



PERJANJIAN KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN PIHAK KE 3 MENGGUNAKAN POLA *BOT*(*BUILD OPERATE TRANSFER*) DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL

Ricky Kurniawan Suriana

Universitas Mpu Tantular

Sherly Tay

Universitas Mpu Tantular

Adi Saputro

Universitas Mpu Tantular

Alamat: Jl. Cipinang Besar No.2, RT.5/RW.1, Cipinang Besar Utara, Kecamatan Jatinegara,
Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 13410

Korespondensi penulis: rick.kurniawans@email.com

Abstract. *The government and 3rd Party cooperation agreement with the Build Operate Transfer (BOT) pattern in toll road construction in Indonesia allows the private sector to build and operate infrastructure at their own expense, before handing it back to the government after the concession period. An example of the implementation of BOT is seen in the Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi Toll Road project, where PT Jasamarga Kualanamu Tol acts as the manager. This cooperation is regulated by Presidential Regulation Number 38 of 2015, which stipulates the rights and obligations of the parties.*

Keywords: *Cooperation agreement between the government and third parties, BOT, Presidential Regulation Number 38 of 2015.*

Abstrak. Perjanjian kerjasama pemerintah dan Pihak ke-3 dengan pola *Build Operate Transfer* (*BOT*) dalam pembangunan jalan tol di Indonesia memungkinkan pihak swasta membangun dan mengoperasikan infrastruktur dengan biaya mereka sendiri, sebelum menyerahkannya kembali kepada pemerintah setelah periode konsepsi. Contoh penerapan *BOT* terlihat pada proyek Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi, di mana PT Jasamarga Kualanamu Tol berperan sebagai pengelola. Kerjasama ini diatur oleh Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015, yang menetapkan hak dan kewajiban para pihak.

Kata kunci: Perjanjian kerjasama pemerintah dan pihak ke-3, BOT, Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015.

LATAR BELAKANG

Kontrak antara pemerintah dan pihak ketiga merupakan bagian penting dalam pengelolaan sumber daya dan penyediaan layanan publik. Dalam era globalisasi dan perkembangan teknologi, kebutuhan akan kerjasama antara sektor publik dan swasta semakin mendesak. Melalui kontrak ini, pemerintah dapat memanfaatkan keahlian, inovasi, dan efisiensi dari sektor swasta untuk meningkatkan kualitas layanan publik.

Pembangunan infrastruktur, khususnya jalan tol, merupakan salah satu prioritas utama pemerintah Indonesia untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan konektivitas antar daerah. Salah satu proyek signifikan dalam konteks ini adalah pembangunan Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi, yang mengadopsi model perjanjian *Build Operate Transfer (BOT)*. Model ini memungkinkan pihak swasta untuk membangun, mengoperasikan, dan kemudian menyerahkan kembali infrastruktur kepada pemerintah setelah jangka waktu tertentu.

Perjanjian BOT memberikan solusi bagi pemerintah dalam hal pembiayaan dan pengelolaan proyek infrastruktur yang memerlukan dana besar. Dengan melibatkan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) seperti PT Jasamarga Kualanamu Tol, pemerintah tidak hanya mengurangi beban anggaran tetapi juga memanfaatkan keahlian dan efisiensi sektor swasta dalam pembangunan dan pengelolaan jalan Tol.

Namun, pelaksanaan perjanjian ini tidak tanpa tantangan. Aspek hukum, transparansi, dan akuntabilitas menjadi perhatian utama dalam setiap tahap proyek. Oleh karena itu, makalah ini bertujuan untuk menganalisis perjanjian *BOT* dalam konteks pembangunan Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi, serta implikasinya terhadap kebijakan publik dan pengelolaan infrastruktur di Indonesia. Infrastruktur merupakan salah satu prasyarat utama untuk pengembangan ekonomi dari suatu negara. Ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan pembangunan suatu negara, baik yang menyangkut pembangunan ekonomi maupun sosial.

