

Laporan Pelaksanaan Mandatory Public Expose PT Jasa Marga (Persero) Tbk

Public Expose Live 2019

Gedung Bursa Efek Indonesia, Lantai GF, Ruang Auditorium
Jl. Jend. Sudirman Kav 52-53
Jakarta Selatan 12190, Indonesia



Public Expose Jasa Marga

Hari/Tanggal : Kamis, 21 Agustus 2019
Waktu : 14:30 – 15:30 WIB
Tempat : Gedung Bursa Efek Indonesia, Lantai GF, Ruang Auditorium
Jl. Jend. Sudirman Kav 52-53
Jakarta Selatan 12190

Manajemen Perusahaan yang Hadir

1. Donny Arsal – Direktur Keuangan
2. Eka Setya Adrianto – Corporate Finance Group Head
3. Dwimawan Heru – Corporate Communication and Community Development Group Head
4. Pramitha Wulanjani – Investor Relations Department Head

Acara Public Expose

1. Sesi Presentasi Public Expose
Dihadiri oleh ± 43 orang peserta, terdiri dari investor dan analis (daftar hadir terlampir).
2. Sesi Konferensi Pers
Dihadiri oleh ± 66 orang wartawan dari berbagai media cetak dan online (daftar hadir terlampir).

Sesi Paparan

Presentasi disampaikan oleh Investor Relations Department Head Pramitha Wulanjani, didampingi oleh Direktur Keuangan Donny Arsal, Corporate Finance Group Head Eka Setya Adrianto, Corporate Communication and Community Development Group Head Dwimawan Heru, dengan moderator Nurmila Indah Kusumawati dari Bursa Efek Indonesia (“BEI”). Pada kesempatan tersebut dipaparkan tentang perkembangan terkini PT Jasa Marga (Persero) Tbk (“Jasa Marga”).

Paparan diawali dengan penjelasan rekam jejak Jasa Marga. Jasa Marga didirikan tahun 1978 berperan sebagai regulator dan operator jalan tol untuk membangun dan mengoperasikan Jalan Tol Jagorawi. Pada tahun 2004, fungsi regulator dikembalikan kepada Pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sehingga sejak 2004 Jasa Marga hanya berperan sebagai Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) seperti perusahaan investor jalan tol lainnya. Pada tahun 2007, Jasa Marga mencatatkan sahamnya di BEI, sehingga saham Jasa Marga sebesar 30% dimiliki Publik dan 70% dimiliki oleh Negara Republik Indonesia, melalui Kementerian Badan Usaha Milik Negara.

Sesuai dengan visinya, Jasa Marga konsisten untuk terus melakukan pembangunan jalan tol baru. Saat ini Jasa Marga memiliki jumlah konsesi jalan tol sebanyak 33 konsesi jalan tol, dimana 13 konsesi jalan tol dikelola melalui cabang, dan 20 konsesi jalan tol dikelola melalui anak perusahaan. Jaringan manajemen Jasa Marga memiliki pengalaman selama lebih dari 25 tahun di bidangnya masing-masing, sehingga memiliki pemahaman mendalam tentang industri dan *networking*.

Industri jalan tol di Indonesia merupakan bisnis yang *highly regulated*, salah satunya yaitu pembebasan lahan dan penyesuaian tarif. Setelah Undang-undang No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah telah diimplementasi penuh pada tahun 2016, progress pembebasan lahan meningkat signifikan dibandingkan dengan sebelumnya. Hal tersebut dikarenakan adanya perubahan dasar harga tanah sesuai dengan harga pasar dan kepastian mekanisme dan jangka waktu dalam proses pembebasan lahan.

