

LAMPIRAN  
PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN  
PERUMAHAN RAKYAT  
NOMOR 23 TAHUN 2021  
TENTANG TATA CARA PENETAPAN  
PENGUSAHAAN JALAN TOL ATAS PRAKARSA  
BADAN USAHA

RINCIAN DOKUMEN KAJIAN AWAL KELAYAKAN DAN DOKUMEN STUDI  
KELAYAKAN MEKANISME SERTA BAGAN ALIR PENETAPAN PENGUSAHAAN  
JALAN TOL ATAS PRAKARSA BADAN USAHA

A. RINCIAN DOKUMEN KAJIAN AWAL KELAYAKAN DAN DOKUMEN STUDI  
KELAYAKAN

DOKUMEN KAJIAN AWAL KELAYAKAN

1. Kajian Teknis

Kajian teknis meliputi kajian teknis dan lokasi yang menyatakan Pengusahaan Jalan Tol yang diusulkan sebagai Proyek Prakarsa telah terintegrasi dengan rencana induk jaringan jalan nasional dengan mempertimbangkan:

- a) kesesuaian lokasi Proyek Prakarsa dengan rencana pengembangan kawasan yang akan menjadi potensi bangkitan lalu lintas, termasuk dengan rencana tata ruang wilayah. Dalam hal terdapat ketidaksesuaian dengan rencana tata ruang wilayah, maka penetapan lokasi Proyek Prakarsa memperhatikan program strategis kementerian sektor dan memperhatikan sektor transportasi nasional;
- b) alternatif rute;
- c) kajian jaringan jalan dengan biaya pengadaan tanah;
- d) kajian lalu lintas termasuk penyelesaian kemacetan lalu lintas; dan
- e) kondisi lokasi Proyek Prakarsa yang diusulkan dan kesesuaian dengan kebutuhan pelaksanaan Proyek Prakarsa.

2. Kajian Ekonomi dan Komersial

Kajian ekonomi dan komersial merupakan kajian kelayakan yang menyatakan proyek Jalan Tol yang diusulkan layak secara ekonomi dan finansial. Kajian ekonomi dan komersial memuat:

- a) Kajian terkait permintaan (*demand*) untuk memahami kondisi pengguna layanan yang sekurang-kurangnya dihasilkan berdasarkan data sekunder perkiraan volume lalu lintas pada lokasi proyek.
- b) Kajian struktur pendapatan untuk mengidentifikasi sumber-sumber pendapatan yang optimal bagi Proyek Prakarsa dengan mempertimbangkan hasil analisis permintaan kemampuan pembiayaan serta tingkat kelayakan Proyek Prakarsa selama masa konsesi, yang sekurang-kurangnya memuat:
  - 1) perhitungan keseimbangan antara biaya dan pendapatan selama masa konsesi;
  - 2) identifikasi pembayaran/tarif awal, mekanisme penyesuaian indeks acuan untuk membuat penyesuaian atas parameter yang digunakan selama jangka waktu perjanjian.
- c) Analisis Biaya Manfaat Sosial (ABMS), yang bertujuan untuk memastikan manfaat sosial dan ekonomi serta keberlanjutan Proyek Prakarsa yang berkaitan dengan efektivitas, ketepatan waktu, penggunaan dana, dan sumber daya publik selama masa pelaksanaan, yang sekurang-kurangnya memuat:
  - 1) perbandingan biaya dan manfaat dengan atau tanpa adanya Proyek Prakarsa;
  - 2) biaya yang dimaksud dalam angka (1) di atas didasarkan pada harga konstan, yang meliputi:
    - (a) biaya penyiapan Proyek Prakarsa;
    - (b) biaya modal;
    - (c) biaya operasional;
    - (d) biaya pemeliharaan; dan
    - (e) biaya lain akibat adanya proyek prakarsa.
  - 3) parameter penilaian kelayakan ekonomi dilakukan melalui pendekatan *Economic Internal Rate of Return* dan *Economic Nett Present Value* dengan menggunakan tingkat diskonto ekonomi sosial.

- d) Analisis keuangan yang bertujuan untuk menentukan kelayakan finansial Proyek Prakarsa dengan memenuhi ketentuan sebagai berikut:
- 1) asumsi-asumsi didasarkan pada:
    - (a) informasi ekonomi makro (nilai tukar, inflasi dan suku bunga) yang dikeluarkan oleh otoritas lembaga resmi seperti Bank Indonesia dan Badan Pusat Statistik;
    - (b) analisis biaya model yang terdiri dari biaya proyek, asumsi bunga dan eskalasi biaya;
    - (c) biaya penyusutan dan nilai buku pada akhir masa konsesi;
    - (d) perhitungan biaya lain terkait Proyek Prakarsa termasuk biaya permukiman kembali, pemeliharaan lingkungan, perizinan, dan biaya tidak langsung (management overhead cost);
    - (e) biaya mitigasi risiko; dan
    - (f) perhitungan pendapatan yang didasarkan pada hasil analisis kebutuhan dan struktur pendapatan.
  - 2) menggunakan metode analisis untuk:
    - (a) menetapkan rasio ekuitas dan pinjaman yang akan digunakan dalam Proyek Prakarsa, sesuai dengan rasio yang umum digunakan di Indonesia;
    - (b) menentukan tingkat biaya modal rata-rata tertimbang sesuai dengan rasio ekuitas dan pinjaman yang akan digunakan, tingkat suku bunga pinjaman, serta biaya ekuitas;
    - (c) menentukan tingkat imbal hasil keuangan (Financial Internal Rate of Return-FIRR);
    - (d) menentukan rasio cakupan pembayaran hutang (Debt Service Coverage Ratio-DSCR) dengan menghitung besarnya kas yang tersedia untuk membayar kewajiban (pokok pinjaman dan bunga) yang akan jatuh tempo pada tahun berjalan;
    - (e) menentukan besaran imbal hasil ekuitas (return on equity-ROE);
    - (f) menentukan besaran (Financial Nett Present Value-FNPV) dan metode pengembalian investasi (payback period);

- (g) menyajikan proyeksi arus kas;
- (h) menyajikan proyeksi arus kas dan laporan laba rugi badan usaha Jalan Tol;
- (i) menyajikan sensitivitas Proyek Prakarsa dalam berbagai pilihan analisis keuangan dalam nilai rupiah dan/atau mata uang asing yang nilainya disetarakan dengan rupiah;
- (j) menentukan besaran premi Jaminan Pemerintah (jika ada).

