

“Kisah perjalanan hidup seorang wirausahawan, pembangun jalan tol dan pencetus perusahaan pengelola jalan tol”

Kisah Ir Hilman Muchsin dikutip dari Ganeha Gazette

Jangan mengharap terjun ke bisnis langsung untung. Derita kerugian merupakan 'energi' yang tersimpan dan suatu saat energi tersebut akan kembali.

Seorang balita belajar berjalan tak sekonyong-konyong dapat langsung melangkah tanpa hambatan. Jatuh bangun silih berganti bukan merupakan 'ketidakmampuan' organ tubuh mengayunkan kaki menapak bumi. Melainkan merupakan proses belajar mencapai kesempurnaan dalam berjalan. Proses berjalan merupakan dimensi waktu yang panjang, sehingga diperlukan kesempurnaan organ tubuh untuk beradaptasi dengan kehidupan. Demikian falsafah Hilman Muchsin dalam menjalankan bisnis.

Kegagalan bisnis bukan energi yang terbuang sia-sia. Banyak pelajaran dapat dipetik dari sebuah kegagalan. "Itulah pengorbanan !. Pengorbanan memang diharuskan dalam bidang apa saja," kata Hilman memberikan refleksi perenungan bagi calon entrepreneur. Menurut Hilman, pengorbanan merupakan sebuah energi. Einstein mengatakan bahwa energi itu tidak hilang. Energi itu kekal. Makanya ada hukum kekekalan energi. Dan, besarnya energi yang masuk, sama dengan besarnya energi yang keluar. "Hanya prosesnya tidak bisa dijelaskan," kata Wakil Direktur Utama PT. Translingkar Kita Jaya di ruang kerjanya. Bila pengorbanan kita sudah besar, maka hasilnya juga akan besar.

Bergerak dalam berbagai bidang bisnis

Ambil contoh, ada dua pot yang ditanami dengan bunga. Kedua pot itu sama-sama diberi pupuk sejenis dengan dosis yang sama. Tapi, pot yang satu dirawat dengan baik, sedangkan pot yang satunya tidak dirawat. Apa yang terjadi ?. Bunga yang ada di dalam pot yang dirawat tumbuh dengan subur dan indah, sedangkan bunga yang tumbuh dalam pot yang tidak dirawat tumbuh apa adanya, tapi tidak indah. "Itulah energi. Ada hasil yang berbeda antara satu dengan lainnya, sesuai dengan energi yang kita keluarkan," tambahnya.



Analogi itu tampaknya diyakini Hilman dalam menjalankan bisnisnya. Kendati tak semua bisnisnya berjalan sukses. Tapi, bukan berarti kegagalan menimbulkan traumatic mendalam, justru sebaliknya. Satu bisnis gagal, ia coba bisnis lain. Diantara usaha yang pernah dilakoni, yaitu bisnis properti di Purwakarta (yang akhirnya dibeli Ikang Fawzi). Bisnis di bidang form work/scaffolding system. Bisnis jual-beli saham dan uang. Bisnis produksi minyak atsiri yang terbuat dari bahan baku nilam, cengkeh, pala dan lain- lain. Bisnis pendulangan emas di Pongkor, Bogor dan agrobisnis.

Bahkan, tahun 1999 membentuk Koperasi Mitra Tani Makmur yang mengolah tanah pertanian seluas 700 hektar. Yang bekerjasama dengan Edward Soerjadaja, di Kerawang Timur. "Saya membuat konsep terintegrasi bagi transmigrasi yang diberi nama GEMA PALAGUNG (padi,

palawija, jagung dan kedele- Red) yang peresmiannya dilakukan oleh Menteri Transmigrasi Hendropriyono,"dan proyek ini rugi besar, tambah Hilman

Construction manager tol Cawang–Tanjung priok

Sebetulnya habitat Hilman adalah berkutat dalam pembangunan jalan tol. Lebih dari 20 tahun waktunya dihabiskan di bidang konstruksi (disamping mempunyai usaha sendiri). Hilman bergabung dengan PT. Yala Perkasa Internasional, sejak ia lulus dari Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, ITB tahun 1982.



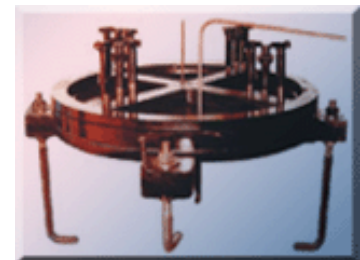
Sejumlah proyek jalan tol telah ditangani-nya, seperti pembangunan jalan tol Sedyatmo sebagai Manager construction, jalan tol Cawang - Tanjung Priok sebagai Manager Area (Deputy Project Manager), jalan tol Yong Peng - Ayer Hitam, Johor Malaysia sebagai Senior Advisor dan jalan tol Jakarta Outer Ring Road (JORR) section "S" sebagai Project Manager



Pembangunan jalan tol Cawang-- Ring Road (JORR) section "S" sebagai ProjectManager Pembangunan jalan tol Cawang -- Priok, kata Hilman, merupakan karya yang revolusioner. Betapa tidak, saat itu di Indonesia baru ada Jembatan Semanggi. Sementara tol Cawang - Priok merupakan jalan layang full elevated yang terpanjang di Indonesia saat itu, yaitu 14 km. "Itu karya saya yang paling besar dan saya bangga. Sebab, banyak usulan-usulan saya yang diterima dalam pembangunan proyek tersebut," tandasnya serius.

