMN/BUMD dalam melaksanakan KPBU, Pemerintah telah mengundang Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dalam Penyediaan Infrastruktur. Dengan berlakunya peraturan presiden tersebut, maka Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden No. 66 Tahun 2013 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi.

Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 juga mengamanatkan agar pemerintah menetapkan ketentuan mengenai tata cara pelaksanaan KPBU dan tata cara pengadaan Badan Usaha Pelaksana KPBU. Ketentuan tersebut diundangkan dalam bentuk Peraturan Menteri PPN / Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dan Peraturan Kepala LKPP No. 19 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.

Namun permasalahannya, tidak semua lokasi pembangunan jalan tol yang ditawarkan oleh pemerintah kepada Badan Usaha dengan skema KPBU memiliki tingkat kelayakan ekonomi dan financial sehingga menarik investor untuk berinvestasi di pembangunan jalan tol. Tingginya resiko dan tidak layaknya proyek secara finansial menjadi hambatan utama dalam KPBU, untuk itu Pemerintah memberikan fasilitas-fasilitas dalam KPBU berupa Dukungan Pemerintah, Jaminan Pemerintah, Pembayaran atas Layanan, dan Insentif Perpajakan. Dikarenakan banyak proyek KPBU tidak layak secara finansial namun layak secara ekonomi, oleh karena itu Pemerintah dapat memberikan dukungan berupa *Viability Gap Fund (VGF)*. VGF adalah dana yang diberikan Pemerintah pada proyek KPBU guna meningkatkan kelayakan finansial sebuah proyek yang biasanya digunakan dalam pembangunan. Dukungan berupa VGF dapat menurunkan biaya konstruksi sebuah

Agus Riyanto, 2021

“PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL” (Studi: Penugasan PT. Hutama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

proyek infrastruktur sehingga tingkat pengembalian investasi semakin tinggi. Dukungan VGF diajukan PJPk kepada Menteri Keuangan untuk dikaji, disetujui dan dialokasikan. Sedangkan Jaminan Pemerintah adalah kompensasi finansial yang diberikan oleh Menteri Keuangan kepada Badan Usaha Pelaksana melalui skema pembagian risiko.

Sebagaimana dinyatakan dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, Pasal 38 ayat (1) Pengadaan Pengadaan Badan Usaha Pelaksana dilakukan melalui Pelelangan atau Penunjukan Langsung, ayat (2) Pelelangan atau Penunjukan Langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui prakualifikasi.

Dalam rangka percepatan pengembangan Kawasan di Sumatera, melalui Perpres No. 100 Tahun 2014 telah diubah dengan Perpres No. 117 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Perpres No. 100 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Pemerintah memberikan penugasan kepada PT. Hutama Karya (Persero) untuk melakukan pengusaha jalan tol pada 24 Ruas Jalan Tol di Sumatera yang layak ekonomi namun secara keseluruhan tidak layak finansial. (Indonesia, Peraturan Presiden, 2014 & 2015, hlm. 3 - 4).

Pengusahaan jalan tol untuk lokasi yang layak ekonomi namun tidak layak finansial seharusnya dilakukan oleh pemerintah. (Indonesia, Peraturan Pemerintah, 2005, hlm.19). Sehingga penugasan Pemerintah kepada PT Hutama Karya (Persero) merupakan salah satu bentuk pelimpahan wewenang pemerintah kepada instansi lain yang dalam pelaksanaannya harus memperhatikan peraturan perundang-undangan dan asas-asas umum pemerintahan yang baik, untuk menghindari adanya penyalahgunaan wewenang, dan ketidak pastian hukum dari penyelenggara administrasi pemerintah. (Indonesia, Undang-Undang, 2014, hlm.6)

Pengusahaan jalan tol untuk lokasi yang layak ekonomi namun tidak layak finansial seharusnya dilakukan oleh pemerintah. (Indonesia, Peraturan Pemerintah, 2005, hlm.19). Sehingga penugasan Pemerintah kepada PT Hutama Karya (Persero) merupakan salah satu bentuk pelimpahan wewenang pemerintah kepada