### 3. Kerangka Acuan Penyusunan Dokumen Studi Kelayakan

Kerangka acuan penyusunan dokumen Studi Kelayakan memuat rencana jadwal penyusunan dokumen Studi Kelayakan dan rencana aksi kegiatan yang akan dilaksanakan.

## DOKUMEN STUDI KELAYAKAN

### 1. Kajian Hukum dan Kelembagaan

Kajian hukum dan kelembagaan adalah:

- a) Kajian hukum yang memuat analisa terhadap hal-hal sebagai berikut:
  - 1) memastikan bahwa Proyek Prakarsa dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan aspek-aspek:
    - (a) pendirian Badan Usaha;
    - (b) penanaman modal;
    - (c) persaingan usaha;
    - (d) lingkungan;
    - (e) keselamatan kerja;
    - (f) pengadaan tanah;
    - (g) pembiayaan Proyek Prakarsa, termasuk mekanisme pembiayaan dan pendapatan;
    - (h) perizinan Proyek Prakarsa;
    - (i) perpajakan; dan
    - (j) peraturan-peraturan terkait lainnya.
  - 2) menentukan risiko hukum dan strategi mitigasinya;
  - 3) mengkaji kemungkinan penyempurnaan peraturan perundang-undangan, atau penerbitan peraturan

perundang-undangan baru yang terkait dengan Proyek Prakarsa;

- 4) mengkaji proses pemanfaatan BMN dan/atau BMD yang diperlukan;
  - 5) menentukan jenis perizinan atau persetujuan yang diperlukan; dan
  - 6) menyiapkan rencana dan jadwal untuk memenuhi persyaratan peraturan dan hukum berdasarkan hasil kajian hukum dan kelembagaan.
- b) Kajian kelembagaan harus mengikuti langkah-langkah sebagai berikut:
- 1) memastikan kewenangan Menteri dalam melaksanakan Proyek Prakarsa sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
  - 2) melakukan pemetaan pemangku kepentingan (*stakeholders mapping*) dengan menentukan peran dan tanggung jawab lembaga yang berkaitan dalam pelaksanaan Proyek Prakarsa;
  - 3) melakukan pemetaan peran dan tanggung jawab lembaga-lembaga yang berkaitan dalam pelaksanaan Proyek Prakarsa berdasarkan regulasi kelembagaan.
  - 4) menentukan dan menyiapkan perangkat regulasi kelembagaan; dan
  - 5) menentukan kerangka acuan pengambilan keputusan.

## 2. Kajian Teknis

Kajian teknis adalah:

- a) analisis teknis yang bertujuan untuk:
  - 1) menetapkan standar kinerja teknis operasional yang diperlukan;
  - 2) mempertimbangkan berbagai alternatif lokasi Proyek Prakarsa, besaran proyek, kualitas, teknologi dan waktu pelaksanaan;
  - 3) menetapkan kapasitas keluaran dan standar operasional yang dibutuhkan, serta menyiapkan rancangan awal yang layak secara teknis;
  - 4) mengidentifikasi dan menilai barang milik negara dan/atau barang milik daerah yang dibutuhkan dan menyiapkan

- daftar barang milik negara dan/atau barang milik daerah yang akan digunakan untuk pelaksanaan Proyek Prakarsa;
- 5) mengidentifikasi ketersediaan pasokan sumber daya untuk keberlangsungan Proyek Prakarsa, apabila diperlukan;
  - 6) mengidentifikasi persyaratan dan ketersediaan input sekurang-kurangnya meliputi sumber daya manusia, bahan baku, pelayanan jasa, akses menuju lokasi Proyek Prakarsa;
  - 7) menentukan prakiraan biaya dan asumsi perhitungan biaya Proyek Prakarsa;
  - 8) memperkirakan dan menentukan pendapatan (*revenue*), biaya modal, biaya operasional dan biaya pemeliharaan dengan berbagai pilihan;
  - 9) menyiapkan rencana pembiayaan yang sesuai dengan jadwal konstruksi, perkiraan biaya operasional, perkiraan biaya pemeliharaan, dan estimasi biaya siklus kesinambungan Proyek Prakarsa; dan
  - 10) mengidentifikasi standar pelayanan minimum.
- b) kajian terkait penyiapan lokasi Proyek Prakarsa termasuk rute, yang dilakukan dengan mempertimbangkan:
- 1) kesesuaian lokasi Proyek Prakarsa dengan rencana pengembangan kawasan yang akan menjadi potensi bangkitan lalu lintas, termasuk dengan rencana tata ruang wilayah. Dalam hal terdapat ketidaksesuaian dengan rencana tata ruang wilayah, maka penetapan lokasi Proyek Prakarsa memperhatikan program strategis kementerian sektor dan memperhatikan sektor transportasi nasional;
  - 2) kesesuaian lokasi Proyek Prakarsa dengan kebutuhan operasional dan bahan baku;
  - 3) alternatif rute;
  - 4) kajian jaringan jalan dengan biaya pengadaan tanah;
  - 5) kajian lalu lintas termasuk penyelesaian kemacetan lalu lintas;
  - 6) ketersediaan pelayanan jasa dan bahan baku;
  - 7) kondisi lokasi Proyek Prakarsa yang diusulkan dan kesesuaian dengan kebutuhan pelaksanaan Proyek Prakarsa;