Dalam Semester I 2019, Jasa Marga berhasil menambah pengoperasian ruas tol baru sepanjang 41,46 km, yaitu Medan Kualanamu-Tebing Tinggi Seksi VII (Sei Rampah-Tebing Tinggi) sepanjang 9,26 km, dan Pandaan Malang Seksi Pandaan-Singosari sepanjang 30,6 km, serta akses Jalan Tol Gempol-Pandaan sepanjang 1,6 km. Sampai dengan Juni 2019, Jasa Marga telah mengoperasikan 1.041 km. Posisi pangsa pasar Jasa Marga dalam panjang jalan tol beroperasi yaitu sebesar 60%.

Pada tahun 2016, Jasa Marga selama 38 tahun berdiri hanya mengoperasikan 593 km, sehingga rata-rata penambahan jalan tol per tahun hanya ± 15 km, sedangkan pada tahun 2017 Jasa Marga berhasil menambah pengoperasian jalan tol sepanjang ± 88 km dan tahun 2018 sepanjang ± 318 km. Pembangunan jalan tol yang dilakukan Jasa Marga sejalan dengan program Pemerintah, mengingat jalan tol merupakan program infrastruktur yang sangat dibutuhkan masyarakat. Jasa Marga berkontribusi untuk

mengejar ketertinggalan pembangunan infrastruktur di Indonesia, khususnya di bidang jalan tol, dengan melipatkangandakan panjang jalan tol beroperasi dalam waktu singkat, dengan demikian nilai belanja modal (*capital expenditure*) yang harus dikeluarkan sangat tinggi, sehingga memerlukan rencana pendanaan yang matang.

Dalam paparan juga menampilkan proyek-proyek jalan tol yang sedang dalam tahap pembangunan dan menyampaikan progress pembebasan lahan dan progress konstruksi per tanggal 9 Agustus 2019. Beberapa proyek jalan tol ditargetkan akan selesai pada tahun ini yaitu Proyek Jalan Tol Pandaan-Malang Seksi Singosari-Malang, Proyek Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Elevated, Proyek Jalan Tol Balikpapan-Samarinda, serta sebagian proyek Jalan Tol Cinere-Serpong, dan sebagian proyek Jalan Tol Serpong-Kunciran.

Selain pembangunan jalan tol, Jasa Marga juga terus berupaya untuk meningkatkan layanan operasional. Pada layanan transaksi, Jasa Marga meningkatkan kapasitas transaksi dengan menerapkan sistem jemput transaksi menggunakan *mobile reader* di seluruh ruas saat terjadi antrian di gerbang, dan implementasi *Oblique Approach Booth* (OAB) atau yang dikenal dengan gardu miring, yang dapat direlokasi dan dipasang sesuai kebutuhan operasional perseroan Jasa Marga, dalam waktu 1x24 jam. Pada layanan lalu lintas, pada saat arus mudik dan arus balik Lebaran 2019, Jasa Marga menerapkan *One Way Traffic* di ruas Jakarta-Cikampek, Palimanan-Kanci, Semarang-Batang, Semarang-Solo melalui koordinasi dengan kepolisian, menerapkan *Contra Flow* di ruas Dalam Kota, Jakarta-Tangerang, Jagorawi untuk menambah kapasitas lajur, menambah jumlah CCTV, VMS, *Smart Camera* dan implementasi aplikasi JM Digimap, serta memasang alat pengendali muatan kendaraan (*weigh in motion*) di ruas Tol Semarang dan penindakan kendaraan *Over Dimension Overloads* (ODOL) berkoordinasi dengan Kepolisian & Kementerian Perhubungan. Pada layanan pemeliharaan, Jasa Marga menerapkan pemeliharaan dan penanganan perkerasan berbasis *Preventive Maintenance*, menerapkan teknologi *pavement management system* dalam Perencanaan Program Pemeliharaan, menggunakan Asphalt Modifikasi pada pelaksanaan Pekerjaan Pemeliharaan Periodik (*Scrapping, Filling, Overlay*), penggunaan teknologi mobil survey Hawkeye 2000 dalam menganalisa kondisi perkerasan jalan tol, mengembangkan modul Jasa Marga *Integrated Maintenance Management System* (JIMMS) yang terintegrasi dengan aplikasi keuangan (SAP), membangun Area Timbang Kendaraan pada Ruas Tol Semarang dalam rangka Pengendalian Kendaraan *Over Dimensions Overloads* (ODOL), serta meningkatkan Kapasitas Gerbang Tol dan Penambahan Lajur pada beberapa ruas jalan tol.