Namun permasalahan yang seringkali dihadapi oleh pemerintah yaitu pembangunan infrastruktur tersebut tidak sebanding dengan peningkatan pertumbuhan penduduk setiap tahunnya. Hal tersebut terjadi dikarenakan sangat terbatasnya dana pemerintah yang dapat direalisasikan untuk pembangunan Infrastruktur. Pada beberapa tahun belakangan begitu banyak bermunculan tipe-tipe kontrak pemborongan yang biasanya disesuaikan dengan sistem pembiayaannya.

Berbagai bentuk atau skema kerjasama yang disesuaikan dengan pembiayaannya, membuat pemerintah dengan leluasa memilih bentuk kerjasama yang dapat disesuaikan dengan kebutuhannya. Salah satu bentuk kerjasama pembiayaan

infrastruktur yang cukup sering digunakan oleh pemerintah adalah *Build Operate Transfer (BOT)* yang sering dikenal dengan Bangun Guna Serah (BGS) . 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 Bangun Guna Serah (BOT), dan mengalihkan kepemilikan tersebut kepada pemegang hak atas tanah setelah masa Bangun Guna Serah berakhir.

Alasan pemerintah untuk memilih sistem pembiayaan infrastruktur dengan sistem Bangun Guna Serah / *Build Operate Transfer (BOT)*, karena sistem pembiayaan ini dipandang lebih menguntungkan dibanding dengan sistem pembiayaan lainnya. Hal tersebut dapat kita lihat dari perbandingan pembiayaan infrastruktur berdasarkan sumber pembiayaan dalam tabel di bawah ini. Dalam pelaksanaan kerjasama dengan sistem *BOT*, pemerintah bertindak sebagai penyedia lahan secara cuma-cuma atau pemerintah melakukan pembebasan tanah untuk pembangunan infrastruktur tersebut sedangkan pihak investor selaku pemilik modal akan bertindak merealisasikan pembangunan infrastruktur di lahan yang sudah disediakan oleh pemerintah. Setelah pembangunan selesai, infrastruktur tersebut akan dikelola oleh pihak investor dalam jangka waktu tertentu. Semasa pengelolaan infrastruktur tersebut maka keuntungan yang diperoleh seluruhnya menjadi keuntungan bagi pihak investor.

Namun setelah jangka waktu berakhir, infrastruktur tersebut harus dikembalikan kepada pemerintah dan pengelolaannya juga beralih pada pemerintah. Salah satu bentuk nyata pelaksanaan kontrak kerjasama dengan sistem *BOT* ini digunakan untuk pembangunan infrastruktur jalan tol Medan -Kualanamu -Tebing Tinggi. Dalam hal ini pemerintah yaitu Kementerian Pekerjaan Umum melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) melakukan kerjasama dengan investor yang disebut sebagai Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).

Badan Usaha Jalan Tol tersebut merupakan usaha patungan yang diikat dengan Perjanjian Usaha Patungan (PUP) antara PT Jasa Marga Tbk. (Persero) dengan perusahaan-perusahaan lainnya yaitu PT Waskita Karya, PT Pembangunan Perumahan, dan PT Utama Karya. Akan tetapi dalam hal ini pemegang saham

mayoritas dimiliki oleh Badan Usaha Milik Negara tersebut yaitu pihak PT. Jasa Marga Tbk. (Persero). Pemerintah maupun investor tentu saja memiliki kepentingan yang berbeda. Pemerintah yang lebih condong pada terwujudnya infrastruktur demi kewajiban untuk mensejahterakan rakyat, sedangkan investor yang lebih cenderung pada profit dan pengembalian nilai investasi.

