

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Infrastruktur adalah salah satu faktor penggerak ekonomi dari suatu negara. Ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan pembangunan suatu negara, baik yang menyangkut pembangunan ekonomi maupun sosial. Salah satu contoh infrastruktur yang ada adalah jalan tol.

Pengertian jalan tol menurut Pasal 1 angka 2 PP no. 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol (selanjutnya disebut "PP Jalan Tol") : “Jalan tol adalah jalan umum yang menjadi bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diharuskan membayar tol.”. Pembangunan jalan tol dilakukan di Indonesia dari tahun pertama kali pada tahun 1975 hingga sekarang¹. Pemerintah saat ini sedang gencar membangun jalan tol dengan harapan agar dapat memperlancar lalu lintas yang ada serta meningkatkan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan, dan meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan.

Berdasarkan PP Jalan Tol, Pemerintah dapat memberikan hak konsesi (hak perusahaan) kepada Badan Usaha Jalan Tol (selanjutnya disebut "BUJT") untuk membangun, mengoperasikan dan memelihara ruas tol tertentu . Dasar perikatan

¹ “Sejarah Jalan Tol”, <http://bpjt.pu.go.id> , diakses 10 Juni 2019

antara Pemerintah dengan BUJT ini dituangkan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) yang ditandatangani oleh Pemerintah Cq. Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PU dengan BUJT yang ditunjuk.

Sebagai kompensasi atas pengusahaan jalan tol yang dilakukan oleh BUJT, Pemerintah memberikan kewenangan kepada BUJT untuk memungut pendapatan tol dan memperoleh pendapatan usaha lain dari pemasangan iklan, utilitas, maupun pengelolaan *rest area* di Jalan Tol. *Rest area* ini sendiri diperuntukkan untuk pengguna jalan tol guna tempat beristirahat.

Dalam pembangunan dan pengelolaan *Rest Area* ini sendiri, BUJT dapat menerapkan sistem swakelola (atau dikelola sendiri oleh BUJT) ataupun dikerjasamakan dengan Investor yang terpilih sebagai Mitra Kerjasama. Apabila BUJT memilih untuk bekerjasama dengan Mitra untuk pengelolaan *Rest Area* ini, maka BUJT sebelumnya harus menentukan model kerjasama yang sesuai dengan kebutuhannya. Ada beberapa macam bentuk atau skema kerjasama yang digunakan oleh BUJT, antara lain BOT (*Build Operate Transfer*) dan BOO (*Build Operate Own*)

Pada saat ini yang sesuai dengan tujuan kontrak antara BUJT dan investor dalam kerjasama untuk pengelolaan *Rest Area* Jalan Tol yaitu dengan bentuk kerjasama BOT (*Build Operate Transfer*) yang juga sering dikenal dengan Bangun Guna Serah (BGS). Hal ini dikarenakan BOT memiliki kerugian dan keuntungan yang masih mampu dihadapi BUJT maupun investor dibandingkan dengan bentuk kerjasama BOO.

Berdasarkan PP Nomor 38 Tahun 2008 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah 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.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah tersebut dapat disimpulkan bahwa Bangun Guna Serah / *Build Operate Transfer* merupakan bentuk perjanjian kerjasama yang dilakukan antara pemegang hak atas tanah dengan investor, yang menyatakan bahwa pemegang hak atas tanah memberikan hak kepada investor untuk mendirikan bangunan selama masa perjanjian *Build Transfer Operate* (BOT), dan mengalihkan kepemilikan tersebut kepada pemegang hak atas tanah setelah masa *Build Operate Transfer* berakhir.

