



Media Title	Bisnis Indonesia		
Head Line	Jalan Bebas Hambatan yang Terhambat		
Date	29 Jan 2014	Color	
Section	News	Circulation	
Page No	30	Article Size	
Journalist	Dimas Novita S	Advalue	
Frequency	Daily	PR Value	

Jalan Bebas Hambatan yang Terhambat

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

Pemerintah menaungkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dengan taksiran nilai investasi mencapai Rp4.600 triliun sampai dengan 2025.

Sebanyak Rp2.300 triliun atau sebagiannya merupakan proyek infrastruktur yang dibutuhkan.

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengatakan dari angka tersebut, kemampuan negara untuk membiayai program pemerataan infrastruktur di Indonesia hanyalah 30%, atau sekitar Rp690 triliun. Sisanya diharapkan disokong oleh swasta dan BUMN.

Bukan tanpa alasan pemerintah menaungkan rencana induk tersebut. Target pendapatan domestik bruto (PDB) senilai Rp4 triliun-Rp4,5 triliun dibidik pada 2025.

Untuk dapat mencapainya, tentunya pertumbuhan ekonomi daerah harus ditingkatkan. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat pertumbuhan ekonomi Pulau Jawa dari 2007 hingga 2012 mengalami penurunan dari 58,8% menjadi 57,63%.

Begitu juga dengan pulau lainnya, seperti Bali & Nusa Tenggara, Kalimantan, dan Maluku. Berbeda dengan kondisi tersebut, perekonomian Sumatra dan Sulawesi justru naik. Perekonomian pulau keenam terbesar di dunia tersebut berhasil tumbuh dari 22,9% menjadi 23,77%, sedangkan Sulawesi dari 4,1% menjadi 4,73%.

Melihat data tersebut, jelas sekali dibandingkan dengan koridor lainnya, Sumatra memiliki pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan. Hal ini tentunya bisa menjadi peluang bagi pemerintah untuk menggenjot PDB.

Sudah hal lumrah, setiap pertumbuhan ekonomi yang signifikan tentunya harus didorong dengan infrastruktur yang baik, seperti pelabuhan, jalan, jalan kereta, dan pembangkit listrik.

Dari beberapa kebutuhan infrastruktur tersebut, jalan merupakan infrastruktur dasar yang seharusnya dapat dipenuhi oleh pemerintah.

Menko Perekonomian Hatta Rajasa pernah mengatakan saat ini biaya logistik nasional berada pada angka 14,08%. Pemerintah meng-

harapkan angka tersebut bisa ditekan hingga 10% pada akhir 2014 dan di bawah 10% pada 2025.

Dia juga menyampaikan jalur Sumatra merupakan jalur tersibuk di luar Jawa. Baik di dalam wilayah sendiri di tiap provinsi, maupun dengan wilayah lain di Sumatra, maupun dengan Pulau Jawa.

Namun, sayangnya dari Aceh hingga Lampung belum tersambung secara maksimal, seperti halnya Jawa yang sudah tersambung dari ujung barat ke timur. Menurutnya, hal tersebut perlu direalisasikan agar penekanan biaya logistik dapat tercapai.

JALAN BEBAS HAMBATAN

Guna menyambungkan Aceh hingga Lampung, sebagai salah satu pendorong peningkatan ekonomi di koridor tersebut, pemerintah memiliki rencana proyek jalan tol trans-Sumatra.

Opsi pembangunan jalan berupa jalan bebas hambatan dipilih karena minimnya alokasi penanaman jalan negara. Dalam setahun tercatat hanya sekitar Rp6 triliun yang dialokasikan untuk penanaman jalan.

Selain itu, jika trans-Sumatra dibangun sebagai jalan nasional, maka uang pemerintah hanya akan menjadi *sunk cost*. Pasalnya, pemerintah perlu menggelontorkan dana lagi untuk merawat jalan tersebut.

Berbeda, jika skema jalan bebas hambatan yang dipilih karena pada nantinya biaya operasional dan perawatan akan dibebankan kepada tarif, yang artinya merupakan kegiatan bisnis.

Namun sayangnya, proyek jalan bebas hambatan sepanjang 2.608 km tersebut tidak memiliki nilai kelangkaan yang memadai tetapi bernilai ekonomi tinggi, sehingga tidak ada investor yang berminat.

Beberapa ruas jalan tol trans-Sumatra pernah ditender oleh pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), akan tetapi tidak ada investor yang tertarik.

Melihat kondisi tersebut, pemerintah menugaskan badan usaha milik negara (BUMN) yang 100% sahamnya masih dimiliki oleh pemerintah, sehingga pemerintah juga dapat berinvestasi melalui BUMN tersebut. Hal ini juga dituju-

kan agar realisasi mega-infrastruktur ini dapat dipercepat.

Adapun dasar penugasan tersebut ialah UU No. 38/2004 tentang Jalan, UU No. 19/2003 tentang BUMN, PP No. 43/2013 tentang Perubahan Kedua atas PP No. 15/ 2005 tentang Jalan Tol.

Kemudian PP No. 45/ 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran BUMN, dan rancangan Perpres tentang Penugasan Perusahaan Jalan Tol Trans Sumatra kepada PT Hutama Karya.

Dengan penugasan tersebut, Hutama Karya harus bertransformasi untuk fokus menggarap proyek jalan bebas hambatan yang nilainya mencapai Rp350 triliun.

Selain itu, karena proyek tersebut merupakan penugasan, maka perusahaan akan mendapatkan penyerahan modal negara (PMN) sebagai modal untuk menggarap 23 ruas jalan tol tersebut.

Hutama Karya akan mendapatkan PMN sebesar 30% atau sekitar Rp94 triliun. Modal ini akan menjadi saham, bukan pemberian gratis, dan pengucurannya dilakukan secara bertahap.

DPR telah menyetujui skema tersebut, tetapi dengan syarat harus ada peraturan presiden (Perpres) sebagai payung hukum. Perpres tersebut dibutuhkan sebagai penjunjung tertinggi legalitas Hutama Karya sebagai badan usaha jalan tol milik pemerintah.

DPR juga telah mengalokasikan anggaran PMN dalam APBN Perubahan 2013 sebesar Rp2 triliun.

Sayangnya, perpres yang dijanjikan terbit tahun lalu tersebut tidak terbit sehingga dana tersebut masuk ke dalam Sisa Lebih Penggunaan Anggaran (Silpa) 2013.

Mengetahui pentingnya pembangunan megaprojek tersebut, DPR kembali mengalokasikan Rp5,1 triliun untuk proyek tersebut pada tahun ini. Tetap dengan syarat yang sama, pencairannya membutuhkan Perpres.

Hingga kini perpres belum juga terbit. Belum terdengar pula kabarnya sekarang. Terakhir, menuju penghujung tahun lalu, draf perpres tersebut dikabarkan masih tertahan di Sekretaris Kabinet.

Jadi, mulai dari kapan kita akan mengejar target 2025? Kapan percepatan pembangunan akan dimulai? Jika perpres pun belum tahu kapan bisa terbit.