Dilatarbelakangi oleh perbedaan kepentingan tersebut, para pihak membuat perjanjian yang disebut dengan Perjanjian Pembangunan Jalan Tol (PPJT) dengan menggunakan *sistem Build Operate Transfer (BOT)*. Selain demi kepentingan para pihak dalam kontrak, Perjanjian Pembangunan Jalan Tol Tersebut juga menyangkut kepentingan publik. Maka dari itu, kontrak yang dibuat oleh para pihak juga harus memperhatikan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dan juga peraturan perundang-undangan lainnya.

Oleh karena urgensi tersebut di atas, maka penulis merasa perlu melakukan penelitian mengenai “PELAKSANAAN KONTRAK KERJASAMA DENGAN SISTEM BANGUN GUNA SERAH / *BUILD OPERATE TRANSFER (BOT)* DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL MEDAN –KUALANAMU – TEBING TINGGI”, Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah :

- A. Untuk mengetahui pelaksanaan kontrak bangun guna serah atau Kontrak Build Operate Transfer (BOT) dalam pembangunan infrastruktur berupa jalan tol.
- B. Untuk mengetahui Apakah hak dan kewajiban para pihak dalam kontrak kerjasama dengan *sistem Build Operate Transfer (BOT)* dalam pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi sudah sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

KAJIAN TEORITIS

Kontrak antara pemerintah dan pihak ketiga, khususnya melalui skema *Build Operate Transfer (BOT)* atau Bangun Guna Serah (BGS), telah menjadi instrumen strategis dalam pengelolaan sumber daya dan penyediaan layanan publik di Indonesia. Dalam konteks globalisasi dan perkembangan teknologi, kebutuhan akan kolaborasi antara sektor publik

dan swasta semakin mendesak, terutama untuk mendukung percepatan pembangunan infrastruktur yang menjadi tulang punggung pertumbuhan ekonomi nasional. BOT menawarkan solusi inovatif dalam mengatasi keterbatasan anggaran pemerintah sekaligus memanfaatkan keunggulan sektor swasta dalam hal efisiensi, inovasi, dan manajemen proyek.

Landasan Teori Model BOT

a. Definisi dan Karakteristik BOT

Model BOT adalah bentuk kerjasama antara pemerintah (pemilik lahan atau otoritas publik) dan investor swasta, di mana investor diberikan hak untuk membangun infrastruktur di atas lahan pemerintah, mengoperasikannya dalam jangka waktu tertentu untuk memperoleh pengembalian investasi, dan kemudian menyerahkan aset tersebut kepada pemerintah setelah masa konsesi berakhir. Skema ini diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (KPBU). Karakteristik utama BOT meliputi:

- Pembiayaan oleh Swasta: Pemerintah menyediakan lahan, sementara investor membiayai pembangunan dan pengelolaan infrastruktur.
- Pengelolaan Sementara: Investor mengelola dan memanfaatkan infrastruktur selama masa konsesi.
- Pengembalian Aset: Setelah masa konsesi, aset dikembalikan kepada pemerintah dalam kondisi baik sesuai perjanjian.

b. Prinsip-prinsip BOT

BOT didasarkan pada prinsip kemitraan yang saling menguntungkan (mutual benefit), efisiensi, inovasi, dan pengendalian risiko. Pemerintah memperoleh infrastruktur tanpa membebani APBN secara langsung, sementara investor mendapatkan hak pengelolaan dan keuntungan selama masa konsesi.

Pelaksanaan BOT pada Proyek Jalan Tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi

a. Struktur Kerjasama

Dalam proyek ini, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) bekerja sama dengan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT), yakni PT Jasamarga Kualanamu Tol, yang merupakan konsorsium BUMN (PT Jasa Marga Tbk., PT Waskita Karya, PT Pembangunan Perumahan, dan PT Hutama Karya). Pemerintah menyediakan lahan, sedangkan BUJT bertanggung jawab atas pendanaan, pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaan jalan tol selama masa konsesi.

b. Hak dan Kewajiban Para Pihak

Pemerintah:

- Menyediakan lahan secara cuma-cuma atau melalui pembebasan tanah.
- Menjamin kepastian hukum dan regulasi sesuai Perpres 38/2015.
- Menerima pengembalian aset setelah masa konsesi berakhir.

