BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Kurniawan F (2007), melakukan penelitian dengan judul "*Case Study of Concession Contract in The Public Private Partnership: Financial Clause Investigation of Don Muang Tollway and Second Stage Expressway in Thailand and Cipularang Toll Road in Indo*", tentang *Concession Agreement* pada proyek kemitraan (PPP) dimana penelitian ini bertujuan untuk mengenali kepentingan-kepentingan para pihak yang dominan dalam proyek kemitraan dan membandingkan pasal keuangan pada tiga proyek jalan tol dalam sistem BOT *procurement* (*Second Stage Expressway*, Don Muang Tollway, dan Jalan Tol Cipularang). Hasil dari peneilitian ini antara lain (i) Indonesia tidak mencantumkan pasal yang berkenaan dengan pelarangan adanya pembangunan infrastruktur yang dapat mengganggu pendapatan jalan tol selama masa konsensi; (ii) Thailand mempunyai masalah dengan penegakan perjanjian; (iii) Pemilihan tipe perusahaan jalan tol telah dikenalkan oleh Inggris dalam Standar perjanjian kemitraan edisi ke-4 tahun 2007; (iv) Segala resiko yang mungkin terjadi pada proyek kemitraan dapat diantisipasi dengan komitmen pemerintah dan pembelian produk garansi dari badan keuangan internasional atau perusahaan asuransi; (v) Kelunakan dalam menentukan tarif awal jalan tol dan penyesuaiannya akan memberikan kenyamanan pada pihak swasta selama masa operasional.

Rosadin (2011), melakukan penelitian dengan judul “Optimasi Skema Kerjasama Pemerintah Swasta Dalam Pembangunan Jalan Tol Study Kasus : Jalan Tol Bandara Juanda-Tanjung Perak”, Untuk dapat mengoptimalkan skema pembiayaan Build Operate Trasnfer (BOT) maka pembiayaan bukan 100% investasi swasta tetapi kombinasi dari Kemitraan Pemerintah Swasta dengan dukungan dari Pemerintah. Dimana pemerintah menanggung pembiayaan pengadaan tanah sekitar 70%. Dari hasil perhitungan NPV dan IRR keuangan untuk proyek Jalan Tol Bandara Juanda-Tanjung Perak tingkat kelayakan keuangannya dapat meningkat dari sebelumnya 13.43% menjadi 17.58% atau naik sekitar 4.15% ini akibat dari adanya dukungan pemerintah yaitu pembiayaan pengadaan tanah. Oleh sebab itu sangat dibutuhkan adanya dukungan pemerintah sehingga tingkat kelayakan keuangan proyek tersebut dapat meningkat.

Kusuma (2017), melakukan penelitian dengan judul “Analisis Dampak Keterlambatan Pengadaan Tanah dan Pelaksanaan Konstruksi Terhadap Masa Konsesi pada Pembangunan Jalan Tol Kertosono - Mojokerto”, Pada umumnya sistem pengelolaan jalan tol adalah secara *Build Operate Transfer* (BPJT, 2012), dengan pemberian hak konsesi kepada pihak swasta. Ruas Jalan Tol yang menjadi objek penelitian adalah Jalan Tol Kertosono-Mojokerto. Dengan konsep Bisnis Plan, pembangunan jalan tol ini merupakan proyek KPS antara BPJT dan PT. Marga Harjaya Infrastruktur, dengan nilai investasi Rp. 3,47 T dan konsesi 35 tahun (BPJT, 2012). Realisasinya kondisi eksisting tidak sesuai dengan Bisnis Plan. Terjadi keterlambatan pada pengadaan tanah sehingga

pelaksanaan konstruksi yang terlambat mengakibatkan kenaikan biaya investasi dan mundurnya operasional jalan tol. Hal ini memungkinkan perlunya penambahan masa konsesi. Oleh karena itu perlu dikaji perlu tidaknya penambahan waktu masa konsesi.

2.2 Pengertian Jalan Tol

2.2.1 Pengertian Jalan Tol

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunanya diwajibkan membayar tol. Pengguna jalan tol dikenakan kewajiban membayar tol yang digunakan untuk pengembalian investasi, pemeliharaan, dan pengembangan jalan tol (PP No. 15/2005).

