

IMPLIKASI RASIONALISASI TARIF TOL TERHADAP BIAYA LOGISTIK DAN IKLIM INVESTASI

Achmad Wirabrata

Abstrak

Biaya transportasi merupakan salah satu faktor yang memengaruhi biaya logistik. Selama ini tingginya tarif tol menjadi salah satu keluhan pemilik jasa logistik. Merespons hal tersebut, Presiden telah menginstruksikan adanya rasionalisasi tarif tol. Terdapat 2 skema rasionalisasi, yaitu disatukannya Golongan Tarif III, IV, V di seluruh ruas tol, serta penurunan tarif tol di ruas jalan tol yang dibangun setelah tahun 2010 atau biaya perkilometer lebih dari Rp1.000. Skema kedua yaitu dengan penambahan konsesi sampai dengan maksimal 50 tahun. Pemerintah dalam hal ini berperan untuk menjaga tingkat Internal Rate of Return (IRR) dari Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT) serta memberikan dukungan insentif pajak agar iklim investasi dapat terjaga. Peran DPR dalam melaksanakan fungsi pengawasan adalah memastikan biaya logistik tetap efektif sehingga harga produk dari pengusaha Indonesia tetap memiliki daya saing serta pelayanan jalan tol tetap sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum (SPM).

Pendahuluan

Indonesia termasuk negara dengan biaya logistik tinggi bila dibandingkan dengan negara tetangga. Berdasarkan data Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), perbandingan biaya logistik terhadap produksi domestik bruto (PDB) mencapai 25-30 persen, sementara Malaysia sebesar 15 persen, masih jauh di bawah Indonesia.

Berdasarkan survei *Logistics Performance Index (LPI)* Indonesia yang dikeluarkan Bank Dunia pada

tahun 2016, Indonesia mengalami penurunan dari peringkat 53 dengan skor 3,08 pada tahun 2014 menjadi peringkat 63 dengan skor 2,98 pada tahun 2016. Terdapat 6 indikator yang diukur dalam penilaian LPI tersebut, antara lain proses logistik dengan harga yang kompetitif, yang salah satunya terkait dengan pengefektifan biaya transportasi yang berdampak langsung kepada penyedia angkutan, yaitu tarif tol.

Tarif tol di Indonesia rata-rata per kilometer sebesar Rp1.300.



Tarif tol ini lebih tinggi bila dibanding dengan negara lainnya, khususnya negara-negara ASEAN. Tarif tol di Singapura sebesar Rp777 per km, Vietnam Rp1.217 per km, Malaysia Rp492 per km, dan Thailand Rp440 per km. Melihat perbandingan dengan beberapa negara di ASEAN tersebut, maka tarif tol di Indonesia masih realistis untuk diturunkan menjadi lebih rendah daripada saat ini.

Turunnya tarif tol tidak berdampak terlalu besar terhadap biaya logistik, tetapi memberikan dampak psikologis terhadap dukungan pemerintah yang nyata. Penurunan tarif tol memang hanya menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi, tetapi menurut Deputy Energi, Logiet dan Pariwisata Kementerian BUMN Edwin Hidayat, secara keseluruhan dapat menurunkan biaya logistik sampai 2 persen biaya logistik. Saat ini biaya logistik masih 25 persen dari PDB, sehingga ditargetkan dapat turun pada angka 19-20 persen dalam beberapa tahun ke depan.

Selain itu, praktisi ekonomi dari Indosterling Capital Willaim Henley menyatakan, turunnnya tarif tol tidak berdampak signifikan terhadap efisiensi biaya logistik. Tarif tol merupakan salah satu biaya yang dapat dikurangi, namun dengan tarif rendah akan terdapat masalah baru, yaitu semakin banyaknya angkutan barang sehingga jalan tol makin padat dan menyebabkan kemacetan.

Turunnya tarif tol akan berdampak pada penurunan rasio pengembalian (IRR). Pemerintah akan menjamin IRR tidak turun, tetap pada angka 16,5 persen, yaitu dengan menambah konsesi

maksimal 50 tahun. Sementara itu, Direktur Utama Jasa Marga Desi Ariani mendukung program penurunan tarif dengan memperpanjang masa konsesi, tetapi harus mendapat kepastian hukum.

