

## Kelayakan investasi proyek jalan tol Cibubur - Cileungsi - Bekasi

Gandira Gutawa S., author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20439248&lokasi=lokal>

---

### Abstrak

#### **ABSTRAK**

Kebutuhan akan jalan tol di Indonesia terutama di Jawa sangat tinggi, hal ini ditunjukkan dengan pertumbuhan ekonomi yang pesat disusul dengan pertumbuhan sektor industri mendorong tersedianya sarana transportasi yang first class untuk menghindari ineffisiensi. Selain itu pula disebabkan oleh tingkat urbanisasi yang memberikan pertumbuhan jumlah kendaraan yang tinggi serta meningkatnya jumlah pemakai jalan tol dari tahun ke tahun.

Perkembangan jalan tol di Indonesia dimulai sejak tahun 1978 ketika Jalan tol Jagorawi dibangun. Pengelola jalan tol dipercayakan Pemerintah saat itu ialah PT. Jasa Marga (BUMN). Dengan sumber dana terbatas yang dimiliki Pemerintah, maka dalam kurun waktu 1976-1986 panjang jalan tol yang telah dibangun hanya 396 km. Namun sejak 1987 dimana pihak swasta mulai dapat berpartisipasi dalam pengembangan jalan tol dengan skema BOT pembangunan jalan tol telah meningkat menjadi +/- 11000 km. Basis hukum keterlibatan swasta dalam pengembangan jalan tol adalah Undang-Undang No. 13 tahun 1980 tentang jalan dan peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1990 tentang jalan tol yang memperjelas pengaturan dan penguasaan jalan tol. Khusus mengenai penetapan tarif tol, demi menjaga kepentingan masyarakat, Pemerintah telah menetapkan bahwa tarif tol hanya ditetapkan oleh Keputusan Presiden.

DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Indonesia telah berkembang merambah ke daerah sekitarnya terutama wilayah Jabotabek, sehingga wilayah Jabotabek tersebut telah menimbulkan pula kurang memadainya prasarana transportasi darat (jalan raya). Pemerintah telah melaksanakan berbagai program dan pembangunan Jalan tol. Seperti Jagorawi, Cikampek dan jalan tol lingkaran luar (JORR). Namun demikian, usaha-usaha ini tampaknya masih belum cukup untuk mengimbangi cepatnya pertumbuhan lalu lintas di wilayah tersebut. Maka salah satu upaya untuk mengatasi kebutuhan prasarana transportasi darat pada sekitar daerah tersebut direncanakan akan dibangun Jalan tol Cibubur Cileungsi-Bekasi sebagai bagian dari sistem jaringan jalan tol di wilayah Jabotabek dan sekitarnya.

Konsorsium yang terdiri dari PT. WIKA dan PT. DKB merencanakan untuk melakukan investasi jalan tol tersebut, mengingat investasi ini merupakan

investasi padat modal dan berjangka waktu lama. sehingga konsorsium sebagai suatu institusi swasta sangat berkepentingan agar realisasi pendapatan yang diperoleh selama masa konsesi dapat mengembalikan modal yang ditanamkan serta menghasilkan laba. <br><br>

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa secara kuantitatif kelayakan investasi proyek Jalan tol Cibubur-Cileungsi-Bekasi yang menekankan pada pengujian arus kas selama umur investasi dengan melalui beberapa metoda Capital budgeting. <br><br>

Dari hasil analisa keuangan diperoleh bahwa arus kas (Free Cash Flows to Firm) proyek jalan tol Cibubur-Cileungsi-Bekasi dapat memberikan arus pengembalian internal (IRR) sebesar 16.90%. Bila investasi menggunakan struktur pendanaan terdiri dari 35% Equity : 65% Debt serta kondisi biaya hutang ( $K_d$ ) = 12% dan biaya modal ( $K_{eu}$ ) = 14% ke dalam analisa arus kas memberi indikasi bahwa investasi proyek jalan tol layak untuk dilaksanakan karena memenuhi kriteria aspek finansial dimana WACC lebih kecil dari IRR dan memiliki NPV positif. Namun dengan menggunakan rumusan angsuran pengembalian pinjaman (bunga dan pokok pinjaman) secara tetap selama jangka waktu 15 tahun, diperoleh arus kas proyek belum mampu membayar angsuran pokok pinjaman selama 3 tahun sejak mulai dioperasikan. Sedangkan arus kas (Free Cash Flows to Equity) dapat memberikan arus pengembalian internal (IRR) kepada investor sebesar 16.82%. Struktur pendanaan terdiri dari 35% E : 65% D merupakan struktur pendanaan yang paling kritis terhadap keputusan investor untuk menanamkan modalnya karena arus kas investor sangat peka/sensitive terhadap perubahan akibat peningkatan suku bunga lebih besar 0.15%, peningkatan biaya investasi lebih besar 2% dan penurunan Pendapatan tol lebih besar 2%. Sehingga dapat dikatakan bahwa investasi jalan tol pada kondisi saat ini sangat beresiko.