

► JALAN TOL

Investasi Masih Dibayangi Sejumlah Hambatan

Pemerintah menargetkan pada 2014 jalan bebas hambatan di Indonesia mencapai 1.000 km dari yang beroperasi saat ini 767 km.

Dimas Novita S.
dimas.novitas@bisnis.co.id

Guna memenuhi kekurangan tersebut dengan sisa waktu 1,5 tahun, sedikitnya empat ruas dengan total panjang 288 km harus dikejar pembangunannya.

Menurut Sekjen Masyarakat Transportasi Indonesia Soegeng Poernomo, dalam diskusi pakar bertema *Skema Investasi Industri Jalan Tol* yang digelar di Wisma Bisnis Indonesia pada Selasa (10/9), keempat ruas tersebut yakni Cikampek-Palimanan 116 km, Pejagan-Pemalang 58 km, Pemalang-Batang 39 km, dan Batang-Semarang 75 km.

Target tersebut sebenarnya tidak terlalu muluk. Jika dibandingkan dengan negara lainnya, rasio jalan tol dengan penduduk di Indonesia jauh tertinggal.

Malaysia memiliki rasio 55 km per 1 juta penduduk, atau China 77 km per satu 1 penduduk, sedangkan Indonesia hanya 22,5 km per 1 juta penduduk.

Tengok saja Malaysia, tak hanya menang dari sisi rasio, percepatan pembangunan jalan tol di negara tetangga tersebut terbilang cepat. Padahal, mereka memulai pembangunan jalan bebas hambatan tak lebih dulu dari kita dan telah mencapai 3.500 km jalan tol sejak 1985.

Jika menelisik sejarah pembangunan jalan tol nasional, jalan bebas hambatan yang berhasil dibangun pertama kali ialah Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) pada 1978.

Saat itu, PT Jasa Marga Tbk menjadi satu-satunya pemain sekaligus regulator di bisnis tersebut. Pada perkembangannya, swastanisasi tol dimulai pada 1984 dan menghasilkan ruas Cawang-Priok.

Ketua Asosiasi Tol Indonesia Fatchur Rochman menuturkan hingga 1998, pembangunan jalan tol mencapai 520 km, tetapi kontribusi swasta masih minim, hanya 27%, atau sekitar 130 km.

Kondisi tersebut masih berlangsung hingga saat ini. Dari 1978-2012, swasta hanya mengoperasikan 28% dari 792 km jalan tol yang sudah terbangun.

Selama ini, pembebasan lahan selalu menjadi kambing hitam atas lambarnya pembangunan infrastruktur, termasuk jalan tol.

"Tingkat kepastian biaya dan waktu pembebasan lahan relatif rendah, sehingga menyebabkan risiko *cost overrun* dan keterlambatan pengoperasian," jelas Fatchur.

Jika diurai, biaya pembebasan tanah rata-rata hanya 5%-10% dari nilai investasi jalan tol, sehingga tidak terlalu memberatkan perusahaan.

Selain itu, pengadaan lahan dilakukan oleh pemerintah dengan pendanaan dari pemerintah dan atau investor melalui pejabat negara.

Penguatan secara regulasi juga dilakukan melalui UU No. 2/2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum yang diklaim akan memudahkan proses pembebasan tanah.

Melalui beleid tersebut, Badan Pertanahan Nasional ditetapkan sebagai garda depan pembebasan lahan untuk memuluskan kebutuhan lahan bagi hajat orang banyak.

SKEMA BISNIS

Namun, bagaimana dengan skema bisnis pembangunan jalan bebas hambatan tersebut?

Secara karakteristik, industri jalan tol berbeda dibandingkan dengan industri lainnya.

Jalan tol bukanlah bisnis yang seksi dalam hal *immediate return*. Skema pengembalian investasi dalam bentuk masa

konsesi membuat bisnis tersebut semakin memiliki risiko yang besar dan panjang.

