



Laporan Riset

## Kapitalisme: Pengaburan Batas Akhir Kontrak Jalan *Toll* di Jabodetabek

Lidwina Hana\*

AnImage Research Division

### Info Artikel

Sejarah artikel:

Dikirim 20 Oktober 2017

Direvisi 8 Desember 2017

Diterima 12 Desember 2017

Kata Kunci:

Kapitalisme

Pengaburan

Batas

Jalan Tol

Pembangunan

Infrastruktur

Kepentingan

### Abstrak

Kemajuan suatu negara kerap dikaitkan dengan pembangunan. Di Indonesia sendiri dikenal pembangunan nasional. Salah satunya melalui pembangunan infrastruktur jalan tol untuk mendukung gerak pertumbuhan ekonomi.

Namun benarkah pembangunan jalan tol diperlukan untuk menunjang dan meningkatkan aktivitas ekonomi demi menggapai cita-cita Masyarakat Indonesia yang sejahtera atau malah memperdalam jurang kesenjangan antara si miskin dan kaya karena adanya kerjasama antara investor dan oknum pemerintahan yang korup untuk dapat lebih banyak meraup keuntungan?

Penelitian ini mengkritisi pembangunan jalan tol di Indonesia yang memiliki masa konsesi lama dan sulit untuk menjadi jalan nontol yang gratis sehingga muncul pertanyaan benarkah pembangunan jalan tol demi kepentingan rakyat?

© 2017 Komunitas Studi Kultural Indonesia. Diterbitkan oleh An1image. All rights reserved.

### 1. Pendahuluan

Pembangunan di Indonesia jalan tol sudah dimulai beberapa puluh tahun lalu. Tol Jagorawi (Jakarta Bogor Ciawi) merupakan tol pertama di Indonesia yang dibangun pada era Presiden Soeharto yang dioperasikan oleh Jasa Marga pada tahun 1978. Jalan Tol dengan total 59 km ini, menghubungkan antara Jakarta, Cibubur, Citeureup, Bogor, serta Ciawi [1].

Hingga tahun 1987 Jasa Marga adalah satu-satunya penyelenggara jalan tol di Indonesia yang pengembangannya dibiayai Pemerintah dengan dana berasal dari pinjaman luar negeri serta penerbitan obligasi Jasa Marga.

Pemerintah Indonesia kemudian mulai mengikutsertakan pihak swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan jalan tol melalui mekanisme *Build, Operate and Transfer* (BOT) [2].

Pada tahun 2004 diterbitkan Undang-Undang No.38 tahun 2004 tentang jalan yang mengamanatkan pembentukan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga [3].

Jasa Marga semula berperan sebagai operator dan lembaga otorisasi. Karena perubahan ini, peran otorisasi bagi investor jalan tol swasta dipegang oleh BPJT sehingga pengusaha jalan tol, swasta, dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), harus mendapat Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) dari BPJT.

Membangun jalan tol memiliki beban investasi yang besar. Mulai dari pengadaan tanah, konstruksi, juga peralatan. Sementara pendapatan baru didapat ketika jalan mulai beroperasi. Karenanya pemerintah menggandeng pihak swasta dalam membangun proyek strategis infrastruktur pemerintah. Pasalnya Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang dialokasikan terbatas setiap tahunnya. Melalui kontrak kerjasama, pemerintah tidak lagi kesulitan dalam penyediaan dana untuk merealisasikan jalan tol.

\* Peneliti koresponden: An1image Research Division | Mobile: +6285814894988 | E-mail: lidwinahana@gmail.com

Dengan kerjasama ini, pihak swasta membiayai pembangunan jalan tol terlebih dulu kemudian pengembalian investasi didapat melalui penarikan bea tol selama masa konsesi. Meski dibangun oleh swasta sebenarnya jalan tol merupakan milik negara, milik rakyat.

Mulanya konsesi jalan tol dapat berlangsung hingga 40 tahun. Namun tahun 2012, pemerintah mengeluarkan peraturan baru soal izin kelola jalan tol oleh swasta atau badan usaha bisa mencapai 50 tahun. Menurut Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto disela acara *International Infrastructure Conference* pada Rabu, 29 Agustus 2012, aturan ini diberlakukan untuk menarik lebih banyak investor yang ingin menggarap proyek jalan tol [4].

