

## PERJANJIAN KERJASAMA PEMERINTAH DAN SWASTA DENGAN POLA (BOT) BUILD OPERATE TRANSFER DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL (Studi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo)

Ikka Puspitasari<sup>1</sup>, Budi Santoso<sup>2</sup>  
Program Studi Magister Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro  
Jl. Imam Bardjo, S.H. No. 1-3, Kampus Pleburan, Semarang 50241  
ikkapuspitasari@gmail.com

### ABSTRACT

The procurement of infrastructure required huge funds. Over time, a cooperative agreement between the government and the private sector is required, namely the Build Operate Transfer (BOT) is a concept, whereby the project is built at full cost from private companies, some private companies, or cooperation with SOEs. This research uses empirical juridical approach method. The Juridical Empirical approach method aims to describe systematically against the object of research which shows how about government cooperation agreement with private. Based on research conducted that the agreement of government and private cooperation in the pattern of build operate and transfer (BOT). Government in this case done by Toll Road Enterprises has done the obligation by providing facilities in the form of land while the party in this case PT. Trans Marga Jateng is a Toll Road Concession Company based on Toll Road Concession Agreement (PPJT) of PT. Trans Marga Jateng performs its obligations in the form of build and performs Funding Planning, Technical Planning, Technical Implementation, Construction Implementation, Operation, And Maintenance of Toll Road for economic value (operation). End of the agreement for 45 years, then the land and the building is returned to the Government.

Keywords : Agreement; Cooperation; Toll Road Concession

### ABSTRAK

Pengadaan infrastruktur itu dibutuhkan dana yang sangat besar. Seiring dengan berjalannya waktu perlu diadakan perjanjian kerjasama antara pemerintah dengan swasta, yakni dengan melakukan perjanjian Build Operate Transfer (BOT) merupakan suatu konsep, dimana proyek dibangun atas biaya sepenuhnya dari perusahaan swasta, beberapa perusahaan swasta, ataupun kerjasama dengan BUMN. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yang bersifat yuridis empiris. Metode pendekatan Yuridis Empiris bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis terhadap objek penelitian yang menunjukkan bagaimana tentang perjanjian kerjasama pemerintah dengan swasta. Berdasarkan penelitian yang dilakukan bahwa Perjanjian kerja sama pemerintah dan swasta dalam pola build operate and transfer (BOT). Pemerintah dalam hal ini dilakukan oleh Badan Usaha Pengusahaan Jalan Tol telah melakukan kewajiban dengan menyediakan fasilitas berupa lahan sedangkan pihak dalam hal ini PT. Trans Marga Jateng adalah sebagai Perusahaan Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) PT. Trans Marga Jateng melakukan kewajibannya berupa

---

<sup>1</sup>Mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro

<sup>2</sup>Dosen Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro

pembangunan (build) dan melakukan Perencanaan Pendanaan, Perencanaan Teknik, Pelaksanaan Teknik, Pelaksanaan Kontruksi, Pengoperasian, Dan Pemeliharaan Jalan Tol agar bernilai ekonomi (operation). Berakhir perjanjian selama 45 tahun, maka tanah dan gedungnya dikembalikan kepada Pemerintah.

Kata Kunci: Perjanjian; Kerja sama; Pengusahaan Jalan tol

## A. PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang

Meningkatnya proses modernisasi sebagai akibat ditemukannya alat-alat komunikasi, transportasi dan informatika telah memberikan makna yang cukup besar bagi negara-negara di dunia (Susilowati, 2007, 1). Pembangunan mempunyai banyak aspek dan dimensi, seperti politik, ekonomi, sosial, hukum, dan budaya, dan pertahanan keamanan (Sidabalok, 2012 : 34). Indonesia sebagai negara yang berkembang, mempunyai keinginan yang kuat untuk melakukan pembangunan ekonominya. Indonesia sebagai suatu negara berkembang perlu adanya suatu pembangunan sarana dan prasarana untuk kepentingan umum (infrastruktur) dari berbagai aspek kehidupan.

