

# **Pembangunan 1000 km Jalan Tol : Kendala dan Tantangan**

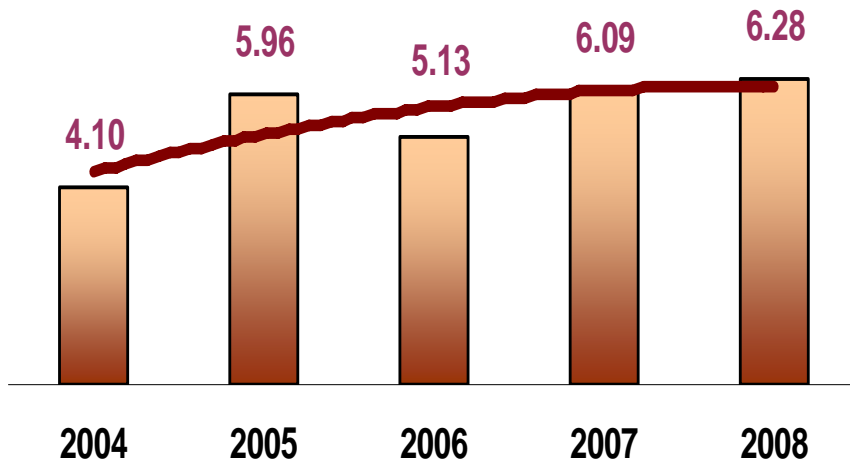
**Konferensi Regional Teknik Jalan 10  
Surabaya, 12 November 2008**

**Mesra Eza  
Anggota HPJI no. B – 02499**

# Indonesia : Macroeconomic Outlook

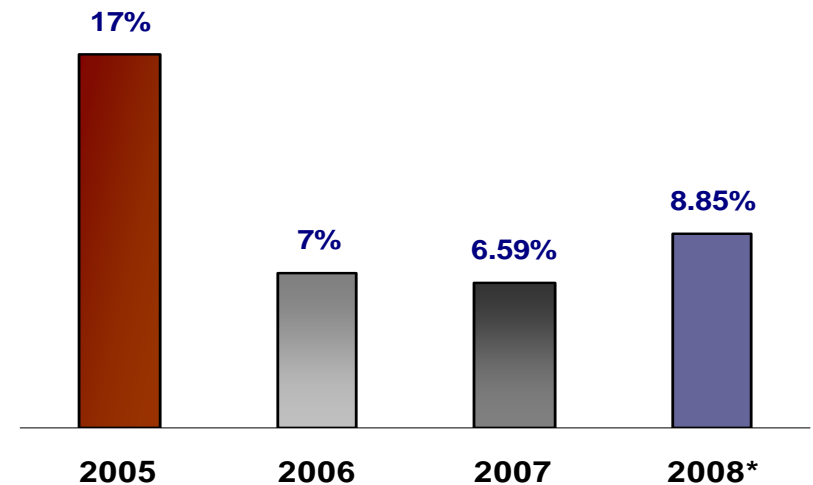
## Economic Growth (Q1 –

% GDP Growth



## Inflation Rate

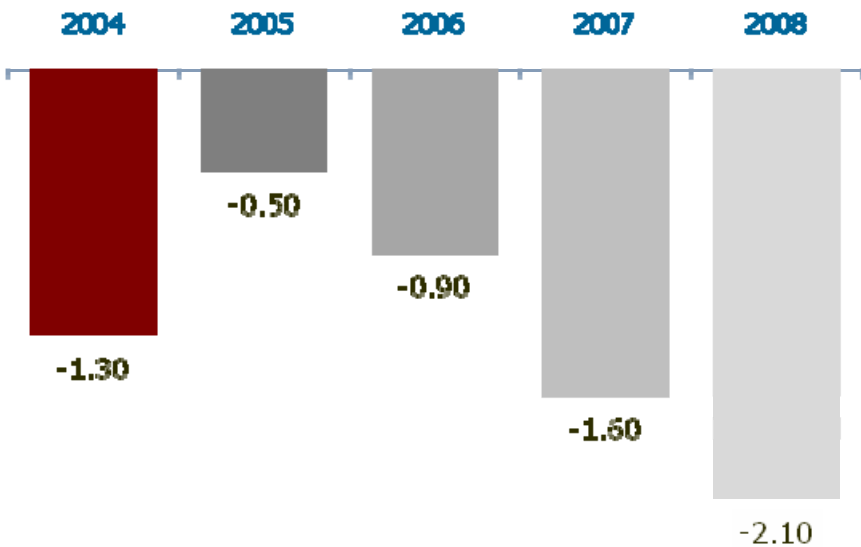
Inflation Rate (%)



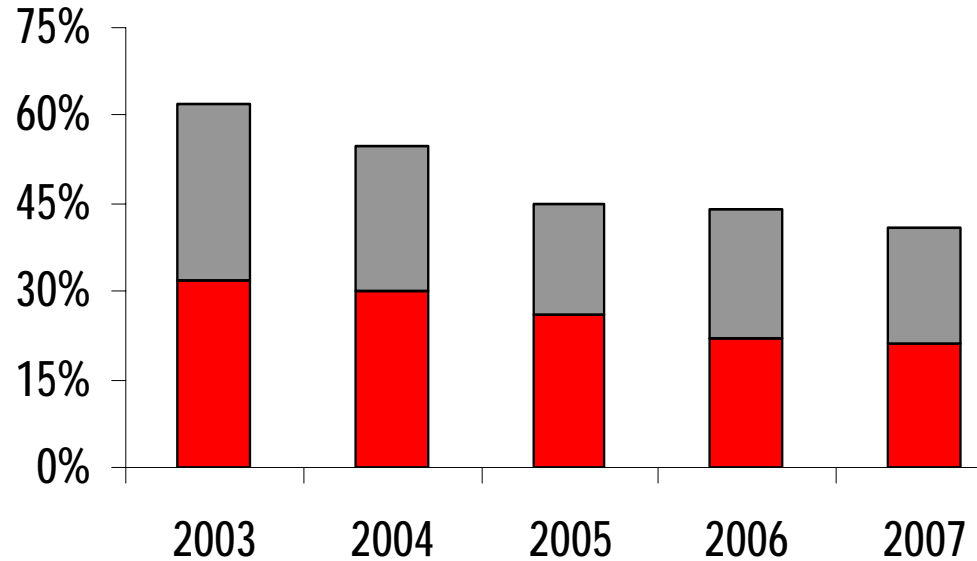
# Indonesia : Macroeconomic Outlook

## Budget Deficit

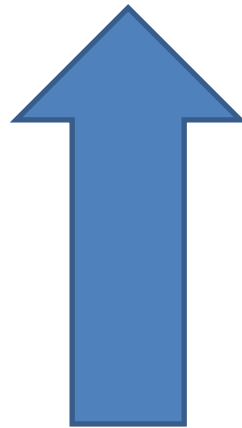
Budget Deficit (% of GDP)



## Public Debt Ratio

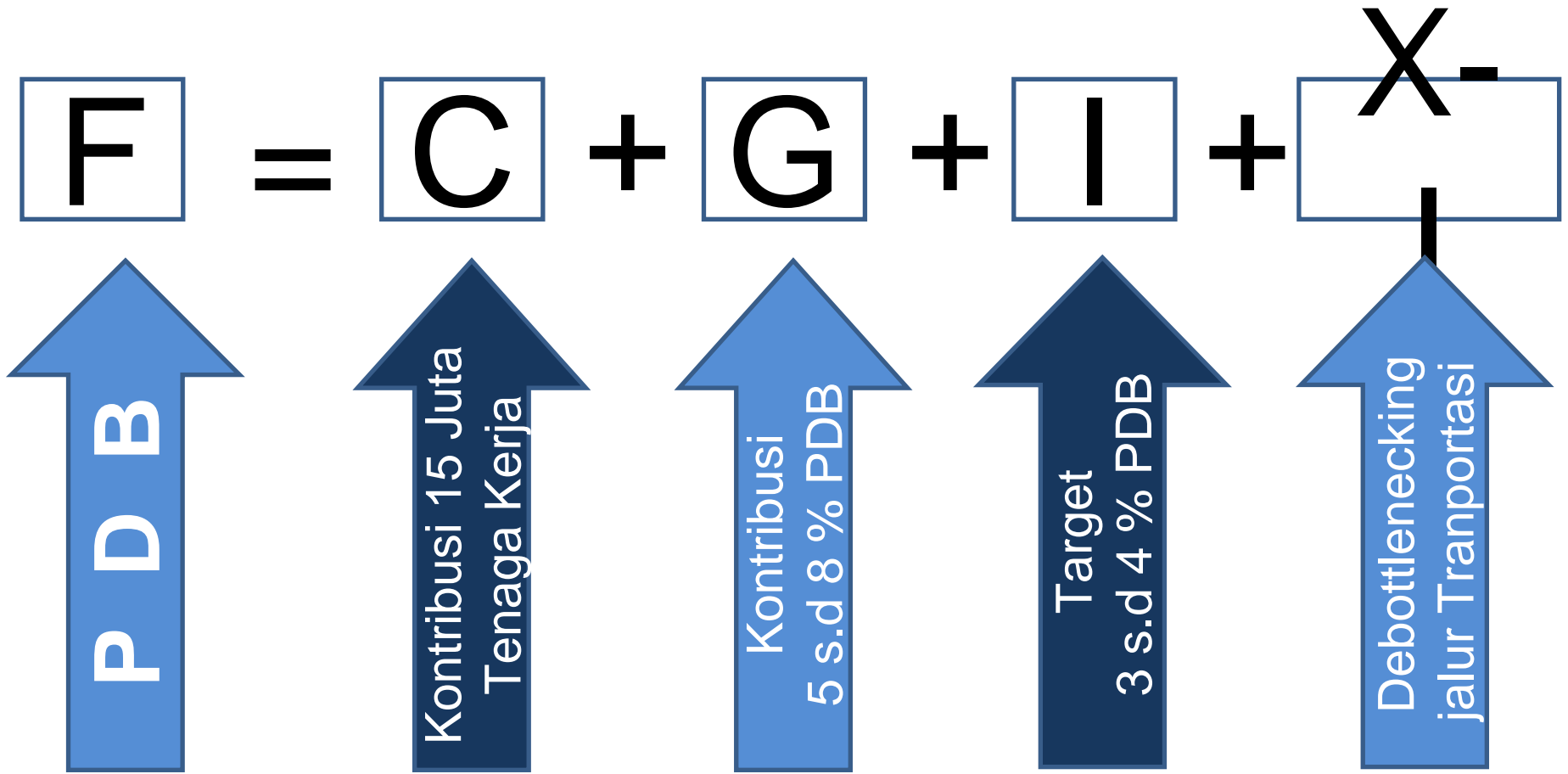


Apa prasyarat untuk mempertahankan  
Stabilitas Ekonomi Makro ....



Fasilitas infrastruktur dengan kualitas  
yang tinggi

Kenapa...?????



F = PDB

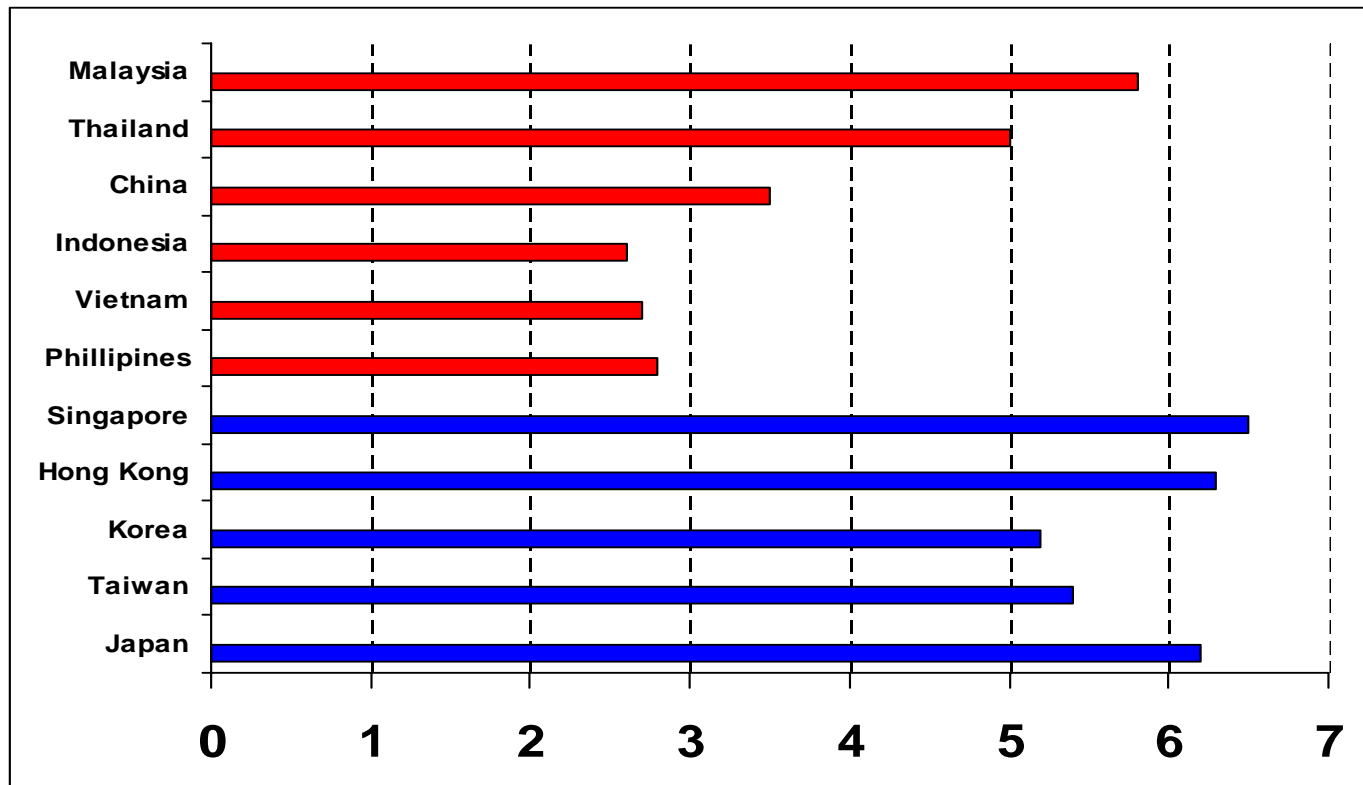
C = Consumption

G = Government Spending

I = Investment    X - I = Export - Import

# Kondisi Infrastruktur Indonesia

# World Competitiveness Report Ranking, 2006-2007

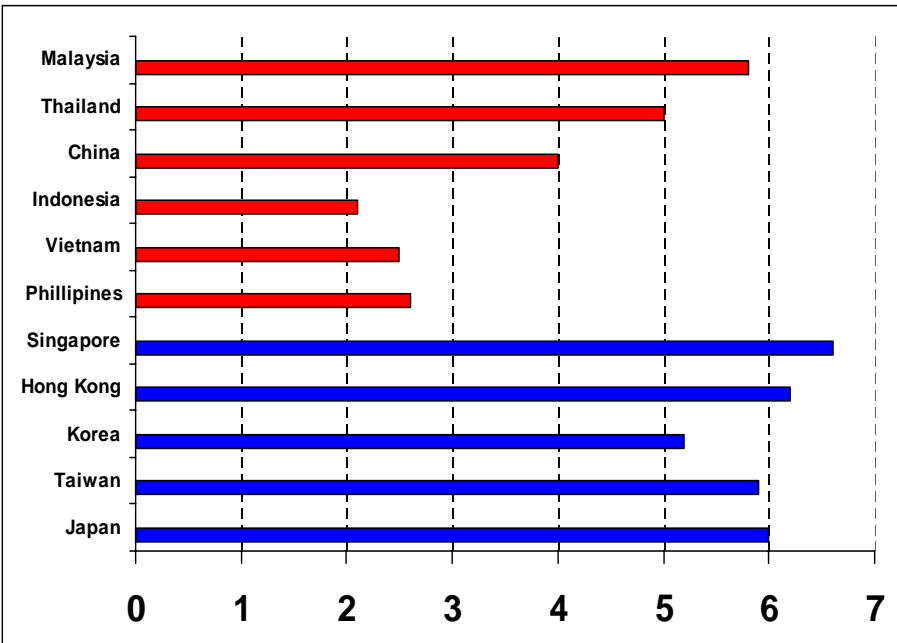


Source, ADBI, 2007

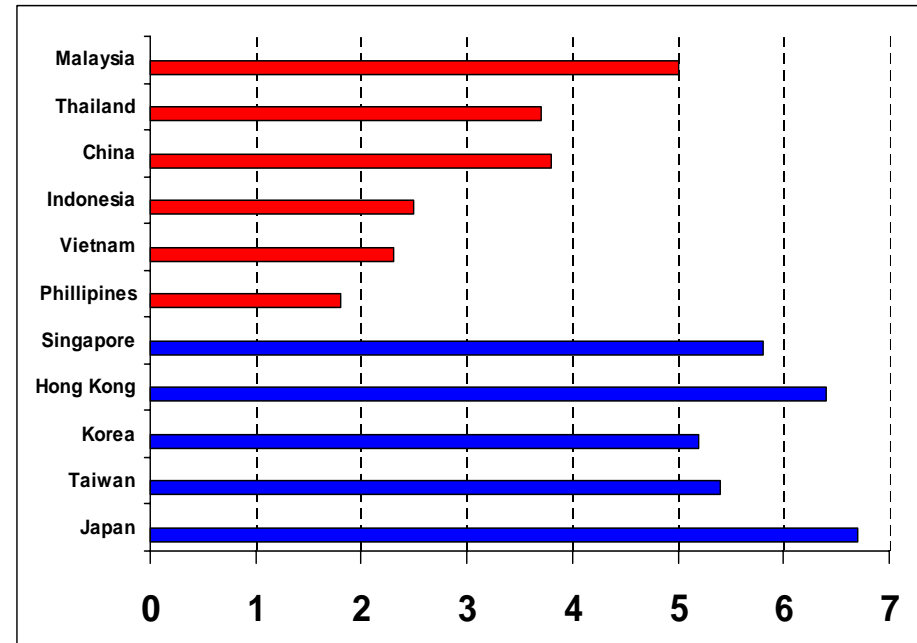


# Roads and Railroads : Quality Ranking

## Roads



## Railroads



Source, ADBI, 2007

# Indonesia Competitiveness

## Position

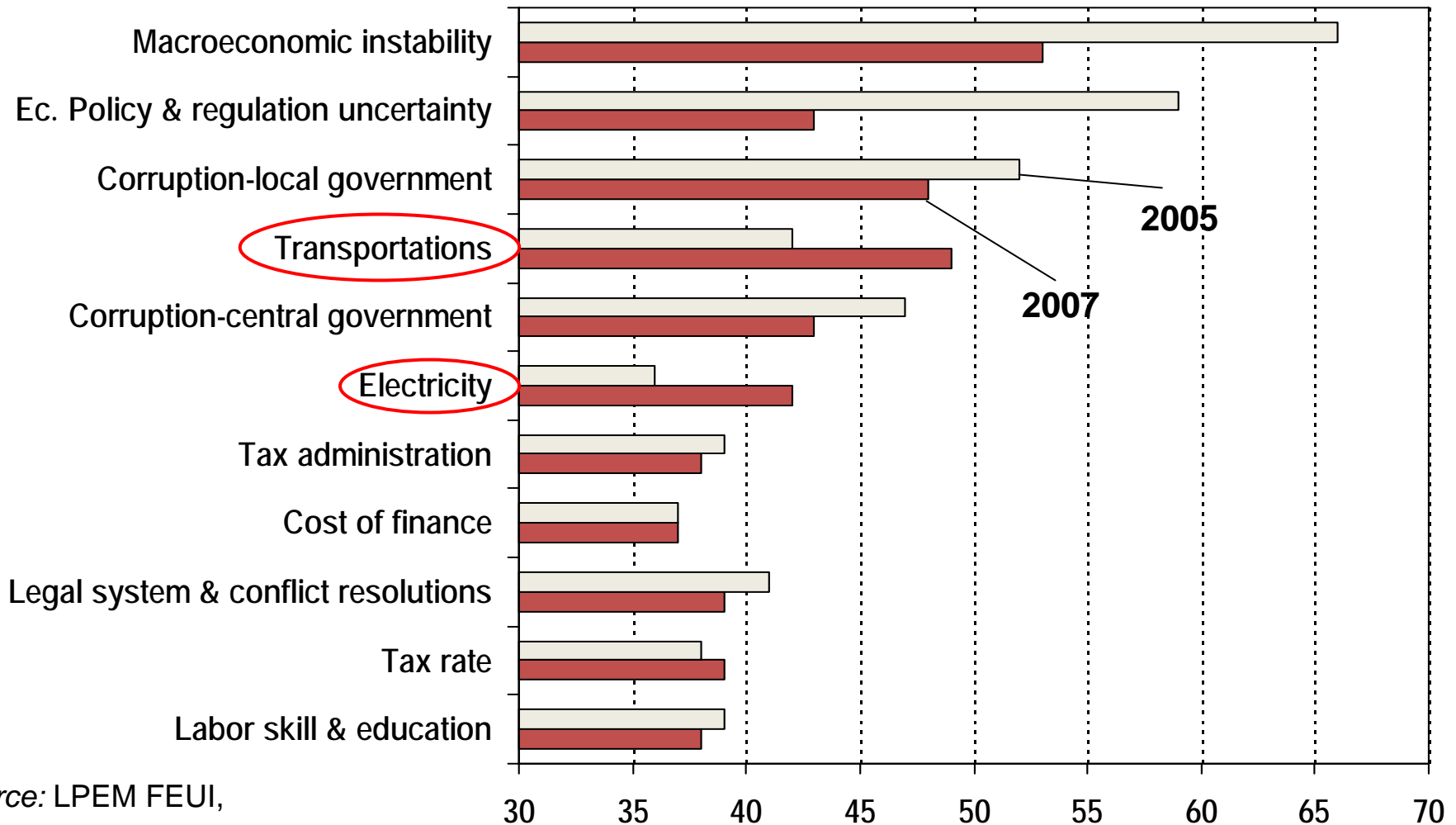
---

### Global Competitiveness Report 2007 – 2008

- Competitiveness rank 54 out of 131
- Over all infrastructure rank 91 out of 131
- Quality of roads 113 out of 131
- Quality of port infrastructure 113 out 131
- Quality of railway infrastructure 62 out of 131
- Quality of air transport 62 out of 131