Salah satu bentuk nyata penerapan kontrak kerjasama dengan sistem *Build Operate Transfer* ini dilakukan oleh PT Jasamarga Surabaya Mojokerto selaku BUJT pemegang hak konsesi atas ruas Jalan Tol Surabaya-Mojokerto. PT Jasamarga Surabaya Mojokerto merupakan salah satu anak perusahaan dari Badan Usaha Milik Negara yakni PT Jasa Marga (Persero) Tbk, dengan kegiatan usaha fokus di bidang pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sejarah Berdirinya PT Jasamarga Surabaya Mojokerto²

PT Jasamarga Surabaya Mojokerto yang memiliki nama awal PT Marga Nujyasumo Agung didirikan berdasarkan Akta No. 121 tanggal 19 Agustus 1994 Notaris Achmad Abid, SH yang menggantikan Sutjipto, SH., Notaris di Jakarta. Akta tersebut mendapat pengesahan Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui keputusan No.: C2-3472 HT.01.01 th 95 tanggal 16 Maret 1995 dan diumumkan dalam Berita Negara No.32 tanggal 21 April 1995, Tambahan No.3477.

PT Jasamarga Surabaya Mojokerto (dahulu PT Marga Nujyasumo Agung) melaksanakan kegiatan usaha di bidang pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kemudian, PT Jasamarga Surabaya Mojokerto mendapat Kuasa Penyelenggaraan Jalan Tol ruas Surabaya-Mojokerto dari Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia dengan Keputusan No.103/KPTS/1995, dengan jangka waktu konsesi selama 29 tahun sejak NTP. Kemudian pemberian hak konsesi diperbaharui dengan penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) ruas Jalan Tol Surabaya-Mojokerto antara Perseroan dengan BPJT sesuai Akta Nomor: 02 Tanggal 7 Juni 2011 yang dibuat dihadapan Rina Utami Djauhari, SH., Notaris di Jakarta, dimana jangka

² “Sekilas tentang PT Jasamarga Surabaya Mojokerto”, www.jasamarga.com, diakses 10 Juni 2019

waktu konsesi yang diberikan diubah menjadi 42 tahun sejak SPMK pertama 17 April 2007 atau akan berakhir tahun 2049.

Pada tahun 2016 Perseroan, melakukan perubahan nama dari PT Marga Nujyasumo Agung menjadi PT Jasamarga Surabaya Mojokerto berdasarkan RUPS Luar Biasa yang dinyatakan dalam Akta Berita Acara Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 69 tanggal 31 Mei 2016 yang dibuat dihadapan Hj. Eva Fitri Sagitarina, SH., Notaris di Surabaya dan kemudian Perseroan juga telah mengubah Logo Perusahaan yang mendapatkan persetujuan dari Pemegang Saham yang terakhir ditandatangani oleh Pemegang Saham pada tanggal 16 Agustus 2016.

Setelah mengetahui sejarah PT Jasamarga Surabaya Mojokerto, penulis melakukan wawancara dengan Manager Legal Hukum PT Jasamarga Surabaya Mojokerto, Rezy Remadhani Putri tentang kronologis proyek pembangunan Jalan Tol ruas Surabaya-Mojokerto. Kronologis proyek pembangunan Jalan Tol ruas Surabaya-Mojokerto itu sendiri adalah sebagai berikut³:

1. Sesuai Keppres No. 39 tanggal 20 September 1997 proyek jalan tol Surabaya Mojokerto termasuk proyek yang “dikaji kembali”. Kemudian berdasarkan Keppres No. 64 tanggal 8 Mei 2000, proyek tersebut diteruskan kembali.

³ Wawancara dengan pegawai PT Jasamarga Surabaya-Mojokerto, Surabaya, 9 September 2019