- 8) konfirmasi kepemilikan tanah dan hambatan-hambatan yang timbul;
  - 9) perkiraan biaya pengadaan tanah dengan berbagai pilihan; dan
  - 10) rencana dan jadwal pelaksanaan program pengadaan tanah dan permukiman kembali.
- c) dokumen rancang bangun awal yang memuat rancangan teknis dasar termasuk lingkup Proyek Prakarsa.
- d) kajian terkait spesifikasi keluaran yang meliputi:
- 1) standar pelayanan minimum yang meliputi kuantitas, kualitas dan ketersediaan;
  - 2) jadwal indikatif untuk pekerjaan konstruksi dan penyediaan peralatan;
  - 3) kepatuhan atas masalah lingkungan, sosial, dan keselamatan;
  - 4) persyaratan pengalihan aset sesuai perjanjian; dan
  - 5) pengaturan pemantauan pada setiap tahapan:
    - (a) konstruksi;
    - (b) operasi komersial;
    - (c) berakhirnya perjanjian.

### 3. Kajian Ekonomi dan Komersial

Kajian ekonomi dan komersial adalah:

- a) kajian terhadap permintaan (*demand*) untuk memahami kondisi pengguna layanan yang sekurang-kurangnya memuat:
- 1) survey kebutuhan nyata (*real demand survey*) untuk mendapatkan gambaran yang akurat seperti mengenai perkiraan kebutuhan, ketertarikan, kemauan dan kemampuan pengguna untuk membayar, kinerja pembayaran, serta tingkat pelayanan yang diharapkan; dan
  - 2) penentuan sumber dan tingkat pertumbuhan permintaan dengan berbagai skenario (uji elastisitas permintaan).
- b) kajian analisis pasar (*market*), yang bertujuan untuk mengetahui tingkat ketertarikan industri dan kompetisi, yang sekurang-kurangnya memuat:
- 1) penyampaian rencana Proyek Prakarsa kepada publik dalam rangka penajakan minat calon investor;

- 2) pengumpulan tanggapan dan penilaian calon investor terhadap kelayakan, risiko serta kebutuhan Jaminan Pemerintah;
  - 3) pengumpulan tanggapan dan penilaian lembaga keuangan nasional dan internasional (apabila diperlukan) mengenai potensi pemberian dan indikasi besaran pinjaman yang bisa dialokasikan;
  - 4) pemilihan strategi untuk mengurangi risiko pasar dan meningkatkan persaingan yang sehat dalam proses pengadaan Proyek Prakarsa; dan
  - 5) penilaian mengenai struktur pasar untuk menentukan tingkat kompetisi.
- c) Analisis Biaya Manfaat Sosial (ABMS), yang bertujuan untuk memastikan manfaat sosial dan ekonomi serta keberlanjutan Proyek Prakarsa yang berkaitan dengan efektivitas, ketepatan waktu, penggunaan dana, dan sumber daya publik selama masa pelaksanaan, yang sekurang-kurangnya memuat:
- 1) perbandingan biaya dan manfaat dengan atau tanpa adanya Proyek Prakarsa;
  - 2) biaya yang dimaksud dalam angka (1) di atas didasarkan pada harga konstan, yang meliputi:
    - (a) biaya penyiapan Proyek Prakarsa;
    - (b) biaya modal;
    - (c) biaya operasional;
    - (d) biaya pemeliharaan; dan
    - (e) biaya lain akibat adanya Proyek Prakarsa.
  - 3) penilaian/pengukuran manfaat Proyek Prakarsa bagi masyarakat dan negara dengan mempertimbangkan sekurang-kurangnya:
    - (a) penghematan oleh masyarakat; dan
    - (b) penghematan anggaran pendapatan dan belanja negara yang diperoleh.
  - 4) penentuan biaya ekonomi yang dilakukan dengan mengubah harga finansial menjadi harga ekonomi (*shadow price*) untuk setiap masukan dan keluaran berdasarkan faktor konversi ekonomi yang sesuai;
  - 5) penentuan manfaat ekonomi dilakukan dengan mengkonversi manfaat tersebut menjadi kuantitatif;



- 6) parameter penilaian kelayakan ekonomi dilakukan melalui pendekatan *Economic Internal Rate of Return* dan *Economic Nett Present Value* dengan menggunakan tingkat diskonto ekonomi sosial; dan
  - 7) analisis sensitivitas untuk mengkaji pengaruh ketidakpastian pelaksanaan Proyek Prakarsa terhadap tingkat kelayakan ekonomi Proyek Prakarsa.
- d) kajian struktur pendapatan untuk mengidentifikasi sumber-sumber pendapatan yang optimal bagi Proyek Prakarsa dengan mempertimbangkan hasil analisis permintaan kemampuan pembiayaan Kementerian serta tingkat kelayakan Proyek Prakarsa selama masa konsesi, yang sekurang-kurangnya memuat:
- 1) perhitungan keseimbangan antara biaya dan pendapatan Proyek Prakarsa selama masa konsesi;
  - 2) identifikasi pembayaran/tarif awal berdasarkan kemampuan membayar pengguna (ATP/WTP) dan besar keuntungan biaya operasional kendaraan (BKBOOK),
  - 3) mekanisme penyesuaian indeks acuan untuk membuat penyesuaian atas parameter yang digunakan selama jangka waktu perjanjian;
  - 4) identifikasi dampak terhadap pendapatan dalam hal:
    - (a) terjadi kenaikan biaya Proyek Prakarsa (*cost over run*);
    - (b) pembangunan Proyek Prakarsa selesai lebih awal;
    - (c) pengembalian Proyek Prakarsa melebihi tingkat paling tinggi yang ditentukan, sehingga dimungkinkan pemberlakuan mekanisme penambahan pembagian keuntungan (*clawback mechanism*); dan
    - (d) terjadinya pemberian insentif atau pemotongan pembayaran dalam hal pemenuhan kewajiban.
- e) analisis keuangan yang bertujuan untuk menentukan kelayakan finansial Proyek Prakarsa dengan memenuhi ketentuan sebagai berikut:
- 1) asumsi-asumsi didasarkan pada:
    - (a) informasi ekonomi makro (nilai tukar, inflasi dan suku bunga) yang dikeluarkan oleh otoritas lembaga resmi seperti Bank Indonesia dan Badan Pusat Statistik;