Pengadaan infrastruktur itu dibutuhkan dana yang sangat besar, yang akan terasa berat apabila hanya dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Daerah (APBN dan APBD). Partisipasi swasta dalam pengadaan proyek infrastruktur tersebut tentunya merupakan hal yang baru di Indonesia (Vita Justisia, 2015 : 74). Pola-pola seperti penerbitan obligasi daerah, BOT (Build Operate Transfer),

BOO (Build Operate Own), BROT (Build Rent Operate Transfer), KSO (Kerjasama Operasi atau Joint Operation), usaha patungan, ruislag merupakan fenomena baru tidak saja bagi kalangan akademis, tetapi juga para praktisi, instansi pemerintah, lawyer, kalangan lembaga keuangan, notaris dan lain-lain (Prabawa, 2013 : 2).

Seiring dengan berjalannya waktu perlu diadakan perjanjian kerjasama antara pemerintah dengan swasta, yakni dengan melakukan perjanjian Build Operate Transfer (BOT) merupakan suatu konsep dimana proyek dibangun atas biaya sepenuhnya dari perusahaan swasta, beberapa perusahaan swasta, ataupun kerjasama dengan BUMN (Adha, 2011 : 549). Setelah dibangun, dioperasikan oleh kontraktor dan setelah tahapan pengoperasian selesai sebagaimana ditentukan dalam perjanjian Build Operate Transfer (BOT), kemudian dilakukan pengalihan proyek kepada pemerintah selaku pemilik proyek.

Bagi para pihak yang membuat kerjasama, baik pemerintah daerah maupun pihak investor atau pemodal, mekanisme kerjasama Build Operate Transfer (BOT) yang dipilih sangat

sejalan dan ideal oleh karena sangat banyak potensi lahan-lahan strategis yang belum diberdayakan secara optimal yang dapat dikembangkan dalam bentuk kerja sama investasi. Kerja sama melalui mekanisme Build Operate Transfer (BOT) berdasarkan penilaian Pemerintah adalah solusi paling tepat untuk mendapatkan kesepakatan saling menguntungkan karena sebagai pemilik modal, investor tidak memiliki lahan yang berada di daerah-daerah strategis yang merupakan salah satu faktor penting pengembangan usaha mereka.

Salah satu alternatif yang sering digunakan adalah dengan Perjanjian yang dibuat dalam Build Operate Transfer (BOT) merupakan suatu pengikat antara para pihak untuk melakukan kerja sama yang menimbulkan hubungan hukum (Bakri, Khaderi, & Sukor, 2009 : 2-3). Isi perjanjian Build Operate Transfer (BOT) terdapat prestasi yang telah disepakati, yang dimana salah satu pihak berhak atas prestasi dan pihak lain berkewajiban untuk memenuhi prestasi (Thamrin, 2017 : 117).

Keppres No.7 tahun 1998 dan Keppres No. 81 tahun 2001 dapat disimpulkan bahwa perjanjian kerjasama pemerintah dengan badan usaha swasta ditindaklanjuti dengan perjanjian-perjanjian tertentu sesuai dengan kebutuhan karakternya (Simamora, 2009 : 58). Pelaksanaannya kontrak merupakan bagian

fundamental dalam sebuah kerjasama. kerjasama itu melibatkan kepentingan umum yang dalam hal ini melibatkan pemerintah sebagai penyelenggara negara dan swasta sebagai investor dalam menyediakan jasa khususnya pembangunan infrastruktur yang dibangun berdasarkan perjanjian kerja sama dengan menggunakan khususnya pola Build Operate Transfer (BOT) (Kamilah, 2014 : 4).

## 2. Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut dapat dikemukakan beberapa permasalahan yang perlu untuk dikaji, yaitu:

- 1) Bagaimana tahapan-tahapan yang terjadi dalam perjanjian kerjasama pemerintah dan swasta dengan pola (BOT) Build Operate Transfer dalam pembangunan jalan tol Semarang-Solo?
- 2) Apakah pemerintah dapat digugat apabila terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh pemerintah dalam perjanjian kerjasama pemerintah dan swasta dengan pola (BOT) Build Operate Transfer dalam pembangunan jalan tol Semarang-Solo?