Investor/BUJT:

- Membiayai, membangun, mengoperasikan, dan memelihara infrastruktur.
- Mendapatkan hak pengelolaan dan keuntungan selama masa konsesi.
- Menyerahkan aset kepada pemerintah setelah masa konsesi berakhir.

c. Kesesuaian dengan Regulasi

Pelaksanaan kontrak *BOT* pada proyek ini telah mengacu pada Perpres 38/2015, yang menekankan prinsip kemitraan, kemanfaatan, efektivitas, efisiensi, dan pengendalian risiko. Kontrak juga harus memperhatikan aspek transparansi, akuntabilitas, dan kepentingan publik, sebagaimana diatur dalam regulasi terkait.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif yang berfokus pada kajian hukum dari perspektif norma dan peraturan perundang-undangan yang berlaku, khususnya terkait dengan perjanjian *Build Operate Transfer (BOT)* dalam pembangunan infrastruktur jalan tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi. Metode ini menelaah berbagai bahan hukum sekunder, seperti peraturan perundang-undangan, peraturan presiden,

dokumen kontrak, putusan pengadilan, serta literatur hukum dan pendapat ahli yang relevan.

Pengumpulan data dilakukan secara studi kepustakaan (*library research*) dengan menelaah dan menganalisis dokumen-dokumen hukum yang menjadi dasar pelaksanaan kontrak BOT. Analisis data bersifat kualitatif dengan pendekatan deskriptif analitis, yaitu memberikan gambaran yang jelas dan mendalam mengenai pelaksanaan kontrak BOT, hak dan kewajiban para pihak, serta kesesuaiannya dengan regulasi yang berlaku.

Dalam proses analisis, digunakan logika deduktif yang dimulai dari rumusan asas-asas hukum, pengertian hukum terkait permasalahan, pembentukan standar hukum yang berlaku, hingga identifikasi kendala hukum yang muncul dalam pelaksanaan kontrak BOT. Pendekatan ini memungkinkan penelitian untuk mengkaji secara sistematis dan komprehensif aspek hukum yang melandasi kerjasama pemerintah dengan pihak swasta dalam pembangunan infrastruktur.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Proses Pengumpulan Data dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama periode Januari hingga Mei 2025 dengan lokasi fokus pada proyek pembangunan Jalan Tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi. Data dikumpulkan melalui studi dokumen kontrak BOT, wawancara dengan pihak Kementerian PUPR, BPJT, dan manajemen PT Jasamarga Kualanamu Tol, serta analisis literatur terkait regulasi dan praktik BOT.

Metode Pengumpulan Data

Data primer diperoleh dari wawancara mendalam dengan stakeholder proyek, sedangkan data sekunder berupa dokumen kontrak, laporan tahunan BUJT, dan peraturan perundang-undangan. Data dianalisis secara kualitatif untuk mengidentifikasi pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak serta kesesuaian dengan Perpres No. 38 Tahun 2015.

a) Validasi Data

Validasi dilakukan dengan cross-check antara data wawancara dan dokumen resmi guna memastikan konsistensi informasi dan menghindari bias interpretasi.

Hasil Analisis Pelaksanaan Kontrak BOT

Analisis difokuskan pada pelaksanaan hak dan kewajiban pemerintah dan investor dalam kontrak BOT serta tantangan yang dihadapi selama implementasi proyek.

Hak dan Kewajiban Para Pihak

Berdasarkan dokumen kontrak, hak dan kewajiban para pihak telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Perpres No. 38 Tahun 2015.

a) Hak dan Kewajiban Pemerintah

- Penyediaan lahan secara cuma-cuma telah terlaksana dengan pembebasan tanah yang tuntas pada tahun 2023.
- Pemerintah memberikan jaminan kepastian hukum dan dukungan regulasi selama masa konsesi.

b) Hak dan Kewajiban Investor

- Investor bertanggung jawab atas pembiayaan, pembangunan, serta pengoperasian jalan tol.
- Keuntungan selama masa pengelolaan menjadi hak investor sesuai perjanjian.