Untuk meningkatkan layanan tempat istirahat, Jasa Marga melakukan pemasangan *Rest Area Monitoring System* (RAMS) untuk memonitor jumlah ketersediaan parkir di *Rest Area*, pemasangan CCTV di titik titik di *Rest Area*, menempatkan petugas pengatur lalu lintas di periode tertentu saat lalu lintas padat, dan melakukan penataan zonasi berdasarkan fungsi area (zona parkir, *food court*, UMKM, masjid, dan toilet).

Selain itu, untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jalan, Jasa Marga melakukan inovasi pembayaran tarif tol Nir Henti *Single Lane Free Flow* (SLFF) dengan menggunakan aplikasi FLO yang berbasis RFID. Saat ini Jasa Marga sedang melakukan uji coba terbatas atas inovasi tersebut di wilayah Jabotabek dan Bali.

Pada Semester I 2019, Jasa Marga berhasil memperoleh beberapa apresiasi dan penghargaan, baik dalam skala internasional maupun skala nasional.

Di tengah masifnya pembangunan jalan tol baru, Jasa Marga tetap dapat menjaga kinerja keuangan yang solid. Pada Semester I 2019 Pendapatan Jasa Marga sebesar 5,16 Triliun, tumbuh sebesar 7,6%. Pertumbuhan Pendapatan ini terutama disebabkan karena beroperasinya ruas tol Trans Jawa secara penuh pada Desember 2018. EBITDA Semester I 2019 sebesar Rp3,34 triliun, tumbuh sebesar 15,4% dibandingkan dengan Semester I tahun 2018, karena Jasa Marga dapat melakukan efisiensi pada beban pengoperasian dan peningkatan pendapatan. Pada Semester I tahun 2019 tercatat Laba Bersih Jasa Marga sebesar Rp1,06 Triliun, stabil dibandingkan periode yang sama tahun lalu.

Rasio Utang Berbunga terhadap Ekuitas (*Interest Bearing Debt to Equity Ratio*) terjaga tetap solid seiring dengan aksi korporasi Perusahaan mendorong skema pendanaan berbasis ekuitas. *Interest Coverage Ratio* Jasa Marga juga masih di level 3,06x menunjukkan kemampuan Jasa Marga untuk membayar kewajiban bunga masih terjaga. Jasa Marga juga tetap mampu menjaga *cost of debt* penambahan pinjaman untuk membiayai pembangunan jalan tol baru.

Untuk menjaga profitabilitas dan struktur permodalan, Jasa Marga kembali melakukan inovasi alternatif pendanaan dengan menerbitkan Dana Investasi Infrastruktur (DINFRA) berbasis ekuitas dan Sukuk Ijarah Jangka Menengah melalui anak usahanya, yaitu PT Jasamarga Pandaan Tol, yang mengoperasikan ruas tol Gempol-Pandaan.

Secara umum program besar Jasa Marga yaitu meningkatkan pelayanan operasional jalan tol, menyelesaikan pembangunan jalan tol, dan memenuhi kebutuhan pendanaan dengan tetap menjaga kinerja keuangan.

Dokumentasi Public Expose Live 2019



Transkrip Sesi Tanya Jawab Presentasi Public Expose Live 2019

1. Muhammad – Investor Retail, Universitas MH Thamrin

Pertanyaan:

Selain inovasi yang dipaparkan tadi apakah ada inovasi-inovasi terbaru yang disiapkan Jasa Marga untuk memberikan manfaat lebih bagi pengguna jalan tol?