# Constraints to investment

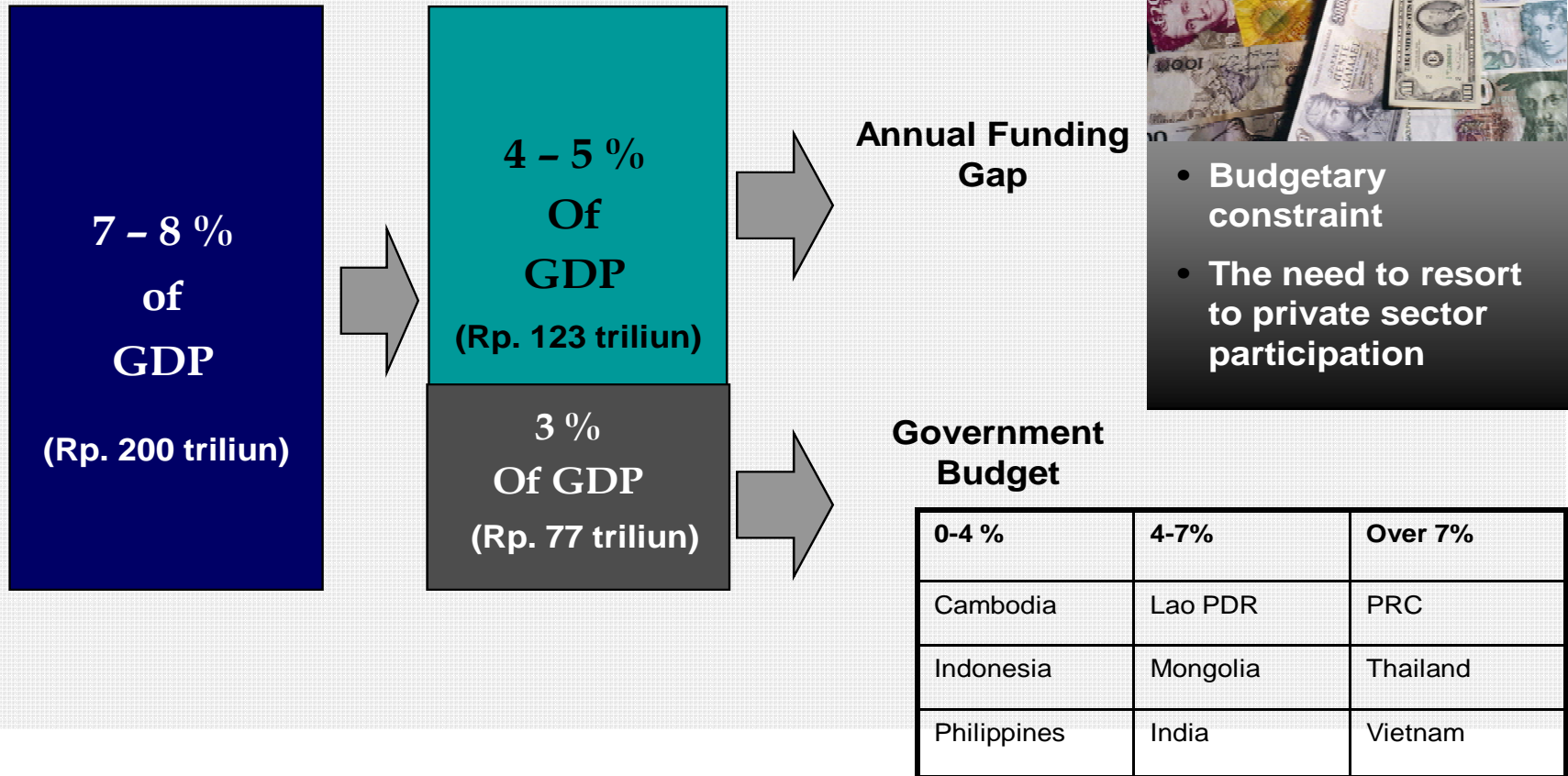
(% of firms reporting constraints to be moderate, severe, or very severe)



Source: LPEM FEUI,  
Faisal Basri, Seminar Logistik Nasional

# Investment Needs for Infrastructure in Indonesia

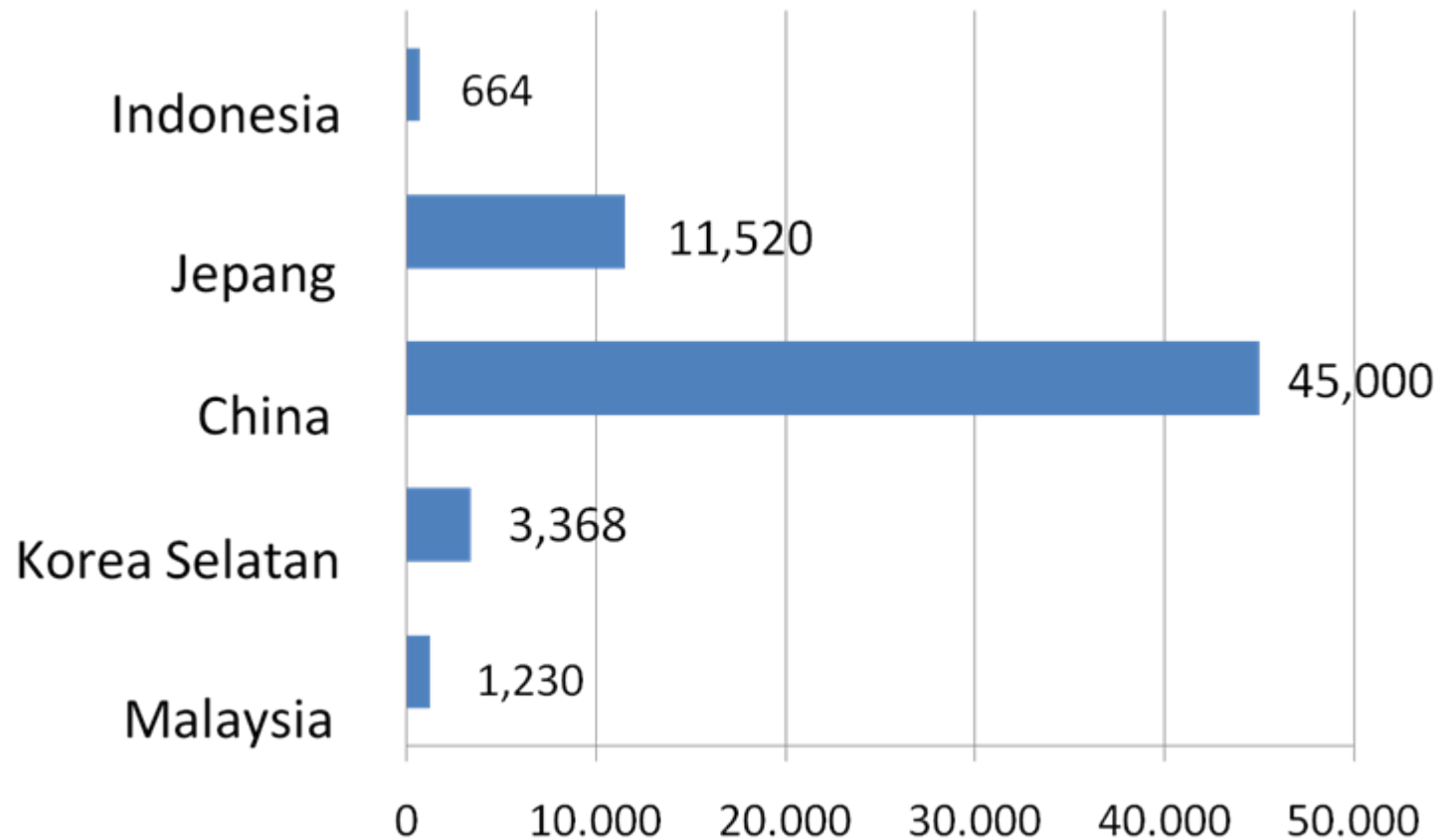
## Infrastructure Annual Investment Needs 2005-2010



