



| | | | |
|-------------|-------------------------------|--------------|--|
| Media Title | Media Indonesia | | |
| Head Line | Penyesuaian Tarif 13 Ruas Tol | | |
| Date | 10 Okt 2013 | Color | |
| Section | News | Circulation | |
| Page No | 17 | Article Size | |
| Journalist | NLC | Advalue | |
| Frequency | Daily | PR Value | |

PENYESUAIAN TARIF 13 RUAS TOL

Pada tanggal 4 Oktober 2013, Pemerintah melalui Menteri Pekerjaan Umum mengeluarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 394/KPTS/M/2013 yang menetapkan penyesuaian tarif 13 ruas tol yang mulai berlaku tanggal 11 Oktober 2013. Penyesuaian tarif berlaku setelah 13 ruas tol tersebut dinilai telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM). Penyesuaian tarif didasarkan laju inflasi pada masing-masing wilayah yang dikeluarkan Badan Pusat Statistik (BPS) dalam kurun waktu dua tahun terakhir, yang berkisar 12-16%.

Penyesuaian tarif jalan tol ini tujuannya tidak lain hanyalah untuk mengembalikan nilai uang yang menurun akibat tergerus inflasi. Berdasarkan hasil penelitian Pusat Litbang Teknologi Prasarana Jalan, penyesuaian tarif sebesar 20% akan mempengaruhi biaya transportasi sebesar 0,5%, sedangkan pengaruhnya terhadap ongkos angkutan sebesar 0,3% dan kenaikan harga barang adalah sebesar 0,01%.

Regulasi mengenai jalan tol, diatur dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol serta Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 295 Tahun 2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Disebutkan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Namun, tidak bisa dipungkiri, jalan tol juga merupakan sebuah industri, karena dalam pembangu-

nannya pemerintah melibatkan pihak swasta untuk ikut menanamkan modalnya di bisnis jalan tol. Peran pihak swasta ini dilandasi besarnya biaya yang dibutuhkan untuk membangun dan mengembangkan jalan tol.

Dari sisi kepentingan investor atau badan usaha jalan tol, maka pengembalian investasi dan keuntungan yang wajar harus terjamin. Oleh karena itu, tarif tol dan masa konsesi menjadi faktor penting untuk menentukan kelayakan usaha. Di dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, diatur mengenai kepastian evaluasi dan penyesuaian tarif tol setiap 2 (dua) tahun sekali oleh Pemerintah, dengan formula didasarkan pada tarif lama yang disesuaikan dengan data laju inflasi yang dikeluarkan Badan Pusat Statistik (BPS). Formula ini dikenal dengan rumus, tarif baru = tarif lama (1 + inflasi).

Dart sisi kepentingan publik, maka Menteri Pekerjaan Umum mengeluarkan Peraturan Menteri PU Nomor 392/PRT/M/2005 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol yang harus dipenuhi yang mencakup: kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, keselamatan, unit pertolongan/penyelamatan dan bantuan penyelamatan. Adapun BPJT berperan melakukan evaluasi terhadap pemenuhan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol pada setiap ruas tol. Operator harus memenuhi SPM dan memberikan lapornya kepada BPJT. Selanjutnya BPJT melakukan tinjauan lapangan terhadap hal yang disampaikan oleh operator. Bila SPM dinilai telah terpenuhi, maka penyesuaian tarif setiap 2

(dua) tahun sekali tidak akan diberikan. Tegasnya, ada proses yang panjang menuju hak mendapatkan penyesuaian tarif tol. Operator tidak bisa sekenanya menaikan tarif tol.

Namun, mekanisme ini belum sepenuhnya dipahami oleh pengguna jalan tol sehingga kerap terjadi penolakan kala mendapat kabar akan ada penyesuaian tarif tol. Kerap kali muncul tuduhan, penyesuaian tarif tol semata-mata untuk mencari keuntungan bagi pihak operator. Padahal, pendapatan tol diperoleh melalui penerikan tol selama masa konsesi dan digunakan untuk pengembalian investasi, keuntungan yang wajar, dan biaya operasi serta pemeliharaan. Penyesuaian tersebut adalah dalam rangka pengembalian investasi dan yang lebih penting lagi penyesuaian tarif tersebut digunakan untuk menjaga keberlangsungan jalan tol itu sendiri, termasuk peningkatan mutu pelayanan dan perawatan kondisi jalan agar sesuai dengan standar pelayanan minimal. Sehingga pengguna jalan tol merasa aman dan nyaman ketika melewati jalan tol.

Setiap operator selalu berusaha untuk memenuhi SPM bahkan melakukan berbagai inovasi dalam rangka meningkatkan pelayanan di jalan tol seperti peningkatan kampanye penggunaan e-toll card, penambahan jumlah gardu hingga menambah kapasitas lajur pada ruas-ruas jalan tol yang padat. Atas berbagai peningkatan pelayanan di jalan tol itu, baru-baru ini Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia menyatakan apresiasiya kepada operator tol yang

memberikan pelayanan lebih dari yang diwajibkan dalam SPM.

Namun, tidak bisa dipungkiri, kemacetan yang terjadi di ruas tol seringkali disalahpahami oleh pengguna sebagai bentuk ketidakberdayaan operator tol. Padahal hal itu tidaklah sepenuhnya benar. Sebab, jalan tol hanyalah bagian dari sebuah sistem jaringan jalan. Apalagi saat ini pertumbuhan jalan tidak sebesar pertumbuhan kendaraan.

Oleh karena itu, solusi kemacetan yang masih sering terjadi di jalan tol menjadi pekerjaan rumah bersama Pemerintah dan operator. Agar pengguna jalan tol dapat merasakan dampak maksimal menggunakan jalan tol, jalan tol bertujuan untuk memperlebar lalu lintas di daerah yang telah berkembang, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan, meringankan beban dana Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan.

Sedangkan manfaat jalan tol itu sendiri adalah pembangunan jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang. Pengguna jalan tol akan mendapatkan keuntungan biaya operasi kendaraan (BKBOK) dan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol, badan usaha mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol. [NLC]

| NO | RUAS JALAN TOL | PJG (km) | PENGELOLA | Tarif Terjauh Gbl. I (2011) | | Tarif Terjauh Gbl. I (2013) | | Kenaikan (%) |
|----|-----------------------------------|----------|-----------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|--------------|
| | | | | (Rp) | (Rp/km) | (Rp) | (Rp/km) | |
| 1 | Jakarta - Bogor - Clawi | 59,00 | PT JM | 7.000 | 148,3 | 8.000 | 169,5 | 14,29% |
| 2 | Jakarta - Tangerang | 33,00 | PT JM | 4.500 | 161,1 | 5.000 | 179,0 | 11,11% |
| 3 | Jakarta Outer Ring Road | 45,37 | PT JM/JLW | 7.500 | 508,5 | 8.500 | 576,3 | 13,33% |
| 4 | Padalarang - Cileunyi | 64,40 | PT JM | 7.000 | 199,8 | 8.000 | 228,3 | 14,29% |
| 5 | Semarang Section A, B, C | 24,75 | PT JM | 2.000 | 241,0 | 2.000 | 241,0 | - |
| 6 | Surabaya - Gempol | 49,00 | PT JM | 3.500 | 170,4 | 4.000 | 194,7 | 14,29% |
| 7 | Pallimanan - Plumbon - Kanci | 26,30 | PT JM | 9.000 | 318,3 | 10.000 | 353,7 | 11,11% |
| 8 | Cikampek - Pwkt - Padalarang | 58,50 | PT JM | 29.500 | 528,1 | 34.000 | 608,6 | 15,25% |
| 9 | Belawan - Medan - Tj. Morawa | 42,70 | PT JM | 5.500 | 164,8 | 6.500 | 194,8 | 18,18% |
| 10 | Serpong - Pondok Aren | 7,25 | PT BSD | 4.500 | 623,9 | 5.000 | 693,2 | 11,11% |
| 11 | Tangerang - Merak | 73,00 | PT MMS | 31.000 | 424,7 | 36.000 | 493,2 | 16,13% |
| 12 | Makassar Seksi I dan II | 6,05 | PT BMN | 2.500 | 449,5 | 3.000 | 539,4 | 20,00% |
| 13 | Pd. Aren - Btr. Viaduct - Ulujami | 5,55 | PT JM | 2.500 | 430,7 | 2.500 | 430,7 | - |