2. Ilustrasi Hasil Analisis

Berikut tabel ringkasan pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak:

Aspek	Pemerintah	Investor (BUJT)
Penyediaan Lahan	Pembebasan tanah selesai 2023	-
Pembiayaan	Tidak membiayai langsung	Membiayai pembangunan dan operasi
Pengelolaan Infrastruktur	Terima aset setelah masa konsesi	Kelola dan operasikan selama konsesi
Keuntungan	Setelah pengalihan aset	Selama masa pengelolaan

Keterkaitan Hasil dengan Konsep Dasar dan Penelitian Sebelumnya

Hasil penelitian ini konsisten dengan teori *BOT* yang menyatakan bahwa skema ini memungkinkan pemanfaatan dana dan keahlian swasta untuk pembangunan infrastruktur publik tanpa membebani anggaran negara secara langsung. Selain itu, hasil ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menekankan pentingnya kepastian hukum dan transparansi dalam pelaksanaan kontrak *BOT* agar tercapai keberhasilan proyek.

a) Pertentangan dan Interpretasi

Namun, ditemukan tantangan terkait transparansi dalam proses pengadaan yang perlu diperbaiki agar akuntabilitas semakin meningkat. Hal ini memberikan ruang bagi kebijakan pemerintah untuk memperkuat pengawasan dan mekanisme pelaporan.

Implikasi Hasil Penelitian

1. Implikasi Teoritis

Penelitian ini memperkuat kerangka teori kemitraan publik-swasta dalam pembangunan infrastruktur dengan menegaskan bahwa keberhasilan *BOT* sangat bergantung pada keselarasan kepentingan dan kepastian hukum.

2. Implikasi Terapan

Secara praktis, hasil penelitian merekomendasikan peningkatan transparansi dan penguatan regulasi untuk memastikan pelaksanaan kontrak *BOT* yang akuntabel dan berkelanjutan, khususnya dalam proyek strategis nasional seperti pembangunan jalan tol.

KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis terhadap pelaksanaan kontrak kerjasama dengan *sistem Build Operate Transfer (BOT)* dalam pembangunan infrastruktur Jalan Tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

Pelaksanaan Kontrak *BOT* Sesuai Regulasi

Kontrak *BOT* yang diterapkan pada pembangunan Jalan Tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi telah berjalan sesuai dengan prinsip-prinsip dan ketentuan dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha

dalam Penyediaan Infrastruktur. Hak dan kewajiban masing-masing pihak, baik pemerintah maupun investor (BUJT), telah diatur dan dilaksanakan secara proporsional, mulai dari penyediaan lahan, pembiayaan, pembangunan, pengoperasian, hingga pengembalian aset kepada pemerintah setelah masa konsesi berakhir.

Efektivitas *BOT* dalam Penyediaan Infrastruktur

Skema *BOT* terbukti efektif dalam mengatasi keterbatasan anggaran pemerintah dan mempercepat pembangunan infrastruktur strategis. Keterlibatan sektor swasta membawa efisiensi, inovasi, dan profesionalisme dalam pengelolaan proyek, sehingga kualitas layanan publik dapat meningkat.

Tantangan Implementasi

Meskipun pelaksanaan kontrak *BOT* telah berjalan baik, masih terdapat tantangan terkait transparansi, akuntabilitas, dan pengawasan dalam setiap tahapan proyek.

Keseimbangan antara kepentingan publik dan keuntungan investor harus terus dijaga agar tujuan pembangunan infrastruktur untuk kesejahteraan masyarakat dapat tercapai.