## 3. Tujuan Penulisan

Perumusan tujuan penelitian merupakan pencerminan arah dan penjabaran strategi terhadap masalah yang muncul dalam penulisan. Berdasarkan permasalahan yang menjadi fokus kajian penelitian ini, maka tujuan yang ingin dicapai adalah :

- 1) Mengerti tahapan-tahapan yang terjadi dalam perjanjian kerjasama pemerintah dan swasta dengan pola (BOT) Build Operate Transfer dalam pembangunan jalan tol Semarang-Solo.
- 2) Mengerti apakah pemerintah dapat digugat apabila terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh pemerintah dalam perjanjian kerjasama pemerintah dan swasta dengan pola (BOT) Build Operate Transfer dalam pembangunan jalan tol Semarang-Solo.

#### 4. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yang bersifat yuridis empiris. Yuridis empiris adalah mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang mopol. Metode pendekatan Yuridis Empiris bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis terhadap objek penelitian yang menunjukkan bagaimana tentang perjanjian kerjasama pemerintah dengan swasta. Pendekatan secara yuridis dalam penelitian ini adalah pendekatan dari segi peraturan perundang-undangan dan norma-norma hukum yang sesuai dengan permasalahan yang ada, sedangkan pendekatan empiris adalah pendekatan yang digunakan untuk menganalisa hukum bukan sebagai seperangkat aturan perundang-undangan yang bersifat empiris, akan tetapi hukum dilihat sebagai perilaku masyarakat,

selalu berinteraksi dan berhubungan dengan aspek seperti politik, ekonomi, sosial dan budaya.

Pendekatan empiris lebih menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan empiris dengan jalan melihat langsung ke objeknya. Metode penelitian yang akan digunakan adalah menggunakan metode deskriptif analitis berdasarkan kondisi eksisting dan perangkat kebijakan maupun peraturan perundang-undangan dan hukum mengenai perjanjian.

#### B. PEMBAHASAN

1. Tahapan-Tahapan Pelaksanaan Kontrak Kerjasama dengan Sistem Bangun Guna Serah / Build Operate Transfer (BOT) dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Semarang- Solo.

- a. Gambaran Umum PT. Jasa Marga menjadi 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). 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%, 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). (<http://www.transmargajateng.co.id/sejarah.php>).

b. Gambaran umum Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)

Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, perusahaan 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 perusahaan, BPJT berusaha mendorong keterlibatan Badan Usaha dan Pemerintah Daerah dalam percepatan pembangunan jalan tol (<http://bpjt.pu.go.id/konten/bpjt/sekilas-bpjt>).

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 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 mengamanatkan 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 swasta (<http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah>).

### c. Tahapan-Tahapan Pengusahaan Jalan Tol

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

Penyelenggaraan pembangunan jalan tol hak pengelolaan jalan tol sebelumnya dilaksanakan oleh PT. Jasa Marga (Persero) Tbk dengan bekerjasama dengan BPJT sebagai regulator dan penyelenggara jalan tol tersebut dilakukan. Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo yang semula dipegang oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk, yang kemudian dialihkan kepada PT. Trans Marga Jateng (TMJ). Pengelolaan Jalan Tol meliputi perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sejak dibentuknya tahun 2005 dan ditugaskannya Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) oleh pemerintah pada tahun 2005 sebagai regulator dalam penyelenggaraan pelayanan Jalan Tol di Indonesia.

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 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 diikuti dengan adanya beberapa perubahan PPJT dengan Amandemen I sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 14-11-2008 (empat belas November dua ribu delapan) No. 9 bahwa berdasarkan akta tanggal 3 Desember 2008 nomor 4, PT. Jasa Marga (Persero), Tbk. Telah mengalihkan Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo kepada PT. Trans Marga Jateng. PPJT diubah dengan Amandemen II sebagaimana yang tertuang dalam akta tanggal 03-12-2008 (tiga desember dua ribu delapan) Nomor 6 dan kemudian diubah pada Amandemen III sebagaimana tertuang dalam dalam akta tanggal

11-09-2009 (sebelas September dua ribu sembilan) nomor 15, serta terakhir dengan amendemen IV sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 20-10-2010 (dua puluh oktober dua ribu sepuluh) nomor 17.