Jawaban:

Di bidang teknologi, bulan lalu Jasa Marga *groundbreaking Internet of Things* Laboratorium (“IOT Lab”) berlokasi di bekas kantor cabang Jakarta-Tangerang. Kedepannya Jasa marga berencana untuk mendigitalisasi bisnisnya, tidak hanya dari sistem pembayaran, namun juga dari aspek lainnya yang berhubungan dengan operasional jalan tol. Dari data tersebut akan kita olah dan kita buat dalam big data. IOT Lab kita harapkan kedepannya akan membantu untuk mengembangkan teknologi di bisnis jalan tol untuk pengembangan big data.

Jasa Marga juga sedang mengembangkan aplikasi Travoy, yang dikembangkan oleh karyawan Management Trainee Jasa Marga dengan bimbingan dari karyawan Jasa Marga yang baru selesai menempuh studi Master di bidang IT di United Kingdom. Aplikasi Travoy sudah digunakan saat Lebaran kemarin, namun karena sosialisasinya terlalu mepet dengan pelaksanaan Lebaran, sehingga penggunaannya belum optimal. Melalui aplikasi tersebut kita bisa merencanakan akan berangkat mudik pukul berapa dan perkiraan sampai tujuan pukul berapa dan akan singgah di tempat peristirahatan atau tempat makan mana.

Di bidang operasional, dengan sistem pembayaran *cashless transaction* Jasa Marga dapat melakukan perampingan organisasi, sehingga beban operasional lebih efisien. Pengoperasian ruas tol baru akan kami integrasikan dengan ruas tol eksisting sehingga sistem pembayaran akan lebih cepat dan sistem pengoperasian akan lebih efisien.

Di bidang keuangan, Jasa Marga sudah beberapa kali menerbitkan produk pendanaan baru, yaitu pada tahun 2017 menerbitkan sekuritasi pendapatan tol, inisiatif mengeluarkan project pertama yang ditawarkan ke publik, yaitu Project Bond MLJ, dan Jasa Marga juga yang pertama kalinya mengeluarkan Global IDR Bond (Komodo Bond) yaitu obligasi berdenominasi Rupiah yang diterbitkan di luar negeri, dicatatkan di London Stock Exchange (LSE) dan Singapore Stock Exchange (SGX). Karena kebutuhan pendanaan yang sangat banyak, Jasa Marga tidak bisa hanya mengandalkan pendanaan dari perbankan, namun juga harus dengan penerbitan instrumen ekuitas, seperti Reksa Dana Penyertaan Terbatas (RDPT) yang telah kami terbitkan di 2018 dan Dana Investasi Infrastruktur (DINFRA) yang diterbitkan di April 2019. DINFRA tersebut merupakan produk DINFRA pertama yang tercatat di BEI, sehingga memberi kesempatan bagi investor retail untuk berinvestasi di DINFRA. Kedepannya Jasa Marga berencana menerbitkan *step up coupon bond* dan *zero coupon bond* dengan struktur pendanaan yang menyesuaikan arus kas project.

2. Gery – Analis, Minna Padi Sekuritas

Pertanyaan:

Bagaimana kaitan teknologi *Single Lane Free Flow* (SLFF) dengan efisiensi *Volume per Capacity Ratio* (VC Ratio)?

Jawaban:

Teknologi SLFF bertujuan untuk mengurangi antrian di pembayaran. Saat ini sistem pembayaran jalan tol milik perbankan dan peralatan tol milik vendor, nantinya sistem pembayaran dan peralatan dikelola Jasa Marga.

Saat ini transaksi tarif tol memerlukan waktu 4-7 detik, dengan sistem pembayaran SLFF akan menjadi 1-2 detik. Saat ini Jasa Marga belum memikirkan tambahan pendapatannya karena saat ini implementasi SLFF masih dalam tahap uji coba, untuk meminimalisir masalah saat sudah diimplementasikan secara penuh. Sampai akhir tahun ini, Jasa Marga menargetkan 200 gerbang sudah memiliki FLO.