- (b) analisis biaya modal yang terdiri dari biaya proyek, asumsi bunga dan eskalasi biaya dari Proyek Prakarsa;
  - (c) biaya operasional dan pemeliharaan;
  - (d) biaya penyusutan dan nilai buku pada akhir masa konsesi;
  - (e) perhitungan biaya lain terkait Proyek Prakarsa termasuk biaya permukiman kembali, pemeliharaan lingkungan, perizinan, dan biaya tidak langsung (*management overhead cost*);
  - (f) biaya mitigasi risiko; dan
  - (g) perhitungan pendapatan yang didasarkan pada hasil analisis kebutuhan dan struktur pendapatan.
- 2) menggunakan metode analisis dengan cara:
- (a) menetapkan rasio ekuitas dan pinjaman yang akan digunakan dalam Proyek Prakarsa, sesuai dengan rasio yang umum digunakan di Indonesia;
  - (b) menentukan tingkat biaya modal rata-rata tertimbang sesuai dengan rasio ekuitas dan pinjaman yang akan digunakan, tingkat suku bunga pinjaman, serta biaya ekuitas;
  - (c) menentukan tingkat imbal hasil keuangan (*Financial Internal Rate of Return-FIRR*) pada Proyek Prakarsa;
  - (d) menentukan rasio cakupan pembayaran hutang (*Debt Service Coverage Ratio-DSCR*) dengan menghitung besarnya kas yang tersedia untuk membayar kewajiban (pokok pinjaman dan bunga) yang akan jatuh tempo pada tahun berjalan;
  - (e) menentukan besaran imbal hasil ekuitas (*equity IRR* dan *return on equity-ROE*);
  - (f) menentukan tingkat imbal hasil keuangan proyek yang dilakukan dengan membandingkan pendapatan dan biaya proyek dengan mempertimbangkan besaran faktor nilai uang di masa depan (*Financial Nett Present Value-FNPV*) dan metode pengembalian investasi (*payback period*);
  - (g) menyajikan proyeksi arus kas Proyek Prakarsa;
  - (h) menyajikan proyeksi arus kas dan laporan laba rugi badan usaha jalan tol;

- (i) menyajikan sensitivitas Proyek Prakarsa dalam berbagai pilihan analisis keuangan dalam nilai rupiah dan/atau mata uang asing yang nilainya disetarakan dengan rupiah; dan
- (j) menentukan besaran premi Jaminan Pemerintah (jika ada).
- f) analisis nilai manfaat uang (*value for money*) secara kuantitatif  
Analisis nilai manfaat uang secara kuantitatif bertujuan untuk memperkirakan perbandingan nilai manfaat uang skema pembiayaan Proyek Prakarsa dengan skema pembiayaan konvensional.

#### 4. Kajian Lingkungan dan Sosial

Kajian lingkungan dan sosial terdiri dari:

- a) kajian lingkungan hidup berupa Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) bagi Proyek Prakarsa, dengan ketentuan sebagai berikut:
  - 1) melakukan penapisan yang bertujuan untuk:
    - (a) menetapkan potensi dampak penting yang akan timbul;
    - (b) menetapkan klasifikasi Proyek Prakarsa dalam memperkirakan dampak yang akan ditimbulkan terhadap lingkungan hidup sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
    - (c) menentukan peningkatan kapasitas dan program pelatihan untuk melaksanakan program perlindungan lingkungan (jika diperlukan);
    - (d) memperkirakan biaya yang dikeluarkan untuk perizinan yang berkaitan dengan kepentingan lingkungan hidup; dan
    - (e) menyiapkan rencana dan jadwal untuk melaksanakan program kepatuhan lingkungan dan melakukan pencatatan untuk persetujuan lingkungan.
  - 2) penyeleksian digunakan sebagai dasar pertimbangan untuk menyusun kerangka acuan analisis dampak lingkungan (KA-ANDAL);

- 3) prosedur dalam melakukan kajian dampak lingkungan dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup.
  - 4) Pemrakarsa bertanggung jawab untuk menyusun dokumen AMDAL bagi Proyek Prakarsa yang terdiri dari KA-ANDAL, Analisis Dampak Lingkungan (ANDAL), Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup atau Rencana Pemantauan Lingkungan Hidup (RKL-RPL) sebagai dasar penilaian dan izin lingkungan dari menteri di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup/Kepala Daerah sesuai dengan kewenangannya.
- b) kajian lingkungan hidup bagi Proyek Prakarsa berupa RKL-RPL dilakukan dengan ketentuan:
- 1) mengisi ringkasan informasi awal yang terdiri dari:
    - (a) identitas pemrakarsa, yaitu PJPk atau Badan Usaha Pemrakarsa;
    - (b) rencana usaha dan/atau kegiatan;
    - (c) dampak lingkungan yang akan terjadi; dan
    - (d) program pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup.
  - 2) ringkasan informasi awal tersebut diajukan kepada:
    - (a) Bupati/Walikota, untuk Pengusahaan Jalan Tol yang berlokasi pada 1 (satu) wilayah kabupaten/kota dan di wilayah laut paling jauh 1/3 (satu per tiga) dari wilayah laut kewenangan provinsi;
    - (b) Gubernur, untuk Pengusahaan Jalan Tol yang berlokasi di lebih dari 1 (satu) wilayah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi, di lintas kabupaten/kota; dan/atau di wilayah laut paling jauh 12 (dua belas) mil dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan; atau
    - (c) menteri di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, untuk Pengusahaan Jalan Tol yang berlokasi di lebih dari 1 (satu) wilayah provinsi, di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang sedang dalam sengketa dengan negara lain; di wilayah laut lebih dari 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas; dan/atau di lintas batas

Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan negara lain.

