

## KELAYAKAN PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN UNTUK Mendukung INDUSTRI PERTANIAN DI KABUPATEN SUMBAWA BARAT

**Agita Risty Serena**

Program Studi Teknik Sipil  
Fakultas Teknik  
Universitas Katolik Parahyangan  
Jln. Ciumbuleuit 94, Bandung  
P: 022-2033691; F:022-2033692  
[agitaserena@gmail.com](mailto:agitaserena@gmail.com)

**Wimpy Santosa**

Program Studi Teknik Sipil  
Fakultas Teknik  
Universitas Katolik Parahyangan  
Jln. Ciumbuleuit 94, Bandung  
P: 022-2033691; F:022-2033692  
[wimpy@unpar.ac.id](mailto:wimpy@unpar.ac.id)

### Abstract

Transportation is one of the main points in fulfilling daily necessities of goods and services by using existing infrastructures for a particular purpose. Regency road is road that connected regencies or cities with the center of activities in an area. Development of regency road expected to gives contribution for development and equity of construction in that area. This study aims to analyze the feasibility of regency road network to support agricultural sector and to determine NPV value and BCR value of the eastern and southern ring roads of West Sumbawa Regency. Data used in this study is road length, population, and Gross Domestic Product of each production sector from 2008 until 2011. Methods used in this study are the Producer Surplus Method, NPV, and BCR. The analysis shows that eastern and southern ring roads that support agricultural sector in West Sumbawa Regency have a positive NPV value and BCR value is greater than 1, meaning that the road development is feasible.

**Keywords:** *Regency Road, GDP, Producer Surplus, NPV, BCR*

### Abstrak

Transportasi merupakan tulang punggung dalam memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari dengan menggunakan sarana dan prasarana yang ada untuk tujuan tertentu. Jalan kabupaten merupakan ruas yang menghubungkan kabupaten/kota dengan pusat-pusat kegiatan di suatu wilayah. Pengembangan jaringan jalan kabupaten diharapkan dapat memberikan kontribusi untuk pengembangan dan pemerataan pembangunan di wilayah tersebut. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis kelayakan jaringan jalan kabupaten untuk mendukung sektor pertanian serta menentukan nilai NPV dan BCR di jalan lintas timur dan jalan lintas selatan Kabupaten Sumbawa Barat. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah panjang jalan, jumlah penduduk, dan Produk Domestik Regional Bruto setiap sektor produksi dari tahun 2008 sampai tahun 2011. Metode yang digunakan adalah metode produsen surplus, NPV, dan BCR. Hasil analisis menunjukkan bahwa jalan lintas timur dan jalan lintas selatan yang mendukung sektor pertanian di Kabupaten Sumbawa Barat mempunyai nilai NPV positif dan BCR lebih besar dari 1 sehingga jalan tersebut layak untuk dilaksanakan.

**Kata-kata Kunci:** *Jalan Kabupaten, PDRB, Produsen surplus, NPV, BCR*

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan tulang punggung dalam memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari dengan menggunakan sarana dan prasarana yang ada untuk tujuan tertentu. Sarana dan prasarana transportasi yang berkualitas mampu meningkatkan kegiatan ekonomi masyarakat serta pembangunan fisik di wilayah tersebut. Sarana transportasi meliputi mobil, kapal laut, kereta api, pesawat udara, dan lain-lain. Prasarana transportasi meliputi jalan, pelabuhan, stasiun, bandar udara, dan lain-lain. Transportasi juga memegang peranan penting dalam menjangkau antara pulau satu ke pulau lain maupun antara wilayah-wilayah di dalam pulau tersebut.

Sarana dan prasarana transportasi adalah penunjang peningkatan ekonomi di suatu wilayah. Saat ini pemerintah Republik Indonesia sedang mencanangkan suatu strategi untuk

mengembangkan kegiatan ekonomi melalui pemanfaatan potensi sumber daya alam, demografi, letak geografis, dan transportasi yang ada pada suatu wilayah. Strategi tersebut terdapat pada suatu dokumen Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), Perpres No. 32 tahun 2011.