Jalan tol adalah jalan umum yang kepada pemakainya dikenakan kewajiban membayar tol dan merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang telah ada. Jalan tol diselenggarakan dengan maksud untuk mempercepat pewujudan jaringan jalan dengan sebagian atau seluruh pendanaan berasal dari pengguna jalan untuk meringankan beban pemerintah (Nasution, 2010).

Jalan tol harus merupakan jalan alternatif yang lebih menguntungkan secara biaya operasi kendaraan dibandingankan dengan jalan alternatif lainnya. Untuk itu sebagai bentuk kompensasi atas manfaat yang diperoleh pengguna maka pengguna dibebankan tarif tol. Secara ideal manfaat yang diperoleh oleh pengguna jalan tol adalah efisiensi waktu denagn adanya pemisahan arus pergerakan serta

penggunaan rute alternatif yang relatif lebih singkat (Simanjuntak *dkk.*, 2014).

2.2.2 Maksud, Tujuan dan Lingkup Penyelenggaraan Jalan Tol

Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Lingkup Peraturan Pemerintah ini mencakup pengaturan penyelenggaraan jalan tol, BPJT, serta hak dan kewajiban Badan Usaha dan pengguna jalan tol (PP No. 15/2005).

2.2.3 Tahapan Pengusahaan Jalan Tol

Menurut Simanjuntak *dkk.*, (2014), penyelenggaraan jalan tol dilakukan melalui beberapa tahap, mulai dari pemrograman, pendanaan, persiapan, perencanaan teknis, pengadaan lahan, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan. Kegiatan pemrograman meliputi perumusan kebijakan rencana jalan tol, rencana umum jaringan jalan tol, dan rencana ruas jalan tol. Selanjutnya dilakukan pendanaan dan persiapan pelaksanaan proyek. Kegiatan persiapan meliputi pra studi kelayakan finansial, studi kelayakan, dan analisis mengenai dampak lingkungan. Setelah itu dilakukan pengadaan tanah dengan cara

pembebasan lahan, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperaisan dan

pemeliharaan jalan tol. Skema pengusahaan jalan tol dapat dilihat pada Gambar 2.1.

Gambar 2.1 Skema Pengusahaan Jalan Tol

Sejak adanya pelibatan swasta pada tahun 1987 dan pembentukan BPJT pada tahun 2005, kewenangan penyelenggaraan jalan tol dibagi kepada 3 (tiga) pihak, yaitu Pemerintah, BPJT, dan BUJT (Simanjuntak *dkk.*, 2014). Wewenang penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, dan pengawasan jalan tol. Sebagian wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). BPJT dibentuk oleh Menteri, berada di bawah, dan bertanggung jawab kepada Menteri. Keanggotaan BPJT terdiri atas unsur Pemerintah, unsur pemangku kepentingan, dan unsur masyarakat (PP No. 15/2005).

2.2.4 Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)

Merupakan badan non struktural yang dibentuk oleh, berada di bawah, dan bertanggung jawab kepada Menteri. BPJT berkedudukan di Ibukota Negara Republik Indonesia. BPJT mempunyai wewenang melakukan sebagian pengaturan, pengusahaan, dan pengawasan badan usaha jalan tol untuk memberikan manfaat yang maksimal bagi negara dan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. BPJT mempunyai tugas dan fungsi (PP No. 15/2005) :

a. Merekomendasikan tarif awal dan penyesuaian tarif tol kepada Menteri;
b. Melakukan pengambil alihan hak pengusahaan jalan tol yang telah selesai masa konsesinya dan merekomendasikan pengoperasian selanjutnya kepada Menteri;
c. Melakukan pengambil alihan hak sementara pengusahaan jalan tol yang gagal dalam pelaksanaan konsesi, untuk kemudian dilelangkan kembali pengusahaannya;
d. Melakukan persiapan pengusahaan jalan tol yang meliputi analisa kelayakan finansial, studi kelayakan, dan penyiapan amdal;
e. Melakukan pengadaan investasi jalan tol melalui pelelangan secara transparan dan terbuka;
f. Membantu proses pelaksanaan pembebasan tanah dalam hal kepastian tersedianya dana yang berasal dari Badan Usaha dan membuat mekanisme penggunaannya;

g. Memonitor pelaksanaan perencanaan dan pelaksanaan konstruksi serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol yang dilakukan Badan Usaha; dan

h. Melakukan pengawasan terhadap Badan Usaha atas pelaksanaan seluruh kewajiban perjanjian pengusahaan jalan tol dan melaporkannya secara periodik kepada Menteri.

