

Analisis kelayakan finansial dan kelembagaan berbasis kerjasama pemerintah dan badan usaha pada konsep transit-oriented development di Indonesia = Financial feasibility and institutional analysis based on public private partnership in the transit-oriented development concept in Indonesia

Pradhana Listio Wicaksono, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20489297&lokasi=lokal>

Abstrak

ABSTRAK

Pembangunan moda transportasi umum LRT berbasis Transit Oriented Development (TOD) muncul sebagai solusi untuk menyelesaikan permasalahan pengembangan kota. Selain itu, konsep TOD ini diterapkan untuk mengatasi permasalahan finansial dalam pembangunan kereta. Adanya pembangunan LRT berbasis TOD diharapkan dapat meningkatkan ketertarikan masyarakat untuk menggunakan kereta, mengurangi volume kendaraan bermotor, mengurangi polusi udara, mencegah terjadinya urban sprawl, dan mendukung finansial berkelanjutan. Namun, pengembangan LRT berbasis TOD membutuhkan biaya yang sangat besar. Dengan menghitung komponen Life Cycle Cost, berupa biaya pembangunan, biaya operasional dan pemeliharaan, serta pendapatan, hasil penelitian menunjukkan nilai IRR sebesar 9,75. Nilai yang berada dibawah WACC sebesar 11,01 menunjukkan bahwa proyek tidak layak secara finansial. Dilakukan kerjasama pemerintah dan badan usaha (KPBU), berupa pembagian pembiayaan komponen Life Cycle Cost antara kedua pihak, untuk meningkatkan nilai IRR. Dari seluruh opsi pembiayaan yang ada, didapatkan nilai IRR optimal sebesar 14,91 yang menunjukkan bahwa proyek layak secara finansial. Dengan mengacu pada IRR tersebut, maka sharing biaya pembangunan, operasional dan pemeliharaan, dan pendapatan yang dilakukan oleh swasta berturut-turut sebesar 39,86, 66,02, dan 72,02. Sedangkan, sisanya menjadi tanggungjawab pemerintah.

<hr>

ABSTRACT

The development of public transportation LRT based on Transit Oriented Development (TOD) emerged to solve urban development problems. Moreover, this TOD concept is applied to overcome financial problems in the construction of trains. The development of LRT based on TOD is expected to increase public interest in using trains, reducing the volume of vehicles, reducing air pollution, preventing urban sprawl, and supporting sustainable finance. However, this development requires a very large investment cost for financing. By calculating a Life Cycle Cost components, consist of initial costs, operation maintenance costs, and revenue, the results of the study showed an IRR of 9,75. The values of below WACC, 11,01, indicate that the project is non financially feasible. With Public Private Partnership (PPP), in the form of sharing the Life Cycle Cost components, it increase the IRR value. From all available financing options, author gets the optimal IRR value of 14,91 which indicates that the project is financially feasible. By referring to this IRR, the sharing of initial costs, operation maintenance costs, and revenue made by the private sector are 39,86, 66,02, and 72,02. Meanwhile, the rest is the responsibility of the government.