Dengan format pendanaan 70% dari pinjaman perbankan, perusahaan jalan tol harus mengembalikan dana tersebut paling tidak selama 15 s/d 20 tahun, sedangkan *payback period* di atas 20 tahun.

Umumnya, di Indonesia, masa konsesi jalan tol mencapai 35 tahun sampai 40 tahun.

Beban investasi tersebut pun ada di awal yakni seperti tanah, biaya konstruksi, peralatan, sementara pendapatan baru didapat di awal operasi jalan tol.

Pendapatan didapat dari penarikan biaya tol selama masa konsesi yang tentunya harus mengalami kenaikan sejalan dengan perkembangan waktu dan inflasi.

Hal ini, tentunya, untuk menjaga arus kas perusahaan serta biaya pemeliharaan dan operasionalisasi, sehingga kondisi jalan tetap bagus ketika dikembalikan ke pemerintah setelah masa konsesi habis.

Kendati demikian, ada beberapa parameter pokok investasi berada di luar kendali investor yang memengaruhi bisnis jalan tol tersebut.

Beberapa di antaranya ialah waktu dan biaya pembebasan lahan, penetapan tarif awal, dan perwujudan rencana induk jaringan jalan yang berkaitan dengan prediksi volume lalu lintas.

Jika hal-hal tersebut meleset, tentunya pengembalian investasi dan keuntungan yang wajar bagi perusahaan tidak dapat terjamin yang mengancam keberlangsungan bisnis.

Oleh karena itu, pakar transportasi Universitas Trisakti Fransiskus Trisbiantara mengusulkan pengembalian investasi bisnis jalan tol sebaiknya melalui pendekatan profit minimal bukan berdasarkan tarif.

Bentuk bisnis tersebut ditujukan untuk menjaga bisnis jalan tol agar tetap *profitable* karena dalam berbisnis investor mencari keuntungan yang sebesar-besarnya, bukan hanya sekedar mengembalikan investasi yang telah dikeluarkan.

"Skema keuntungan itu sudah termasuk tarif di dalamnya juga dengan *other income* yang bisa memberikan pemasukan yang lebih besar," jelasnya.

Pemasukan lain yang dimaksud adalah bisnis jalan tol dapat digabungkan dengan bisnis lainnya, seperti serat optik atau jalur pipa gas.

Menurutnya, hal tersebut terbuka lebar untuk dilakukan mengingat jalan tol yang bersifat tertutup sehingga pengembangan utilitas akan terjamin sekaligus terpelihara.

Jika penerapan skema profit diterapkan, risiko bisnis dapat diprediksi sehingga dapat menarik investor menggelontorkan uangnya di salah satu industri besar di Indonesia. ■



Jalan tol	2012	2013	2014
Trans-Jawa			
● Cikampek-Palimanan	--	--	116,75
● Pejagan-Pemalang	--	20,20	37,30
● Pemalang-Batang	--	--	39,20
● Batang-Semarang	--	--	75
● Semarang-Solo	--	11,95	49,69
● Solo-Ngawi	--	--	90,10
● Ngawi-Kertosono	--	--	87,02
● Kertosono-Mojokerto	14,41	20,15	5,94
● Mojokerto-Surabaya	--	15,01	18,88
JORR			
● JORR W2	--	7,67	--
● Cinere-Jagorawi	3,7	5,50	5,44
● Bogor Ring Road	--	1,95	--
● Bogor Outer Ring Road	--	--	5,20
● Cengkareng-Kunciran	--	--	14,19
● Kunciran-Serpong	--	--	11,9
● Serpong-Cinere	--	--	10,14
● Cimanggis-Cibitung	--	--	25,39
● Cibitung-Cilincing	--	--	34,02
● Becakayu	--	--	11
● Depok-Antasari	--	--	21,54
Nontrans-Jawa			
● Gempol-Pandaan	--	12,05	1,56
● Waru-Tanjung Perak	--	--	5,02
● Pasuruan-Probolinggo	--	--	20,40
Total	18,11	94,97	719,39

Sumber: Badan Peratur Jalan Tol