2.3 Pengadaan Tanah

2.3.1 Pengadaan Tanah Berdasarkan Peraturan Presiden No. 36 Tahun 2005 Jo Peraturan Presiden No. 65 Tahun 2006

Menurut Peraturan Presiden Nomor 36 tahun 2005 jo Peraturan Presiden Nomor 65 tahun 2006 tentang pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum, disebutkan bahwa kepentingan umum adalah kepentingan sebagian besar masyarakat, dan pembangunan untuk kepentingan umum dilaksanakan Pemerintah atau Pemerintah Daerah yang selanjutnya dimiliki atau akan dimiliki oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah, yang meliputi :

1) Jalan umum dan jalan tol, rel kereta api (diatas tanah, diruang atas tanah, ataupun diruang bawah tanah), saluran air minum/ air bersih, saluran pembuangan air dan sanitasi.

2) Waduk, bendungan, bendungan irigasi dan bangunan pengairan lainnya.

3) Pelabuhan, bandar udara, stasiun kereta api, dan terminal.

4) Fasilitas keselamatan umum, seperti tanggul penanggulangan bahaya banjir, lahar, dll.
5) Tempat pembuangan sampah.
6) Cagar alam dan cagar budaya.

Adapun tugas Panitia Pengadaan Tanah adalah sebagai berikut :

1) Mengadakan penelitian dan inventarisasi atas tanah, bangunan, tanaman, dan benda-benda lain yang ada kaitannya dengan tanah yang haknya akan dilepaskan atau diserahkan.
2) Mengadakan penelitian mengenai status hukum tanah yang haknya akan dilepaskan atau diserahkan dan dokumen yang mendukungnya.
3) Menetapkan besarnya ganti rugi atas haknya akan dilepaskan atau diserahkan.
4) Memberikan penjelasan atau penyuluhan kepada masyarakat yang terkena rencana pembangunan dan/ atau pemegang hak atas tanah mengenai rencana dan tujuan pengadaan tanah tersebut dalam bentuk konsultasi publik, baik melalui tatap muka, media cetak, maupun media elektronik agar dapat diketahui oleh seluruh masyarakat yang terkena rencana pembangunan dan/ atau pemegang hak atas tanah.
5) Mengadakan musyawarah dengan para pemegang hak atas tanah dan instansi pemerintah dan/ atau pemerintah daerah yang

memerlukan tanah dalam rangka menetapkan bentuk dan/ atau besarnya ganti rugi.

6) Menyaksikan pelaksanaan penyerahan ganti rugi kepada para pemegang hak atas tanah, bagunan, tanaman dan benda-benda lain yang ada diatas tanah.
7) Membuat berita acara pelepasan atau penyerahan hak atas tanah.
8) Mengadministrasikan dan mendokumentasikan semua berkas pengadaan tanah dan menyerahkan kepada pihak yang berkompeten.

2.3.2 Pengadaan Tanah Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 tahun 2012 tentang pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, disebutkan bahwa kepentingan umum adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Pembangunan untuk kepentingan umum tidak membahas tentang kepemilikan setelah pembangunan selesai dikerjakan. Sehingga pembangunan untuk kepentingan umum meliputi :

