

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Membangun jalan tol di Indonesia sepertinya merupakan investasi yang cukup menguntungkan. Tapi, anggapan ini belum tentu benar sebab resiko yang ada ternyata cukup banyak. Sebagai contoh, resiko akibat volume lalu lintas yang jauh dari prediksi awal, biaya tanah, suku bunga, inflasi, biaya konstruksi yang bisa berubah secara tiba-tiba, lamanya pengembalian modal (*Break Even Point*), sekitar 25 – 30 tahun. Investasi jalan tol tergolong memiliki resiko yang unik jika dibandingkan dengan investasi bidang infrastruktur yang lainnya.

Dalam menentukan volume lalu lintas, sebagai salah satu faktor layak tidaknya dibangun suatu jalan tol, merupakan hal yang paling sukar diestimasi terutama di Indonesia dimana jalan tol harus merupakan jalan alternatif atau dengan kata lain adanya kompetisi antar sarana. Begitu pula dalam hal biaya untuk tanah yang kadang kala menjadi kendala lambatnya pembangunan jalan tol di Indonesia, dikarenakan warga yang memiliki tanah enggan untuk melepaskan tanahnya.

Jika dibandingkan dengan negara-negara lain, panjang jalan tol dibagi jumlah penduduk di Indonesia sebenarnya jauh lebih kecil. Cina, misalnya, pembangunan jalan dimulai sejak tahun 1987, 11 tahun mencapai 4730 km, Malaysia 55 km per 1.000.000. penduduk, Jepang 192 km per 1.000.000. penduduk, sedangkan Indonesia hanya 2,4 km per 1.000.000. penduduk.

Berdasarkan pengoperasiannya, jalan tol yang dikelola Jasa Marga 354 km, jalan tol yang dikelola oleh swasta 166 km. Sehingga total jalan tol yang dioperasikan sekitar 520 km. Masih sedikitnya jumlah jalan tol yang dibangun oleh pihak swasta jika dibandingkan dengan yang dibangun oleh pemerintah disebabkan keputusan swasta untuk berinvestasi berdasarkan kelayakan, ada biaya modal yang harus diperhitungkan yang berhubungan dengan tingkat resiko, dalam hal ini resiko yang ada sangat tinggi sehingga pihak swasta sangat berhati-hati untuk berinvestasi.

BAB I PENDAHULUAN

Selama ini, pola kerja sama pengelolaan tol oleh swasta adalah dengan *Build Operate Transfer* (BOT) model. Dengan model ini swasta membangun, mengoperasikan atas biaya dan resiko sendiri dan setelah masa konsesi menyerahkan kembali ke pemerintah. Biaya pembangunan jalan tol sendiri, tergantung banyak faktor meliputi jenis struktur, lokasi dan lainnya. Jalan tol memiliki resiko yang tinggi dikarenakan adanya ketidakpastian penghasilan, biaya operasi, dan biaya konstruksi. Dalam investasi, resiko berhubungan dengan biaya modal (*Capital Cost*), semakin tinggi resiko semakin tinggi pula biaya modal.

Untuk mengetahui layak tidaknya suatu proyek, misalnya bila dibandingkan dengan investasi bidang lain yang memiliki karakteristik resiko yang mirip, ditentukan besaran minimum biaya modal. Hasil ini dibandingkan dengan laju pengembalian dari proyek. Kalau laju pengembalian lebih besar daripada biaya modal, proyek tersebut layak. Bila tidak, harus ada penyesuaian. Bila masa konsesi tetap, maka tarif tol yang jadi penentu.

Secara umum ada dua jenis regulasi, yaitu *Rate of Return* dan *Price Cap System*. Indonesia menganut *Price Cap System*, artinya tarif dinaikkan berkala menurut laju inflasi. Sebagai contoh, bila inflasi naik 10 % per tahun, tarif harus naik 10 % per tahun. *Price Cap System* juga mengandung arti bahwa investor harus menerima semua resiko berkaitan dengan lalu lintas. Tarif tidak bisa dinaikkan secara luar biasa karena jumlah volume lalu lintas yang terlalu rendah. Konsekuensinya, tarif tidak bisa diturunkan atau ditunda kenaikannya bila jumlah lalu lintas tinggi.

Faktor yang paling mendasari penentuan tarif tol adalah besarnya kemampuan bayar pengguna jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan serta kelayakan investasi. Sehingga dari uraian di atas dapat dikatakan bahwa pemakai jalan tol berdasarkan biaya operasi yang dikeluarkannya saat melintas di jalan tol dibandingkan melalui jalan non tol, idealnya harus diuntungkan. Untuk itu perlu terus dilakukan pemantauan terhadap perbandingan biaya operasi kendaraan yang melewati jalan tol dengan jalan non tol agar tercipta suatu kondisi dimana pelayanan yang diberikan bagi para pemakai jalan dapat berjalan dengan murah, cepat, aman, dan nyaman. Dan bagi pengelola memperoleh keuntungan yang memadai atas

BAB I PENDAHULUAN

investasinya.