- 3) setelah memeriksa dan menyatakan tidak ada kekurangan dari data yang diisikan, menteri di bidang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup/Gubernur/Walikota mengeluarkan rekomendasi yang selanjutnya diajukan kepada pejabat yang berwenang sebagai dasar penerbitan izin untuk melakukan usaha/kegiatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup.
- c) analisis sosial, yang diperlukan untuk:
- (1) menentukan dampak sosial Proyek Prakarsa terhadap masyarakat dan menyusun rencana mitigasinya;
  - (2) menentukan lembaga yang bertanggung jawab untuk pembebasan tanah dan permukiman kembali;
  - (3) menentukan pihak-pihak yang akan terkena dampak oleh proyek dan kompensasi yang akan diberikan, bila diperlukan;
  - (4) memperkirakan kapasitas lembaga untuk membayar kompensasi dan melaksanakan rencana permukiman kembali bila diperlukan; dan
  - (5) menentukan rencana pelatihan dalam rangka melaksanakan program perlindungan sosial untuk meningkatkan kapasitas masyarakat yang terkena dampak.
- d) rencana pengadaan tanah dan permukiman kembali, mengikuti ketentuan:
- (1) menyiapkan dokumen perencanaan pengadaan tanah terlebih dahulu;
  - (2) Pemrakarsa bertanggung jawab untuk menyiapkan dokumen perencanaan pengadaan tanah yang merupakan persyaratan untuk memperoleh penetapan lokasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
  - (3) kelengkapan dokumen terkait perizinan lingkungan dan penetapan lokasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan, selain dokumen rencana pengadaan tanah; dan
  - (4) rencana permukiman kembali, yang merupakan bagian dari rencana pengadaan tanah, disusun berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## 5. Kajian Bentuk Pengusahaan Jalan Tol

Kajian bentuk Pengusahaan Jalan Tol dilakukan dengan ketentuan:

- a) pemilihan bentuk Pengusahaan Jalan Tol dilakukan dengan mempertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut:
  - 1) kepastian ketersediaan infrastruktur tepat pada waktunya;
  - 2) optimalisasi investasi;
  - 3) maksimalisasi efisiensi yang dapat diberikan dari pengusahaan infrastruktur oleh badan usaha jalan tol;
  - 4) kemampuan badan usaha jalan tol untuk melakukan transaksi;
  - 5) alokasi risiko; dan
  - 6) kemungkinan adanya pengalihan keterampilan manajemen dan teknis dari badan usaha jalan tol kepada Pemerintah.
- b) Kajian bentuk Pengusahaan Jalan Tol harus memuat analisa terkait bentuk Proyek Prakarsa yang mencakup sekurang-kurangnya:
  - 1) lingkup Pengusahaan Jalan Tol, mencakup sebagian atau seluruh kegiatan, seperti membiayai, merancang, membangun, merehabilitasi, mengoperasikan, memelihara, dan lainnya;
  - 2) jangka waktu dan penahapan Pengusahaan Jalan Tol;
  - 3) identifikasi keterlibatan pihak ketiga, seperti *off-taker*, penyedia bahan baku, dan lainnya;
  - 4) skema pemanfaatan barang milik negara dan/atau barang milik daerah selama pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol, jika ada; dan
  - 5) status kepemilikan aset selama jangka waktu Pengusahaan Jalan Tol dan pengalihan aset setelah berakhirnya perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

## 6. Kajian Risiko

Kajian risiko dilakukan untuk meningkatkan nilai tambah bagi pemangku kepentingan, yang dilakukan dengan cara:

- a) melakukan identifikasi risiko;
- b) menganalisis besaran risiko;
- c) menentukan alokasi risiko; dan

- d) menyusun mitigasi risiko.
7. Kajian Kebutuhan Dukungan Pemerintah dan/atau Jaminan Pemerintah
- Kajian kebutuhan Dukungan Pemerintah dan/atau Jaminan Pemerintah disusun dengan ketentuan:
- a) Kajian kebutuhan Dukungan Pemerintah menyatakan bahwa Pengusahaan Jalan Tol atas prakarsa Badan Usaha tidak memerlukan dukungan pemerintah guna meningkatkan kelayakan keuangan Pengusahaan Jalan Tol.
  - b) Kajian kebutuhan Jaminan Pemerintah dilakukan untuk mengidentifikasi perlu atau tidaknya Jaminan Pemerintah untuk mengurangi risiko badan usaha jalan tol yang dapat diberikan oleh menteri yang menangani urusan keuangan dan perbendaharaan negara melalui badan usaha penjaminan infrastruktur sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
8. Kajian Mengenai Hal yang perlu Ditindaklanjuti
- Kajian mengenai hal yang perlu ditindaklanjuti terdiri dari:
- a) identifikasi isu kritis yang harus ditindaklanjuti;
  - b) rencana penyelesaian isu kritis sebagaimana dimaksud pada huruf a, termasuk strategi penyelesaian dan penanggung jawab; dan
  - c) jangka waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan persiapan Proyek Prakarsa.
9. Dokumen Studi Kelayakan terdiri atas penyempurnaan data dengan kondisi terkini dan pemutakhiran atas kelayakan dan kesiapan Proyek Prakarsa yang sebelumnya telah tercakup dalam dokumen kajian awal kelayakan, termasuk penyelesaian hal yang perlu ditindaklanjuti. Komponen dokumen Studi Kelayakan dapat dilihat pada Tabel Komponen Data dan Lingkup Kajian pada Dokumen Studi Kelayakan.