Berdasarkan pengelolaan perusahaan jalan tol tersebut, dalam hal pengalihan hak pertanggung jawaban PT. Jasa Marga (Persero) Tbk, juga ikut berpindah kepada PT. Trans Marga Jateng yang kemudian berkedudukan sebagai Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Perusahaan Jalan Tol. Adanya pengalihan hak pengelolaan jalan tol tersebut, berdasarkan Peraturan Presiden No. 13 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur, Jalan Tol Semarang-Solo perlu dilakukan evaluasi. Evaluasi tersebut yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/PRT/M/2010 tentang Pedoman Evaluasi Penerusan Perusahaan Jalan Tol, Jalan Tol Semarang-Solo telah dievaluasi dengan hasil sebagaimana tercantum dalam Berita Acara Hasil Evaluasi Penerusan Perusahaan Jalan Tol Ruas Semarang-Solo Nomor BA.139/BPJT/pt/Hk.2.13/2012 tanggal 29-02-2012 (dua puluh Sembilan february dua ribu dua belas), perihal penerusan perusahaan jalan tol ruas Semarang-Solo. Berdasarkan Berita Acara Kesepakatan tentang Penerusan Perusahaan

Jalan Tol Ruas Semarang-Solo Nomor BA.142/BPJT/P/Hk 02.03.2012 tanggal 01-03-2012 tentang evaluasi ulang syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan dalam perjanjian pertama sebagaimana tertuang dalam perjanjian pertama dan setuju untuk mengubah dan menyatakan kembali Perjanjian pertama sebagaimana tertuang dalam perjanjian ini. Para pihak sepakat untuk mengubah secara keseluruhan dan menyatakan kembali sesuai dengan kesepakatan dalam perjanjian ini. Para pihak sepakat yang sepakat dengan ini melangsungkan perjanjian sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol tersebut.

Pasal 2.2 Perjanjian Perusahaan Jalan Tol yang dalam hal ini Lingkup Perusahaan Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk perusahaan jalan tol, yang meliputi Pendanaan, Perencana Tehnik, Kontruksi, Pengoperasian dan Pemeliharaan sesuai pada ketentuan dalam Perjanjian dan Peraturan Perundang-undangan diuraikan sebagai berikut :

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 buktii penyerahan Rencana Teknik Akhir, maka Rencana teknik Akhir dapat dianggap telah disetujui. BPJT mempunyai waktu 30 (tiga puluh) hari untuk menolak setiap 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 dimulai 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. Kontruksi 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 siserahterimakan 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 jawaban 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 pengusahaan 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 pengusahaan jalan tol sesuai dengan berita acara terhitung sejak tanggal penerbitan surat Pemerintah Mulai Kerja.

Dalam tahap penyerahan kembali Batas waktu perjanjian build operate and 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 Tol.

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 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 pengelola 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 pengusahaan jalan tol ini dilakukan.

2. Hak gugat Pemerintah apabila terjadi wanprestasi dalam perjanjian kerjasama pemerintah dan swasta dengan pola (BOT) Build Operate Transfer dalam pembangunan jalan tol

Kontraktualisasi membawa implikasi kontrak yang dibuat oleh pemerintah sebagai kontrak publik. Kontrak publik merupakan kontrak yang didalamnya terkandung hukum publik karena salah satu pihak bertindak sebagai penguasa (pemerintah). Perikatan akan menimbulkan hak dan kewajiban. Demikian pula dalam perikatan yang dibentuk oleh pemerintah seperti dalam kontrak BOT akan timbul hak dan kewajiban.

Alasan mengapa kontrak pemerintah disebut didalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol wanprestasi atau cidera janji atau para pihak tidak melaksanakan prestasinya dinyatakan wanprestasi yaitu apabila ternyata pihak kedua dalam waktu 90 (sembilan puluh) atau jangka waktu tambahan lainnya sebagaimana ditentukan pemerintah, maka pemerintah berhak setiap saat mengakhiri perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Perusahaan Jalan Tol.

Wanpretasi atau cidera diatur dalam perjanjian Kesepakatan yang diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol adalah sebagai berikut Apabila :