Agus Riyanto, 2021

“PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL” (Studi: Penugasan PT. Hutama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

instansi lain yang dalam pelaksanaannya harus memperhatikan peraturan perundang-undangan dan asas-asas umum pemerintahan yang baik, untuk menghindari adanya penyalahgunaan wewenang, dan ketidak pastian hukum dari penyelenggara administrasi pemerintah. (Indonesia, Undang-Undang, 2014, hlm.6)

Peranan pemerintah dalam sistem perekonomian modern, dapat dibagi dalam tiga bagian yaitu: peranan alokasi, peranan distribusi, peranan stabilitasi. Peranan alokasi sangat dibutuhkan untuk penyediaan barang/jasa yang tidak dapat disediakan oleh swasta yaitu barang-barang umum atau disebut juga barang publik. Barang publik antara lain: Jalan, Jembatan, Bandara, Air Bersih, Udara Bersih, dll. (Azizah, Artikel, 2012, hlm. 1).

PT Utama Karya (Persero) mendapatkan penugasan dari Pemerintah untuk melaksanakan perusahaan empat ruas jalan tol di Sumatera, berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 Tentang Percepatan Pembangunan Tol Di Sumatera, yaitu:

- 1) Ruas Jalan Tol Medan – Binjai
- 2) Ruas Jalan Tol Palembang – Simpang Indralaya
- 3) Ruas Jalan Tol Pekanbaru – Dumai
- 4) Ruas Jalan Tol Bakahuni- Terbanggi Besar

Penugasan tersebut meliputi: pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 117 Tahun 2015 tentang Perubahan Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 Tentang Percepatan Pembangunan Tol Di Sumatera, dalam rangka mempercepat pembangunan jalan tol di Sumatera atas perusahaan empat ruas tol tersebut di atas diubah menjadi 24 ruas jalan tol, yang diantaranya: Ruas Jalan Tol Terbanggi Besar – Pematang Panggang dan Ruas Jalan Tol Pematang Panggang – Kayu Agung.

Atas ruas tol tersebut, telah dibuat Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) antara Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) dengan PT Utama Karya (Persero), PPJT Nomor: 06 tanggal 09 Juni 2016.

Dalam membangun infrastuktur, penunjukkan PT. Hutama Karya (Persero) ini telah dikecualikan oleh peraturan perundang-undangan Monopoli dan Persaingan Usaha.

Pasal 51 tersebut diartikan oleh banyak pihak sebagai bentuk pengecualian bagi BUMN dalam hal melakukan monopoli usaha. Namun, menurut M. Iqbal Ketua Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU Periode Juni 2001 – Juni 2002), Pengecualian tersebut bukanlah pengecualian secara mutlak. UU No. 3 Tahun 1999 Tentang Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tidak memberikan pengecualian kepada BUMN yang melakukan persaingan usaha tidak sehat. BUMN dapat melakukan monopoli apabila memenuhi persyaratan-persyaratan tertentu, sebagai berikut:

- 1) kegiatan yang dilakukan oleh BUMN adalah kegiatan yang menguasai hajat hidup orang banyak.
- 2) kegiatan yang menguasai hajat hidup orang banyak tersebut harus ditetapkan dengan UU.
- 3) BUMN tersebut memang ditunjuk oleh pemerintah untuk melaksanakan kegiatan usaha itu.

Namun, harus diingat bahwa yang dikecualikan adalah strukturnya bahwa BUMN itu boleh melakukan monopoli. "Tetapi conduct-nya atau perilakunya tetap tidak dikecualikan," kata Iqbal.

Dengan kata lain, jika BUMN yang mendapat pengecualian tersebut melakukan persaingan usaha tidak sehat, misalnya dengan menghambat pelaku usaha lain masuk ke dalam bidang usaha yang bersangkutan, maka BUMN tersebut tetap harus mematuhi peraturan yang ada di dalam UU No. 3 Tahun 1999 Tentang Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.²

² Menulis berita, "Tidak Semua BUMN Dikecualikan dari UU Anti Monopoli", Kamis, 4 April 2002, <http://www.hukumonline.com/>, Diakses atau diunduh tanggal 20 Mei 2020.