TABEL KOMPONEN DATA DAN LINGKUP KAJIAN PADA  
DOKUMEN STUDI KELAYAKAN

No.	Tinjauan Perbandingan	Studi Kelayakan
1	Lingkup Kajian/Analisis	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kajian Hukum dan Kelembagaan;</li> <li>b. Kajian Teknis;</li> <li>c. Kajian Ekonomi dan Komersial;</li> <li>d. Kajian Lingkungan dan Sosial;</li> <li>e. Kajian Bentuk Pengusahaan Jalan Tol;</li> <li>f. Kajian Risiko;</li> <li>g. Kajian Kebutuhan Dukungan Pemerintah dan/atau Jaminan Pemerintah;</li> <li>h. Kajian Mengenai Hal yang perlu Ditindaklanjuti.</li> </ul>
2	Kebutuhan Data	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kajian Hukum dan Kelembagaan               <ul style="list-style-type: none"> <li>1) peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Proyek Prakarsa dan KPBU</li> <li>2) kerangka perangkat regulasi kelembagaan yang terkait dalam Proyek Prakarsa dan KPBU</li> </ul> </li> <li>b. Kajian Teknis               <ul style="list-style-type: none"> <li>1) standar kinerja teknis operasional</li> <li>2) alternatif lokasi Proyek Prakarsa</li> <li>3) kapasitas keluaran dan standar operasional</li> <li>4) daftar barang milik negara dan/atau barang milik daerah</li> <li>5) pasokan sumber daya yang diperlukan</li> <li>6) ketersediaan input menuju lokasi Proyek Prakarsa</li> <li>7) prakiraan biaya dengan berbagai pilihan</li> <li>8) standar pelayanan minimum</li> <li>9) kepemilikan dan perkiraan biaya pengadaan tanah</li> <li>10) survey pencacahan lalu lintas terklasifikasi di ruas</li> <li>11) survey jaringan dan kondisi jalan</li> <li>12) survey asal-tujuan</li> <li>13) survey kecepatan perjalanan</li> <li>14) survey teknik jalan</li> <li>15) survey topografi</li> <li>16) survey geologi dan geoteknik</li> <li>17) survey hidrologi</li> <li>18) survey lalu lintas</li> <li>19) survey struktur jembatan</li> <li>20) survey lingkungan</li> <li>21) survey utilitas dan bangunan terdampak</li> </ul> </li> <li>c. Kajian Ekonomi dan Komersial               <ul style="list-style-type: none"> <li>1) survey kebutuhan nyata (<i>real demand survey</i>)</li> <li>2) survey Ability to Pay/Willingness to Pay pengguna jalan</li> <li>3) hasil peninjauan minat dan tanggapan calon investor dan lembaga keuangan</li> <li>4) informasi ekonomi makro</li> </ul> </li> </ul>



No.	Tinjauan Perbandingan	Studi Kelayakan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>5) informasi anggaran pemerintah dalam pembangunan infrastruktur</li> <li>6) biaya penyiapan proyek</li> <li>7) biaya modal</li> <li>8) biaya operasional dan pemeliharaan</li> <li>9) biaya penyusutan dan nilai buku pada akhir masa konsesi</li> <li>10) biaya lain terkait Proyek Prakarsa termasuk biaya permukiman kembali, pemeliharaan lingkungan, perizinan, dan biaya tidak langsung</li> <li>11) biaya mitigasi risiko</li> <li>12) pendapatan yang didasarkan pada hasil analisis kebutuhan dan struktur pendapatan</li> <li>d. Kajian Lingkungan dan Sosial <ul style="list-style-type: none"> <li>1) rona awal lingkungan</li> <li>2) survey tata guna lahan</li> <li>3) hasil konsultasi dengan pemerintah daerah setempat</li> <li>4) hasil konsultasi masyarakat yang terkena dampak</li> <li>5) rencana penanganan dampak lingkungan dan sosial serta rencana mitigasinya</li> <li>6) biaya perizinan</li> <li>7) rencana dan jadwal program kepatuhan lingkungan</li> </ul> </li> <li>e. Kajian Bentuk Pengusahaan Jalan Tol <ul style="list-style-type: none"> <li>1) merujuk pada hasil kajian kelembagaan dan identifikasi pemangku kepentingan serta hasil kajian ekonomi dan komersial</li> <li>2) skema pemanfaatan barang milik negara dan/atau barang milik daerah merujuk pada hasil kajian teknis</li> </ul> </li> <li>f. Kajian Risiko <ul style="list-style-type: none"> <li>1) kondisi pada sekitar rencana lokasi (risiko lokasi, risiko desain, konstruksi, dan uji operasi, risiko operasi, risiko konektivitas jaringan, risiko <i>force majeure</i>, risiko kepemilikan aset)</li> <li>2) kondisi bisnis terkait Proyek Prakarsa (risiko pendapatan, risiko finansial, risiko sponsor)</li> <li>3) kondisi terkait risiko interface</li> <li>4) kondisi politik dan kebijakan pemerintah</li> </ul> </li> <li>g. Kajian Kebutuhan Dukungan Pemerintah dan/atau Jaminan Pemerintah <ul style="list-style-type: none"> <li>1) merujuk pada hasil perhitungan kelayakan komersial yang menghasilkan bahwa Proyek Prakarsa tidak membutuhkan Dukungan Pemerintah</li> <li>2) merujuk pada hasil kajian alokasi risiko yang menghasilkan bahwa Proyek Prakarsa membutuhkan Jaminan Pemerintah untuk</li> </ul> </li> </ul>