Dalam hal VC Ratio, kemacetan sebenarnya tidak terjadi di gerbang tol namun terjadi di dalam ruas tol. Permasalahan tersebut disebabkan karena VC Ratio tol lama Jasa Marga sudah melebihi kapasitas. Pendapatan Tol optimum akan tercapai jika kapasitas volume kendaraan berada di level 70%. Kami akan terus mengupayakan untuk mengurangi titik kemacetan karena Pendapatan Tol tidak dihitung dari berapa lama kendaraan berada di dalam jalan tol, namun seberapa sering transaksi terjadi.

3. Ridwan Indra – Investor Retail, Universitas Pancasila

Pertanyaan:

1. Bagaimana target Jasa Marga ke depan?
2. Kapan realisasi FLO akan dikembangkan untuk seluruh ruas tol?
3. Bagaimana lalu lintas harian untuk ruas tol yang dibangun dengan skema *Viability Gap Funding* (VGF)?

Jawaban:

1. Target Jasa Marga ke depan dari sisi finansial, dengan melihat kondisi karakteristik bisnis jalan tol, dimana lima tahun pertama akan mengalami *negative cash flow*, kedepannya kita akan menyusun struktur produk pendanaan yang sesuai dengan karakteristik *cash flow* masing-masing ruas tol agar dapat *sustain* secara finansial.

Selama 38 tahun Jasa Marga mengoperasikan jalan tol sepanjang 593 Km, rata-rata penambahan tol per tahun sekitar 10 Km. Tahun lalu kita berhasil menyelesaikan 318 Km. Dalam tiga tahun panjang tol yang beroperasi menjadi dua kali lipat. Meskipun dalam keadaan *heavy capex*, Jasa Marga tetap dapat menjaga kinerjanya. Ini yang akan kita pertahankan kedepannya.

2. FLO akan diimplementasikan menunggu keputusan dari Pemerintah. Ada dua pilihan teknologi yang bisa digunakan untuk SLFF. Teknologi yang pertama yaitu menggunakan RFID, bentuk device seperti *sticker* yang ditempelkan di lampu depan kendaraan. Teknologi yang kedua menggunakan DSRC, bentuk device seperti alat *On Board Unit* (OBU) yang saat ini sudah ada namun dengan bentuk ukuran yang lebih kecil, untuk ditempelkan di *dashboard* kendaraan. Saat ini Pemerintah sedang mengkaji dan kita menunggu keputusan. Sambil menunggu keputusan, kita terus melakukan uji coba untuk meminimalisir gangguan saat SLFF sudah diterapkan untuk masyarakat umum.
3. Lalu lintas ruas yang memiliki skema VGF dapat tercermin di ruas tol bagian dari Trans Jawa. Terhubungnya jalan tol satu dengan yang lainnya memberikan dampak positif yaitu tambahan arus lalu lintas. Secara keseluruhan, jumlah *traffic* realisasi sudah tercapat di atas proyeksi.

4. Pandu Gumilar – Peserta Webinar Live

Pertanyaan:

1. Apakah Jasa Marga jadi akan menerbitkan *step up coupon bond* atau *zero coupon bond*?
2. Ruas mana lagi yang rencananya akan didivestasi?
3. Apa strategi perusahaan untuk menekan utang di level Anak Perusahaan?
4. Bagaimana rencana Jasa Marga untuk mengakuisisi ruas tol milik Waskita Toll Road?