Agus Riyanto, 2021

"PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL" (Studi: Penugasan PT. Hutama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

1.2. Identifikasi Masalah

Identifikasi permasalahan yang diangkat peneliti terkait dengan Pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 117 Tahun 2015 tentang Perubahan Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 Tentang Percepatan Pembangunan Tol Di Sumatera yang menitikberatkan pada aspek penugasan PT Hutama Karya (Persero) untuk melakukan pengusahaan jalan tol pada 24 Ruas Jalan Tol di Sumatera, dan aspek pemberian jaminan dan dukungan oleh Pemerintah kepada PT Hutama Karya (Persero) guna penguatan kapasitas pendanaan PT Hutama Karya untuk melaksanakan penugasan tersebut.

Dari dua aspek tersebut diatas, kata kunci identifikasi masalah akan mengurai secara rinci prosedur pengadaan badan usaha untuk melaksanakan Kerjasama Pembangunan Infrastruktur antara Pemerintah dengan Badan Usaha, dan prosedur serta prasyarat untuk pemberian jaminan dan dukungan Pemerintah dalam pelaksanaan Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (KPBU).

1.3. Batasan Masalah

Agar penelitian ini dapat memperoleh hasil yang optimal, maka diberikan batasan masalah sebagai berikut;

- 1) Faktor –faktor yang mempengaruhi penunjukan PT Hutama Karya (Persero) sebagai Badan Usaha yang ditunjuk untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol pada 24 Ruas Jalan Tol di Sumatera dalam kerangka proses pengadaan badan usaha pada proyek KPBU dan pemberian jaminan dan dukungan Pemerintah pada PT Hutama Karya (Persero), yang tujuan akhirnya adalah penerbitan acuan dalam penyusunan Pedoman Penugasan Badan Usaha Dalam Pelaksanaan Proyek KPBU.
- 2) Objek penelitian dibatasi pada Pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol pada 24 Ruas Jalan Tol Trans Sumatera oleh PT. Hutama Karya (Persero) yang berkantor pusat di Jl. MT Haryono No. Kav. 8 Jakarta Timur, dan Badan Pengatur Jalan Tol

Agus Riyanto, 2021

“PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL” (Studi: Penugasan PT. Hutama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

(BPJT) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang berkantor di Jl. Patimura No. 20 Jakarta Selatan.

1.4. Perumusan Masalah

Mencermati mekanisme penugasan PT Utama Karya (Persero) untuk melaksanakan pengusahaan Jalan Tol pada 24 Ruas Jalan Tol Trans Sumatera yang berpotensi menimbulkan risiko ketidakpastian hukum dalam penerapan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan dan mengakibatkan ketidakadilan bagi masyarakat. Oleh karena itu peneliti mengambil judul penelitian Penugasan Badan Usaha Milik Negara Dalam Pengusahaan Jalan Tol: Studi Penugasan PT. Utama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera. Masalah penelitian yang diajukan difokuskan pada:

- 1) Apakah PT. Utama Karya (Persero) dapat diberikan penugasan untuk percepatan pembangunan Jalan Tol di Sumatera?
- 2) Bagaimana seharusnya penugasan PT. Utama Karya (Persero) untuk percepatan pembangunan JalanTol di Sumatera yang sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan yang baik?

1.5. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.5.1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis kebijakan penugasan perusahaan jalan tol kepada PT Utama Karya (Persero) dari perspektif hukum administrasi publik apakah telah dilaksanakan dengan memperhatikan asas-asas pemerintahan yang baik sehingga pelaksanaannya dapat memberikan kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan.