No.	Tinjauan Perbandingan	Studi Kelayakan
		<p>meningkatkan <i>bankability</i></p> <p>h. Kajian Mengenai Hal yang perlu Ditindaklanjuti merujuk pada hasil kajian sebelumnya yang memerlukan penanganan lebih lanjut</p>
3	Output Kajian	<p>a. Dokumen Studi Kelayakan dengan muatan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kajian hukum dan kelembagaan <ol style="list-style-type: none"> <li>a) kajian hukum</li> <li>b) kajian kelembagaan</li> </ol> </li> <li>2) kajian teknis <ol style="list-style-type: none"> <li>a) analisis teknis</li> <li>b) penyiapan lokasi Proyek Prakarsa</li> <li>c) tapak koridor alternatif rute</li> <li>d) rekomendasi tapak koridor rute</li> <li>e) dokumen rancang bangun awal yang memuat rancangan teknis dasar termasuk lingkup Proyek Prakarsa</li> <li>f) spesifikasi keluaran</li> <li>g) rekomendasi kelayakan aspek teknis</li> </ol> </li> <li>3) kajian ekonomi dan komersial <ol style="list-style-type: none"> <li>a) kajian terhadap permintaan</li> <li>b) analisis pasar</li> <li>c) analisis biaya manfaat sosial</li> <li>d) kajian struktur pendapatan</li> <li>e) analisis keuangan</li> <li>f) analisis nilai manfaat uang secara kuantitatif</li> <li>g) rekomendasi kelayakan ekonomi dan komersial</li> </ol> </li> <li>4) kajian lingkungan dan sosial <ol style="list-style-type: none"> <li>a) paparan rona lingkungan;</li> <li>b) identifikasi dampak penting hipotesis;</li> <li>c) kajian lingkungan hidup yang menghasilkan analisis mengenai dampak lingkungan</li> <li>d) kajian lingkungan hidup bagi Proyek Prakarsa yang menghasilkan rencana pengelolaan lingkungan hidup dan rencana pemantauan lingkungan hidup</li> <li>e) analisis sosial</li> <li>f) kajian rencana pengadaan tanah dan permukiman kembali yang menghasilkan dokumen perencanaan pengadaan tanah</li> <li>g) rekomendasi kelayakan aspek lingkungan dan sosial</li> </ol> </li> <li>5) kajian bentuk Perusahaan Jalan Tol <ol style="list-style-type: none"> <li>a) pemilihan bentuk Perusahaan Jalan Tol</li> <li>b) analisis bentuk Perusahaan Jalan Tol yang memuat lingkup, jangka waktu, identifikasi keterlibatan pihak ketiga, skema pemanfaatan barang milik negara dan status kepemilikan aset Proyek Prakarsa</li> </ol> </li> </ol>

No.	Tinjauan Perbandingan	Studi Kelayakan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>6) kajian risiko <ul style="list-style-type: none"> <li>a) identifikasi risiko</li> <li>b) analisis besaran risiko</li> <li>c) penentuan alokasi risiko</li> <li>d) penyusunan mitigasi risiko</li> </ul> </li> <li>7) kajian kebutuhan Dukungan Pemerintah dan/atau Jaminan Pemerintah <ul style="list-style-type: none"> <li>a) kajian kebutuhan Dukungan Pemerintah</li> <li>b) kajian kebutuhan Jaminan Pemerintah</li> </ul> </li> <li>8) kajian mengenai hal yang perlu ditindaklanjuti <ul style="list-style-type: none"> <li>a) deskripsi hasil kajian sesuai lingkup aspek yang dipersyaratkan;</li> <li>b) identifikasi isu kritis yang harus ditindaklanjuti</li> <li>c) rencana penyelesaian isu kritis</li> <li>d) jangka waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan persiapan Proyek Prakarsa</li> </ul> </li> <li>b. Dokumen pendukung berupa peta dasar (<i>basemap</i>) perencanaan awal: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) dokumen desain awal (basic engineering design);</li> <li>2) dokumen rencana ruang milik jalan (ROW plan).</li> </ul> </li> </ul>

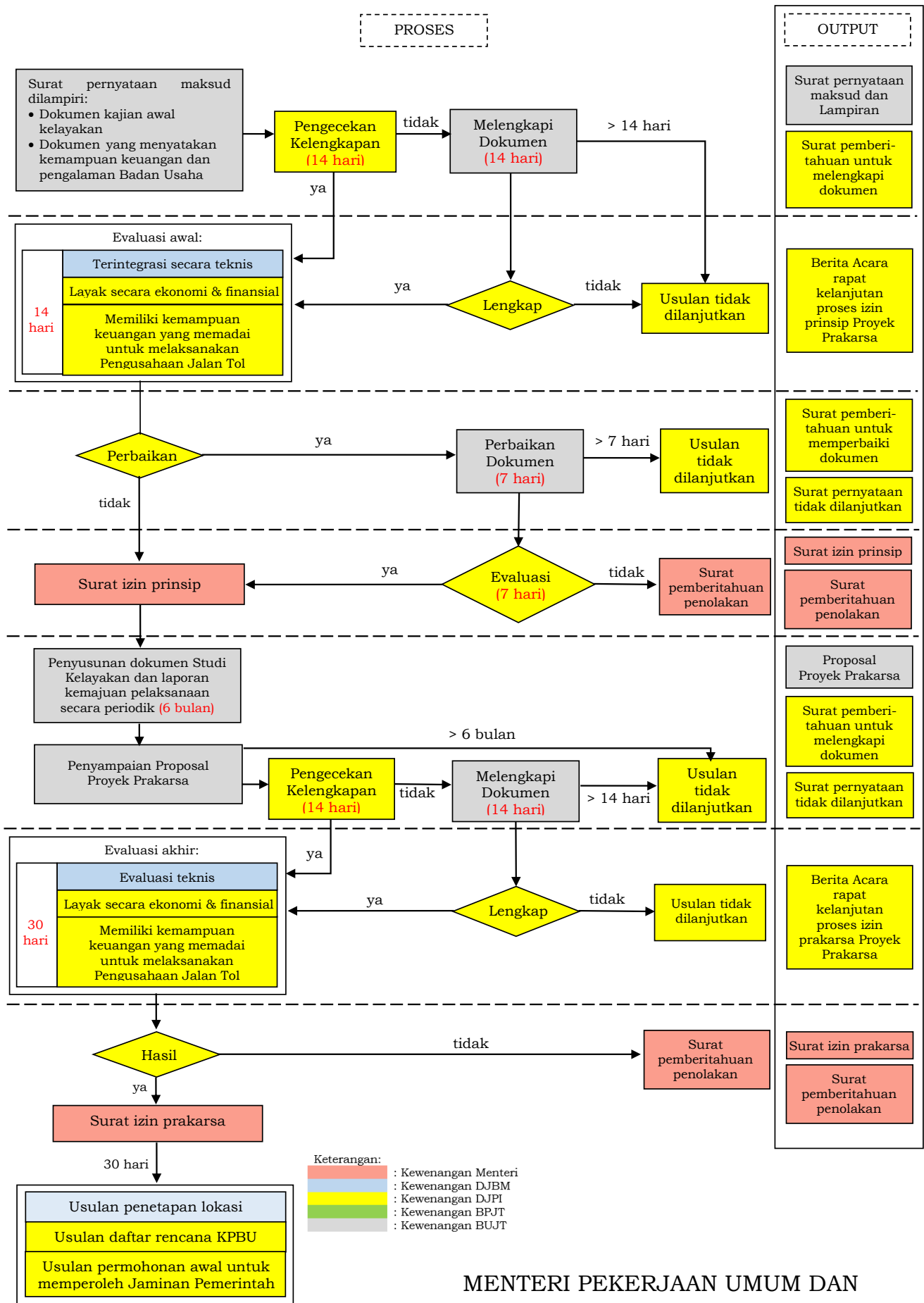
## KELENGKAPAN DOKUMEN YANG MENYATAKAN KEMAMPUAN KEUANGAN DAN PENGALAMAN BADAN USAHA

