



Media Title	Investor Daily		
Head Line	Urgensi Tol Trans Sumatera		
Date	4 April 2014	Color	
Section	News	Circulation	
Page No	4	Article Size	
Journalist	Syahrial Loetan	Advalue	
Frequency	Daily	PR Value	

# Urgensi Tol Trans Sumatera

Oleh Syahrial Loetan

► Kebijakan pemerintah yang tumpang tindih, kerap menjadi penghambat serius pembangunan infrastruktur. Hal itu terlihat dari lambannya pemerintah menerbitkan peraturan presiden (perpres) yang akan menjadi payung hukum pelaksanaan pembangunan jalan tol Trans Sumatera (JTTS).

Bahkan pemerintah pun kini coba mengarahkan agar pembahasan jalan tol tidak hanya menunjuk pada salah satu badan usaha tertentu, tapi meliputi seluruh jalan tol di Indonesia. Ini adalah bukti ketidakkonsistenan pemerintah dalam memperjuangkan perencanaan pembangunan yang telah disusun sebelumnya. Padahal, sejak awal, pemerintah telah menugaskan kepada salah satu badan usaha milik negara (BUMN), yaitu PT Hutama Karya, untuk menggarap proyek tersebut. Apalagi, hingga saat ini kepemilikan Hutama Karya secara penuh ada di tangan pemerintah.

Sebelumnya Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) juga telah menegaskan bahwa Pemerintah Indonesia lebih dulu akan memfokuskan pembangunan infrastruktur di dalam negeri ketimbang menyetujui pembangunan perhubungan antara Malaysia dan Pulau Sumatera. Artinya, Presiden SBY lebih mengutamakan kepentingan keterhubungan di dalam negeri ketimbang dengan negara tetangga. Jelas, ini bertolak belakang dengan realita di lapangan.

Bagaimana keterhubungan antar-pulau di Indonesia bisa terwujud jika payung hukum pelaksanaannya pun tak kunjung terbit, bahkan prosesnya terkesan diperlambat? Apalagi menjelang digelarnya pemilihan umum (pemilu) legislatif pada 9



■ Syahrial Loetan

April 2014 dan pemilihan presiden dan wakil presiden pada 9 Juli Mei 2014, waktunya sudah lebih tercurahkan pada peristiwa politik tersebut. Lalu, kapan payung hukum tersebut akan terbit?

## Dampak Berganda JTTS

Data Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) menyebutkan pemerintah telah melaksanakan dua kali proses pelelangan terhadap proyek jalan tol Trans Sumatera. Namun, hingga kini, tidak ada satu pun investor yang memberikan penawaran proyek itu. Di sisi lain, saat ada investor yang menunjukkan minatnya untuk membangun proyek tersebut, ternyata pemerintah juga tak mampu memberikan bantuan dalam soal pembebasan lahan. Akibatnya, investor tersebut menghengk dan membatalkan niatnya itu.

Pada, berdasarkan Undang-Undang (UU) No 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum disebutkan bahwa pengadaan tanah untuk kepentingan umum hanya boleh dilakukan oleh pemerintah atau badan usaha yang mendapat tugas khusus. Ditambah sikap pemerintah pusat yang tak juga kunjung menerbitkan peraturan presiden untuk pembangunan jalan tol Trans Sumatera, lengkaplah sudah nasib pembangunan infrastruktur di daerah-daerah di Tanah Air, yang terkesan selalu dipandang sebelah mata.

Itulah maknanya sejumlah gubernur di kawasan itu mengaku kecewa dengan lambannya pembangunan jalan tol Trans Sumatera.

Mereka menganggap pemerintah pusat tetap lebih mengistimewakan Jawa, ketimbang luar Jawa. Faktanya terlihat dari akselerasi pembangunan infrastruktur, terutama jalan di Sumatera yang kondisinya masih sangat memprihatinkan. Padahal, pulau ini kaya akan sumber daya alam. Jalan trans tersebut sangat dibutuhkan sebagai nadi utama pulau Sumatera.