Pembangunan jalan tol yang masif di Era Jokowi dilakukan bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah guna menurunkan biaya logistik sehingga meningkatkan daya saing Indonesia sebagaimana *Nawa Cita* Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla. [5] Pembangunan jalan tol diharapkan dapat membangkitkan ekonomi di daerah-daerah. Karena selama ini terdapat ketimpangan ekonomi di daerah karena infrastruktur yang tidak merata. Kebangkitan ekonomi daerah diharapkan dapat memajukan ekonomi nasional, kesejahteraan rakyat juga makin merata.

Memasuki akhir tahun ke-3 Kabinet Kerja Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla, telah diselesaikan pembangunan jalan nasional baru di seluruh Indonesia sebanyak 2.623 kilometer (km), termasuk Jalan Trans dan Perbatasan Papua, Trans dan Perbatasan Kalimantan, serta Perbatasan NTT. Jalan tol baru telah beroperasi sepanjang 568 km, yang merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Jawa dan Trans Sumatera. Sedangkan sampai akhir 2019, targetnya adalah menyelesaikan tol baru total sepanjang 1.851 km seperti pada citra 1 [6].



Citra 1. Target pembangunan jalan tol di rezim pemerintahan Presiden Joko Widodo. Sumber: <https://news.detik.com/berita/d-3681906/jokowi-targetkan-1850-km-jalan-tol-selesai-di-2018>

Selain menambah panjang jalan tol, Presiden Joko Widodo pada 15 Agustus 2017 lalu telah menandatangani Peraturan Pemerintah (PP) Nomor: 30 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Pemerintah Nomor: 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol [7].

Revisi atas PP Jalan Tol ini terutama dilakukan pada Pasal 20 mengenai perusahaan jalan tol. Dalam PP ini disebutkan, perusahaan jalan tol oleh Pemerintah terutama diperuntukkan untuk ruas jalan tol yang layak secara ekonomi, tetapi belum layak secara finansial.

“Pelaksanaan perusahaan jalan tol sebagaimana dimaksud dilakukan melalui kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, dan pelaksanaan konstruksi jalan tol oleh pemerintah yang selanjutnya pengoperasian dan pemeliharaan dilakukan oleh Badan Usaha,” bunyi Pasal 20 ayat (2) PP ini.

Dalam hal pendanaan pemerintah untuk perusahaan jalan tol terbatas, dalam rangka percepatan pembangunan wilayah, terhadap jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial sebagaimana dimaksud, menurut PP ini, Pemerintah dapat menugaskan badan usaha milik negara untuk: a. melaksanakan seluruh perusahaan jalan tol sebagaimana dimaksud atau b. meneruskan perusahaan jalan tol yang belum diselesaikan oleh Pemerintah, termasuk pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol. (Sebelumnya ketentuan huruf b tidak ada, red). [8]

### Diskusi

Revisi Peraturan Pemerintah Nomor: 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol tidak menjamin tol akan digratiskan meski masa konsesinya selesai.

Setelah masa konsesi selesai, operator mengembalikan jalan tol ke negara. Lalu Kementerian Pekerjaan Umum akan menentukan nasib jalan tol tersebut. Pertama, pemerintah dapat mengambil alih jalan tol yang telah habis masa konsesinya dan melakukan pemeliharaan dengan dana sendiri sehingga jalan tol dapat menjadi jalan nontol yang gratis. Semisal tetap ada tarif pun akan murah karena hanya untuk pemeliharaan.

Pilihan lain, pemerintah dapat memberikan hak pada swasta untuk tetap mengelola jalan tol guna mendapat dana segar untuk membangun tol baru di lokasi lain. Konsekuensinya, masa pembayaran jalan tol menjadi lebih lama dengan tarif normal, mungkin juga akan terus-menerus menjadi jalan berbayar.

Ketika jalan tol baru dibangun, akan banyak pemberitaan mengenai tahun pengoperasian, area yang dihubungkan, panjang jalan tol, waktu yang dihemat pengendara untuk menuju area yang sama dengan menggunakan jalan tol, jumlah investasi yang digelontorkan, hingga tarif jalan tol.

Sayang, informasi mengenai konsesi dengan pihak swasta terkait kadang menjadi misteri. Sehingga masyarakat tidak tahu kapan konsesi berakhir dan kapan jalan tol menjadi

jalan nasional tak berbayar. Apakah konsesi jalan tol yang jaraknya pendek, sama lamanya dengan masa konsesi jalan tol yang panjang.