1. Pertahanan dan keamanan nasional
2. Jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api.

3. Waduk, bendungan, bendung, irigasi, saluran air minum, saluran pembuangan air dan sanitas, dan bangunan pengairan lainnya.
4. Pelabuhan, bandar udara, dan terminal.
5. Infrastruktur minyak, gas, dan panas bumi.
6. Pembangkit, transmisi, gardu, jaringan, dan distribusi tenaga listrik.
7. Jaringan telekomunikasi dan informatika Pemerintah.
8. Tempat pembuangan dan pengolahan sampah.
9. Rumah sakit Pemerintah/ Pemerintah Daerah.
10. Fasilitas keselamatan umum.
11. Tempat pemakaman umum Pemerintah/ Pemerintah Daerah.
12. Fasilitas sosial, fasilitas umum, dan ruang terbuka hijau publik.
13. Cagar alam dan cagar budaya.
14. Kantor Pemerintah/ Pemerintah Daerah/ Desa.
15. Penataan pemukiman kumuh perkotaan dan/ atau konsolidasi tanah, serta perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah dengan status sewa.
16. Prasarana pendidikan atau sekolah Pemerintah/ Pemerintah Daerah.
17. Prasarana olahraga Pemerintah/ Pemerintah Daerah.
18. Pasar umum dan lapangan parkir umum.

Pengadaan tanah untuk kepentingan umum diselenggarakan melalui tahapan :

1. Perencanaan

Instansi yang memerlukan tanah membuat perencanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum menurut ketentuan perundang-undangan didasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah dan prioritas pembangunan yang tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah, Rencana Strategis, Rencana Kerja Pemerintah Instansi yang bersangkutan. Perencanaan ditetapkan oleh instansi yang memerlukan tanah dalam bentuk dokumen perencanaan berdasarkan studi kelayakan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan kemudian diserahkan kepada pemerintah provinsi.

2. Persiapan

Pelaksanaan persiapan terdiri dari kegiatan berikut ini :

a. Pemberitahuan rencana pembangunan.
b. Pendataan awal lokasi rencana pembangunan
c. Konsultasi publik rencana pembangunan

3. Pelaksanaan

Kegiatan pelaksanaan pengadaan tanah meliputi :

a. Inventarisasi dan identifikasi penguasaan, pemilikan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah
b. Kegiatan pengukuran dan pemetaan bidang per bidang tanah dan pengumpulan data pihak yang berhak dan objek pengadaan tanah.
c. Penilaian ganti kerugian

d. Musyawarah penetapan ganti kerugian

e. Pemberian ganti kerugian

f. Pelepasan tanah kepada instansi

4. Penyerahan

Lembaga Pertanahan menyerahkan hasil pengadaan tanah kepada instansi yang memerlukan tanah setelah dilakukan pemberian ganti kerugian kepada pihak yang berhak atau setelah dilakukan penitipan ganti kerugian di pengadilan negeri.

2.4 Kerjasama Pemerintah Swasta

2.4.1 Pengertian Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS)

Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) adalah model dalam kerangka mendorong lembaga publik untuk melibatkan sektor swasta dalam memberikan layanan. Lembaga publik dapat melibatkan sektor swasta dalam banyak hal, seperti kontrak tenaga kerja, jasa *outsourcing* atau *Business Process Outsourcing.* KPS adalah model yang dapat digunakan untuk bekerja dengan sektor swasta untuk memberikan pelayanan khususnya pelayanan yang membutuhkan pengembangan aset fisik baru (PPP Handbook Versi 1, Kementerian Keuangan Singapura, 2004 dalam Kusuma, 2017).

Public Private Partnership (PPP) atau Kerjasama Pemerintah – Swasta (KPS) merupakan kemitraan Pemerintah – Swasta yang melibatkan investasi yang besar/ padat modal dimana sektor swasta membiayai, membangun, dan mengelola prasarana dan sarana,

sedangkan pemerintah sebagai mitra yang menangani pengaturan pelayanan, dalam hal ini tetap sebagai pemilik asset dan pengendali pelaksanaan kerjasama. PPP dalam pembangunan infrastruktur melibatkan partisipasi sektor swasta dalam salah satu atau semua tahap yaitu desain, konstruksi, pembiayaan, dan fase operasi infrastruktur utilitas umum dan jasa. Terdapat 4 (empat) karakteristik PPP diantaranya yaitu (i) Merupakan kontrak jangka panjang; (ii) Investasi pihak swasta dan siklus hidup proyek merupakan hal yang penting bagi pihak swasta; (iii) Inovasi dalam penyediaan jasa yang dilakukan pihak swasta; (iv) Adanya keuntungan yang didapatkan baik dari pihak swasta maupun dari pihak pemerintah (Raharjanto, 2011).