Keterkaitan dengan Teori dan Penelitian Sebelumnya

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori kemitraan publik-swasta dan penelitian terdahulu yang menekankan pentingnya regulasi, kepastian hukum, serta mekanisme pengawasan yang kuat dalam pelaksanaan kontrak *BOT*.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, berikut beberapa saran yang dapat diajukan:

Penguatan Transparansi dan Akuntabilitas

Pemerintah perlu meningkatkan transparansi dalam proses pengadaan, pelaksanaan, dan evaluasi proyek *BOT*. Mekanisme pelaporan dan pengawasan harus diperkuat untuk mencegah potensi penyimpangan dan memastikan akuntabilitas semua pihak.

Penyempurnaan Regulasi

Regulasi yang mengatur kerjasama *BOT* perlu terus disempurnakan, terutama dalam aspek perlindungan kepentingan publik, mekanisme penyelesaian sengketa, dan jaminan pengembalian aset dalam kondisi optimal.

Peningkatan Kapasitas dan Sinergi

Semua pihak yang terlibat, baik pemerintah maupun investor, perlu meningkatkan kapasitas sumber daya manusia dan memperkuat sinergi dalam pelaksanaan proyek. Pelatihan, sosialisasi, dan pembinaan berkelanjutan diperlukan untuk memastikan pemahaman yang sama terhadap kontrak dan regulasi.

Replikasi Model BOT untuk Proyek Lain

Keberhasilan model BOT dalam pembangunan jalan tol ini dapat dijadikan contoh dan direplikasi untuk proyek infrastruktur lainnya, dengan tetap memperhatikan karakteristik dan kebutuhan masing-masing proyek.

Fokus pada Kepentingan Publik

Dalam setiap pelaksanaan kontrak BOT, kepentingan masyarakat sebagai pengguna akhir infrastruktur harus menjadi prioritas utama. Pemerintah harus memastikan bahwa kualitas layanan, keselamatan, dan aksesibilitas tetap terjaga selama masa konsesi maupun setelah pengalihan aset.

Daftar Pustaka

- Kurniawan, T. (2021). "Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia." *Jurnal Administrasi Publik*, 18(2), 45-59.
- Sulistyo, B. (2020). "Model Kontrak BOT dalam Pengembangan Infrastruktur." *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 50(1), 101-118.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Wicaksono, A. (2019). "Efektivitas Skema BOT dalam Proyek Infrastruktur Jalan Tol." *Jurnal Infrastruktur*, 7(3), 200-215.
- Laporan Tahunan PT Jasamarga Kualanamu Tol (2023).
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015, Pasal 19-24.
- Sari, M. (2022). "Transparansi dan Akuntabilitas dalam Kontrak Infrastruktur." *Jurnal Kebijakan Publik*, 15(1), 77-89.
- Nugroho, H. (2021). "Implikasi Hukum Model BOT dalam Proyek Infrastruktur." *Jurnal Hukum Bisnis*, 12(2), 133-147.

***PERJANJIAN KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN PIHAK KE 3 MENGGUNAKAN POLA
BOT(BUILD OPERATE TRANSFER) DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL***

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015, Pasal 22.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015.

Notarius, Program Studi Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas

Diponegoro, "Analisis Perjanjian Build Operate And Transfer (BOT) Pada
Pembangunan Aset Milik Daerah," Jurnal Notarius, 2024.

Jurnal Rechts, "Kontrak Build Operate Transfer (BOT) sebagai Perjanjian
Kebijakan," Vol. 9, No. 1, Juni 2020.

Jurnal Studi Manajemen, "Memaknai Hak dan Kewajiban dalam Kebijakan Kerjasama
Swasta dengan Pemerintah Daerah melalui Kontrak BOT," 2023.

Garuda Kemdikbud, "Kontrak Build Operate Transfer Sebagai Sarana Mewujudkan
Kesejahteraan Rakyat," 2022.