Menurut PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol Bab V Pasal 68 ayat ke-1, evaluasi dan penyesuaian tarif tol dilakukan setiap 2 tahun sekali oleh BPJT (Badan Pengatur Jalan Tol) berdasarkan tarif lama yang disesuaikan dengan pengaruh inflasi. Menurut UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan BAB I Pasal 1 ayat ke-7 dan ke-8. Yang dimaksud dengan jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Kemudian yang dimaksud dengan tarif tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol. Jalan tol ini hanya diperuntukkan bagi pemakai jalan yang menggunakan kendaraan bermotor minimal roda empat dengan membayar tarif tol.

1.2 Identifikasi Permasalahan

Jalan Tol di kota Semarang dibagi menjadi 3 seksi, yaitu Seksi A (Jalan Raya Kaligawe arah Jakarta–jatingaleh *Intersection*) dengan panjang 8 km. Seksi B (Jatingaleh *Intersection* – Srandol *Intersection*) dengan panjang 6,3 km. Seksi C (Jalan Raya Kaligawe arah Demak – Jangli *Interchange*) panjang 8,2 km.

Tarif Tol yang dikenakan untuk pemakai jalan masing-masing seksi bervariasi, menurut golongan kendaraan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 374/KPTS/M/2005 tentang Penetapan Golongan Jenis Kendaraan Bermotor Serta Besarnya Tarif Tol Pada Beberapa Jalan Tol, terjadi perubahan terhadap penggolongan jenis kendaraan bermotor dan besar tarif tol pada tahun 2005.

Tabel 1.1. Besar Tarif Tol mulai 24 Agustus 2005

GOL	Jatingaleh-Srandol	Jatingaleh-Krapyak	Jatingaleh-Gayamsari	Jatingaleh-Kaligawe	Gayamsari-Kaligawe
I	1000	1000	1500	1500	1500
IIA	1500	1000	2000	2000	2000
IIB	2000	2000	2500	2500	2500

BAB I PENDAHULUAN

Keterangan:

Gol I : Sedan, Jip, Pick Up, Bus Kecil, Truk Kecil, dan Bus Sedang.

Gol IIA : Truk Besar dan Bus Besar (dengan 2 gandar).

Gol IIB : Truk Besar dan Bus Besar (dengan 3 gandar atau lebih).

Tarif tol tersebut berdasarkan nilai BOK dimana harga komponen-komponennya belum mengalami kenaikan. Di sisi lain, pada bulan Oktober 2005 pemerintah menaikkan harga bahan bakar hampir 100 %. Dengan naiknya harga bahan bakar, maka harga-harga komponen BOK mengalami kenaikan, seperti pelumas, ban dan suku cadang. Sehingga apabila dihitung berdasarkan komponen BOK tersebut akan diperoleh tingkat tarif tol yang baru untuk masing-masing golongan kendaraan. Masalah tarif tol inilah yang akan dibahas lebih lanjut dalam Tugas Akhir ini.