2. Berdasarkan SK No. 418/KPTS/M/2001 tanggal 18 Juli 2001 Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah (Kimpraswil) mencabut SK No.103/KPTS/1995 yang merupakan dasar hukum perseroan untuk menyelenggarakan jalan tol ruas Surabaya Mojokerto, sehingga perseroan tidak berhak lagi atas penyelenggaraan ruas jalan tol tersebut. Pada saat itu setiap kerjasama pengusaha jalan tol adalah dalam bentuk kerjasama dengan membentuk perusahaan patungan antara investor jalan tol dengan PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Atas pengakhiran kontrak oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk tersebut Perseroan melakukan upaya hukum dengan gugatan hukum ke Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN). Pada bulan Februari 2002 perseroan melakukan banding atas keputusan PTUN. Pada tanggal 30 Mei 2002 perseroan melakukan somasi.
3. Pada bulan Juli 2002 Pengadilan Tinggi TUN menguatkan putusan PTUN. Pada bulan September 2002, perseroan mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung dan dalam bulan Desember 2003 Perseroan dinyatakan “menang” melalui Keputusan No. 17K/TUN/2003 tanggal 8 Desember 2003. Keputusan tersebut memperoleh Kekuatan Hukum Tetap dengan No. W7.PTUN.JKT.PRK.162-456-2005 tanggal 15 April 2005. Mahkamah Agung (MA) mengabulkan permohonan kasasi dan membatalkan putusan Pengadilan Tinggi Tata Usaha Negara No.142/B/2002/PT.TUN.JKT. Pada bulan Agustus 2004 Menteri

Kimpraswil mengajukan Peninjauan Kembali (PK) melalui putusan No. 38PK/TUN/2005.

4. Pada tanggal 26 April 2005 Menteri Pekerjaan Umum (PU) mengeluarkan Keputusan No. 216/KPTSM/2005 yang mencabut Keputusan Menteri Kimpraswil No. 418/KPTSM/2001 tentang pencabutan Keputusan Menteri PU No. 103/KPTS/1995 tentang pemberian izin kerjasama penyelenggaraan jalan tol Surabaya-Mojokerto kepada PT Jasa Marga (Persero) dalam bentuk kerjasama patungan dengan PT Jasamarga Surabaya Mojokerto (Dahulu PT Marga Nujyasumo Agung). Pada tanggal 6 April 2006 ditandatangani Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Nomor: 131/PPJT/IV/MN/2006 antara Menteri Pekerjaan Umum dan Perseroan Cq. BPJT.
5. PPJT ruas Jalan Tol Surabaya-Mojokerto Nomor: 131/PPJT/IV/MN/2006 antara Menteri Pekerjaan Umum dan Perseroan tersebut kemudian diperbaharui/direstate antara PT Jasamarga Surabaya Mojokerto (Dahulu PT Marga Nujyasumo Agung) dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perseroan Cq. BPJT melalui Akta Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Nomor: 02 Tanggal: 7 Juni 2011 yang dibuat dihadapan Rina Utami Djauhari, SH., Notaris di Jakarta.
6. Sejak awal Tahun 2018, PT Jasamarga Surabaya Mojokerto berhasil menyelesaikan seluruh pembangunan ruas Jalan Tol Surabaya-

Mojokerto dan diresmikan oleh Presiden RI, sehingga sepenuhnya beroperasi pada Januari 2018.

7. PT Jasamarga Surabaya Mojokerto sendiri telah mengadakan kerjasama dengan 2 investor yang ditunjuk sebagai Mitra untuk pengelolaan *Rest Area* di ruas jalan tolnya yang terdiri dari: PT Jasamarga Properti selaku Mitra yang ditunjuk untuk membangun dan mengoperasikan *Rest Area* di Km 725+000 Jalur A (arah Mojokerto menuju Surabaya) dan PT Mitra Buana Jaya Lestari selaku investor yang ditunjuk untuk membangun dan mengoperasikan *Rest Area* di Km 725+800 Jalur B (arah Surabaya menuju Mojokerto). Dan keduanya menggunakan pola kerjasama BOT.

Implementasi dalam model kerjasama BOT ini sangat menarik untuk dikaji atau diteliti lebih lanjut. Seperti hubungan hukum/pola kerjasama BOT ini jika diterapkan dalam suatu kerjasama pengelolaan *Rest Area* Jalan Tol antara Badan Usaha Jalan Tol dengan Investor/Mitra yang ditunjuk, serta status aset/kepemilikan dari aset akibat dari pola kerjasama ini baik pada saat pelaksanaan kerjasama maupun setelah jangka waktu kerjasama ini berakhir. Oleh karenanya Penulis akan membatasi pembahasan pada penulisan Skripsi ini pada implementasi model kerjasama BOT dalam Perjanjian Kerjasama *Rest Area* di Jalan Tol. Dengan demikian, Penulis mengambil judul “Alternatif Model Kerjasama *Build Operate Transfer* Dalam Perjanjian Kerjasama Pengelolaan *Rest Area* Jalan Tol (Analisis PT Jasamarga Surabaya Mojokerto)”.

Sehingga secara keseluruhan dari judul dalam skripsi ini dapat disimpulkan bahwa perjanjian kerjasama *Rest Area* jalan tol ini mempunyai alternatif model kerjasama yang salah satunya adalah *Build Operate Transfer* dan didalam skripsi ini akan menjelaskan implementasi dari alternatif model kerjasama *Build Operate Transfer* dalam perjanjian kerjasama pengelolaan rest area jalan tol tersebut sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini serta menjelaskan status suatu aset dalam perjanjian kerjasama *Rest Area* jalan tol sesuai dengan perjanjian kerjasama model *Build Operate Transfer*.

Skripsi ini dibuat untuk membandingkan *Build Operate Transfer* sebagai alternatif pilihan terbaik bagi pihak pemerintah, Badan Usaha Jalan Tol, maupun pihak ketiga, serta memberikan gambaran peralihan dari status aset dalam perjanjian *Build Operate Transfer* baik ketika dimulainya *Build Operate Transfer* hingga masa perjanjian kerjasama telah berakhir serta menjawab beberapa pertanyaan seperti kewenangan yang digunakan oleh pihak BUJT telah sesuai dengan PP Jalan Tol atau tidak dan juga pertanyaan tentang perjanjian *Rest Area* ini telah sesuai dengan syarat sah nya suatu perjanjian maupun PP no. 38 Tahun 2008 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara serta Pasal 9 ayat (3) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 1 /PRT/M/ 2017 Tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol atau tidak. Lokasi yang dipilih sebagai tempat penelitian mengenai penerapan model kerjasama *Build Operate Transfer* dalam praktiknya, penulis memilih PT Jasamarga

Surabaya Mojokerto, dikarenakan perusahaan ini merupakan salah satu badan usaha jalan tol yang merupakan anak perusahaan dari PT Jasa Marga (Persero) Tbk.

1.2 Rumusan Masalah

- a. Model Pengelolaan *Rest Area* Jalan Tol
- b. Status Aset Dalam Perjanjian Kerjasama *Rest Area* Jalan Tol Dengan Model Kerjasama *Build Operate Transfer*

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan permasalahan di atas, tujuan dari penulisan penelitian yang berjudul “Alternatif Model Kerjasama *Build Operate Transfer* Pada Pengelolaan *Rest Area* Jalan Tol (Analisis PT Jasamarga Surabaya Mojokerto)” adalah sebagai berikut:

- a. Untuk menganalisis model pengelolaan *Rest Area* jalan tol
- b. Untuk menganalisis status aset dalam perjanjian kerjasama *Rest Area* jalan tol dengan model kerjasama *Build Operate Transfer*

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bantuan dan masukan pemikiran untuk perkembangan Ilmu Hukum yang akan datang, terutama mengenai

Build Operate Transfer sebagai salah satu alternatif model perjanjian kerjasama pengelolaan *Rest Area* Jalan Tol.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat:

- a. Memberikan informasi kepada pihak-pihak yang bersangkutan, mengenai alternatif model kerjasama *Build Operate Transfer* untuk pengelolaan *Rest Area* di ruas Jalan Tol Surabaya-Mojokerto
- b. Memberikan arahan kepada pihak-pihak yang bersangkutan, khususnya pihak BUJT dan mitra bahwa pada saat melaksanakan aktivitas bisnisnya diharuskan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang telah ada.
- c. Memberikan gambaran dan manfaat pengetahuan yang dapat disumbangkan kepada masyarakat luas mengenai alternatif model kerjasama *Build Operate Transfer* dalam perjanjian kerjasama pengelolaan *Rest Area* jalan tol beserta risikonya
- d. Memberikan gambaran dan masukan yang dapat disumbangkan bagi pengembangan hukum serta praktik hukum di Indonesia.

1.5 Metode Penelitian

Metodologi yang digunakan dalam penulisan skripsi ini secara keseluruhan adalah sebagai berikut :

1.5.1 Tipe penelitian

Penelitian dalam penulisan karya ilmiah ini adalah penelitian untuk mencari pemecahan isu hukum (rumusan masalah), tipe yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Penelitian yuridis normatif adalah suatu proses untuk menentukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi⁴.

1.5.2 Pendekatan masalah

Dalam penelitian skripsi ini penulis menggunakan pendekatan *statuta approach* (pendekatan perundang-undangan) yakni pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi yang berupa peraturan tertulis dan dibentuk oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang serta mengikat secara umum.⁵ Selanjutnya penulis

⁴ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1998, h. 11

⁵ *Ibid*

menggunakan *conceptual approach* (pendekatan konseptual) yang berarti pendekatan dengan menggunakan suatu konsep yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam Ilmu Hukum⁶. Pendekatan ini dilakukan oleh penulis tidak beranjak dari aturan yang ada lantaran memang belum ada atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang sedang dihadapi.

1.5.3 Sumber bahan hukum

Bahan-bahan hukum yang menjadi sumber hukum bagi penulisan ini, penulis kelompokkan menjadi dua yaitu :

i. Bahan hukum primer

Yaitu bahan-bahan hukum yang berasal dari studi peraturan perundang-undangan maupun bahan hukum yang bersifat mengikat lainnya yang membahas tentang model kerjasama *Build Operate Transfer* dan perjanjian perusahaan jalan tol serta mengatur mengenai PT Jasamarga antara lain sebagai berikut : Burgerlijk Wetboek (BW), Undang-Undang no. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan , PP no. 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, PP no. 38 Tahun 2008 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan

⁶ *Ibid*, h. 7.

Perumahan Rakyat Nomor 10 /PRT/M/ 2018 Tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol, Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia (Kep. Menkeu RI) tertanggal 2 Juni 1995 nomor 258/KMK.04/1995, tentang Perlakuan Pajak Penghasilan Terhadap Pihak-Pihak yang Melakukan Kerjasama dalam Bentuk Perjanjian Bangun Guna Serah (Build Operate and Transfer/BOT), Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-13/MBU/09/2014 tentang Pedoman Pendayagunaan Aset Tetap Badan Usaha Milik Negara

ii. Bahan hukum sekunder

Yaitu bahan hukum yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer , yang diperoleh dari studi kepustakaan berupa : literatur-literatur ilmiah dalam bentuk buku, jurnal, majalah, koran, penulis juga melakukan pencarian data melalui situs internet yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini, serta bahan-bahan hukum lain yang didapatkan dari PT Jasamarga Surabaya Mojokerto mengenai perjanjian kerjasama pengelolaan *Rest Area* jalan tol.

1.5.4 Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum

Penulis melakukan pengumpulan bahan hukum baik diperoleh dari sumber-sumber hukum berdasarkan Undang-Undang no. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan , PP no.

