

## Jalan Tol Keroyokan BUMN

Mimpi masyarakat Sumatra menikmati jalan bebas hambatan seolah selalu menemui hambatan. Ketika tidak ada investor berminat, penunjukan badan usaha milik negara (BUMN) untuk menggarap proyek jalan tol trans-Sumatra dikritik sebagai tindakan monopoli.

Dimas Novita S.  
redaks@bisnis.co.id

**P**ertumbuhan jalan tol di Tanah Air yang hanya 30 km per tahun mendorong pemerintah untuk bertindak inovatif yakni dengan menempuh jalan lain guna mempercepat pembangunan infrastruktur nasional tersebut.

Tindakan inovatif tersebut diartikan sebagai pemanfaatan kewenangan yang dimiliki pemerintah pada proyek jalan tol yang dinilai memiliki kondisi khusus yakni tidak memiliki kelayakan finan-

► Perusahaan pelat merah yang terlibat belum *go public*.

► Hutama Karya diyakini tidak dapat mengerjakan sendirian.

► Pemerintah akan memberikan dana melalui PMN.

sial, tetapi secara ekonomi dapat dikatakan layak.

Pengembangan jalan tol Trans-Sumatra yang menelan biaya triliunan rupiah dianggap tidak dapat memberikan keuntungan bagi investor yang mengerjakannya. Padahal, keberadaannya diyakini dapat membangkitkan perekonomian masyarakat khususnya di Sumatra.

Undang-Undang No. 38/2004 tentang Jalan Pasal 5 Ayat 50 menjelaskan apabila dalam keadaan tertentu yang menyebabkan pengembangan jaringan jalan tol tidak dapat diwujudkan oleh badan usaha, maka pemerintah dapat mengambil langkah sesuai dengan kewenangannya.

Belum dapat menjawab kritikan tersebut melalui revisi PP 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan penerbitan Perpres tentang penunjukan PT Hutama Karya untuk membangun jalan tol trans-Sumatra yang sudah dijanjikan pada awal tahun ini, pada Kamis (2 Mei), pemerintah mengelompokkan opsi baru.

Pemerintah menginginkan BUMN lainnya untuk bergabung menggarap megaprojek sepanjang 2.700 kilometer karena nilainya sangat fantastis, mencapai Rp360 triliun.

Menteri Perekonomian Hatta Rajasa mengatakan karena besarnya proyek tersebut, Hutama Karya diyakini tidak dapat mengerjakan sendirian, sehingga diharapkan BUMN lainnya, khususnya yang sahamnya 100% milik pemerintah dapat ikut serta.

"Panjangnya 2.700 km, ada 23 ruas jalan tol, sanggup tidak dia [Hutama Karya] kerjakan sendirian?" ujarnya. (*Bisnis*, 3 Mei)

Namun, pemerintah menetapkan syarat agar anggota konsorsium BUMN adalah perusahaan pelat merah yang sepenuhnya dikuasai negara mengingat proyek itu akan didukung penyertaan modal negara.

"Penyertaan modal negara termasuk yang kami bicarakan sekitar Rp3 triliun dari APBN-P," ujar Menteri BUMN Dahlan Iskan.

Sebelumnya, Sekretaris Perusahaan Hutama Karya Ari Wiciantoro mengatakan mengingat besarnya nilai investasi, maka perusahaan akan menjual proyek jalan tol yang segera dibangun kepada investor guna membiayai proyek berikutnya, setelah konstruksi rampung.

Hal ini dilakukan tidak lebih untuk terus memasok pundi-pundi uang agar jalan tol dengan yang membentang sepanjang pulau Sumatra tersebut dapat terbangun.

Dengan nilai investasi yang besar tentunya BUMN yang ditunjuk harus mengeluarkan dana yang tidak sedikit untuk proyek yang *internal rate of return* (IRR) hanya berkisar 6%-15%.

Meskipun pemerintah menyanggupi akan memberikan dukungan melalui penyertaan modal negara (PMN), tetapi dana yang digelontorkan tidak dapat mendukung sepenuhnya pembangunan jalan tol tersebut. Hal itu tecermin dari strategi yang akan

dilakukan Hutama Karya terhadap proyek tersebut.