- a. Perusahaan jalan tol mengalihkan atau memberikan seluruh atau sebagian haknya dalam perjanjian ini terkecuali sehubungan dengan pengalihan atau pemberian hak berdasarkan perjanjian ini.
- b. Perusahaan jalan tol dinyatakan bubar berdasarkan keputusan rapat umum pemegang saham perusahaan jalan atau
- c. Perusahaan jalan tol dinyatakan pailit atau insolven, atau
- d. Perusahaan jalan tol mengajukan permohonan pailit atau insolven atau
- e. Perusahaan jalan tol mengubah maksud dan tujuannya dalam anggaran dasar perusahaan jalan tol yang tidak sesuai dengan maksud diberikannya perusahaan jalan tol
- f. Perusahaan jalan tol melanggar suatu pernyataan dan jaminannya sesuai dengan perjanjian ini atau pernyataan dan jaminan lain sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan
- g. Terdapat perubahan dalam pemegang saham dan susunan pemegang saham perusahaan jalan tol kecuali sebagaimana ditetapkan lain berdasarkan perjanjian ini
- h. Perusahaan jalan tol melaksanakan suatu kegiatan atau kegiatan usaha diluar dari

pengusahaan jalan tol tanpa persetujuan tertulis pemerintah terlebih dahulu.

Terjadinya wanprestasi atau ingkar janji tersebut diatas maka pemerintah dapat mengambil tindakan yang telah diatur dalam PPJT pada pasal 13.4.3 Tindak lanjut pengakhiran yakni mengambilalih dan meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan melakukan lelang atas Jalan tol yang bertujuan untuk Kontruksi, Pemeliharaan, dan/atau pengoperasian, dan BPJT berhak mengambil alih Pengusahaan Jalan Tol sementara sebelum perusahaan jalan tol baru ditetapkan.

Hubungannya hukum PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan yang mengoperasikan dalam Pengusahaan Jalan Tol tersebut hanya mempunyai wewenang pengoperasian kepada kontraktor utama pemenang tender.

PT. Trans Marga Jateng hanya bertanggung jawab terhadap kontraktor kontruksi saja dalam hal ini ditegaskan didalam pasal 7 tentang Kontruksi Jalan Tol yang pada Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol bukan merupakan wewenang PT. Trans Marga Jateng termasuk sub kontraktor yang berada dibawah kontraktor utama sekalipun.

Pasal 7.10 Perjanjian Pengelolaan jalan Tol tentang kewajiban dan tanggung jawab Perusahaan Jalan Tol yang harus bertanggung jawab untuk setiap pelanggaran dari kewajiban dan tanggung jawab yang timbul akibat tindakan

dan kegagalan dari setiap Kontraktor Kontruksi atau perencanaan atau Perencanaan Teknik Ahli yang ditunjuk. Maka dalam pasal tersebut menegaskan BUJT hanya bertanggung jawab terhadap kontraktor kontruksi.

Secara umum dalam upaya penyelesaian perselisihan dan/atau perbedaan dalam bentuk apapun yang timbul antara Pemerintah dan Perusahaan Jalan Tol. PT. Trans Marga Jateng sehubungan dengan dan/atau sebagai akibat dari perjanjian.

Perselisihan atau sengketa dalam perjanjiannya pemerintah dapat digugat. Pemerintah memberikan hak pada pihak yang merasa dirugikan untuk menyelesaikannya melalui jalur litigasi maupun non litigasi tergantung kesepakatan para pihak. Jadi pemerintah pada dasarnya melepaskan hak kekebalannya. Artinya dengan demikian pemerintah dapat digugat.

Penyelesaian perselisihan dan atau perbedaan tersebut dalam tingkat pertama akan diselesaikan dalam 60 (enam Puluh) hari melalui musyawarah diantara para pihak sesuai dengan asas yang dianut dalam perjanjian kerja sama ini yang terdapat dalam pasal 22 .1 Penyelesaian Perselisihan.

Pasal 22.2 apabila tidak dapat selesai dalam waktu 60 hari jalur musyawarah maka para pihak sepakat menyelesaikan sengketa tersebut melalui proses arbitrase BANI (Badan Arbitrase

Nasional Indonesia) sesuai ketentuan Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Berdasarkan Pasal 22.2 Perjanjian Pengusahaan Jalaan tol ini Keputusan Badan Arbitrase Nasional Indonesia bersifat final dan mengikat para pihak.

Kedua belah pihak dengan kedua upaya yang dilakukan tidak berhasil diselesaikan, maka kedua belah pihak sepakat untuk menempuh jalur hukum dengan domisili hukum yang tetap dan tidak berubah yaitu sesuai dengan yang tercantum pada klausula yang diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) dalam hal ini pada pasal 22.2.3 para pihak sepakat dalam proses arbitrase sesuai ketentuan pasal 22.1. akan dilaksanakan di Jakarta.