Ketidaktahuan masyarakat mengenai kapan berakhirnya masa konsesi, membuat jalan tol kian tidak dibuka secara gratis. Jika tol pertama Indonesia, Jagorawi yang dibangun atas dana rakyat yang digunakan pemerintah saja belum digratiskan meski sudah beroperasi selama hampir 40 tahun, lalu bagaimana dengan tol yang dibangun oleh pihak swasta?

Permasalahan jalan tol tidak berhenti disitu. Jalan tol di perkotaan juga sudah tidak dapat memenuhi fungsinya sebagai jalan bebas hambatan. Gerbang tol kerap menjadi titik kemacetan. Jalan tol juga hanya dinikmati kalangan tertentu saja.

Jika alasannya untuk pertumbuhan ekonomi, bukankah jika semakin rendah tarif jalan tol, maka beban masyarakat juga semakin rendah? Terlebih para pelaku ekonomi menggunakan jalan tol dengan frekuensi penggunaan rutin setiap hari. Jika biaya distribusi lebih murah, maka harga barang-barang kebutuhan juga diharapkan dapat lebih terjangkau.

Seperti yang disebutkan pihak YLKI di Okezone, kenaikan tarif tol akan menambah beban daya beli masyarakat karena alokasi belanja untuk transportasi juga akan meningkat. Kenaikan tarif tol juga tidak adil bagi masyarakat sebagai konsumen jalan tol karena Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat hanya mempertimbangkan kepentingan operator jalan tol, yaitu aspek inflasi seperti pada citra 2 [9].

## OKEZONE FINANCE

HOME SAHAM & VALAS FISKAL & MONETER SEKTOR RIIL PROPERTY FOTO VIDEO INDEKS

HOME // ECONOMY // SEKTOR RIIL

### YLKI Sebut Kenaikan Tarif Tol Picu Kelesuan Ekonomi

ant, Jurnalis · Rabu 06 Desember 2017, 14:20 WIB

Tulus mengatakan, kenaikan tarif tol tersebut sebagai hal yang tidak adil bagi masyarakat sebagai konsumen jalan tol karena Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat hanya mempertimbangkan kepentingan operator jalan tol, yaitu aspek inflasi. "Dengan hanya mempertimbangkan kepentingan operator jalan tol, Kementerian menegasikan aspek daya beli dan kualitas pelayanan kepada konsumen," tuturnya.

Citra 2. Berita kenaikan tarif jalan tol picu kelesuan ekonomi. Sumber: <https://economy.okezone.com/read/2017/12/06/320/1826069/ylki-sebut-kenaikan-tarif-tol-picu-kelesuan-ekonomi>

Di samping harus membayar tarif jalan tol, masyarakat juga berkewajiban membayar pajak atas penghasilan, pajak pertambahan nilai barang dan pajak kendaraan. Tentunya hal ini menjadi beban berganda bagi masyarakat.

### Konklusi

Jalan tol tidak seharusnya dikuasai oleh pengelola tol atau swasta yang berinvestasi dalam pengelolaan dan penarikan dana berupa tarif kepada masyarakat secara berkelanjutan. Jalan tol yang masa konsesinya telah berakhir dikembalikan ke pada negara untuk selanjutnya diberikan kepada rakyat dengan mengubah jalan tol menjadi jalan nontol dan gratis, seperti tol yang ada di Malaysia dan Thailand [10].

Revisi Peraturan Pemerintah No. 15/2005 menyulitkan jalan tol untuk menjadi jalan nontol. Kenaikkan tarif tiap dua tahun sekali juga sifatnya tidak wajib.

Pemerintah selain bertugas membangun infrastruktur juga menyiapkan regulasi. Dengan demikian negara secara sadar melindungi dan menghidupi pemilik modal. Jika jalan tol terus menerus dibisniskan, maka pembangunan jalan tol lebih berpihak pada investor bukan rakyat. Jalan merupakan fasilitas umum yang dibangun pemerintah untuk rakyat. Sudah menjadi hak rakyat untuk dapat menikmati fasilitas yang dibangun pemerintahannya.

Transportasi massal juga perlu diperhatikan untuk dibangun selain jalan, seperti kereta. Memperpanjang jalan pada akhirnya juga berimpak dan berdampak pada lingkungan karena banyaknya emisi yang dilepas ke udara, merusak lahan hijau, di mana pada akhirnya memengaruhi kesehatan. Di samping itu, inovasi teknologi angkutan yang ramah energi juga diperlukan.