Berdasarkan data Kementerian Keuangan pada tahun ini pemerintah mengalokasikan dana alokasi khusus (DAK) untuk bidang infrastruktur jalan sebesar Rp4,37 triliun dan alokasi DAK tambahan Rp1 triliun.

Lalu dari mana pemerintah akan memenuhi dana dukungan untuk proyek yang tak layak secara bisnis tersebut? Mengingat anggaran untuk infrastruktur hanya sekitar 5% dari dana APBN. *Toh*, untuk pembangunan infrastruktur lainnya juga masih banyak yang terhambat karena masalah dana.

### SARAN TERBUKA

Kendati demikian, saran terbuka bagi pemerintah dilayangkan BUMN Konstruksi yang telah *go public*, yakni PT Waskita Karya Tbk dan PT Wijaya Karya Tbk. Menurut keduanya pemerintah bisa saja menjadikan proyek tersebut layak secara bisnis, sehingga akan banyak investor yang meminati proyek tersebut.

Direktur Utama Waskita Karya M. Choliq mengatakan pemerintah dapat membuat skema pembiayaan seperti halnya proyek lainnya yakni monorel.

"Seperti monorel, pemerintah mau kasih berapa untuk proyek itu, kemudian sisanya kami [investor]."

Dengan demikian, akan ada sisi bisnis yang dapat diperhitungkan dari skema pembiayaan tersebut.

Lain lagi jika 100% saham BUMN masih dimiliki pemerintah, sehingga kewenangan pemerintah sangat mutlak di dalamnya.

"Itu proyek tidak kecil. Kalau pun Hutama Karya ditunjuk, mereka juga butuh restrukturisasi agar keuangannya kuat," tutur Choliq.

Sementara itu, Sekretaris Korporasi PT Wijaya Karya Tbk Natal Argawan Pardele mengatakan pemerintah dapat mengonversi kela-

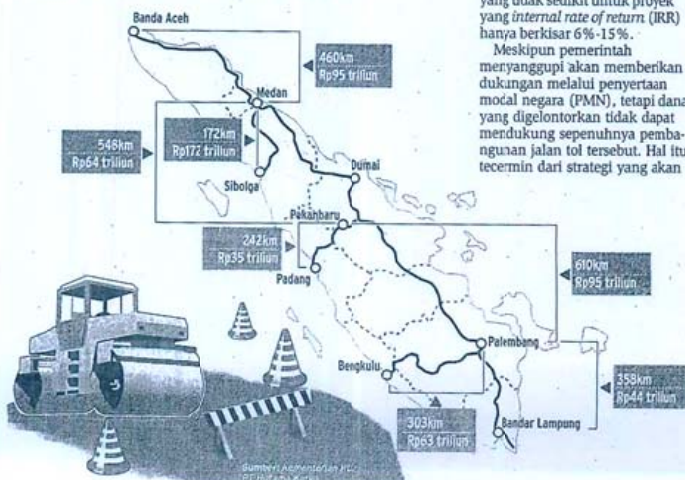
yakan ekonomis tersebut menjadi kelayakan secara finansial.

"Entah bagaimana caranya mungkin dalam bentuk penyertaan modal negara, masalah konsepsi, atau perpajakan yang dapat menaikkan IRR dan menjadikan layak secara bisnis," jelasnya.

Dengan begitu, lanjutnya, akan ada bisnis dan tentunya menarik minat investor. Apalagi, investasi di bidang jalan tol sangat risikannya mengingat permasalahan klasik yang selalu menghinggapinya yakni pembebasan tanah.

"Investasi di jalan tol itu banyak risikonya, kalau pemerintah tidak bisa jamin segi bisnisnya, investor juga akan pikir-pikir," katanya. □

### Rencana Jalur Pembangunan Jalan Tol Trans-Sumatra



DEPARTEMEN HUBUNGAN INTERNAL  
SEKRETARIS PERUSAHAAN