# Kronologis Pembangunan Jalan Tol di Indonesia

- 1978, jalan tol pertama, Jagorawi sepanjang 46 km, mulai beroperasi
- 1998, setelah 20 tahun, baru beroperasi 595 km jalan tol
- 2004, UU no. 38 Tentang Jalan, menarik fungsi regulator dari PT Jasa Marga
- 2008, panjang jalan tol 676 km, bertambah 69 km setelah 10 tahun

## Perbandingan Panjang Jalan Tol di Beberapa Negara Asia



# Progres Pembangunan Jalan Tol

# Progres Pembangunan Jalan Tol, 2008

		Panjang (km)	Nilai Investasi (Rp. Milyar)	Nilai Tanah (Rp. Milyar)
i.	Operasi	676,27		
ii.	PPJT (BOT) sebanyak 23 ruas			
	• Konstruksi (5 ruas)	109,10	8.028,79	403,31
	• Pembebasan Tanah (9 ruas)	432,26	27.108,67	3.879,67
	• Kritis (7 ruas)	228,18	28.741,16	3.943,74
	• Pemutusan kontrak PPJT (2 ruas)*	70,00	6.099,50	632,31
iii.	Persiapan PPJT (6 ruas)	180,65	14.477,17	3.588,40
iv.	Persiapan Tender (11 ruas)	475,42	34.164,83	3.838,02
v.	Dibangun Pemerintah (4 ruas), skema DBO	75,91	9.846,70	1.978,70
vi.	Rencana Jalan Tol Terdalam Kota Jakarta (6 ruas)	87,51	40.027,39	
vii.	Lain-lain (14 ruas)	789,58	73.805,15	7.036,33
<b>TOTAL</b>		<b>3.087,88</b>	<b>239.447,36</b>	

\*\* BPJT



# Reformasi Legal Frame Work

## UU no. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

- Fungsi regulator dikembalikan ke Pemerintah melalui BPJT
- Tarif tol dicantumkan dalam PPJT
- Evaluasi tarif dilakukan setiap 2 tahun
- Pemberlakuan tarif awal dan penyesuaian dilakukan oleh Menteri

## Aturan Legal Pendukung Pembangunan Jalan Tol

- Perpres 67/2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta
- PP 36/2005 dan Kepres 65/2006 tentang pengadaan tanah untuk kepentingan umum
- Perpres no 43/2005 tentang KKPPI
- Permenko no. 38/PMK.01/2006, Petunjuk Pelaksanaan Pengendalian dan Pengelolaan Resiko atas penyediaan Infrastruktur

## Tujuan Reformasi Legal Frame Works (1)

- Memayungi prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterimanya
- KPS yang akuntabel, keterbukaan, kompetisi dan saling menguntungkan
- Dua prinsip pengadaan tanah 1). Pelepasan hak dan 2). Pencabutan hak
- Dukungan fiskal terhadap proyek yang kelayakan ekonomi baik tapi kelayakan finansial kurang memadai.

## Tujuan Reformasi Legal Frame Works (2)

- “Guarantee” terhadap risiko selama masa konsesi. Risiko : politik, kinerja dan KPS yang akuntabel, keterbukaan, kompetisi dan saling menguntungkan
- Memberi wewenang kepada KKPPI, menentukan strategi koordinasi penyelesaian permasalahan lintas sektor.

# Pokok Permasalahan Pembangunan Jalan Tol

Pengadaan tanah dan pendanaannya

Rendahnya minat pasar untuk  
melakukan investasi di jalan tol

## Pengadaan tanah dan pendanaannya

Pengadaan tanah dilakukan oleh pemerintah tetapi pembiayaan dari investor

Penyelesaian ketidaksepakatan harga antara pemilik tanah dan P2T berlarut-larut

Pemegang PPJT tidak mampu mendapatkan pendanaan dari Bank.



