

Analisis kelayakan finansial proyek pembangunan Jalan Tol Bandung-Cilacap = Financial feasibility analysis of the Bandung-Cilacap Toll Road Construction Project

Pandu Wibowo, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20495981&lokasi=lokal>

Abstrak

Indikasi permasalahan dalam penelitian ini adalah gejala kepadatan lalu lintas di jalur utara dan selatan Pulau Jawa, sehingga perjalanan dari Bandung menuju Cilacap membutuhkan jarak dan waktu yang cukup panjang. Untuk mengantisipasi dan mengatasi permasalahan tersebut, ditempuh dengan membangun jaringan jalan baru oleh pemerintah. Jalan baru yang rencananya akan dibangun, yaitu Jalan Tol Bandung-Cilacap. Adapun penelitian ini memiliki tujuan guna mengetahui hasil kelayakan finansial dalam aspek investasi pembangunan dan biaya operasional kendaraan (BOK) serta nilai waktu tempuh. Dalam rangka untuk mencapai tujuan penelitian ini, maka metodologi yang digunakan adalah cost and benefit analysis dengan didukung pendekatan deskriptif melalui pendekatan dan perbandingan pra dan pasca beroperasinya jalan tol Bandung-Cilacap yang akan dibangun.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: a) nilai NPV pembangunan jalan tol Bandung-Cilacap dalam kondisi optimis sebesar Rp. 9.027.723.657.346 dan kondisi pesimis sebesar Rp. (27.685.054.512.133) dari nilai investasi awal sebesar Rp. 54.288.071.000.000 dengan keterangan $NPV > 0$ untuk skenario kondisi optimis dan $NPV < 0$ untuk skenario kondisi pesimis; b) IRR dalam kondisi optimis sebesar 11% dan kondisi pesimis sebesar 5,65%; c) PBP dalam kondisi optimis didapat 19 tahun setelah proyek pembangunan berjalan dan kondisi pesimis setelah 29 tahun setelah proyek pembangunan berjalan. Sedangkan hasil pengeluaran BOK seluruh jalan eksisting dari Bandung menuju Cilacap atau sebaliknya sebesar Rp. 5.262.310,35/km, namun ketika jalan tol Bandung-Cilacap beroperasi pengeluaran BOK hanya sebesar Rp. 1.277.065,88/km. Sedangkan untuk total pengeluaran nilai waktu seluruh jalan eksisting dari Bandung menuju Cilacap atau sebaliknya sebesar Rp. 130.682,56/kendaraan, namun ketika Jalan Tol Bandung-Cilacap nantinya beroperasi akan mengefisienkan pengeluaran nilai waktu sebesar Rp. 71.323,24/kendaraan. Maka dapat disimpulkan selisih nilai waktu sebesar Rp. 59.359,32/kendaraan.

Berdasarkan hasil analisis hitung tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa rencana pembangunan proyek Jalan Tol Bandung-Cilacap layak secara finansial. Dalam rangka mempercepat pengembangan wilayah dan penguraian kemacetan serta kepadatan kendaraan di bagian utara Pulau Jawa dan jalan yang tersedia di selatan Pulau Jawa, maka rencana pembangunan Jalan Tol Bandung-Cilacap harus disegerakan pada Tahun 2019 dan diprediksi beroperasi pada tahun 2024.

The indication of problems in this study is the complexity of traffic on the north and south lines of Java Island, so that the journey from Bandung to Cilacap requires a considerable distance and time. To anticipate these problems, it needs to be taken by building new roads by the government. The new road planned to be built is the Bandung-Cilacap Toll Road. The purpose of this study was to determine the financial feasibility of investment development aspects and vehicle operating costs (BOK) and travel time values. To achieve these objectives, quantitative analysis techniques are used, supported by a descriptive approach through

several approaches and comparisons of pre- and post- operation of the toll roads to be built.

The results showed that: a) the NPV of the construction of the Bandung-Cilacap toll road in an optimistic condition is Rp. 9.027.723.657.346 and pessimistic conditions is Rp (27.685.054.512.133) from the initial investment value is Rp. 54.288.071.000.000 with NPV information for optimistic condition scenario is > 0 and $NPV < 0$ for pesemistic condition scenario; b) IRR in an optimistic conditions is 11% and pessimistic conditions is 5,65%; c) PBP in an optimistic condition is 19 years after the construction project was running and the pessimistic conditions is 29 years after the construction project was underway. While the results of the expenditure of BOK of all the existing roads from Bandung to Cilacap or vice versa is Rp. 5,262,310.35/km, but when the Bandung-Cilacap toll road operates the expenditure of BOK is only Rp. 1,277,065.88/km. Whereas for the total expenditure of the time value of all the existing roads from Bandung to Cilacap or vice versa, Rp. 130,682.56/vehicle, but when the Bandung-Cilacap Toll Road operates later it will streamline the expenditure of the time value of Rp. 71,323.24/vehicle. Then, the conclusion of the analysis of time value is Rp. 59,359.32/vehicle.

Based on the results of the analysis above, it can be concluded that the planned development of the Bandung-Cilacap Toll Road project is financial feasible. In order to accelerate regional development and decompose traffic congestion and congestion in the north of Java Island and existing roads in the south of Java, the plan to construct the Bandung-Cilacap Toll Road must be hastened in 2019.