Perselisihan sengketa yang terjadi secara umum biasanya banyak diselesaikan dengan lembaga arbitrase. Lembaga arbitrase mempunyai kelebihan dibandingkan dengan lembaga peradilan. Kelebihan tersebut antara lain sebagai berikut (Ade Maman Suherman, 2002 : 58) :

- a. Dijamin kerahasiaan sengketa para pihak
- b. Dapat dihindari kelambatan yang diakibatkan karena hal procedural dan administratif.
- c. Para pihak dapat memilih arbiter yang menurut keyakinannya mempunyai pengetahuan, pengalaman, serta latar belakang yang cukup mengenai masalah yang disengketakan, jujur dan adil.

- d. Para pihak dapat menentukan pilihan hukum untuk menyelesaikan masalahnya serta proses dan tempat penyelenggaraan arbitrase.
- e. Putusan arbiter merupakan putusan yang mengikat para pihak dan dengan melalui tata cara (prosedur) sederhana saja ataupun langsung dapat diselesaikan.

Pasal 21.3 Perjanjian Pengusahaan jalan Tol (PPJT) untuk tujuan penyelesaian sengketa atau pengakhiran Perjanjian, baik yang dilakukan oleh pemerintah atau oleh Badan Usaha Jalan Tol, Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol dengan ini secara tegas melepaskan ketentuan dalam Pasal 1266 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dan karenanya untuk penyelesaian sengketa atau pengakhiran perjanjian diberlakukan sebagaimana tercantum dalam perjanjian ini tanpa perlu mendapat putusan pengadilan.

### C. PENUTUP

#### a. Simpulan

Berdasarkan pembahasan makalah sebagaimana telah diuraikan dalam bab pembahasan tersebut di atas, maka ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Sesuai dengan Sistem Perjanjian Build Operate and Transfer (BOT). Pemerintah dalam hal ini dilakukan oleh Badan Usaha Pengusahaan Jalan Tol telah melakukan kewajiban dengan menyediakan fasilitas

berupa lahan sedangkan Pihak PT. Trans Marga Jateng adalah sebagai Perusahaan Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku, yang meliputi Kegiatan Pendanaan, Perencanaan Teknik, Pelaksanaan Teknik, Pelaksanaan Kontruksi, Pengoperasian, Dan Pemeliharaan Jalan Tol dapat memberikan hak dan pengelolaan jalan tol Semarang–Solo. 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). Berakhir perjanjian selama 45 tahun, maka tanah dan gedungnya dikembalikan 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. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol berjalan lancar begitupun dengan pelaksanaannya. Tahap akhir yaitu proses penyerahan (transfer) dapat disimpulkan belum dapat dilaksanakan. Dikarenakan

- masih dalam proses pembangunan Jalan Tol Tahap II.
- 2) Wanprestasi atau penyelesaian sengketa dalam perjanjiannya pemerintah dapat digugat secara umum pemerintah. Pemerintah pada dasarnya melepaskan hak kekebalanya. Artinya dengan demikian pemerintah dapat digugat. Upaya penyelesaian perselisihan dan atau perbedaan tersebut dalam tingkat pertama akan diselesaikan dalam 60 (enam puluh ) hari melalui musyawarah diantara para pihak sesuai dengan asas yang dianut dalam perjanjian kerja sama, namun apabila tidak dapat selesai dalam waktu 60 hari jalur musyawarah maka para pihak sepakat menyelesaikan sengketa tersebut melalui proses arbitrase BANI (Badan Arbitrase Nasional Indonesia) sesuai ketentuan Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Perjanjian Pengusahaan Jalan tol ini Keputusan Badan Arbitrase Nasional Indonesia bersifat Final dan mengikat para pihak. Dalam Perjanjian Pengusahaan jalan Tol (PPJT) untuk tujuan penyelesaian sengketa atau pengakhiran Perjanjian, baik yang dilakukan oleh pemerintah atau oleh Badan Usaha Jalan Tol, Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol dengan ini secara tegas melepaskan ketentuan dalam Pasal 1266 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dan karenanya untuk penyelesaian sengketa atau pengakhiran perjanjian diberlakukan sebagaimana tercantum dalam perjanjian ini tanpa perlu mendapat putusan pengadilan.
- b. Saran
- 1) Melakukan review dan memberikan standarisasi dalam membuat perjanjian kerjasama sehingga memiliki pengaturan yang lebih jelas tentang kerja sama Build Operate And Transfer (BOT) ke dalam Peraturan Perundang-undangan yang lebih konkret, oleh karena peraturan yang ada kini belum merinci tentang kerja sama Build Operate And Transfer (BOT) ini, sehingga dapat menimbulkan kendala dikemudian hari karena tidak terdapat acuan yang pasti dan hanya ada pengaturan yang dituangkan dalam PPJT yang ditandatangani oleh para pihak yaitu antara Badan Usaha Jalan Tol sebagai pemerintah dan PT. Trans Marga Jateng Sebagai pihak swasta dalam Pengusahaan Jalan Tol yang berdasarkan dengan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah No.15 tahun 2015 dan beberapa ketentuan hukum lainnya yang menyinggung sedikit tentang perjanjian Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol ini.
- 2) Melakukan review terhadap alternatif penyelesaian sengketa diluar pengadilan