Sesuai Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 tentang kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur, disebutkan bahwa tujuan dari pelaksanaan proyek kerjasama penyediaan infrastruktur adalah :

a. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur melalui pengerahan dana swasta.
b. Meningkatkan kuantitas, kualitas, dan efisiensi pelayanan melalui persaingan sehat.
c. Meningkatkan kualitas pengelolaan dan pemeliharaan dalam penyediaan infrastruktur.

d. Mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal-hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna.

2.4.2 Bentuk – bentuk Kerjasama Pemerintah Swasta

Menurut Rifai (2014), pada awal digagasnya *Public Private Partnership* (PPP), terdapat tiga tipe dasar kerja sama yaitu :

a) Proyek pembangunan dengan pembiayaan langsung melalui mitra sektor swasta.
b) Pembagian kontribusi dalam pembangunan, pengelolaan beserta dengan resiko diantara beberapa mitra sektor swasta.
c) Investasi khusus dalam *transit-supportive development*

Secara umum, menurut *The National Council for Public Private Patnership* (1999), bentuk-bentuk Kerjasama Pemerintah Swasta diantaranya adalah :

1. *Build Operate Transfer* (BOT) atau *Build Transfer Operate* (BTO)

   Bentuk ini merupakan bentuk kerjasama dimana pihak swasta membangun fasilitas sesuai dengan perjanjian tertentu dengan pemerintah, mengoperasikan selama periode tertentu berdasarkan kontrak, dan kemudian mengembalikan fasilitas tersebut kepada pemerintah. BTO hampir sama dengan BOT, perbedaannya terletak pada waktu pengembalian atau penyerahan fasilitas. Kalau BOT dari pihak swasta mengembalikan setelah memiliki

dalam jangka waktu tertentu, sebaliknya pada BTO, pihak swasta menyerahkan fasilitas kepada pemerintah setelah proyek pembangunan selesai.

2. *Build Own Operate* (BOO)

   BOO merupakan bentuk kerjasama dimana kontraktor swasta membangun dan mengoperasikan fasilitas tanpa harus mengembalikan kepemilikan kepada pemerintah. Dengan kata lain, dari pemerintah menyerahkan hak dan tanggung jawabnya atas suatu prasarana publik kepada mitra swasta untuk membiayai, membangun, memiliki, dan mengoperasikan suatu prasarana publik baru tersebut selamanya. Transaksi BOO dapat berstatus bebas pajak apabila semua persyaratan kantor pajak terpenuhi.

3. *Buy Build Operate* (BBO)

   BBO merupakan sebuah bentuk penjualan aset yang mencakup proses rehabilitasi atau pengembangan dari fasilitas yang sudah ada. Pemerintah menjual aset kepada swasta dan kemudian swasta melakukan upaya peningkatan yang dibutuhkan fasilitas tersebut untuk menghasilkan keuntungan dengan mekanisme yang menguntungkan pula.

4. *Contract Services*

- *Operation and Maintenance* Pemerintah melakukan kontrak/ perjanjian kerjasama dengan swasta untuk menyediakan dan/ atau

memelihara jasa atau layanan tertentu. Berdasarkan pada pilihan operasi dan pemeliharaan yang telah diberikan kepada swasta, mitra publik mempertahankan kepemilikan dan seluruh manajemen fasilitas umum atau sistem.

- *Operation, Maintenance, and Management* Mitra publik melakukan kontrak kerjasama dengan swasta untuk mengoperasikan, memelihara, dan mengelola fasilitas atau sistem untuk meningkatkan pelayanan. Berdasarkan kontrak/ perjanjian ini, mitra publik mempertahankan kepemilikan, tetapi pihak swasta boleh menginvestasikan modalnya pada fasilitas atau sistem tersebut.