Memberikan kesempatan kepada "Sosrobahu"

Menurut Hilman, pembangunan tol Cawang – Priok yang menggunakan I- girder (bukan box girder seperti di Semanggi) merupakan usulannya."Saya juga termasuk orang memberikan kesempatan kepada Ir Tjokorda Sukawati untuk mempraktekkan teknologi beton penyanggah (Pier Head) yang bisa berputar. Ini penemuan orang Indonesia yang pertama diuji di proyek ini," jelasnya. Sebagaimana diketahui, teknologi ini akhirnya diberi nama "Sosrobahu" oleh Presiden Soeharto.



Karena keuletan dan dedikasi nya yang tinggi, pada usia 33 tahun, Hilman sudah memperoleh beberapa penghargaan dari Menteri Pekerjaan Umum (Radinal Mochtar), Menteri Perindustrian (Tungki Ariwibowo), dan Gubernur Lemhannas (Letnan Jendral Mutojib)

Memulai bisnis pengelolaan jalan tol

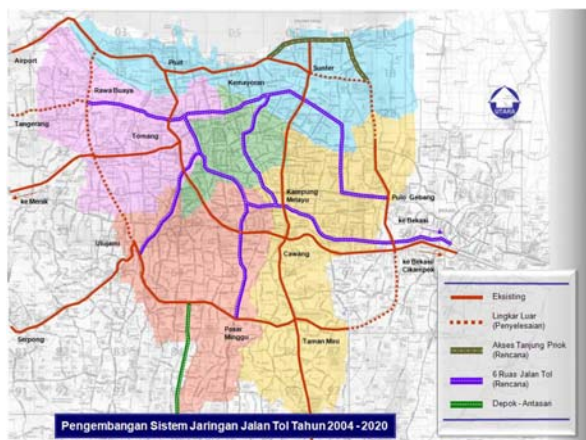
Kisah Hilman berkiprah di bisnis jalan tol tak "semulus" jalan tol itu sendiri. Dimulai pada tahun 1997, dimana PT Jasa Marga (waktu itu sebagai regulator merangkap operator) yang berniat untuk membangun 12 ruas jalan tol, tidak berhasil menjalankan programnya. Pada tahun 2001 ia mengusulkan pembangunan jalan tol di Kota Depok. Dalam usulannya itu, ada dua ruas jalan tol yang diusulkan di Depok, yaitu: Barat-Timur dan Utara-Selatan. Untuk merealisasikan rencana besar tersebut, Hilman mendirikan perusahaan Investasi yang diberi nama PT. Transindo Karya

Investama. Mulanya perusahaan ini 100% miliknya. Ia melakukan studi kelayakan dengan melibatkan konsultan dan Fakultas Teknik Sipil, Universitas Indonesia terhadap rencana pembangunan jalan tol Depok yang diperkirakan menelan biaya Rp. 1,2 triliun (tahun 2001).

Konsep ini ditawarkan kepada Walikota Depok (waktu itu dijabat oleh bapak H.Badrul Kamal) dan PT Jasa Marga. "Pak Walikota melakukan pertemuan terbuka dengan DPRD Depok dan saya melakukan presentasi terhadap rencana tersebut," tambah Hilman sambil menambahkan bahwa kota Depok merupakan kota penyangga Jakarta yang berada di tengah-tengah JABODETABEK. Sebelah selatan adalah kabupaten Bogor, Sebelah Timur adalah Kabupaten Bekasi, sebelah baratnya adalah Kabupaten Tangerang dan sebelah utaranya adalah Kota Jakarta.

Menggadaikan rumah untuk merealisasikan jalan tol Depok

Pemerintah Depok akhirnya setuju atas rencana pembangunan jalan tol itu. Walaupun Pemda Depok harus merubah Rencana Tata Ruang dan tata wilayahnya. Tapi, dalam perkembangannya, pembangunan jalan tol merupakan keputusan pemerintah pusat, dalam hal ini Departemen Pekerjaan Umum. "Karena pada waktu itu swasta tidak bisa langsung mengusulkan pembangunan tol ke pemerintah pusat, akhirnya Walikota Depok yang mengusulkan pembangunan jalan tol tersebut ke pemerintah pusat," jelas Hilman.



Usulan tersebut dimentahkan pemerintah pusat. Sebab, pembangunan jalan tol harus terintegrasi dengan daerah-daerah sekitarnya (Bekasi, Bogor dan Tangerang). Kemudian Walikota Depok mengutus Kepala Bapeda (Badan Pembangunan Daerah) Depok membicarakan masalah pembangunan tol terintegrasi dengan daerah yang bersinggungan dengan Depok. Kebetulan Ketua Bapeda Depok, kata Hilman, Alumni ITB, angkatan 1979 (Bapak Lukman Hakim - Red). Pemerintah Depok menjadi inisiator untuk mengundang Bapeda Bekasi, Bogor dan Tangerang.