sehingga mampu mengakomodasi kepentingan para pihak dalam penyelesaian sengketa yang terjadi.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### A. Jurnal

Adha, Lalu Hadi. (2011). Kontrak Build Operate Transfer Sebagai Perjanjian Kebijakan Pemerintah Dengan Pihak Swasta. *Jurnal Dinamika Hukum*, Vol. 11 (No. 3, September), p. 549.

Bakri, Anis Sazira, Shamsida Saidan Khaderi, dan Ani saifuza Abd. Shukor. (2009). Risk Management In Build Operate Transfer (BOT) For Roads And Highway Project In Malaysia. *Built Environment Journal*, Vol. 6 (No. 1), pp. 2-3.

Justisia, Vita. (2015). Perjanjian Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer) Antara Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan Dengan Pihak Swasta. *Jurnal Nurani*, Vol. 15 (No. 1, Juni), p. 74.

Kamilah, Anita. (2014). Bangun Guna Serah Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah. *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 1 (No. 1), p. 4.

Prabawa, I Gede Abdhi. (2013). Kajian Hukum Terhadap Perjanjian Build Operate Transfer (BOT) Untuk Melindungi Hak Milik Atas Tanah Dalam Rangka Menunjang Sektor Pariwisata. *Jurnal Hukum Student Journal*, p. 2.

Thamrin, Husni. (2017). Kajian Build Operate Transfer Dalam Hukum Perjanjian di Indonesia. *Jurnal Ilmu Hukum The Juris*, Vol. 1 (No. 2, Desember), p. 117.

##### B. Buku

Suherman, A.M. (2002). *Aspek Hukum Dalam Ekonomi Global*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

Sidabalok, J. (2012). *Hukum Perusahaan Analisis Terhadap Pengaturan Peran Perusahaan Dalam Pembangunan Ekonomi Di Indonesia*. Bandung : Nuansa Aulia.

Simamora, Y.S. (2013). *Hukum Kontrak : Kontrak Pengadaan Barang Dan Jasa Pemerintah Di Indonesia*. Jakarta : Laksbang Justisia.

Susilowati, E. (2007). *Kontrak Alih Tehnologi Pada Industri Manufaktur*. Yogyakarta: Genta Press

##### C. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Undang-undang Nomor 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1967 Tentang Penanaman Modal Asing
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1968 Tentang Penanaman Modal Dalam Negeri
- Undang-undang No 1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara
- Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah
- Peraturan Pemerintah Nomor 6 tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara dan Daerah
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan
- Keppres No. 15 tahun 2001 tentang Komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur
- D. Website
- Kementrian PUPR, BPJT. (2018), Sekilas BPJT. Retrieved from <http://bpjt.pu.go.id/konten/bpjt/sekilas-bpjt>
- Kementrian PUPR, BPJT. (2018), Prinsip Penyelenggaraan. Retrieved from <http://bpjt.pu.go.id/konten/investasi/prinsip-penyelenggaraan>
- Trans Marga Jateng. (2018). Sejarah Perusahaan. Retrieved from <http://www.transmargajateng.co.id/sejarah.php>
- Kementrian PUPR, BPJT. (2018). Sejarah. Retrieved from <http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah>.