1.3 Maksud dan Tujuan

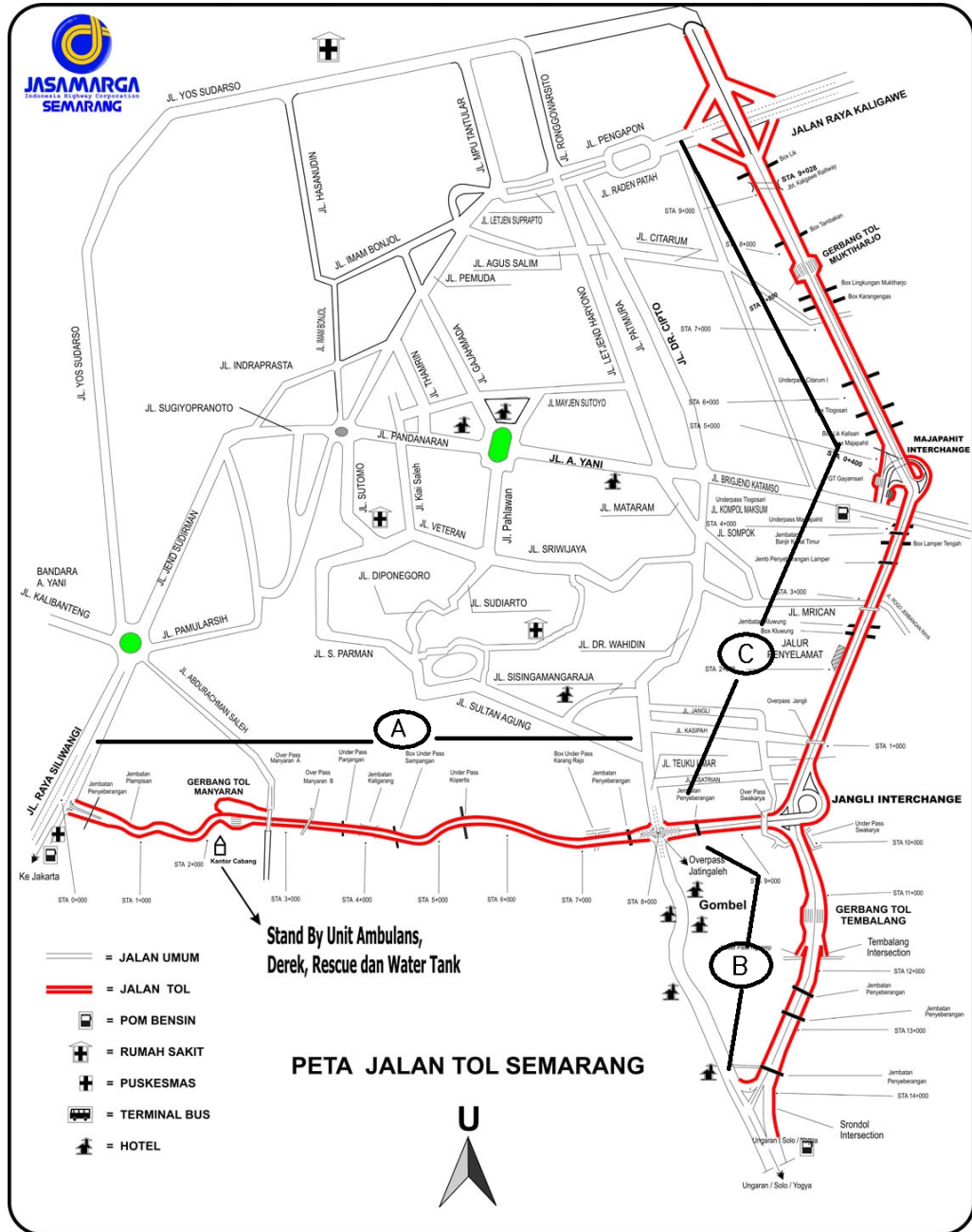
Maksud dan tujuan penyusunan Tugas Akhir ini adalah:

1. Menghitung besarnya nilai Biaya Operasi Kendaraan (BOK) ketiga bagian jalan tol, yaitu Seksi A (Jatingaleh – Krapyak), Seksi B (Jatingaleh – Srandol), Seksi C (Jatingaleh – Kaligawe) Semarang dan jalan non tol.
 2. Menghitung Besar Keuntungan Biaya Operasi Kendaraan (BK BOK) dari hasil perhitungan BOK.
 3. Menghitung dan menganalisa tingkat tarif tol yang sesuai dengan kondisi saat ini.
-

BAB I PENDAHULUAN

1.4 Lokasi Tugas Akhir

Jalan Tol di Semarang dapat dibagi menjadi 3 bagian, seperti pada gambar di bawah :



Gambar 1.1. Peta lokasi Jalan Tol Arteri

BAB I PENDAHULUAN

1.5 Lingkup Substansi Tugas Akhir

Pada Tugas Akhir ini hanya dibatasi pada:

1. Analisa tarif tol seksi A, seksi B, dan seksi C yang meliputi perhitungan BOK dan BKBOK untuk masing-masing golongan kendaraan.
2. Data primer hanya meliputi harga BBM, harga pelumas, harga ban, harga kendaraan baru, harga kendaraan terdepresiasi, asuransi, dan tingkat suku bunga.

1.6 Sistematika Penulisan

Isi laporan terdiri dari enam bab disertai sub bab-sub babnya. Adapun pembahasan masing-masing bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini dibahas mengenai latar belakang, identifikasi permasalahan, maksud dan tujuan, lokasi tugas akhir, lingkup substansi tugas akhir, dan sistematika penulisan laporan Evaluasi Tarif Tol Seksi A, B, dan C Semarang.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Dalam bab ini dibahas mengenai teori atau dasar dan pedoman yang digunakan untuk menganalisa permasalahan yang ada serta formulasi yang digunakan dalam perhitungan BOK dan nilai waktu.

BAB III METODELOGI

Dalam bab ini dibahas mengenai metode penyusunan Tugas Akhir, yang meliputi identifikasi permasalahan, persiapan awal dan studi literatur, pengumpulan data.

BAB IV PENGOLAHAN DATA

Dalam bab ini dilakukan pengumpulan data-data primer dan sekunder yang kemudian diolah untuk digunakan dalam perhitungan pada bab V.

BAB I PENDAHULUAN

BAB V EVALUASI TARIF TOL SEKSI A, B, C SEMARANG

Bab ini berisi perhitungan BOK, nilai waktu, BKBOK dari data-data yang telah diolah untuk menganalisa tarif tol Seksi A, B, C Semarang.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil perhitungan dan analisa.