1.5.2. Manfaat Penelitian

Berdasarkan pada tujuan penelitian, maka kegunaan penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu:

Agus Riyanto, 2021

“PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL” (Studi: Penugasan PT. Utama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

- 1) Kegunaan teoritis, untuk memperkaya khasanah pengetahuan yang lebih mendalam mengenai kebijakan pemerintah dalam upaya percepatan pembangunan infrastruktur untuk kepentingan umum namun dengan tetap memperhatikan kemanfaatan, kepastian hukum dan keadilan dengan menganalisis praktek penugasan Badan Usaha Milik Negara dalam perusahaan jalan tol yang layak ekonomi namun tidak layak finansial.
- 2) Kegunaan praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi diseluruh kalangan terkait dengan perbaikan kebijakan pemerintah dalam penugasan perusahaan jalan tol oleh Badan Usaha Milik Negara.
- 3) Secara akademis akan menghasilkan sebuah rancangan yang dapat dijadikan panduan tata kelola program yang benar-benar menjadi rujukan dalam implementasi program.

1.6. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1.6.1 Kerangka Teoritis

Teori yang akan digunakan untuk menganalisis data dalam penelitian ini adalah teori hukum administrasi publik.

Pasal 8 ayat (2) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintah, menyatakan bahwa:

Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam menggunakan Wewenang wajib berdasarkan:

- a. peraturan perundang-undangan; dan
- b. AUPB

Penerapan pasal tersebut di atas akan dijadikan dasar peneliti dalam menganalisa implementasi penugasan Badan Usaha Milik Negara dalam perusahaan jalan tol di Sumatera.

Peraturan perundang-undangan yang akan dijadikan landasan analisis antara lain:

- 1) Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Agus Riyanto, 2021

“PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL” (Studi: Penugasan PT. Hutama Karya (Persero) Dalam Perusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

- 2) Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara
- 3) Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
- 4) Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas
- 5) Undang-Undang No. 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintah
- 6) Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, Peraturan Pemerintah Tentang Perubahan Kedua Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, PP No. 43 Tahun 2013, Peraturan Pemerintah Tentang Perubahan Ketiga Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, PP No. 30 Tahun 2017
- 7) Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum, Peraturan Pemerintah PP No. 74 Tahun 2012 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum.
- 8) Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, Peraturan Presiden No. 66 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- 9) Peraturan Presiden No.100 Tahun 2014 Tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol Sumatera, Peraturan Presiden No.117 Tahun 2015 Tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 Tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol Sumatera.
- 10) Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.
- 11) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 01/Prt/M/2017 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengusahaan Jalan Tol.
- 12) Peraturan Kepala Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Perka LKPP No. 19 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha

Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, Pemerintah Nomor.

13) Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) Nomor 16 Tentang Aset.

Sedangkan asas-asas umum pemerintahan yang baik (AUPB) dari delapan asas yang dinyatakan dalam Pasal 10 ayat (1) yang meliputi: a. kepastian hukum; b. kemanfaatan; c. ketidakberpihakan; d. kecermatan; e. tidak menyalahgunakan kewenangan; f. keterbukaan; g. kepentingan umum; dan h. pelayanan yang baik, hanya tiga AUPB yang akan dijadikan landasan analisis antara lain:

1) Asas Kepastian hukum

Asas kepastian hukum menurut penjelasan Pasal 10 UU No. 30 Tahun 2004 adalah asas dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan, kepatutan, keajaegan, dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggaraan pemerintahan.

2) Asas Kemanfaatan

Asas kemanfaatan menurut penjelasan Pasal 10 UU No. 30 Tahun 2004 adalah manfaat yang harus diperhatikan secara seimbang antara: (1) kepentingan individu yang satu dengan kepentingan individu yang lain; (2) kepentingan individu dengan masyarakat (3) kepentingan Warga Masyarakat dan masyarakat asing; (4) kepentingan kelompok masyarakat yang satu dan kepentingan kelompok masyarakat yang lain; (5) kepentingan pemerintah dengan Warga Masyarakat; (6) kepentingan generasi yang sekarang dan kepentingan generasi mendatang; (7) kepentingan manusia dan ekosistemnya; (8) kepentingan pria dan wanita.

3) Asas ketidakberpihakan

Asas ketidakberpihakan menurut penjelasan Pasal 10 UU No. 30 Tahun 2004 adalah asas yang mewajibkan Badan dan/atau Pejabat Pemerintah dalam menetapkan dan/atau melakukan Keputusan dan/atau Tindakan dengan mempertimbangkan kepentingan para pihak secara keseluruhan dan tidak diskriminatif.