MP3EI merupakan langkah awal untuk mendorong Indonesia menjadi negara maju dan termasuk dalam sepuluh negara besar di dunia pada tahun 2025 melalui pertumbuhan ekonomi tinggi yang inklusif, berkeadilan, dan berkelanjutan. Salah satu wilayah yang termasuk dalam dokumen MP3EI adalah Provinsi Nusa Tenggara Barat. Dalam dokumen MP3EI, Nusa Tenggara Barat memiliki tema pintu gerbang pariwisata dan pendukung pangan nasional yang memprioritaskan bidang pariwisata, perikanan, dan peternakan. Dalam MP3EI, Nusa Tenggara Barat memiliki dua kawasan perhatian investasi, yang salah satunya adalah Kabupaten Sumbawa Barat.

Kabupaten Sumbawa Barat merupakan wilayah yang terletak di daerah strategis karena merupakan pintu gerbang dari Pulau Lombok menuju Pulau Sumbawa. Di Kabupaten Sumbawa Barat terdapat delapan kecamatan, yaitu Poto Tano, Seteluk, Taliwang, Brang Ene, Brang Rea, Jereweh, Maluk, dan Sekongkang. Dalam sektor perekonomian Kabupaten Sumbawa Barat memiliki sejumlah sentra produksi komoditas berupa pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, pariwisata, dan pertambangan yang sedang berkembang. Namun sektor transportasi masih kurang mendukung sektor-sektor lainnya. Untuk mendukung penyebaran sentra produksi komoditas secara merata baik, di dalam maupun di luar Kabupaten Sumbawa Barat, dibutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang aman, nyaman, dan cepat.

Menurut UU No. 38 tahun 2004 jalan kabupaten adalah jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten. Jalan seringkali dipandang sebagai syarat utama untuk mengembangkan perekonomian di daerah perdesaan dengan menghubungkan jalan tersebut menuju kawasan perkotaan.

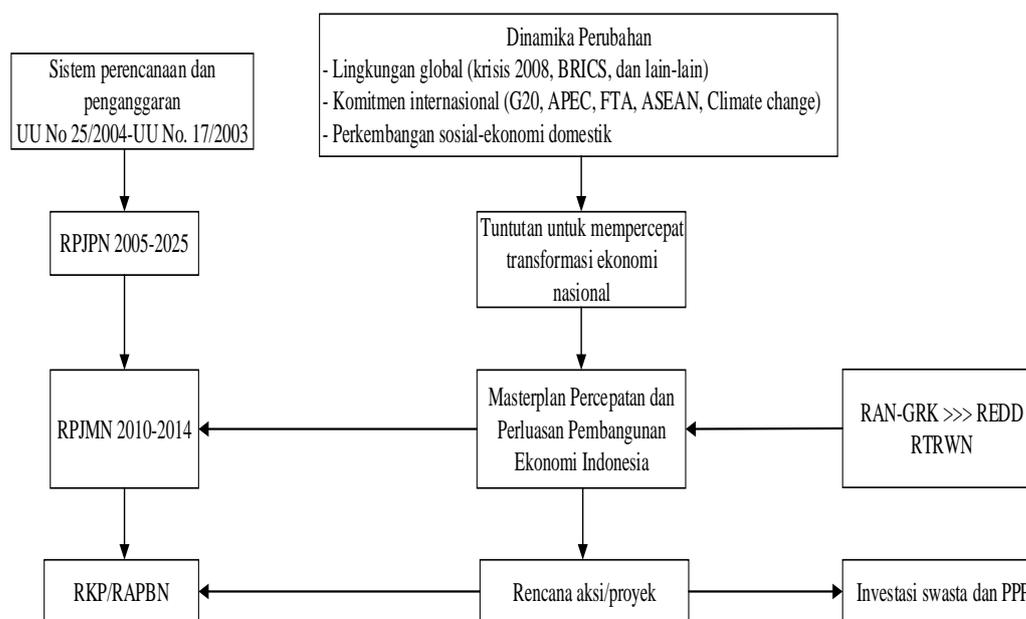
Jalan lintas timur menghubungkan Kecamatan Seteluk dan Kecamatan Brang Rea dan jalan lintas selatan menghubungkan Kecamatan Brang Ene dan Kecamatan Brang Rea. Jalan lintas timur dan jalan lintas selatan belum mendukung distribusi hasil pertanian. Pada tahun 2011 jalan kabupaten di Kabupaten Sumbawa Barat masih berada pada kondisi rusak dan rusak berat. Hal ini juga menjadikan aksesibilitas di jalan lintas timur dan lintas selatan rendah, sehingga pengiriman barang bisa mengalami keterlambatan dan bisa menyebabkan kerugian yang besar. Dengan mengembangkan jalan lintas timur dan jalan lintas selatan diharapkan dapat dihasilkan keuntungan di sektor pertanian serta memberikan kontribusi bagi pengembangan wilayah dan pemerataan pembangunan antar kecamatan di Kabupaten Sumbawa Barat. Parameter yang diukur dalam studi ini adalah panjang jalan lintas timur dan jalan lintas selatan, PDRB perkapita di sektor pertanian, serta jumlah penduduk yang tinggal di wilayah studi.

Dengan latar belakang tersebut, maka studi ini bertujuan untuk mengevaluasi kelayakan pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Sumbawa Barat dalam rangka mendukung pengembangan industri pertanian. Evaluasi kelayakan dikaitkan dengan rencana pengembangan jaringan jalan untuk mendukung tercapainya MP3EI di kawasan timur Indonesia.

## MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA

Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) merupakan arahan strategis dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia untuk periode 15 tahun, mulai tahun 2011 sampai dengan tahun 2025, dalam rangka pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 (UU No. 17 Tahun 2007) dalam melengkapi dokumen perencanaan. Posisi MP3EI dalam rencana pembangunan Indonesia dijelaskan dalam Gambar 1.

MP3EI memiliki pola pikir dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi dalam semangat “*Not Business As Usual*”. Semangat *Not Business As Usual* mendorong pola pikir untuk lebih maju dalam penyediaan infrastruktur melalui kerjasama pemerintah dan swasta atau *Public-Private Partnership* (PPP). Pihak swasta akan berfungsi untuk menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan investasi dan pihak pemerintah akan berfungsi sebagai regulator, fasilitator, dan katalisator. Untuk mempercepat implementasi MP3EI, maka diperlukan pengembangan metode pembangunan infrastruktur sepenuhnya oleh dunia usaha yang dikaitkan dengan kegiatan produksi.



**Gambar 1.** Posisi MP3EI Dalam Rencana Pembangunan Pemerintah (Kementerian Perekonomian Republik Indonesia, 2011)

Terdapat enam koridor pengembangan ekonomi yang terkait dengan MP3EI. Koridor Sumatera akan memfokuskan pada sentra produksi dan pengolahan hasil bumi dan lumbung energi nasional, Koridor Jawa sebagai pendorong industri dan jasa nasional, Koridor Kalimantan sebagai pusat produksi dan pengolahan hasil tambang dan lumbung energi nasional, Koridor Bali-Nusa Tenggara sebagai pintu gerbang pariwisata nasional dan pendukung pangan nasional, Koridor Sulawesi-Maluku Utara sebagai pusat produksi dan pengolahan hasil pertanian, perkebunan, dan perikanan nasional, serta Koridor Papua-Maluku sebagai pengolahan sumber daya alam yang melimpah dan sumber daya manusia (SDM) yang sejahtera.

Berdasarkan skenario koridor pengembangan ekonomi tersebut, terutama untuk koridor V Bali-Nusa Tenggara, diperlukan penyediaan ruang untuk sarana dan prasarana pendukung. Aksesibilitas merupakan suatu hal yang sangat diperlukan dalam pengembangan koridor ekonomi Bali-Nusa Tenggara. Terkait dengan wilayah studi, diperlukan tatanan sistem transportasi yang terintegrasi dalam wilayah studi maupun dengan wilayah sekitarnya yang masih termasuk dalam pengembangan ekonomi Bali-Nusa Tenggara.