Dengan buruknya infrastruktur, jalan seperti sekarang ini, investor pun pasti akan enggan masuk ke Sumatera. Faktanya memang seperti itu, di mana sebagian besar investor hanya mau menanamkan modalnya di Jawa, terutama di seputar *greater* Jakarta yang memang memiliki infrastruktur jauh lebih baik.

Buruknya infrastruktur di Sumatera bakal membuat produk-produk industri di pulau ini menjadi kurang kompetitif dibanding produk dari daerah lainnya. Daya saing pun tak terbangun. Rendahnya daya saing akan membuat produk-produk lokal terlempar dari pasar saat Indonesia memasuki Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) 2015.

Semua ini mestinya diantisipasi dengan sangat serius oleh pemerintah. Apalagi pembangunan jalan tol Trans Sumatera sendiri adalah salah satu proyek yang masuk dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Proyek dibangun secara bertahap. Untuk tahap pertama akan dibangun empat ruas jalan, yang diperkirakan bakal menelan biaya 31,5 triliun.

Pembangunan jalan tol Trans Sumatera diyakini akan berdampak meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan wisata kawasan ini. Dampak penting dari pembangunan JTTS adalah, pertama, mempercepat arus distribusi barang dan jasa antar wilayah di Sumatera dan ke Pulau Jawa, sehingga terjadi pergeseran populasi dan pola bisnis yang semakin meluas.

Kedua, terjadinya percepatan pertumbuhan ekonomi di wilayah Sumatera. Peralnya, saat ini jalan yang ada di wilayah Sumatera sangat tidak memadai dan overkapasitas sehingga menyedot biaya ekonomi yang sangat tinggi. Itu sebab, pembangunan JTTS sangat mendesak diwujudkan, yang diperkirakan berkontribusi terhadap produk domestik bruto (PDB) sebesar 0,12% hingga 1,03%.

Ketiga, terciptanya lapangan kerja secara signifikan sebanyak 68 ribu – 97 ribu pekerja, di luar tenaga

kerja selama konstruksi proyek jalan tol itu. Keempat, meningkatkan kontribusi penerimaan pajak negara. Kelima, mempermudah pengembangan pembangunan daerah sekitar JTTS. Dampak lainnya adalah meningkatkan nilai properti dan potensi pengembangan perumahan di sekitar JTTS tersebut.

## Percayakan Hutama Karya

Pada akhirnya, pemerintah memang harus segera menuntaskan perpresnya, sehingga semua rencana dan angan-angan memiliki jalan tol Trans Sumatera bisa terwujud. Tak ada alasan pemerintah menunda-nunda perpres.

Dari sisi pelaksana, penugasan PT Hutama Karya untuk menggarap proyek jalan tol itu sudah merupakan pilihan tepat. Sebab, Hutama Karya merupakan badan usaha yang mempunyai kompetensi teknis baik sebagai inisiator, investor, kontraktor dan pengembang infrastruktur. Dengan demikian, harapan agar proyek tersebut terbangun sesuai perencanaan dan pengoperasiannya berjalan lancar, sangat memungkinkan.

Apalagi berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa masing-masing ruas jalan tol Trans Sumatera menunjukkan *Financial Internal Rate of Return* (FIRR) yang sangat rendah. Dengan demikian, secara finansial belum layak untuk dibangun, meskipun secara ekonomi sudah layak. Jadi, jika jalan tol itu akan dibangun, maka sangat diperlukan dukungan pemerintah.

Sebagaimana diketahui, proyek JTTS akan dibangun secara bertahap. Untuk tahap pertama akan dibangun empat ruas jalan, yang diperkirakan bakal menelan biaya Rp 31,5 triliun. Bila selesai, jalan tol itu akan menghubungkan Aceh hingga Lampung, dengan panjang 2.771 kilometer, terdiri atas 23 ruas, dan direncanakan bisa selesai pada 2025.

Tol Trans Sumatera adalah sebuah jalan yang diproyeksikan sebagai bagian dari *Asian Highway Network*. Jalan ini akan menjadi nadi penghubung di kawasan Asia Tenggara. Proyek tersebut sudah masuk dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC).

Syahrial Loetan

Pengamat, mantan Sekretaris Utama Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas)