

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

1. Analisis kelayakan investasi Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo dilihat dari parameter *Net Present Value (NPV)*, *Benefit Cost Ratio (B/C Ratio)*, dan *Internal Rate Return (IRR)* sesuai dengan konsensi yang diberikan pemerintah adalah sebagai berikut:
 - a. Nilai NPV didapatkan negative Rp. 1.773.803.000.000
 - b. Nilai IRR didapatkan 8,56% yang mana nilainya lebih kecil dibandingkan WACC = 13,07%
 - c. Nilai BCR didapatkan kurang dari 1.00 yaitu 0,763 sedangkan

Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa investasi tersebut tidak layak secara financial bagi investor. Ketidaklayakan tersebut diakibatkan oleh membengkaknya nilai investasi akibat perubahan *design* dan pada tingkat perubahan tarif tol awal yang lebih tinggi.

2. Lama periode kembali modal (*Payback Periode*) Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo adalah 27 Tahun (Bulan Agustus 2042), sehingga masih bias dikatakan layak. Hanya saja kelemahan *Payback Period* yaitu mengabaikan konsep nilai waktu dari uang (*time value of money*) dan aliran kas setelah periode pengembalian, padahal aliran kas tersebut menunjukkan tingkat keuntungan yang harus diketahui oleh investor.
3. Perbandingan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) antara melalui Jalan Tol dengan Jalan Arteri adalah sebagai berikut:

- a. BOK Arteri Rp. 3.647/km untuk Gol I, Rp. 6.413/km untuk Gol II, Rp. 9,498/km untuk Gol III, Gol IV dan Gol V.
- b. BOK Tolditambahtarif toll Rp. 3.226/km untuk Gol I, Rp. 6.767/km untuk Gol II, Rp. 7.763/km untuk Gol III, Rp. 8.113/km untuk Gol IV dan Rp. Rp. 8.463 untuk Gol V.

Artinya biaya melewati toll lebih murah daripada melewati jalan arteri untuk semua golongan kendaraan. Hal ini tentu saja sangat menguntungkan pengguna jalan.

5.2 SARAN

Dari analisa yang peneliti lakukan pada Jalan Tol Pasuruan Probolinggo, maka PT. Transjawa Paspro Jalan Toll sebagai operator perlu mempertimbangkan beberapa hal berikut ini :

1. Melakukan penghematan terhadap biaya operasional agar tidak terjadi *cash defisiensi*.
2. Melakukan review design terhadap bahu jalan yang semua dari rigid untuk diganti dengan aspal, sehingga bias menghemat biaya konstruksi.
3. Melakukan upaya untuk pengajuan penambahan konsesike Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) akibat mundurnya pengoperasian jalan tol sehingga nilai *Internal Rate Return (IRR)* yang diharapkan dapat tercapai.
4. Mengajukan tarif baru yang sesuai sebagai kompensasi akibat meningkatnya biaya konstruksi akibat perubahan design.
5. Membuat *rest area* (area istirahat) dan melakukan penjualan iklan sertamelakukan kerjasama dengan rekanan di sekitarruas sekitarmengingat lokasitersebut sangat strategis yang akan berdampak peningkatan volume lalu lintas kendaraan, sehingga dapat meningkatkan penghasilan pada sektor oldan non-tol.