Setiap pemerintah daerah kabupaten dan kota, kata Hilman, meminta penjelasan atas rencana pembangunan tol terintegrasi tersebut. Untuk meyakinkan masing-masing pemda, memang bukan perkara mudah. Diperlukan waktu tak kurang tiga tahun Walaupun akhirnya masing-masing pemda menyetujui rencana pembangunan tol terintegrasi itu.

Kembali Hilman harus merogoh koceknya untuk membiayai studi kelayakan dan kajian pembangunan tol terintegrasi antara Depok, Bekasi, Tangerang dan Bogor. Tak pelak lagi, seluruh usaha Hilman ditutup. Dananya digunakan untuk membiayai studi kelayakan tersebut. Bahkan, aset yang dimilikinya seperti apartemen dan aset-aset yang lain harus dilepas. Lebih dari itu, rumah tempat tinggalnya pun terpaksa digadaikan untuk menggapai obsesi menjadi pengusaha operator jalan tol. "Saat itu saya sudah menghabiskan dana yang cukup besar membiayai studi kelayakan tersebut," urainya lagi.



Ternyata kemudian kepemilikan jalan tol harus ditenderkan

Setelah melakukan studi kelayakan, Pemda Depok segera mengajukan ke pemerintah pusat untuk membangun tol Depok dan akan dikembangkan secara terpadu dengan Pemda Bekasi, Tangerang dan Bogor. Tiba-tiba keluar UU N0. 38 tahun 2004 tentang Jalan tol. Dalam UU itu disebutkan, pengadaan jalan tol harus dilakukan oleh pemerintah sebagai regulator melalui proses tender.

Sebagai penggagas, kata Hilman, perusahaannya mendapat privilege bila mengikuti tender jalan tol tersebut. Privilege yang diperolehnya adalah bila perusahaannya gagal memenangkan tender, maka biaya studi kelayakan yang telah dikeluarkan dikembalikan, sedangkan bila perusahaannya menang, biaya yang telah dikeluarkan itu tidak dikembalikan. "Bila dalam tender, penawaran tarif tol perusahaan saya beda tipis dengan peserta tender lainnya, maka perusahaan saya yang diutamakan, walaupun tidak tertulis" tambahnya.

Kembali kendala muncul, Hilman kehabisan dana segar untuk membiayai perusahaannya. Dananya telah dibenamkan untuk melakukan studi kelayakan. Ia pun melakukan road show ke Malaysia dan Singapura untuk mencari dukungan untuk pendanaan. Beberapa perusahaan di Malaysia dijajaki, seperti Malaysian Transport Development, Kessas, Plus dan Intria. "Investor Malaysia keberatan menanamkan investasi di sektor jalan tol.

Menjual saham perusahaan untuk merealisasikan investasi jalan tol

"Investor Malaysia melihat tidak adanya kepastian hukum di Indonesia oleh masing-masing daerah terutama soal pembebasan tanah," kata Hilman menjelaskan mengapa investor Malaysia kurang tertarik menanamkan investasi di jalan tol. Apalagi bisnis jalan tol tidak mempunyai asset. Tanah jalan tol, menurut UU, menjadi milik pemerintah. Investor hanya diberi kompensasi dalam bentuk pengelolaan tol selama 35 tahun.



Setelah gagal "road show" di Malaysia, Hilman mencoba mendekati investor dalam negeri. Hampir semua pengusaha besar di Indonesia ia tawarkan proyek ini. Akhirnya ia bertemu kelompok usaha Multi media terbesar saat ini. Dan, gayungpun bersambut. Hilman melepas sahamnya di PT. Transindo Karya Investama sebesar 60% kepada kelompok tersebut. Untuk meningkatkan modal perusahaan, "Dana yang diperolehnya dimasukkan kembali sebagai penyertaan sahamnya," kata Hilman.

Kemudian PT. Transindo Karya Investama membentuk konsorsium dengan PT. Jasa Marga (persero), PT. Waskita Karya (persero), dan PT. Kopnatel Jaya, yang akhirnya berhasil memenangkan tender pembangunan jalan tol di Depok untuk Ruas Cinere - Jagorawi, kemudian konsorsium ini membentuk perusahaan Investasi dengan nama PT. Translingkar Kita Jaya. Dengan nilai Investasi sebesar Rp 2,2 Triliun.

Menurut Hilman proyek jalan tol tersebut telah mulai masuk tahap konstruksi April 2008. Bila tidak ada aral melintang, awal tahun 2009 proyek tersebut selesai untuk satu Seksi siap dioperasikan. Insya Allah pada akhir tahun 2009, diharapkan seluruhnya dapat dioperasikan secara penuh. Hilman pun puas, karena cita-citanya ingin menjadi operator tol mendekati kenyataan.