Jawaban:

1. Saat ini Jasa Marga sedang *finetuning* terus dengan investor potensial. Sudah ada pembicaraan dengan beberapa investor potensial, namun *pricing* belum ada yang cocok.
2. Divestasi merupakan bagian strategi dari Jasa Marga untuk *manage* profitabilitas di saat *heavy capex*. Ruas mana yang akan didivestasi tergantung dari kapan kebutuhannya. Jika kinerja keuangan sudah cukup solid maka tidak perlu melakukan divestasi.
3. Melakukan *refinancing* pinjaman eksisting dengan struktur pinjaman yang sesuai dengan arus kas project. Seperti penerbitan KIK DINFRA, tidak hanya dapat dilakukan pada ruas Gempol-Pandaan, tapi juga beberapa tol lainnya seperti Surabaya-Mojokerto dan Gempol-Pasuruan yang sudah beroperasi cukup lama dan siap untuk distrukturkan jenis produk pendanaannya.
4. Khusus untuk ruas-ruas tol yang belum kita miliki. Karena pada dasarnya ruas tol yang dimiliki Jasa Marga seperti Solo-Ngawi dan Ngawi-Kertosono juga kita peroleh dari akuisisi. Akuisisi tersebut akan dilakukan dengan memperhatikan kapasitas keuangan Jasa Marga, benefit yang akan diperoleh, dan *pricing*. Selama tiga indikator tersebut terpenuhi, Jasa Marga akan terbuka melakukan mengkaji potensial ruas-ruas tol yang belum dimiliki Jasa Marga, tidak hanya tol milik Waskita namun juga tol lain karena Jasa Marga tetap ingin konsisten menjaga pangsa pasar.

5. Anonim – Peserta Webinar Live

Pertanyaan:

1. Apakah sudah ada wacana untuk mendapatkan konsesi jalan tol di luar Jawa? Seperti Kalimantan, mengingat rencana pemindahan ibu kota.
2. Ruas di tol apakah ada yang meleset dari proyeksi? Apakah sudah mencapai BEP?

Jawaban:

1. Belum ada.
2. Belum mencapai BEP karena kebanyakan baru mulai beroperasi di tahun 2018 kemarin. Secara *nature of business* jalan tol, butuh waktu lima tahun untuk mencapai *cash flow* positif. Realisasi *traffic* sesuai dengan apa yang kita ekspektasikan, namun butuh waktu untuk mencapai BEP. Tol merupakan bisnis jangka panjang, jika waktu yang dibutuhkan untuk mencapai BEP pendek, maka konsesi jalan tol tersebut juga akan pendek. Karena biaya investasi jalan tol per kilometer cukup mahal, hal itu yang menyebabkan periode pengembalian investasinya panjang.

6. Anonim – Peserta Webinar Live

Pertanyaan:

1. Apakah pendapatan masih sesuai dengan target akhir tahun?
2. Apakah Jasa Marga masih akan fokus pada pengoperasian tol atau akan menambah fokus di bidang konstruksi?
3. Apakah ada rencana sekritisasi aset ruas tol Jagorawi dan sumber pendanaan apalagi yang diperlukan perseroan?

Jawaban:

1. Pendapatan relatif lebih tinggi dibandingkan rencana karena ternyata konektivitas menciptakan *traffic* tambahan. Konektivitas memberikan bangkitan *traffic* di luar prediksi khususnya saat periode Lebaran kemarin. Namun jumlah *traffic* yang melalui gerbang tol ke arah Bandung dan Sumatera tidak sebesar tahun lalu, hal ini dikarenakan dampak tersambungannya tol Trans Jawa.
2. BUMN lain seperti PT Waskita Karya, PT Wika Karya sudah fokus dan ahli di bidang konstruksi. Jasa marga *expertise* di bidang pengoperasian jalan tol. Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) lain tidak memiliki jumlah transaksi sebanyak Jasa Marga. Jasa Marga akan fokus mengembangkan operasional jalan tol terutama dari segi pemeliharaan jalan tol. Jalan tol dituntut untuk selalu memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM) selama 24 jam, jika Jasa Marga berkontrak dengan pihak luar akan memakan waktu dalam penyusunan dokumentasi administrasi, sehingga Jasa Marga berupaya untuk mengembangkan kompetensi dalam pekerjaan konstruksi pemeliharaan jalan tol. Jasa Marga juga sedang mengembangkan *Toll Corridor Development* (TCD) yaitu pengembangan properti di sepanjang koridor jalan tol. Target Jasa Marga ke depan tetap fokus di jalan tol, karena Jasa Marga hanya menargetkan Pendapatan Usaha Lain tidak lebih dari 20% dari Total Pendapatan Usaha.

