

# **Membangun 'Jalur Sutera' di Sumatera dengan Tol Trans Sumatera**

Jakarta 31 Desember 2015

Pemerintah telah bertekad membangun konektivitas antar provinsi di Sumatera secara bertahap dengan jalan Tol Trans Sumatera sepanjang kurang lebih 2.600 km yang diperkirakan seluruhnya akan memakan biaya sebesar Rp332 triliun.

Tekad Pemerintah tersebut tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 117 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera, dimana Pemerintah menugaskan PT Utama Karya (Persero) untuk melaksanakan pengusahaan Tol Trans Sumatera yang meliputi pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan. Terdapat 24 ruas yang ditugaskan kepada PT Utama Karya (Persero) dimana untuk tahap pertama PT Utama Karya (Persero) diwajibkan untuk menyelesaikan konstruksi 8 ruas selambat-lambatnya akhir tahun 2019, yaitu ruas Medan – Binjai, Palembang – Indralaya, Pekanbaru – Dumai, Bakauheni – Terbanggi Besar, Terbanggi Besar – Pematang Panggang, Pematang Panggang – Kayu Agung, Palembang – Tanjung Api-Api dan Kisaran – Tebing Tinggi.

Tujuan yang mendasari pembangunan Tol Trans Sumatera sebagaimana diungkapkan oleh Presiden Joko Widodo pada saat ground breaking di

Palembang di bulan Mei 2015 antara lain adalah untuk membangkitkan perekonomian di Sumatera karena Sumatera merupakan penyumbang terbesar PDB nasional setelah pulau Jawa dan selama beberapa tahun terakhir mengalami tren pertumbuhan ekonomi yang cukup baik sehingga penyediaan infrastruktur transportasi diharapkan mempercepat pertumbuhan ekonomi tersebut. Jalur Tol Trans Sumatera akan membentang dari provinsi Aceh di ujung utara hingga provinsi Lampung di ujung selatan pulau Sumatera dan diharapkan menjadi urat nadi perekonomian Sumatera. Jalur ini dapat diibaratkan seperti Jalur Sutera yang dahulu menjadi penghubung maupun urat nadi perekonomian sepanjang 6.400km antara Eropa dan Asia Timur.

Namun untuk dapat mencapai tujuan tersebut, diperlukan komitmen kuat dari Pemerintah, tidak hanya dari sisi penyediaan lahan yang dibutuhkan namun juga dari sisi pendanaan. Pasalnya, biaya pembangunan proyek tol tersebut jumlahnya tidak sedikit dan belum dapat didanai secara mandiri dari pendapatan proyek yang sangat tergantung pada jumlah kendaraan yang melintasi jalan tol tersebut. Proyek Tol Trans Sumatera tidak komersial, belum dapat disamakan dengan proyek tol di Jawa karena rata-rata jumlah pengguna jalan tol di Sumatera selama 5 tahun ke depan belum dapat menyamai rata-rata jumlah pengguna jalan tol di Jawa. Akibatnya proyek Tol Trans Sumatera masih sangat tergantung pada dana Pemerintah atau APBN/APBD. Hal ini terbukti dari relatif rendahnya jumlah pinjaman dibandingkan nilai proyek yang dapat diperoleh

ruas Medan-Binjai dan ruas Palembang-Indralaya meskipun merupakan ruas-ruas dengan prospek volume lalu lintas paling baik dibandingkan ruas-ruas Tol Trans Sumatera lainnya. Semakin besar volume lalu lintas semakin besar arus kas pendapatan yang akan menjadi sumber pembayaran beban bunga dan pengembalian hutang kepada Kreditur namun rupanya profil arus kas pendapatan pada ruas Medan-Binjai dan Palembang-Indralaya relatif rendah sehingga Kreditur hanya berani memberikan pinjaman sebesar 30% dari total nilai investasi proyek meskipun beban bunga yang diberikan sudah cukup rendah dan jangka waktu pinjaman mencapai 25 tahun. Porsi pembiayaan hutang kedua ruas tersebut jauh lebih rendah daripada proyek-proyek tol di Pulau Jawa yang dapat memperoleh pembiayaan hutang hingga 70% dari total nilai investasi proyek. Dengan demikian, demi merealisasikan kedua ruas tol tersebut Pemerintah perlu mengucurkan dana APBN sampai dengan 70% dari nilai investasi melalui Penyertaan Modal Negara (PMN). Berangkat dari kedua ruas tersebut, tentunya dapat dipahami bila kebutuhan PMN akan sangat besar pada ruas-ruas Tol Trans Sumatera lainnya, yang proyeksi lalu lintas kendaraannya tidak sebaik kedua ruas tersebut.

Lebih lanjut, dana PMN untuk proyek Tol Trans Sumatera perlu dipastikan ketersediaannya sesuai jadwal karena karena pihak kreditur tidak akan mengambil risiko untuk mengucurkan dananya sebelum seluruh porsi PMN pada masing-masing ruas dicairkan sepenuhnya. Risiko persetujuan penganggaran

dana PMN terbukti pada pembahasan APBN 2016 yang lalu dimana kebutuhan PMN 2016 sebesar Rp3 triliun yang diajukan Pemerintah untuk ruas Pekanbaru – Dumai dan ruas Bakauheni – Terbanggi Besar ditolak oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) bersama dengan seluruh usulan PMN lainnya dengan jumlah keseluruhan PMN senilai Rp 40,4 triliun.

Berdasarkan pengamatan tersebut di atas, dapat dimaklumi bahwa komitmen Pemerintah benar-benar diperlukan dalam merealisasikan Tol Trans Sumatera, yang dicita-citakan Pemerintah sebagai urat nadi perekonomian, seperti sebuah ‘jalur sutera’, di pulau Sumatera demi mendukung pertumbuhan perekonomian Indonesia secara keseluruhan. Komitmen yang diperlukan tersebut tentunya melibatkan lembaga-lembaga/kementerian terkait, baik di tingkat pusat maupun daerah. Dukungan dari lembaga legislatif dan berbagai elemen masyarakat pun menjadi faktor penentu keberhasilan pembangunan proyek yang memiliki nilai strategis ini.