15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, Burgerlijk Wetboek (BW) ataupun studi kepustakaan maupun sumber-sumber hukum lain tentang permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini. Bahan hukum yang telah terkumpul tersebut kemudian dibaca, dipelajari, diidentifikasi dan diklasifikasi, yang selanjutnya penulis mengambil inti kalimat dan kemudian dikembangkan sendiri oleh penulis dalam bentuk argumen-argumen hukum serta beberapa *point* pembahasan yang sengaja penulis kutip sebagai perumusan dari pembahasan yang ingin penulis oleh dan rumuskan secara sistematis sesuai dengan masing-masing pokok bahasannya. Untuk menunjang pengumpulan bahan hukum tersebut diperoleh pula dari lapangan yaitu dari PT Jasamarga Surabaya Mojokerto, dengan cara meminjam data seperti buku-buku, meminta contoh perjanjian perusahaan jalan tol serta perjanjian kerjasama *Rest Area* dan sebagainya pada PT Jasamarga Surabaya Mojokerto (terlampir), serta melakukan wawancara dengan Manager Legal Hukum dari PT Jasamarga Surabaya Mojokerto.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum menggunakan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Langkah pengumpulan bahan hukum dalam tulisan ini adalah melalui studi kepustakaan, yaitu diawali dengan inventarisasi semua bahan hukum yang terkait dengan pokok permasalahan, kemudian diadakan klasifikasi bahan

hukum yang terkait dan selanjutnya bahan hukum tersebut disusun secara sistematis agar lebih mudah mempelajarinya.

2. Langkah pembahasan dilakukan dengan menggunakan penalaran yang bersifat deduktif dalam arti berawal dari pengetahuan hukum yang bersifat umum yang telah diperoleh dari peraturan perundang-undangan serta literatur yang ada, kemudian diimplementasikan pada permasalahan yang dikemukakan sehingga diperoleh jawaban dari permasalahan yang bersifat khusus. Pembahasan selanjutnya digunakan interpretasi (penafsiran) sistematis, yang artinya mengaitkan pengertian antara peraturan perundang-undangan yang ada dengan pendapat para sarjana.

1.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Sistematika yang terdapat di skripsi ini dibagi menjadi empat bab, yang masing-masing bab tentunya saling terakait satu dengan yang lain. Agar skripsi yang disusun ini menjadi runtut dan terperinci, penulis memutuskan untuk membuat sistematika sebagai berikut :

Bab I sebagai pendahuluan. Pada bab ini terdapat rangkaian uraian untuk mengawali pembahasan skripsi yang didalamnya berisi latar belakang permasalahan yang akan dibahas lebih detail pada bab-bab selanjutnya. Pada bab ini diuraikan juga mengenai penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan

penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan pertanggungjawaban sistematika.

Bab II merupakan awal dari pembahasan masalah pada skripsi ini. Dalam bab ini penulis akan membahas mengenai permasalahan yang terdapat dalam rumusan masalah yang pertama yaitu tentang model pengelolaan *Rest Area* jalan tol. Lebih lanjut akan dijelaskan dalam sub-babnya mengenai pengelolaan *Rest Area*, jenis model kerjasama dalam pengelolaan *Rest Area*, dan perjanjian kerjasama pengelolaan *Rest Area* Jalan Tol antara Badan Usaha Jalan Tol dengan Investor.

Bab III merupakan lanjutan dari bab II. Dalam bab ini berisi pembahasan mengenai permasalahan yang terdapat dalam rumusan masalah yang kedua yaitu tentang status aset dalam perjanjian kerjasama *Rest Area* jalan tol dengan menggunakan model kersama *Build Operate Transfer*. Pembahasan akan dilanjutkan dengan sub-babnya yaitu pengertian tentang perjanjian, syarat sah suatu perjanjian, serta perjanjian kerjasama dalam pengelolaan *Rest Area* di ruas Jalan Tol Surabaya-Mojokerto.

Bab IV Penutup, yang mengakhiri seluruh rangkaian uraian dan pembahasan. Dalam bab ini penulis akan menyajikan kesimpulan dari rumusan masalah serta saran mengenai permasalahan yang dibahas di dalam skripsi ini.