Oleh karena itu pemerintah harus mendorong rasionalisasi tarif tol yang dianggap terlalu tinggi agar dapat menurunkan biaya logistik. Tulisan ini akan menjelaskan mengenai bagaimana skema tarif tol yang berlaku dan rencana rasionalisasi tarif? Bagaimana dampak kebijakan rasionalisasi tarif tol yang dapat menurunkan biaya logistik dan menjaga iklim investasi jalan tol di Indonesia?

Skema Tarif Tol Saat Ini

Salah satu subjek negosiasi antara pemerintah melalui BPJT dengan para investor adalah dalam hal penentuan tarif tol yang pantas dikenakan. Banyak metode yang bisa digunakan sebagai pendekatan penentuan tarif, misalnya metode yang berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK), Kemauan Membayar (*Willingness to Pay*, WTP) ataupun Kemampuan Membayar (*Ability to Pay*, ATP). Namun demikian, sejalan dengan perubahan kondisi yang terjadi, besaran tarif yang diperoleh dari metode-metode tersebut sebaiknya dicek dan dievaluasi secara berkala. Kenaikan tarif tol yang berlaku saat ini akan dievaluasi setiap 2 tahun sekali berdasarkan Undang-undang 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Hal ini sekaligus dikaitkan dengan aspek penggolongan tarif menurut klasifikasi kendaraan, yang di Indonesia terdiri dari 3 golongan, dan lebih jauh lagi

dengan pengaruh yang ditimbulkan dari berbagai kelas kendaraan tersebut, baik terhadap pergerakan dan ruang yang diperlukan, maupun terhadap kerusakan yang ditimbulkan oleh beban kendaraan.

Ketua Umum Asosiasi Tol Indonesia (ATI) Fathur Rahman mengatakan, mahalanya tarif tol dikarenakan semakin tingginya biaya pembangunan tol. Semakin tingginya harga lahan, material, dan gaji pekerja akan menyebabkan tarif perkilometer juga semakin tinggi. Sedangkan Kepala Biro Komunikasi Publik Kementerian PUPR Endra S. Atmawidjaja menyatakan, tingginya tarif tol dalam 3 tahun terakhir dikarenakan peningkatan harga lahan, inflasi, dan perubahan nilai tukar. Pada periode pertama pembangunan jalan tol, harga 1 dolar masih sekitar Rp625, saat ini di periode ke empat harga 1 dolar sudah pada kisaran Rp13.000. sehingga terjadi lonjakan yang sangat signifikan.

Rencana Rasionalisasi Tarif Tol oleh Pemerintah

Presiden menginstruksikan adanya penurunan tarif tol melalui menteri yang terkait. Menteri PUPR, Menteri BUMN, Menteri Perhubungan serta Menteri Keuangan diharapkan dapat mengkaji penurunan tarif tol dalam upaya menekan biaya transportasi dalam pengiriman logistik. Tingginya tarif tol dirasakan banyak memberatkan pengusaha logistik.

Skema penurunan tarif tol yang rencananya akan digunakan ada dua jenis, yaitu **pertama**, penyederhanaan golongan, yaitu hanya terdiri dari 3 golongan saja, meliputi Golongan I, Golongan II, dan Golongan III. Golongan

III merupakan gabungan dari Golongan III, Golongan IV, dan Golongan V yang saat ini masih berlaku. Penyederhanaan golongan direncanakan berlaku di semua ruas tol di Indonesia. Skema **kedua** yaitu perpanjangan masa konsesi sampai dengan 50 tahun kepada 39 ruas tol yang dibangun setelah tahun 2010 (Tabel 1).

Penurunan tarif tol sebaiknya tidak hanya mempertimbangkan penurunan biaya logistik sebagai dampak positif, tetapi juga harus mempertimbangkan biaya perawatan jalan yang merupakan bagian dari tarif tol tersebut, sehingga tetap mempertahankan operator harus tetap menjaga SPM.

Implikasi Skema Rasionalisasi Tarif Tol

Tarif tol berfungsi untuk mengembalikan investasi pembangunan jalan tol. Jadi tugas pemerintah adalah menjaga tingkat pengembalian (IRR) sesuai dengan perjanjian di awal. Dengan masa konsesi yang telah diperhitungkan di awal, dapat ditentukan tarif yang sesuai dengan kemampuan bayar konsumen.

Penurunan tarif tol di tengah waktu berjalan dapat membuat tingkat IRR berada di bawah perjanjian awal. Untuk mencegah kerugian terhadap skema penurunan tarif tol Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) atau operator jalan tol yang tarifnya mengalami penurunan, pemerintah akan memberikan *cost deficiency support* (CDS).

Penurunan tarif tol bukan hanya memikirkan harga saja, namun pemerintah tetap harus menjaga *Internal Rate of Return* (IRR) tetap pada angka 15,5 persen sesuai

Tabel 1. Ruas Tol yang Diperpanjang Masa Konsesinya

A.	Trans Jawa Antarkota
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cikampek-Palimanan 116,75 km 2. Pejagan-Pemalang 58,5 Km 3. Pemalang-Batang 39,2 km 4. Batang-Semarang 75,0 km 5. Semarang-Solo 72,6 km 6. Solo-Ngawi 90,1 km 7. Ngawi-Kertosono 87,02 km 8. Kertosono-Mojokerto 40,5 km 9. Surabaya-Mojokerto 36,27 km 10. Gempol-Pasuruan 34,15 km 11. Pasuruan-Probolinggo 31,3 km
B.	Trans Jabodetabek (Perkotaan)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cengkareng-Kunciran 14,19 km 2. Kunciran-Serpong 11,19 km 3. Cinere-Serpong 14,64 km 4. Cinere-Jagorawi 14,64 km 5. Cimanggis-Cibitung 25,39 km 6. Cibitung-Cilincing 34,02 km 7. 6 Ruas Tol Dalam Kota 69,78 km 8. Becakayu 21,04 km 9. Depok-Antasari 21,55 km 10. Bogor <i>Ring Road</i> 11 km 11. Serpong-Balaraja 30 km 12. Jakarta Cikampek <i>Elevated</i> II 36,40 km 13. Akses Tj. Priok 11,4 km
C.	Non Trans Jawa (Antarkota)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ciawi-Sukabumi 54,0 km 2. Soreang-Pasir Koja 8,15 km 3. Gempol-Pandaan 13,61 km 4. Krian- Legundi-Bunder-Manyar 38,29 km 5. Cisumdawu 58,5 km 6. Pandaan-Malang 37,62 km
D.	Sumatera dan Lainnya (Antara lain)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bakauheni-Terbanggi Besar 155,44 km 2. Terbanggi Besar-Kayu Agung 185 km 3. Kayu Agung-Palembang-Betung 111,69 km 4. Palembang-Indralaya 22,0 km 5. Pekanbaru-Dumai 135,0 km 6. Medan-Kuala Namu-Tebing Tinggi 61,70 km 7. Medan-Binjai 16,72 km 8. Balikpapan-Samarinda 99,35 km 9. Manado-Bitung 39,9 km

Sumber: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-944750/hore-ini-daftar-39-ruas-tol-yang-tarifnya-akan-turun>

rencana. IRR selama ini tidak pasti karena sulitnya pembebasan lahan, yang merupakan tugas pemerintah.

Lamanya pembebasan lahan memberikan dampak semakin lamanya jalan tol dibangun, dan

biaya semakin tinggi dibebankan pada tarif tol.

Menurut Dirut PT. Waskita Toll Road, Herwidiakto, turunnya tarif tol, menyebabkan waktu *Break Even Point* (BEP) atau balik modal menjadi lebih lama. Hal ini akan membuat kemampuan perusahaan untuk memaksimalkan keuntungannya berkurang dan berpengaruh pada kemampuan perusahaan membayar sejumlah kredit atau pinjaman yang telah dilakukan saat membangun tol. Pemerintah awalnya memberikan 3 opsi untuk permasalahan keuangan, yaitu berupa CDS, *tax holiday*, dan subsidi. Menteri Keuangan memilih insentif pajak karena memiliki resiko paling ringan. Namun apabila jaminan bantuan kebijakan keuangan tidak diberikan oleh pemerintah maka bisnis jalan tol kurang diminati lagi oleh investor. Investor akan lebih memilih investasi dengan tingkat pengembalian yang cepat. Sementara pemerintah membutuhkan investor untuk membangun jalan tol di beberapa daerah yang belum tersambung dengan anggaran yang saat ini masih terbatas.

Selain itu, turunnya tarif tol membuat ketertarikan kepada penggunaan jalan tol tinggi. Saat ini di jalan tol ibukota, jumlah kendaraan sudah mendekati kepadatan maksimal, dengan V/C ratio=1 (rasio volume kendaraan berbanding kapasitas jalan tersedia). Menurut BPJT, rasio yang ideal 0,8, kecepatan kendaraan sesuai dengan SPM Jalan Tol. Apabila terjadi kemacetan akan menyebabkan peningkatan biaya transportasi tidak langsung, seperti bahan bakar.