Ketiga asas tersebut dipilih sebagai kriteria penelitian karena kriteria tersebut selaras dengan tiga unsur yang harus diperhatikan dalam menegakkan hukum yaitu: kepastian hukum (*rechtssicherheit*), kemanfaatan (*zweckmassigkeit*) dan keadilan (*gerechtigkeit*)³ utama dalam menegakkan hukum, oleh Gustav Radbruch⁴ ketiga unsur tersebut disebut sebagai penopang cita hukum (*idee des Rechts*), yang mana ketiganya diharapkan dapat berjalan secara seimbang.

1.6.2 Kerangka Konseptual

Pentingnya definisi operasional adalah untuk menghindarkan perbedaan pengertian atau penafsiran dari suatu istilah yang dipakai. Oleh karena itu dalam penelitian ini didefinisikan beberapa konsep, yaitu:

- a. Pemerintah adalah Pemerintah Pusat, yang selanjutnya disebut Pemerintah, adalah perangkat Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri atas Presiden beserta para Menteri.
- b. Kewenangan Pemerintah adalah setiap perbuatan pemerintah yang dilakukan oleh Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara (“TUN”), yang berasal dari peraturan perundang-undangan yang berlaku saja.
- c. Pengusahaan Jalan Tol adalah kegiatan oleh Pemerintah dan atau badan usaha meliputi meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau pemeliharaan.
- d. Penugasan Pengusahaan Jalan Tol adalah Pelaksanaan kewenangan pengusahaan jalan tol oleh pemerintah yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara yang ditetapkan oleh Pemerintah berdasarkan peraturan perundang-undangan.
- e. Badan Usaha Milik Negara adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

³ Sudikno Mertokusumo, Mr. A. Pitlo, Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum, Citra Aditya Bhakti, 1993, hlm, 3.

⁴ Sucipto Rahardjo, Hukum dalam Jagad Ketertiban, Cetakan I, 2006, Jakarta: UKI Press, hlm 135

- f. Perusahaan Perseroan (Persero) adalah BUMN yang bentuknya perseroan terbatas yang modalnya terbagi dalam saham sedikitnya 51% sahamnya dimiliki oleh negara RI yang tujuan utamanya mengejar keuntungan.
- g. Perusahaan Umum (Perum) adalah BUMN yang seluruh modalnya dimiliki oleh negara dan tidak terbagi atas saham, yang bertujuan untuk menfaat umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus mengejar keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.
- h. Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha selanjutnya disebut KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.
- i. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, badan usaha swasta yang berbentuk Perseroan Terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.
- j. Badan Usaha Jalan Tol selanjutnya disebut BUJT adalah Badan Usaha berbadan hukum yang bergerak di bidang Pengusahaan Jalan Tol.

1.7. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam penulisan tesis, penulis membagi menjadi 5 bab terdiri dari:

Bab I Pendahuluan terdiri dari Latar Belakang, Perumusan masalah, Tujuan penelitian dan Kegunaan Penelitian, Kerangka Teori dan konseptual, Sistematika Penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka terdiri dari penjelasan tentang Badan Usaha Milik Negara, Pengusahaan Jalan Tol, Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha, Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik.

Agus Riyanto, 2021

“PENUGASAN BADAN USAHA MILIK NEGARA DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL” (Studi: Penugasan PT. Utama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, Magister Hukum

[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

Bab III Metode Penelitian terdiri dari Tipe Penelitian, Sifat Penelitian, Sumber Data Penelitian, Bahan Hukum Primer, Bahan hukum Sekunder, Bahan Hukum Tertier, Metode Pengumpulan Data dan Metode Analisis Data.

Bab IV merupakan jawaban dari permasalahan terdiri dari penyediaan infrastruktur Jalan Tol melalui skema penugasan Badan Usaha Milik Negara yang memenuhi asas AUPB, PT Hutama Karya (Persero) Sebagai BUMN yang dapat diberikan penugasan untuk percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera

Bab V Penutup terdiri dari Kesimpulan hasil penelitian dan Saran-saran yang dapat diberikan terkait permasalahan yang diteliti.