Tidak semua daerah memerlukan jalan tol, jadi daerah yang tidak memerlukan jalan tol tidak perlu dibangun jalan tol oleh pemerintah. Agar jalan tol bisa bermanfaat bagi seluruh lapisan masyarakat, jalur sepeda motor hendaknya juga disiapkan sebagai salah satu infrastruktur menjadi bagian dari jalan tol, seperti Bali Mandara, Bali.

Diharapkan, program percepatan pembangunan jalan tol tidak membuat pemerintah melupakan membangun jalan umum gratis yang pastinya dipandang tidak menguntungkan oleh investor, namun diperlukan masyarakat.

Pembangunan jalan tol hendaknya memberikan keuntungan bagi semua pihak, baik pengusaha, pemerintah, maupun masyarakat. Bukannya mengeksploitasi masyarakat dengan terus-terusan membebaskan tarif meski masa konsesi telah berakhir.

### Referensi

- [1] Jasa Marga. 2017. "Jakarta-Bogor-Ciawi (Jagorawi), Sekilas". Diakses pada di 27 September 2017 di: [http://www.jasamarga.com/public/id/infolayanan/toll/ruas.aspx?title=Jakarta%20-%20Bogor%20-%20Ciawi%20\(%20Jagorawi%20\)](http://www.jasamarga.com/public/id/infolayanan/toll/ruas.aspx?title=Jakarta%20-%20Bogor%20-%20Ciawi%20(%20Jagorawi%20))
- [2] Jasa Marga. 2017. "Sekilas Jasa Marga". Sumber: <http://www.jasamarga.com/public/id/info perusahaan/ProfilPerusahaan/Overview.aspx>

- [3] BPJT. 2017. "Sejarah". Kementerian PUPR Republik Indonesia. Diakses pada 28 September 2017 pada pukul 13:00 WIB di: <http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah>
- [4] Tempo. 2012. "Sekarang Konsensi Jalan Tol Jadi 50 Tahun". Diakses pada 28 September 2017 pada pukul 19.00 WIB di: <https://bisnis.tempo.co/read/426306/sekarang-konsensi-jalan-tol-jadi-50-tahun>
- [5] Rezy, Fakhri. 2017. "Menteri Basuki: Kepemilikan Aset Jalan Tol Tetap di Pemerintah". Okezone Finance. Diakses pada 7 Desember 2017 pada pukul 15.00 WIB di halaman: <https://economy.okezone.com/read/2017/12/07/320/1826694/menteri-basuki-kepemilikan-aset-jalan-tol-tetap-di-pemerintah>
- [6] Sujatmiko, Edy. 2017. "Pemerintah sudah bangun 2.623 km jalan baru". Antara News. Diakses pada 5 Desember 2017 di: [www.antarane.ws.com/berita/668754/pemerintah-sudah-bangun-2623-km-jalan-baru](http://www.antarane.ws.com/berita/668754/pemerintah-sudah-bangun-2623-km-jalan-baru)
- [7] Jordan, Ray. 2017. "Jokowi Targetkan 1.850 Km Jalan Tol Selesai di 2018". Detik News. Diakses 14 Oktober 2017 di: <https://news.detik.com/berita/d-3681906/jokowi-targetkan-1850-km-jalan-tol-selesai-di-2018>
- [8] Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. 2017. "Percepat Pembangunan, Pemerintah Revisi PP Tentang Jalan Tol". Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. Diakses di: <http://setkab.go.id/percepat-pembangunan-pemerintah-revisi-pp-tentang-jalan-tol/>
- [9] Jurnalis, Ant. 2017. "YLKI Sebut Kenaikan Tarif Tol Picu Kelesuan Ekonomi". Okezone Finance. Diakses pada 7 Desember 2017 pada pukul 07:00 WIB di halaman *website*: <https://economy.okezone.com/read/2017/12/06/320/1826069/ylki-sebut-kenaikan-tarif-tol-picu-kelesuan-ekonomi>
- [10] Dnl, Hen. 2009. "Jalan Tol Gratis di Indonesia, Masih Mimpi 30-an Tahun Lagi". Detik Finance. Diakses pada 19 Oktober 2017 di halaman *website*: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/1209038/jalan-tol-gratis-di-indonesia-masih-mimpi-30-an-tahun-lagi>