5. *Design Build* (DB)

   DB merupakan bentuk kerjasama dimana pihak swasta menyediakan desain dan membangun sesuai desain proyek yang memenuhi persyaratan yang standart dan kinerja yang dibutuhkan yang ditetapkan oleh Pemerintah. Bentuk kerjasama ini dapat menghemat waktu, dana, jaminan yang lebih jelas, dan membebankan risiko tambahan kepada swasta. Selain itu bentuk ini juga dapat mengurangi konflik karena pembagian tanggung jawab yang jelas dan sederhana.

6. *Design Build Maintenance* (DBM)

   Bentuk DBM merupakan bentuk kerjasama yang hampir sama dengan DB, dengan pengecualian pada pemeliharaan fasilitasnya

selama beberapa waktu dalam perjanjian menjadi tanggung jawab pihak swasta. Keuntungan juga hampir sama dengan DB dengan resiko selama pemeliharaan dibebankan kepada mitra swasta ditambah dengan garansi selama periode pemeliharaan juga oleh swasta.

7. *Design Build Operate* (DBO)

   DBO merupakan bentuk kerjasama dimana kontrak tunggal diberikan untuk mendesain, membangun, dan mengoperasikan. Kepemilikan fasilitas dipertahankan untuk sector publik kecuali jika proyek tersebut berupa *design – build – operate – transfer* atau dengan *design – build – own – operate*.

8. *Concesion*

   Konsesi memberikan peluang tanggun jawab yang lebih besar kepada swasta, tidak hanya untuk mengoperasikan dan memelihara aset tersebut namun juga berinvestasi. Kepemilikan aset masih berada ditangan pemerintah, tetapi keseluruhan hak guna berada ditangan swasta hingga berakhirnya kontrak (biasanya 25-30 tahun). Konsesi biasanya ditawarkan melalui lelang dengan penawaran terendah akan keluar sebagai pemenang. Keuntungan bentuk konsesi adalah seluruh pengelolaan dan inventasi dilakukan oleh swasta untuk tujuan efisiensi. Konsesi sesuai untuk menarik investasi dalam skala besar.

9. *Lease*

   Merupakan bentuk kerjasama dimana pemerintah sebagai pemilik aset menyewakan aset tersebut kepada pihak swasta untuk dioperasikan dalam periode waktu sesuai dengan perjanjian.

10. *Sale/ Leaseback*

    Sale/ Leaseback merupakan bentuk kerjasama pengaturan keuangan dimana pemilik fasilitas menjual kepada pihak lain, dan setelah itu menyewa kembali dari pemilik baru tersebut. Baik pemerintah maupun swasta dibolehkan ikut masuk didalam pengaturan sale/ leaseback meskipun dengan banyak pertimbangan. Inovasi penggunaan bentuk kerjasama ini adalah penjualan fasilitas umum kepada sector public atau perusahaan swasta dengan pertimbangan pembatasan kewajiban dari pemerintah. Berdasarkan dari kesepakatan tersebut, pemerintah yang menjual fasilitas, menyewanya kembali, dan melanjutkan pengoperasiannya.

11. *Tax Exempt Lease*

    Turnkey merupakan bentuk kerjasama dimana pemerintah membiayai suatu proyek dan pihak swasta melaksanakan perancangan, pembangunan, dan pengoperasian dalam waktu yang telah disepakati bersama. Persyaratan standart dan kinerja ditetapkan oleh pemerintah dan kepemilikan tetap ditangan pemerintah.

2.5 Dana Talangan Tanah

Dana Talangan adalah dana yang disediakan oleh Badan Usaha untuk pengadaan tanah, sesuai dengan kesepakatan dalam amandemen Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) (Permen 18 Tahun 2016). Pengadaan tanah merupakan tanggung jawab Pemerintah dan dananya dapat berasal dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara, yang dapat ditalangi terlebih dahulu oleh Badan Usaha, Dana pengadaan tanah untuk kebutuhan pembangunan Jalan Tol disediakan Pemerintah melalui instansi yang ditunjuk dalam hal ini Badan Layanan Umum Lembaga Manajemen Aset Negara (Permen 18 Tahun 2016). Dana pengadaan Tanah tidak akan masuk dalam biaya investasi oleh karena itu tidak ada kompensasi berupa tarif atau jangka waktu konsesi, BPJT dan Badan Usaha telah menyepakati bsaran dana pengadaan tanah yang di tuangkan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT).