

# ***DELIVERY SYSTEM PADA RENCANA PEMBANGUNAN JALAN TOL JANGKA PANJANG***

**Dedy Gunawan**

Direktorat Jalan Bebas Hambatan  
Direktorat Jenderal Bina Marga  
Kementerian PUPR  
Jln. Pattimura, No. 20, Jakarta Selatan  
dedygw@yahoo.co.id

**Citra Mira Dewi Boonastria**

Direktorat Jalan Bebas Hambatan  
Direktorat Jenderal Bina Marga  
Kementerian PUPR  
Jln. Pattimura, No. 20, Jakarta Selatan

## **Abstract**

The high cost of logistics in Indonesia shows the low connectivity formed by the road network and by other modes of transportation. To improve connectivity, the Government is strengthening toll road infrastructure, with a target of reducing travel time on the island's main causeway to 1.9 hours per 100 km, and new toll roads being built and/or operating for 2500 km. Currently, about 27% of toll roads already built require Government support, both in the form of construction support and state capital participation, with the largest proportion on the island of Sumatera. In the long-term development plan, up to 2030, there are 36% of toll roads indicated to require Government support, the majority of which are located on the island of Sumatera. This study discusses the delivery system for the planned toll road construction until 2030. The results show that up to 2030, there are around 36% of toll roads that will be built requiring Government support.

**Keywords:** toll road network; toll roads; connectivity; Government support; delivery system

## **Abstrak**

Tingginya biaya logistik di Indonesia menunjukkan rendahnya konektivitas yang dibentuk oleh jaringan jalan maupun oleh moda transportasi lainnya. Untuk meningkatkan konektivitas, Pemerintah memperkuat infrastruktur jalan tol, dengan target mengurangi waktu tempuh di jalan lintas utama pulau menjadi 1,9 jam per 100 km, dan jalan tol baru yang terbangun dan/atau beroperasi sepanjang 2500 km. Saat ini, sekitar 27% ruas jalan tol yang dibangun, membutuhkan dukungan Pemerintah, baik berupa dukungan konstruksi maupun penyertaan modal negara, dengan proporsi terbesar berada di Pulau Sumatera. Dalam rencana pembangunan jangka panjang, sampai dengan tahun 2030, terdapat 36% ruas jalan tol yang terindikasi membutuhkan dukungan Pemerintah, yang mayoritas berada pada Pulau Sumatera. Pada studi ini dibahas *delivery system* pada rencana pembangunan jalan tol hingga tahun 2030. Studi ini menunjukkan bahwa sampai dengan tahun 2030, terdapat sekitar 36% ruas jalan tol yang akan dibangun membutuhkan dukungan pemerintah.

**Kata-kata kunci:** jaringan jalan tol; ruas jalan tol; konektivitas; dukungan Pemerintah; *delivery system*

## **PENDAHULUAN**

Tingginya biaya logistik di Indonesia menggambarkan rendahnya konektivitas yang dibentuk, baik oleh jaringan jalan maupun oleh sarana transportasi lainnya. Waktu tempuh yang dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia untuk mencapai jarak 100 km adalah (2,2–2,4) jam, dan kondisi ini dapat dibilang rendah jika dibandingkan dengan kondisi di negara-negara lain (World Economic Forum, 2019).

Dalam visi Indonesia 2045, disebutkan bahwa untuk mencapai Indonesia berdaulat, maju, adil, dan makmur, terdapat 3 pilar yang harus dipenuhi, yaitu pembangunan manusia dan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi, pembangunan ekonomi yang berkelan-

jutan, dan pemerataan pembangunan. Perwujudan visi tersebut dalam bidang pembangunan infrastruktur dituangkan dalam Peraturan Presiden No 18 Tahun 2020, tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, yang mana salah satu prioritas nasional adalah memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar. Untuk mencapai hal tersebut, sasaran peningkatan konektivitas wilayah dijabarkan sebagai berikut:

- 1) Waktu tempuh di jalan lintas utama pulau adalah 1,9 jam per 100 km;
- 2) Panjang jalan tol baru yang terbangun dan/atau beroperasi adalah 2500 km;
- 3) Panjang jalan baru yang terbangun adalah 3000 km; dan
- 4) Persentase kondisi mantap jalan nasional/provinsi/kabupaten/kota sebesar 97%.

Jalan tol merupakan salah satu tulang punggung konektivitas utama di sektor logistik darat dan berperan dalam menurunkan waktu tempuh di Indonesia. Hanya saja hingga saat ini masih belum terbentuk jaringan jalan tol yang utuh di seluruh wilayah Indonesia.

Rencana jaringan jalan tol jangka panjang telah tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No 13 tahun 2017. Selain itu, telah diterbitkan Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga No. 16/SE/Db/2020, tentang Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Jalan Tol di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga, yang didalamnya termasuk Kebijakan Perencanaan, Rencana Umum Jaringan Jalan Tol, dan Rencana Ruas Jalan Tol, sebagaimana yang telah diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah No 15 tahun 2005.

Menteri PUPR telah mengeluarkan Keputusan Menteri PUPR No 567 tahun 2010 dan perubahannya, tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional, namun di dalamnya belum termasuk rencana jaringan jalan tol jangka panjang, yang mana nantinya rencana jaringan jalan tol yang tertuang dalam SE Dirjen Bina Marga akan menjadi bagian Kepmen PUPR Jaringan Jalan Nasional, mengingat jalan tol merupakan bagian jalan nasional. Dalam rencana jangka panjang pembangunan jalan tol di Indonesia, disebutkan bahwa sampai dengan tahun 2050 panjang jalan tol akan mencapai 18.000 km, yang tersebar di seluruh Indonesia.

Tingginya rencana pembangunan jalan tol ke depan tidak lepas dari peran dan keikutsertaan pihak swasta dalam berinvestasi di Indonesia. Menurut BPJT (2021), data yang ada menunjukkan bahwa sampai saat ini terdapat 79 perusahaan yang merupakan operator jalan tol di Indonesia dan sebagian besar merupakan anak usaha Badan Usaha Milik Pemerintah, seperti Jasa Marga dan PT Hutama Karya (Persero).

Pada studi ini dilakukan kajian terhadap karakteristik bisnis jalan tol yang telah ada di beberapa pulau besar di Indonesia dan dilakukan pendekatan terhadap rencana penyelenggaraan jalan tol sampai dengan tahun 2030, khususnya yang terkait dengan kerjasama Pemerintah dengan swasta atau badan usaha. Hasil kajian ini diharapkan dapat memberi gambaran dan penjelasan tentang pembiayaan jalan tol di masa depan.

Berdasarkan PP 15/2005, tentang Jalan Tol, yang dimaksud dengan jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang

penggunanya diwajibkan membayar tol. Dalam pengaturan jalan tol terdapat perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan rencana umum, dan pembentukan peraturan perundang-undangan, yang mana kebijakan perencanaan jalan tol merupakan landasan penyusunan rencana umum jaringan jalan tol, dengan memperhatikan kondisi sosial, kondisi ekonomi, dan kondisi lingkungan daerah sekitarnya. Kebijakan perencanaan jalan tol disusun dengan memperhatikan pengembangan wilayah, pengembangan ekonomi, sistem transportasi nasional, dan kebijakan nasional sektor lain yang terkait. Rencana umum jaringan jalan tol juga disusun berdasarkan rencana umum tata ruang wilayah, yang mengacu pada sistem transportasi nasional dan terintegrasi dengan rencana umum jaringan jalan nasional. Sedangkan rencana ruas jalan tol, sebagai bagian jaringan jalan tol, ditentukan berdasarkan hasil prastudi kelayakan terhadap ruas-ruas yang terdapat dalam rencana umum jaringan jalan tol, dan dari hasil prastudi tersebut Menteri menetapkan rencana ruas jalan tol. Prastudi kelayakan yang dimaksud tersebut mencakup kegiatan analisis kelayakan, yang terdiri atas analisis sosial ekonomi, analisis proyeksi lalu lintas, pemilihan koridor jalan tol, dan analisis perkiraan biaya konstruksi serta analisis kelayakan ekonomi (Husnan dan Suwasono, 1994).

Jalan tol diselenggarakan dengan menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha. Berdasarkan Peraturan Presiden No 38 tahun 2015, Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) adalah kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak. Pengembalian investasi Badan Usaha Pelaksana atas penyediaan infrastruktur bersumber dari pembayaran oleh pengguna dalam bentuk tarif, pembayaran ketersediaan layanan, atau bentuk lainnya, sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam penyelenggaraan jalan tol, terdapat 2 skema KPBU yang sering digunakan, yaitu *Build Operate Transfer* (BOT) dan *Supported Toll Road* (S-BOT). Skema BOT digunakan pada penyelenggaraan jalan tol bila jalan tol layak secara ekonomi dan finansial. Sedangkan S-BOT digunakan pada proyek jalan tol yang layak ekonomi namun kelayakan finansialnya *marginal*. Selain itu, terdapat proyek jalan tol yang dilaksanakan dengan penugasan, seperti Proyek Jalan Tol Trans Sumatera.

Saat ini, rencana jalan tol jangka panjang telah tertuang dalam Rencana Umum Jaringan Jalan Tol, berdasarkan SE Direktur Jenderal Bina Marga No 16/SE/Db/2020, yang terdiri atas 18.088 km jalan tol, yang mana 2.093,45 km telah beroperasi sampai dengan tahun 2019, sepanjang 1.746,8 km dalam proses konstruksi, dan sepanjang 14.248 km sedang dalam tahap perencanaan. Dalam SE tersebut, rencana jalan tol jangka panjang telah terbagi menjadi beberapa periode, sampai dengan rencana di atas tahun 2050, yang telah mempertimbangkan 9 kriteria perencanaan sebagai berikut:

- 1) Kesesuaian dengan Rencana Pengembangan Wilayah (RTRWN/RTRW);
- 2) Konektivitas antarpusat kegiatan (PKN, PKW, PKSN, dan PKSN), kawasan strategis (KEK, KIK, dan KSPN), serta simpul-simpul transportasi (misalnya pelabuhan dan bandara) yang dihubungkan oleh jalan tol;
- 3) Kesesuaian dengan tujuan pencapaian waktu tempuh (*travel time*);
- 4) Kesesuaian dengan Sistem Transportasi Nasional (Sistranas);
- 5) Terintegrasi dengan rencana pengembangan jaringan jalan nasional nontol;
- 6) Kinerja lalu lintas saat ini, dengan kondisi tanpa jalan tol (misalnya VCR dan kecepatan lalu lintas);
- 7) Potensi volume lalu lintas yang akan dilayani oleh jalan tol;
- 8) Tingkat kelayakan proyek secara ekonomi; dan
- 9) Direktif terhadap pengembangan kawasan baru.

## METODE PENELITIAN

Tahapan penelitian merupakan langkah-langkah yang diambil untuk mendukung proses penelitian yang dibuat, agar studi ini dapat berjalan terarah dan sistematis. Untuk mengetahui *delivery system*, khususnya yang terkait dengan dukungan Pemerintah, perlu diketahui terlebih dahulu *delivery system* proyek-proyek terdahulu dan dilakukan pendekatan dengan metode empiris untuk menentukan kebutuhan dukungan Pemerintah untuk proyek-proyek jalan tol yang sedang berada dalam tahap perencanaan, yang terdapat dalam Rencana Umum Jaringan Jalan Tol.

Dalam perhitungan kelayakan finansial, faktor yang paling berpengaruh dalam pendapatan adalah pendapatan tol itu sendiri. Sedangkan pendapatan tol sangat dipengaruhi oleh volume lalu lintas di jalan tol.

Penelitian ini dilakukan dengan beberapa tahapan berikut:

- 1) Pengumpulan data; Data sekunder diperoleh dari Badan Pengatur Jalan Tol dan Direktorat Jenderal Bina Marga, berupa data rencana *traffic* awal jalan tol. Data dari Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) adalah tingkat kelayakan dan dukungan konstruksi. Selain itu, juga dibutuhkan data *traffic* dari rencana jalan tol yang sedang dalam tahap perencanaan, yang tercantum dalam Rencana Umum Jaringan Jalan Tol, yang diperoleh dari Subdit Perencanaan Teknis Jalan Bebas Hambatan, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- 2) Pengolahan data; Tahap pengolahan data dilakukan untuk mempermudah proses analisis data. Pada tahap ini dilakukan kuantifikasi terhadap jalan tol dengan dukungan Pemerintah, baik melalui dukungan konstruksi maupun dukungan dalam bentuk penyertaan modal negara.
- 3) Analisis; Dalam tahap analisis, ditentukan nilai rata-rata *traffic* awal jalan tol yang membutuhkan dukungan Pemerintah, yang kemudian digunakan sebagai patokan

indikasi awal dalam penentuan kebutuhan dukungan konstruksi untuk rencana jalan tol di masa depan.

4) Perumusan kesimpulan dan saran.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

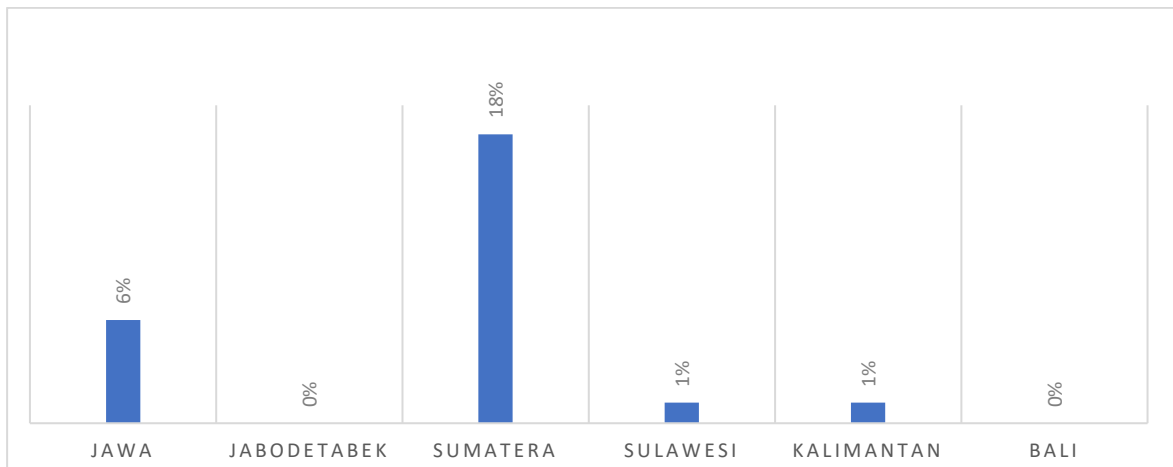
### *Delivery System Jalan Tol yang Sudah Berjalan*

Sampai dengan bulan Juni 2021, terdapat 79 ruas jalan tol yang telah memiliki Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). Terdapat 21 ruas jalan tol (27%) yang mendapatkan dukungan Pemerintah (S-BOT), baik berupa dukungan konstruksi oleh Kementerian PUPR, Penyertaan Modal Negara (PMN) oleh Kementerian Keuangan, maupun dukungan konstruksi dari ruas lain, seperti tercantum pada Tabel 1, sedangkan 58 ruas lainnya murni merupakan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

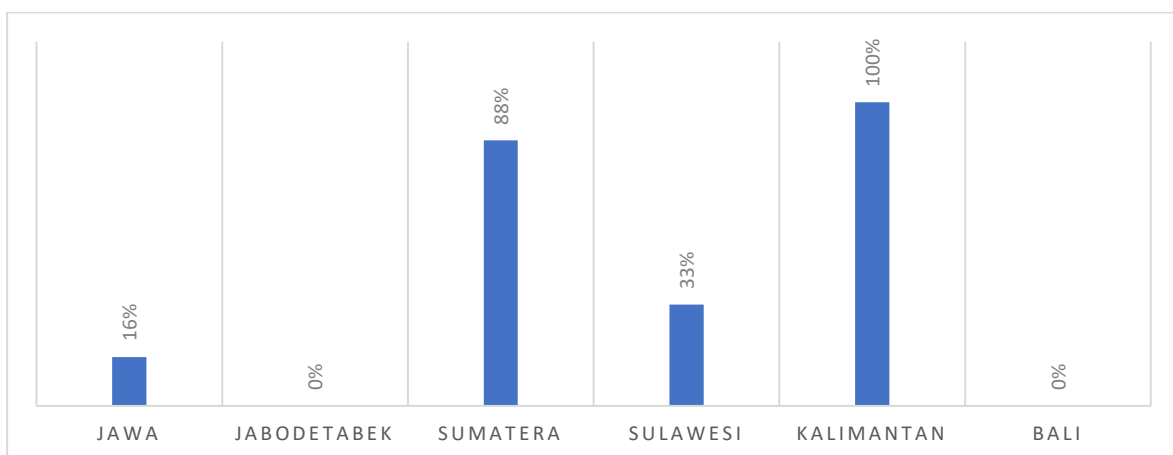
**Tabel 1** Ruas Jalan Tol dengan Dukungan Pemerintah

No.	Nama Ruas	BUJT	Bentuk Dukungan Pemerintah
<b>Jawa</b>			
1	Solo-Mantingan-Ngawi	PT Jasamarga Solo Ngawi	Dukungan Konstruksi
2	Ngawi-Kertosono	PT Ngawi Kertosono Kediri	Dukungan Konstruksi
3	Cileunyi-Sumedang-Dawuan	PT Citra Karya Jabar Tol	Dukungan Konstruksi
4	Semarang-Demak	PT PP Semarang-Demak	Dukungan Konstruksi
5	Serang-Panimbang	PT Wika Serang Panimbang	Dukungan Konstruksi
<b>Sumatera</b>			
1	Bakauheni-Terbanggi Besar	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
2	Medan Binjai	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
3	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	PT Jasamarga Kualanamu Tol	Dukungan Konstruksi
4	Palembang-Indralaya	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
5	Pekanbaru-Kandis-Dumai	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
6	Kayu Agung-Palembang-Betung	PT Waskita Sriwijaya Tol	PMN
7	Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung	PT Utama Karya (Persero)	Dukungan Konstruksi dari Ruas Lain, PMN, Penugasan
8	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	PT Utama Marga Waskita	Dukungan Konstruksi, PMN, Penugasan
9	Indrapura-Kisaran	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
10	Pekanbaru-Padang	PT Utama Karya (Persero)	Dukungan Konstruksi, PMN, Penugasan
11	Sigli-Banda Aceh	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
12	Sp. Indralaya-Muara Enim	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
13	Lubuk Linggau-Curup-Bengkulu	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
14	Binjai-Langsa	PT Utama Karya (Persero)	PMN, Penugasan
<b>Kalimantan</b>			
1	Balikpapan-Samarinda	PT Jasamarga Balikpapan Samarinda	Dukungan Konstruksi
<b>Sulawesi</b>			
1	Manado-Bitung	PT Jasamarga Manado Bitung	Dukungan Konstruksi

Pada Tabel 1 ditunjukkan ruas-ruas jalan tol yang mendapatkan dukungan Pemerintah. Proporsi terbesar dukungan konstruksi terdapat di Pulau Sumatera, seperti yang dapat dilihat pada Gambar 1 dan Gambar 2.



**Gambar 1** Sebaran Proporsi Jumlah Ruas Jalan Tol dengan Dukungan Pemerintah per Pulau terhadap Jumlah Seluruh Ruas Jalan Tol



**Gambar 2** Proporsi Jumlah Ruas Jalan Tol dengan Dukungan Pemerintah Per Pulau

Berdasarkan data tersebut, dapat dinyatakan bahwa tidak ada ruas jalan tol di Wilayah Jabodetabek yang mendapat dukungan Pemerintah. Hanya sebagian kecil ruas jalan tol di Pulau Jawa yang mendapat dukungan Pemerintah, yang mana dukungan Pemerintah tersebut diberikan pada proyek jalan tol yang membutuhkan *advanced engineering*, seperti *tunnel* pada Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan dan tanggul laut pada Jalan Tol Semarang-Demak. Di Pulau Sumatera, sebagian besar ruas jalan tol mendapat dukungan Pemerintah. Di Pulau Kalimantan, dukungan Pemerintah diberikan pada Jalan Tol Balikpapan-Samarinda, sedangkan di Pulau Sulawesi, dukungan Pemerintah diberikan pada Jalan Tol Manado-Bitung.

## ***Delivery System* Pembangunan Jalan Tol dalam Rencana Umum Jaringan Jalan Tol**

Untuk mencapai target Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bina Marga periode 2020-2024, yaitu pembangunan jalan tol sepanjang 2.500 km, masih terdapat ruas-ruas jalan tol yang ditargetkan selesai sampai dengan tahun 2024 namun masih belum memiliki perjanjian pengusahaan jalan tol (PPJT). Beberapa di antaranya adalah ruas-ruas jalan tol Betung-Jambi, Jambi-Rengat, Rengat-Pekanbaru, Gilimanuk-Mengwi, Akses Pelabuhan Patimban, dan Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap.

Berdasarkan data ruas jalan tol di Jabodetabek yang sudah memiliki PPJT, tidak ada satupun jalan tol yang membutuhkan dukungan Pemerintah. Dengan demikian semua ruas jalan tol di Jabodetabek, yang dibangun sampai dengan tahun 2029, menggunakan skema KPBU BOT (Direktorat Jalan Bebas Hambatan, 2020a).

Di Pulau Jawa (selain Jabodetabek), berdasarkan hasil studi yang telah dilakukan dan perkiraan volume lalu lintas pada tahun 2025, melalui prastudi kelayakan jaringan jalan tol, dari 22 rencana ruas jalan tol terdapat 6 ruas jalan tol yang berpotensi membutuhkan dukungan Pemerintah (Direktorat Jalan Bebas Hambatan, 2020a). Keenam ruas jalan tol tersebut dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2** Ruas Jalan Tol di Pulau Jawa yang Membutuhkan Dukungan Pemerintah

No.	Ruas Jalan Tol	Skema	Keterangan
1	Akses Pelabuhan Patimban	S-BOT	Hasil Studi Kelayakan
2	Suramadu-Tanjung Bulupandan	S-BOT	Volume lalu lintas rendah
3	Pejagan-Cilacap	S-BOT	Volume lalu lintas rendah
4	Cibadak-Pelabuhan Ratu	S-BOT	Volume lalu lintas rendah
5	Ngawi-Bojonegoro	S-BOT	Volume lalu lintas rendah
6	Bojonegoro-Babat	S-BOT	Volume lalu lintas rendah

Sebagian besar pembangunan jalan tol di Sumatera menggunakan skema penugasan dan dukungan Pemerintah. Dari 12 rencana ruas jalan tol, terdapat 9 ruas jalan tol yang membutuhkan dukungan Pemerintah (Direktorat Jalan Bebas Hambatan, 2020a). Ruas-ruas jalan tol yang membutuhkan dukungan Pemerintah tersebut dapat dilihat pada Tabel 3.

**Tabel 3** Ruas Jalan Tol di Pulau Sumatera yang Membutuhkan Dukungan Pemerintah

No.	Ruas Jalan Tol	Skema	Keterangan
1	Betung-Jambi	S-BOT	Penugasan
2	Jambi-Rengat	S-BOT	Penugasan
3	Rengat-Pekanbaru	S-BOT	Penugasan
4	Langsa-Lhokseumawe	S-BOT	Penugasan
5	Lhokseumawe-Sigli	S-BOT	Penugasan
6	Rantau Prapat-Kisaran	S-BOT	Penugasan
7	Dumai-Rantau Prapat	S-BOT	Penugasan
8	Batu Ampar-Hang Nadim	S-BOT	Penugasan
9	Jembatan Batam-Bintan	S-BOT	Hasil Studi Kelayakan

Berdasarkan hasil prastudi kelayakan jaringan jalan tol di Pulau Kalimantan, terdapat 3 ruas yang terindikasi membutuhkan dukungan Pemerintah (Direktorat Jalan Bebas Hambatan, 2020b). Ketiga ruas jalan tol tersebut ditunjukkan pada Tabel 4.

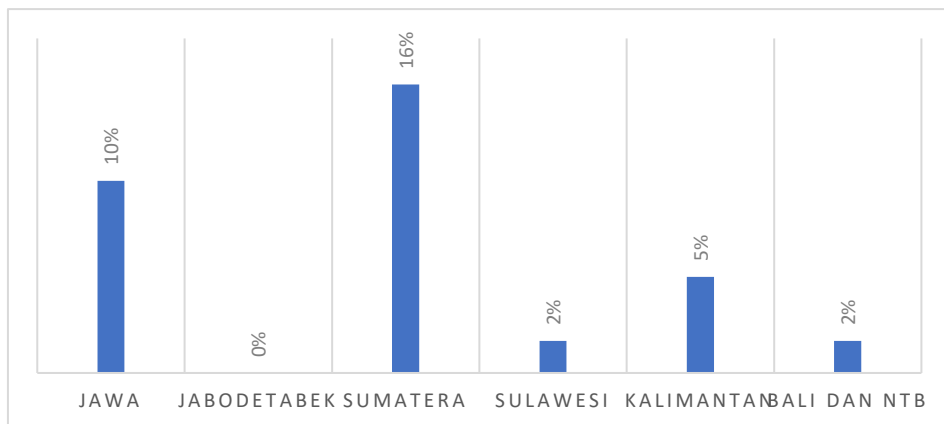
**Tabel 4** Ruas Jalan Tol di Pulau Kalimantan yang Membutuhkan Dukungan Pemerintah

No.	Ruas Jalan Tol	Skema	Keterangan
1	KM 13-Outer Ring Road IKN	S-BOT	Volume lalu lintas rendah
2	KM 38-Outer Ring Road IKN	S-BOT	Volume lalu lintas rendah
3	Batulicin-Tanahgrogot	S-BOT	Volume lalu lintas rendah

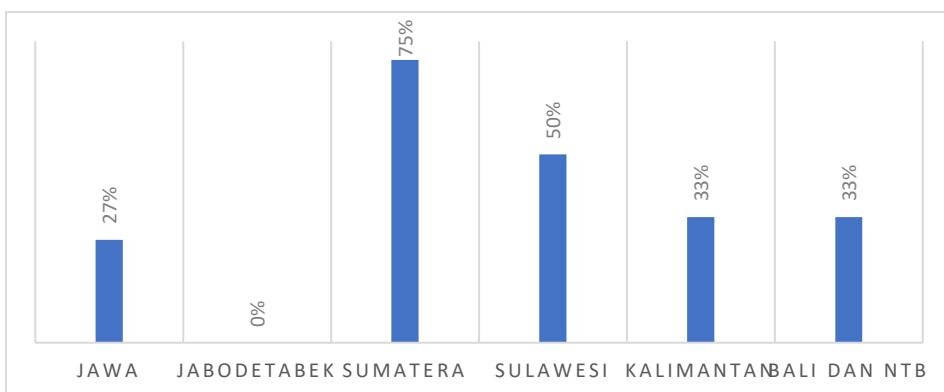
Hasil studi kelayakan ruas jalan tol di Pulau Sulawesi juga menunjukkan bahwa ruas jalan tol yang akan dibangun membutuhkan dukungan Pemerintah. Ruas jalan tol tersebut adalah Makassar-Maros-Sungguminasa-Takalar (Direktorat Jalan Bebas Hambatan, 2020b).

Terdapat 1 ruas jalan tol di Bali dan Nusa Tenggara Barat yang yang terindikasi membutuhkan dukungan Pemerintah. Ruas jalan tol tersebut adalah Pelabuhan Lembar-Pelabuhan Kayangan (Direktorat Jalan Bebas Hambatan, 2020a).

Berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan, terdapat sekitar 36% ruas jalan tol yang akan dibangun terindikasi membutuhkan dukungan Pemerintah. Terihat pula bahwa mayoritas ruas-ruas jalan tol di Pulau Sumatera membutuhkan dukungan Pemerintah. Dari rencana ruas jalan tol yang terdapat di Pulau Sumatera, 75% membutuhkan dukungan Pemerintah (lihat Gambar 3 dan Gambar 4).



**Gambar 3** Sebaran Proporsi Rencana Jumlah Ruas Jalan Tol dengan Dukungan Pemerintah per Pulau terhadap Seluruh Rencana Ruas Jalan Tol



**Gambar 4** Proporsi Rencana Jumlah Ruas Jalan Tol dengan Dukungan Pemerintah Per Pulau



## KESIMPULAN DAN SARAN

Studi ini menunjukkan bahwa terdapat ruas-ruas jalan tol yang mendapat dukungan dari Pemerintah. Proporsi ruas yang mendapat dukungan terbesar dari Pemerintah adalah ruas-ruas jalan tol terdapat pada Jalan Tol Trans Sumatera, diikuti oleh beberapa ruas jalan tol yang berada di Jawa (di luar Jabodetabek). Khusus ruas-ruas jalan tol yang terdapat di Pulau Sumatera, dukungan Pemerintah diberikan karena kelayakan finansial jalan tol yang marginal dan *traffic* jalan tol belum mencukupi.

Untuk rencana jalan tol jangka panjang, yaitu sampai dengan tahun 2030, terdapat sekitar 36% ruas jalan tol yang membutuhkan dukungan Pemerintah. Seluruh rencana ruas jalan tol di Jabodetabek tidak membutuhkan dukungan Pemerintah. Di Pulau Jawa, selain Jabodetabek, dibutuhkan dukungan Pemerintah untuk 6 ruas dari total 22 ruas jalan tol baru. Di Pulau Sumatera dibutuhkan dukungan Pemerintah untuk 9 rencana ruas jalan tol baru, dari total rencana jalan tol baru sebanyak 12 ruas, yang mana 8 ruas di antaranya merupakan ruas penugasan. Di Pulau Sulawesi juga dibutuhkan dukungan Pemerintah untuk 1 ruas dari total rencana jalan tol baru sebanyak 2 ruas. Terdapat 3 ruas dari total 9 ruas jalan tol baru di Pulau Kalimantan yang membutuhkan dukungan Pemerintah dan 1 ruas dari total 3 ruas jalan tol baru di Bali dan Nusa Tenggara Barat yang juga membutuhkan dukungan Pemerintah.

Sebagai tindak lanjut studi ini, perlu dilakukan kajian lebih mendalam terkait dengan kelayakan finansial dan kajian terhadap alternatif pembiayaan lain agar kebutuhan dukungan Pemerintah dapat dipenuhi dengan skema pembiayaan selain dari anggaran negara. Skema pembiayaan ini dapat berupa *bundling* dengan ruas jalan tol yang memiliki tingkat kelayakan yang tinggi maupun dengan skema *land value capture*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). 2021. *Rekap Rencana Usaha Juni Tahun 2021*. Laporan Internal. Jakarta.
- Direktorat Jalan Bebas Hambatan. 2020a. *Studi Pendahuluan dan Pra FS Jaringan Jalan Bebas Hambatan di Jawa, Bali, NTB, dan Sumatera*. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Direktorat Jalan Bebas Hambatan, 2020b. *Studi Pendahuluan dan Pra FS Jaringan Jalan Bebas Hambatan di Kalimantan dan Sulawesi*. Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2020. *Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Jalan Tol di Lingkungan Direktorat Jenderal Bina Marga*. Jakarta.
- Husnan, S. dan Suwasono. 1994. *Studi Kelayakan Proyek*. Edisi Ketiga. Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan AMP YKPN.

Pemerintah Republik Indonesia. 2005. *Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005, tentang Jalan Tol*. Jakarta.

Pemerintah Republik Indonesia. 2020. *Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020, tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024*. Jakarta.

World Economic Forum. 2019. *The Global Competitiveness Index Report 2010–2019*. Geneva.