3. Sumber pendanaan pertama yaitu dari perbankan. Kredit Sindikasi di level Anak Perusahaan yang sebelumnya hanya maksimal lima bank yang terlibat, namun sekarang seperti di ruas tol Jakarta-Cikampek II Elevated dan ruas tol Balikpapan-Samarinda ada lebih dari 15 bank yang terlibat. Dengan komposisi seperti itu maka Jasa Marga memiliki fleksibilitas apakah akan menerbitkan obligasi, sekuritisasi, DINFRA, maupun produk pendanaan lainnya. Dalam melakukan penerbitan produk alternatif pendanaan, Jasa Marga akan menyesuaikan dengan penyelesaian proyek jalan tol, karena pembangunan jalan tol didanai dengan skema *Contractors Pre-Financing* (CPF) atau dikenal dengan *turnkey project*. Di saat pembangunan proyek jalan tol sudah selesai, kebutuhan pendanaan baru akan ada.

Transkrip Sesi Tanya Jawab Konferensi Pers

1. Achmad – Detik.com

Pertanyaan:

1. Tol mana saja yang akan dioperasikan di tahun ini? Khususnya untuk tol Jakarta-Cikampek Elevated, kapan akan mulai beroperasi?
2. Kapan rencana teknologi pembayaran FLO dikomersilkan untuk umum?

Jawaban:

1. Proyek jalan tol yang ditargetkan akan selesai pada tahun ini yaitu Proyek Jalan Tol Pandaan-Malang Seksi Singosari-Malang, Proyek Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Elevated, Proyek Jalan Tol Balikpapan-Samarinda, serta sebagian proyek Jalan Tol Cinere-Serpong, dan sebagian proyek Jalan Tol Serpong-Kunciran. Tol Jakarta-Cikampek II Elevated kami targetkan sudah dapat beroperasi secara fungsional pada liburan Natal dan Tahun Baru 2019.
2. Saat ini kami masih melakukan uji coba internal karena perlu persetujuan dari Bank Indonesia (BI) dan Pemerintah mengenai mekanisme pembayaran SLFF ini. Uji coba diperlukan agar nanti pada saat dioperasikan secara penuh, kami dapat memastikan tidak ada kendala. Saat ini baru 40 gerbang tol yang dilakukan uji coba. Kami terus memperbaiki kendala-kendala yang ada dari sisi teknologi. Kapan akan diterapkan ke masyarakat umum tergantung dari keputusan Pemerintah.

2. Arief Tidiawan – CNN

Pertanyaan:

Bagaimana jadwal kenaikan tarif tol tahun ini?

Jawaban:

Ada beberapa ruas yang secara jadwal memang naik, yaitu Tol Jagorawi, Jakarta-Tangerang, dan Tol Dalam Kota. Penyesuaian tarif akan dilakukan selama Jasa Marga memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang ditetapkan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Penyesuaian tarif akan sesuai dengan tingkat inflasi regional.

3. Novita – Republika

Pertanyaan:

Apakah Jasa Marga masih berniat untuk menambah konsesi? Ruas apa saja yang akan dibidik? Bagaimana dengan proyek tol Kertosono-Kediri?

Jawaban:

Jasa Marga membidik beberapa pembangunan ruas tol yang akan dilelang Pemerintah tahun 2020. Salah satu tol yang akan dibangun Jasa Marga yaitu tol Kertosono-Kediri, yang sudah menjadi tambahan lingkup dari tol Ngawi-Kertosono. Selain itu beberapa tol yang akan dibidik Jasa Marga seperti akses menuju Pelabuhan Patimban dan tol Jawa bagian selatan. Namun kami masih akan memastikan lagi apakah kedua tol tersebut akan dilelang tahun depan.