# Minat Pasar Rendah Berinvestasi di Jalan Tol

## Rekapitulasi Pelelangan 25 Ruas Jalan Tol

NO	KATEGORI	JUMLAH	LULUS	PEMASUKKAN
		PESERTA PQ	PQ	PENAWARAN
1	$\geq 3$ Peminat	12	12	1
2	2 Peminat	2	-	4
3	1 Peminat	3	1	5
4	Tidak ada peminat	4	8	11
5	Sedang dalam proses PQ	4	-	-
	<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>21</b>

# Rekapitulasi Pelelangan Batch 1

NO	RUAS	JUMLAH PESERTA	LULUS PQ	PEMASUKAN PENAWARAN
1	Medan - Binjai	8	4	-
2	Cileunyi - Sumedang - Da	7	3	-
3	Depok - Antasari	19	9	2
4	Cinere - Jagorawi	20	10	4
5	Cikarang - Tj.Priok	18	5	2
6	Makassar Seksi IV	8	4	2

# Rekapitulasi Pelelangan Batch 2

NO	RUAS	JUMLAH PESERTA	LOLOS PQ	PEMASUKAN PENAWARAN
1	Cengkareng - Bt. Ceper - Kunciran	5	3	1
2	Kunciran - Serpong	6	4	1
3	Serpong - Cinere	5	4	1
4	Cimanggis - Cibitung	5	3	2
5	Pasirkoja - Soreang	2	1	-
6	Pekanbaru - Kandis	2	-	-
7	Bakauheni - Terbanggi Besar	1	-	-
8	Serangan - Tj. Benoa	1	-	-
9	Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi	1	-	-
10	Manado - Bitung	-	-	-
11	Semarang - Demak	-	-	-
12	Medan - Binjai	-	-	-
13	Cileunyi - Sumedang	-	-	-

## Rekapitulasi Pelelangan Batch 3

No.	RUAS/KELOMPOK	JUMLAH PESERTA PQ	LULUS PQ	PEMASUKKAN PENAWARAN
1	SOLO - NGAWI	4	3	1
2	NGAWI - KERTOSONO	4	3	1

## Rekapitulasi Pelelangan Batch 4

NO	RUAS	JUMLAH PESERTA	LULUS PQ	PEMASUKAN PENAWARAN
1	Medan - Binjai	2		-
2	Palembang - Indralaya	1		-
3	Tegineneng - Babatan	2		
4	Pandaan - Malang	3	2	

# E v a l u a s i

## Pengadaan tanah dan pendanaannya

- Berlarutnya penyelesaian ketidaksepakatan harga lebih karena ketidaktegasan pemerintah
- UU no 21/1961 memberikan payung hukum untuk melakukan pencabutan hak atas tanah jika diperlukan untuk kepentingan umum
- Investor melihat klausul pengadaan pembiayaan tanah tidak rasional, dana dari investor, tetapi tidak punya kontrol terhadap pelaksanaan pengadaan tanah.

## Minat Pasar Rendah Berinvestasi di Jalan Tol

- Proxy, jika suatu proyek mempunyai kelayakan finansial yang baik, dan kepastian bisnis yang jelas, investor akan tertarik untuk berinvestasi.
- Tidak ada dukungan dan jaminan pemerintah selama masa konsesi yang relatif panjang, risiko tinggi



## “Fact Finding” dari Pelelangan 25 Jalan Tol

- Pemerintah pada posisi 25 ruas jalan tol layak secara finansial sehingga ditawarkan kepada investor
- Tidak ada dukungan / jaminan pemerintah
- Risiko tidak ditempatkan pada pihak yang paling layak menanggung
- Lembaga pelelangan menganggap PPJT mempunyai banyak aspek ketidakpastian, sehingga tidak “bankable”

# Kesimpulan

1. Dalam menyusun PPJT, risiko harus ditempatkan pada pihak yang punya kontrol terhadap risiko.
2. Dimensi finansial adalah dimensi tambahan yang sangat penting dalam pengelolaan jalan tol dan sangat erat kaitannya lembaga keuangan. Karena itu aspek transparansi, akuntabilitas dan kesetaraan menjadi sangat penting.
3. Mitra utama pemerintah dalam mengelola jalan tol adalah investor, pihak yang menyandang pendanaan. Investor adalah penyedia dana, bukan pihak yang bekerja mengandalkan dana pemerintah dengan demikian diperlukan "mindset" berbeda.

4. Kajian finansial harus dilakukan dengan akurat, jika diperlukan dukungan/guarantee pemertintah, harus dicantumkan dari awal sejak proses tender.
5. Sektor pengelola jalan tol, pengendali fiskal, perencana pembangunan nasional dan KKPPPI harus bersinergi lebih baik untuk menghasilkan proyek jalan tol yang "market friendly" serta memberikan manfaat optimal kepada publik.

Terima kasih