Dokumen yang menyatakan kemampuan keuangan dan pengalaman Penilaian atas kemampuan keuangan Badan Usaha dilakukan terhadap laporan keuangan selama 3 (tiga) tahun terakhir dan penilaian pengalaman Badan Usaha dilakukan terhadap pengalaman Badan Usaha selama 5 (lima) tahun terakhir, termasuk terhadap bukti-bukti pendukung lainnya.

1. Kelengkapan persyaratan administrasi tersebut meliputi:
  - a) akta perjanjian pembentukan konsorsium yang memperlihatkan tugas dan tanggung jawab pimpinan (*lead*) konsorsium (apabila Badan Usaha berbentuk konsorsium);
  - b) akta pendirian dan anggaran dasar Badan Usaha berikut perubahannya (bila ada);
  - c) data pengalaman perusahaan dalam penyiapan dan/atau pembiayaan Pengusahaan Jalan Tol dan/atau penyediaan infrastruktur;
  - d) laporan keuangan 3 (tiga) tahun terakhir yang telah diaudit oleh akuntan publik dan/atau dokumen lain yang menunjukkan kemampuan keuangan yang dapat berupa surat dukungan keuangan dari paling sedikit pemegang saham mayoritas, dengan melampirkan sekurang-kurangnya laporan keuangan pemegang saham mayoritas yang telah diaudit untuk periode 3 (tiga) tahun terakhir dan rekaman rekening koran bank selama 3 (tiga) bulan terakhir, apabila rekening koran yang disampaikan meliputi periode kurang dari 3 (tiga) bulan, penilaian akan diperhitungkan sebagai periode 3 (tiga) bulan.  
Jika Badan Usaha baru berdiri kurang dari 3 (tiga) tahun dan/atau kemampuan finansialnya tidak mencukupi persyaratan kemampuan finansial, maka Badan Usaha harus menyerahkan surat dukungan keuangan dari sekurang-kurangnya pemegang saham mayoritas, dengan melampirkan sekurang-kurangnya laporan keuangan pemegang saham mayoritas yang telah diaudit untuk periode 3 (tiga) tahun terakhir;
  - e) surat pernyataan kesanggupan untuk melakukan penyertaan ekuitas dari induk perusahaan; dan

- f) surat pernyataan di atas materai tentang kebenaran dokumen yang diserahkan serta tidak membuat pernyataan yang tidak benar tentang kompetensi dan kemampuan usaha yang dimiliki dan atau yang dikonsorsiumkan.
2. Dalam hal Badan Usaha adalah suatu konsorsium, maka persyaratan pada butir 1 di atas mencakup masing-masing anggota konsorsium.
  3. Dalam hal Badan Usaha berbentuk konsorsium:
    - a) Pengalaman dalam melaksanakan pembiayaan Pengusahaan Jalan Tol dan/atau penyediaan infrastruktur paling sedikit dimiliki oleh salah satu anggota konsorsium;
    - b) Kemampuan pembiayaan dinilai secara agregat;
    - c) Badan Usaha memiliki perjanjian konsorsium yang dimuat dalam akta notaris dan memuat paling sedikit:
      - 1) nama pimpinan konsorsium;
      - 2) nama anggota konsorsium;
      - 3) porsi kepemilikan saham masing-masing anggota konsorsium; dan
      - 4) pembagian tugas masing-masing anggota konsorsium.
    - d) Pimpinan konsorsium tidak dapat berubah sampai ditandatanganinya perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.
  4. Dalam hal badan Usaha berbentuk badan hukum asing, maka dokumen yang diterbitkan di negara lain yang akan digunakan di Indonesia dilegalisasi oleh notaris publik di negara di mana dokumen tersebut diterbitkan dan dilegalisasi oleh kedutaan besar atau konsulat Indonesia.

B. BAGAN ALIR MEKANISME PENETAPAN PENGUSAHAAN JALAN TOL ATAS PRAKARSA BADAN USAHA



MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA,

ttd

M. BASUKI HADIMULJONO

[jdih.pu.go.id](http://jdih.pu.go.id)

Salinan sesuai dengan aslinya  
 KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

Kepala Biro Hukum,



Putranta Setyanugraha, SH. MSi.  
 NIP. 196212251993011001