Koridor Bali-Nusa Tenggara diposisikan sebagai “Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional”. Selain itu Koridor Bali-Nusa Tenggara memiliki potensi tinggi di bidang ekonomi dan sosial dengan kegiatan-kegiatan unggulannya. Diperlukan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi yang akan difokuskan pada 3 (tiga) kegiatan utama, yaitu pariwisata, perikanan, dan peternakan.

## METODE

### Kriteria Investasi Proyek

Menurut Gray (1992), tujuan analisis proyek adalah untuk mengetahui tingkat keuntungan yang dapat dicapai melalui investasi dalam suatu proyek, menghindari pemborosan sumber daya, yaitu dengan menghindari pelaksanaan proyek yang tidak menguntungkan, mengadakan penilaian terhadap peluang investasi yang ada, sehingga kita dapat memilih alternatif proyek yang paling menguntungkan, serta menentukan prioritas investasi. Untuk mengetahui tingkat keuntungan suatu calon proyek, perlu dihitung benefit dan biaya yang diperlukan sepanjang umur proyek. Dalam upaya mencari ukuran penerimaan, penolakan dan pengurutan suatu proyek, telah dikembangkan berbagai cara yang disebut kriteria investasi. Pada penelitian ini kriteria investasi yang digunakan adalah *Net Present Value* (NPV) dan *Benefit Cost Ratio* (BCR). Semua kriteria ini menggunakan perhitungan nilai sekarang (*present value*) dari arus benefit dan biaya selama umur proyek.

### Nilai Sekarang Bersih

Nilai Sekarang Bersih atau *Net Present Value* (NPV) merupakan nilai saat ini yang diperoleh dari seluruh komponen manfaat yang ada selama umur rencana (PV manfaat) dikurangi dengan komponen biaya proyek yang telah dikeluarkan (PV biaya). Dalam hal ini menggunakan besaran netto (setelah diskon) dan secara matematis nilai NPV dapat ditulis sebagai berikut:

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{Bt}{(1+i)^t} - \sum_{t=0}^n \frac{Ct}{(1+i)^t} = \sum_{t=0}^n \frac{Bt-Ct}{(1+i)^t} \quad (1)$$

dengan:

NPV = Nilai Sekarang Bersih

Bt = Komponen manfaat pada tahun n

Ct = Komponen biaya pada tahun n

i = Tingkat suku bunga

n = Umur ekonomi proyek

NPV yang bernilai positif menunjukkan bahwa proyek menguntungkan dan layak untuk dilaksanakan, sedangkan NPV yang bernilai negatif menunjukkan bahwa proyek tidak menguntungkan dan tidak layak untuk dilaksanakan.

### Rasio Manfaat Biaya

Rasio manfaat biaya atau *Benefit Cost Ratio* (BCR) merupakan perbandingan antara nilai PV manfaat dengan nilai PV biaya. Proyek dinyatakan layak apabila memperoleh nilai BCR lebih besar dari satu, sedangkan proyek dinyatakan tidak layak apabila memperoleh nilai BCR lebih kecil dari satu.

$$BCR = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+i)^t}} \quad (2)$$

dengan:

B<sub>t</sub> = Komponen manfaat pada tahun n

C<sub>t</sub> = Komponen biaya pada tahun n

i = Tingkat suku bunga

n = Umur ekonomi proyek

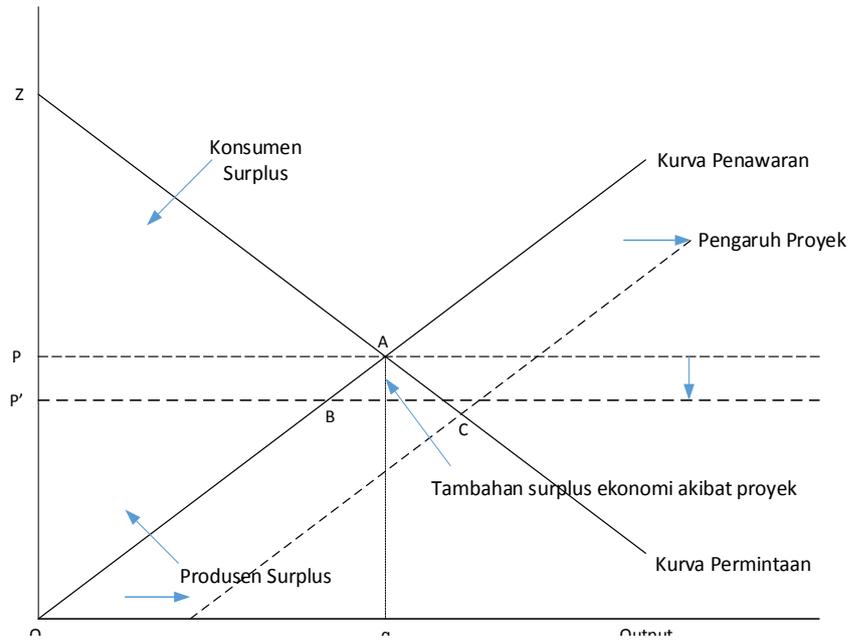
### Konsep Konsumen Surplus dan Produsen Surplus

Penghematan yang dinikmati konsumen berdasarkan penurunan harga disebut konsumen surplus (Gray, 1992). Penghematan tersebut harus dipertimbangkan dalam perhitungan benefit proyek. Pengaruh harga yang lebih rendah tak hanya dirasakan oleh konsumen, tetapi juga oleh produsen yang telah menghasilkan produk yang sama sebelum adanya proyek. Jumlah kelebihan harga atas biaya marjinal disebut produsen surplus.

Pada Gambar 2 diperlihatkan hubungan antara konsumen surplus dan produsen surplus. Harga ekuilibrium sebelum adanya proyek, yaitu titik P, konsumen surplus ditentukan pada daerah ZAP, sedangkan produsen surplus ditentukan pada daerah PAO. Tiap tingkat penawaran sampai dengan titik A terdapat konsumen yang bersedia membayar harga yang lebih tinggi dari P. Batas harga, yaitu titik Z, merupakan kesediaan konsumen untuk membayar harga yang sangat tinggi apabila jumlah barang yang tersedia hanya satu unit. Dalam keadaan yang berlaku pada penawaran barang sejumlah q, konsumen dapat memperoleh barang pada harga sebesar P. Dengan demikian, daerah ZAP merupakan manfaat atau penghematan yang dinikmati konsumen berdasarkan kondisi penawar barang tersebut.

Produsen bersedia menawarkan harga sangat rendah jika permintaan akan barang sangat terbatas. Pada kondisi permintaan yang berlaku, produsen dapat naik sepanjang kurva penawaran sehingga harga jualnya menjadi sebesar titik P. Dengan kata lain, adanya harga seragam memungkinkan produsen untuk menjual bagian produksinya yang dihasilkan pada harga P dengan biaya yang lebih rendah dari titik P. Hal tersebut menguntungkan bagi produsen yang ditunjukkan pada daerah PAO.

Kurva penawaran yang bergeser ke kanan mengakibatkan konsumen surplus naik, sedangkan produsen surplus menjadi turun. Jumlah dari konsumen surplus dan produsen surplus disebut surplus ekonomi yang berlaku pada tingkat produksi atau konsumsi sebesar titik q. Pergeseran kurva penawaran sejauh BC mengakibatkan harga barang turun ke titik P' sehingga konsumen surplus naik ke ZCP', sedangkan produsen surplus turun ke P'BO. Dalam jumlah yang diukur oleh segitiga ABC, kenaikan konsumen surplus sebesar PACP' melebihi penurunan produsen surplus sebesar PABP' sehingga perubahan surplus ekonomi, yaitu PACP'-PABP'=ABC yang selalu positif dalam kondisi normal.

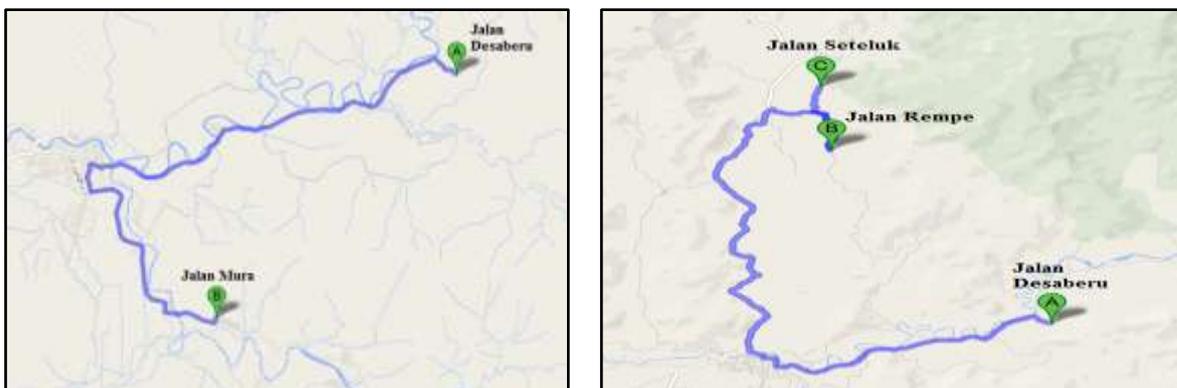


Gambar 2. Konsumen dan Produsen Surplus (Gray, 1992)

## DATA DAN ANALISIS

### Data Panjang Jalan

Dari delapan kecamatan yang ada di Kabupaten Sumbawa Barat, namun hanya tiga yang dibahas dalam studi ini, yaitu kecamatan Seteluk, kecamatan Brang Rea, dan kecamatan Brang Ene. Kecamatan Seteluk dan kecamatan Brang Rea dihubungkan oleh jalan Desaberu-jalan Rempe-jalan Seteluk. Kecamatan Brang Rea dan kecamatan Brang Ene dihubungkan oleh jalan Desaberu-jalan Mura. Jalan Desaberu-jalan Rempe-jalan Seteluk memiliki panjang jalan yaitu 28,4 km dan jalan Desaberu-jalan Mura memiliki panjang jalan yaitu 13,4 km. Gambar 3 menunjukkan rute jalan Desaberu-jalan Rempe-jalan Seteluk dan rute jalan Desaberu-jalan Mura.



Gambar 3. Rute Jalan Desaberu-Rempe-Seteluk dan Rute Jalan Desaberu-Mura (GoogleMaps, 2013)

### PDRB Perkapita Kabupaten Sumbawa Barat

PDRB perkapita merupakan hasil bagi PDRB dibagi dengan jumlah penduduk tiap tahun. PDRB perkapita dapat menggambarkan tingkat kemakmuran masyarakat di suatu daerah. Sektor yang ditinjau dalam analisis ini adalah sektor pertanian. Data PDRB yang digunakan terhitung dari tahun 2008 sampai pada tahun 2011. Pada analisis ini tidak memperhitungkan PDRB sektor pertambangan dan penggalian (non migas) karena letak tinjauan analisis jauh dari lokasi sektor pertambangan dan penggalian yang dikelola oleh PT. Newmont Nusa Tenggara. Pada Tabel 1 disajikan data PDRB Kabupaten Sumbawa Barat tahun 2008 sampai tahun 2011.

**Tabel 1.** PDRB Menurut Lapangan Usaha Berdasarkan Harga Berlaku Tahun 2008-2011 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Sumbawa Barat, 2012)

No	Lapangan Usaha	PDRB (juta Rupiah)			
		2008	2009	2010	2011
1	Pertanian	216.480	231.776	257.381	288.273
2	Industri Pengolahan	16.987	19.076	20.067	21.712
3	Listrik, Gas & Air Minum	2.605	3.075	3.507	3.923
4	Bangunan & Konstruksi	109.662	145.084	176.253	202.631
5	Perdagangan, Hotel & Restoran	144.946	170.181	194.278	226.421
6	Angkutan & Komunikasi	85.028	90.896	99.121	110.746
7	Keuangan, Persewaan & Jasa	18.537	21.234	23.754	26.528
8	Jasa-jasa	63.151	77.671	89.727	103.798
Total PDRB		657.397	758.993	864.088	984.031

Dari data PDRB tersebut dapat ditentukan kontribusi PDRB di sektor pertanian terhadap PDRB total adalah sebesar 30,44%. Peningkatan PDRB tidak terlepas dari peningkatan penduduk di Kabupaten Sumbawa Barat. Jumlah penduduk Kabupaten Sumbawa Barat dari tahun 2008 sampai tahun 2011 ditunjukkan pada Tabel 4.2 untuk jalan lintas timur dan Tabel 4.3 untuk jalan lintas selatan. Dari total PDRB dan jumlah penduduk tiap tahun, maka dapat ditentukan PDRB perkapita adalah Rp. 6,63 juta untuk tahun 2008, Rp. 7,51 juta untuk tahun 2009, Rp. 7,52 juta untuk tahun 2010, dan Rp. 8,47 juta untuk tahun 2011. Untuk jalan lintas timur yang menghubungkan 2 kecamatan, yaitu kecamatan Seteluk dan kecamatan Brang Rea didapat jumlah penduduk adalah 25.411 orang di tahun 2008, 25.944 orang di tahun 2009, 27.922 orang di tahun 2010, 28.134 orang di tahun 2011, sedangkan untuk jalan lintas selatan yang menghubungkan kecamatan Brang Rea dan kecamatan Brang Ene didapat jumlah penduduk adalah 15.851 orang di tahun 2008, 16.180 orang di tahun 2009, 17.586 orang di tahun 2010, 17.762 orang di tahun 2011.

Dari data PDRB dan data penduduk di dua kecamatan di jalan lintas timur dapat ditentukan pertumbuhan PDRB, yaitu 13,4% di tahun 2009, 7,2% di tahun 2010, 11,9% di tahun 2011, sehingga rata-rata pertumbuhan PDRB adalah 10,8%. Pertumbuhan penduduk di Kecamatan Seteluk dan Kecamatan Brang Rea adalah 2,05% di tahun 2009, 7,3% di tahun 2010, 0,77% di tahun 2011, sehingga rata-rata pertumbuhan penduduk adalah 3,38%. Pada jalan lintas selatan didapat juga pertumbuhan PDRB, yaitu 13,4% di tahun 2009, 8,1% di tahun 2010, 12,2% di tahun 2011, sehingga didapat rata-rata pertumbuhan PDRB adalah 11,2%. Pertumbuhan penduduk di Kecamatan Brang Rea dan Kecamatan Brang Ene

adalah 2% di tahun 2009, 6,9% di tahun 2010, 0,99% di tahun 2011, sehingga rata-rata pertumbuhan penduduk adalah 3,33%.

### **Produsen Surplus, Net Present Value, dan Benefit Cost Ratio**

Dari hasil proyeksi yang telah dilakukan sebelumnya, maka dapat diperoleh surplus (keuntungan) dari melaksanakan proyek pengembangan jalan lintas timur dan lintas selatan. Nilai surplus didapat dari hasil pengurangan dengan adanya proyek pengembangan jalan dan tanpa adanya proyek pengembangan jalan. Nilai surplus terlihat pada saat awal pemeliharaan jalan setelah adanya pelebaran sebesar 2 m.

Untuk biaya pekerjaan untuk pelebaran jalan selebar 2 m di jalan lintas timur adalah Rp. 249.852.149.416,-, sedangkan biaya pekerjaan untuk pelebaran jalan selebar 2 m di jalan lintas selatan adalah Rp. 117.887.985.992,-. Dari total biaya pekerjaan tersebut, 1% dari biaya pelebaran jalan digunakan untuk perencanaan pengembangan jalan dan sisanya untuk pelaksanaan pengembangan jalan.

*Net Present Value* merupakan nilai dari pendapatan di masa yang akan datang dikurangi dengan pengeluaran pada saat ini. Umur rencana dari pendapatan dan pengeluaran adalah 12 tahun. Tingkat suku bunga yang dipakai adalah sebesar 12,75%. Dari analisis dengan membandingkan pendapatan dan pengeluaran jalan lintas timur dan lintas selatan dengan pengaruh tingkat suku bunga, maka dapat dihasilkan NPV jalan lintas timur adalah Rp. 24.883.693.223,- dan NPV jalan lintas selatan adalah Rp. 22.048.728.987,-.

**Tabel 2.** Surplus Jalan Lintas Timur dan Jalan Lintas Selatan Tahun 2008-2025 (Rupiah)

Tahun	Jalan Lintas Timur	Jalan Lintas Selatan
2008	-	-
2009	-	-
2010	-	-
2011	-	-
2012	-	-
2013	-	-
2014	-	-
2015	-	-
2016	-	9.444.857.622
2017	24.477.909.553	13.153.411.117
2018	33.102.482.208	17.809.871.985
2019	43.854.220.715	23.623.390.877
2020	57.192.917.046	30.845.948.054
2021	73.671.157.523	39.780.739.010
2022	93.952.286.124	50.792.153.797
2023	118.831.750.231	64.317.646.643
2024	149.262.453.455	80.881.846.809
2025	186.384.853.839	101.113.325.828

*Benefit Cost Ratio* merupakan nilai dari pendapatan di masa yang akan datang dibagi dengan pengeluaran pada saat ini. Suatu proyek pengembangan jalan dikatakan layak dan menguntungkan apabila BCR menunjukkan lebih besar dari 1. *Discount rated* pada analisis ini adalah 12,75%. Dengan membandingkan jumlah manfaat pengembangan jalan dan

jumlah biaya untuk pelebaran jalan di jalan lintas timur dan lintas selatan, didapat BCR di jalan lintas timur sebesar 1,13 dan BCR di jalan lintas selatan sebesar 1,25. Hal tersebut membuktikan bahwa proyek pengembangan jalan lintas timur dan jalan lintas selatan layak untuk dilaksanakan.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa jalan lintas timur, yang menghubungkan jalan Desaberu-jalan Rempe-Jalan Seteluk, dan jalan lintas selatan, yang menghubungkan jalan Desaberu-jalan Mura, memiliki nilai surplus yang terus meningkat. Hasil ini menunjukkan bahwa program MP3EI berpengaruh pada pengembangan wilayah lokasi jalan-jalan tersebut.

Analisis kelayakan di jalan lintas timur memberikan nilai NPV sebesar Rp. 24.883.693.223,- dan nilai BCR sebesar 1,13, sedangkan jalan lintas selatan memberikan nilai NPV sebesar Rp. 22.048.728.987,- dan nilai BCR sebesar 1,25. Hasil-hasil tersebut menunjukkan bahwa jalan lintas timur dan jalan lintas selatan layak untuk dikembangkan.

## **REFERENSI**

- Adisasmitha, S.A. (2011). *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sumbawa Barat. (2012). *Sumbawa Barat Dalam Angka 2012*, Taliwang.
- Husnan, S., dan Suwarsono. (1994). *Studi Kelayakan Proyek*. UPP AMP YKPN, Yogyakarta.
- Kadariah., Karina, L., Gray, C. (1992). *Pengantar Evaluasi Proyek*. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia. (2011). *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025*, Jakarta.
- Khisty, C.J. (1990). *Transportation Engineering an Introduction*. Prentice-Hall, Inc., Chicago, Il.
- McCarthy, P.S. (2001). *Transportation Economics*. Blackwell Publisher Ltd., Oxford.
- Papacostas, C.S. (1987). *Fundamentals of Transportation Engineering*. Prentice-Hall, Inc., Branchville.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2005). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)*, Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2007). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 42/PRT/M/2007 Tentang Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Bidang Infrastruktur*, Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2004). *Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*, Jakarta.
- Susantono, B. (2013). *Transportasi dan Investasi*. Penerbit Buku Kompas, Jakarta.