Sebaiknya penurunan tarif tol dilakukan dengan mempertimbangkan perpanjangan konsesi, tidak disamakan pada seluruh ruas tol. Tidak semua tol memiliki biaya investasi sama. Oleh karena itu harus mempertimbangkan pula jalan tol yang memiliki banyak perlakuan khusus, misalnya jalan tol yang memiliki jalan berkeluk-luk dan banyak jembatan bentang panjang.

Penutup

Pemerintah memiliki komitmen kuat untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi inklusif dengan efisiensi biaya logistik. Biaya transportasi merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi besarnya biaya logistik. Rencana peninjauan kembali tarif tol yang selama ini dianggap terlalu tinggi oleh pengusaha diambil sebagai pilihan. Skema yang diajukan adalah penurunan tarif tol di 39 ruas tol yang dibangun sejak 2010 sampai dengan 2018 dan penyederhanaan golongan tarif di seluruh ruas tol Indonesia. Untuk menjaga IRR jalan tol tetap di atas 15, 5 persen, pemerintah memberikan opsi memperpanjang waktu konsesi hingga 50 tahun dan keringanan pajak sebagai pilihan dengan resiko terendah. Hal itu diambil pemerintah untuk menjaga bisnis jalan tol agar tetap diminati investor. Kebijakan penurunan tarif tol tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Oleh karena itu perlu diterbitkan peraturan sebagai payung hukum. Peran DPR dalam melaksanakan fungsi pengawasan dapat dilakukan untuk memastikan terbitnya payung hukum kebijakan

tersebut dan memastikan biaya logistik tetap efektif sehingga produk lebih bersaing serta pelayanan jalan tol tetap sesuai SPM dan iklim investasi jalan tol terjaga.

Referensi

- "Pemeintah Berencana Turunkan Tarif Tol", <https://nasional.kompas.com/read/2018/03/23/07192561/pemerintah-berencana-turunkan-tarif-tol>, diakses 1 April 2018.
- "Rasionalisasi Tarif Tol: Finalisasi Menunggu Menkeu.", <http://industri.bisnis.com/read/20180404/45/779743/rasionalisasi-tarif-tol-finalisasi-tunggu-menkeu>, diakses 1 April 2018.

- Himawan, A., "Jelang Hasil LPI, Infrastruktur dan Bea Cukai Indonesia Dprediksi Bagus", <http://industri.bisnis.com/read/20180123/98/729357/jelang-hasil-lpi-infrastruktur-dan-bea-cukai-indonesia-diprediksi-bagus>, diakses 2 April 2018.
- "Ini Hasil Paket Kebijakan Ekonomi Jilid 15", <http://www.liputan6.com/bisnis/read/2992225/ini-isi-paket-kebijakan-ekonomi-jilid-15>, diakses 4 April 2018.
- "Hasil Konsesi Dikaji", *Bisnis Indonesia*, 31 Maret 2018, hal. 20
- "Jalan Tol, Menimbang Tarif", *Kompas*, 3 April Juni 2018, hal. 10.
- Susantono, Bambang (2013). *Transportasi dan Investasi, Tantangan dan Perspektif Multidimensi*. Jakarta: Kompas Media Nusantara.



Achmad Wirabrata
achmad.wirabrata@dpr.go.id

Achmad Wirabrata, S.T., M.M. menyelesaikan pendidikan S1 jurusan Teknik Mesin Fakultas Teknologi Industri-Universitas Trisakti pada tahun 2003, dan pendidikan S2 Jurusan Manajemen-Sekolah Tinggi Manajemen PPM pada tahun 2006 Saat ini menjabat sebagai Peneliti Muda kepakaran Kebijakan Publik pada Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui jurnal dan buku antara lain: "Kebijakan dalam Menghadapi ASEAN Open Sky" (2013); "Pengembangan Energi Surya Di Indonesia: Prospek, Kendala, dan Dukungan Kebijakan" (2014); dan "Kebijakan Pengelolaan Dana Pensiun Sektor Korporasi" (2015).

Info Singkat

© 2009, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI
<http://puslit.dpr.go.id>
ISSN 2088-2351

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi tulisan ini tanpa izin penerbit.