



**MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
NOMOR: 2790 /KPTS/M/2024
TENTANG
RENCANA UMUM PROYEK KERJA SAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA
DAN PEMBIAYAAN KREATIF SEKTOR JALAN TOL TAHUN 2025-2029**

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka percepatan penyelenggaraan penyediaan infrastruktur jalan tol untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang berdampak pada peningkatan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat, perlu dilakukan penyusunan Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol yang merupakan bagian dari Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional;
 - b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 12 huruf b Peraturan Menteri .Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur identifikasi dan usulan penetapan KPBU sektor jalan tol terdiri atas kegiatan penyusunan rencana umum proyek KPBU;
 - c. bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040 dilakukan seleksi pelaksanaan jalan tol untuk tahun 2025-2029 yang dapat dilaksanakan dengan menggunakan skema kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan pembiayaan kreatif;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Penetapan Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029;
- Mengingat :
- 1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 85);
3. Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 62);
4. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 40) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2024 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 37);
5. Keputusan Presiden Nomor 113/P Tahun 2019 tentang Pembentukan Kementerian Negara dan Pengangkatan Menteri Negara Kabinet Indonesia Maju Periode Tahun 2019-2024;
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 473) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2024 tentang Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 573);
7. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 554) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 9 Tahun 2024 tentang Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 574);
8. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 45);
9. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040;

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT TENTANG RENCANA UMUM PROYEK KERJA SAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA DAN PEMBIAYAAN KREATIF SEKTOR JALAN TOL TAHUN 2025-2029.
- KESATU : Menetapkan Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029 yang terdiri atas Naskah Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029 sebagaimana tercantum dalam Lampiran I dan Daftar Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029 sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.
- KEDUA : Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU merupakan pedoman dalam membuat kebijakan, melakukan pengembangan, pembangunan, serta pembiayaan infrastruktur sektor jalan tol yang dilaksanakan dengan menggunakan skema kerja sama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan pembiayaan kreatif.
- KETIGA : Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029 mengacu pada dokumen perencanaan sebagaimana berlaku, antara lain:
- a. Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
 - b. Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah; dan
 - c. Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional.
- KEEMPAT : Daftar Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun, dan dapat ditinjau kembali secara berkala paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun.
- KELIMA : Direktur Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan dan/atau Direktur Jenderal Bina Marga dan/atau Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah dapat mengajukan permohonan persetujuan penetapan kepada Menteri dalam hal terdapat perubahan atau proyek yang belum tercantum dalam Rencana Umum Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol Tahun 2025-2029 ini sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU.

KEENAM : Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Tembusan:

1. Menteri Perhubungan;
2. Menteri Dalam Negeri;
3. Menteri Keuangan;
4. Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional;
5. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
6. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
7. Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional;
8. Sekretaris Jenderal, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
9. Direktur Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
10. Direktur Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 15 Oktober 2024

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT,

ttd

M. BASUKI HADIMULJONO

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
Kepala Biro Hukum,



Pujiono, SH.,MH.
NIP. 197704012005021001

LAMPIRAN I
KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
NOMOR 2790 /KPTS/M/2024
TENTANG
RENCANA UMUM PROYEK KERJA SAMA
PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA DAN
PEMBIAYAAN KREATIF SEKTOR JALAN TOL
TAHUN 2025-2029

**NASKAH RENCANA UMUM PROYEK KERJASAMA PEMERINTAH
DENGAN BADAN USAHA DAN PEMBIAYAAN KREATIF SEKTOR
JALAN TOL TAHUN 2025 – 2029**

**BAB I
PENDAHULUAN**

1.1. Umum

Infrastruktur jalan tol merupakan bagian sistem jaringan jalan nasional yang memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan nasional. Sebagai jaringan jalan khusus, jalan tol menjadi salah satu indikator penting yang menghubungkan konektivitas antar wilayah dan meningkatkan efisiensi distribusi barang dan jasa.

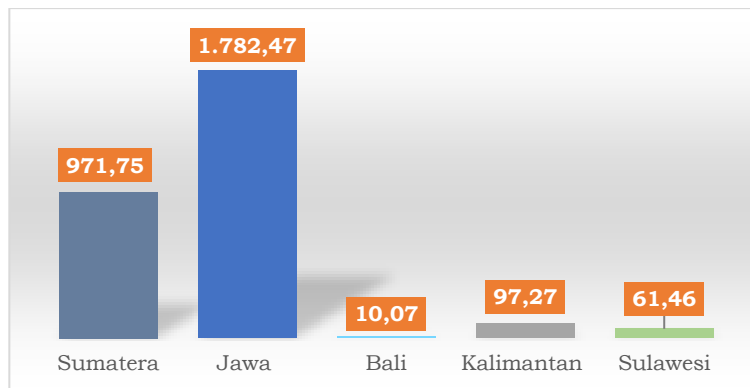
Dalam fungsinya sebagai jalur transportasi, keberadaan pengaturan perencanaan umum jalan tol bertujuan untuk mewujudkan tertib penyelenggaraan jalan tol yang komprehensif dan berkelanjutan. Pengaturan ini tidak hanya memastikan kualitas infrastruktur yang dibangun, tetapi juga menjamin bahwa pembangunan dan operasional jalan tol sejalan dengan rencana pembangunan infrastruktur jangka panjang nasional, baik dari aspek ekonomi, sosial, maupun lingkungan.

Berdasarkan tren pembangunan selama 20 (dua puluh) tahun terakhir, Indonesia telah mencapai kemajuan yang signifikan dalam berbagai bidang pembangunan nasional melalui implementasi kebijakan strategis. Pembangunan infrastruktur jalan terus menjadi prioritas utama pemerintah dalam agenda pembangunan nasional hingga tahun 2029. Upaya pembangunan Infrastruktur jalan semakin diperluas, dengan fokus khusus pada pengembangan dan perluasan jaringan Jalan Bebas Hambatan (Infrastruktur Jalan Tol), sebagaimana telah diamanatkan pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol.

Sejak tahun 1978 hingga awal 2024, Kementerian PUPR melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) mencatat bahwa total panjang jalan bebas hambatan yang dimiliki Indonesia mencapai 2.893 km. Secara luas, jalan tol tersebut tersebar di hampir seluruh wilayah di Indonesia, yakni Pulau Sumatera (971,75 km), Pulau Jawa (1.782,47 km), Pulau Bali (10,07 km), Pulau Kalimantan (97,27 km), dan Pulau Sulawesi (61,46 km).

Panjang jalan tol tersebut merupakan akumulasi dari ruas tol yang terbangun dan dioperasikan, yakni pada periode 1978 - 2014 tercapai sepanjang 789,67 km, periode 2015-2019 tercapai sepanjang 1.298,38 km, periode 2020 - 2021 tercapai sepanjang 368,97 km, dan periode 2022 hingga awal 2024 tercapai

sepanjang 435,98 km. Harapannya, pada tahun 2024, total panjang jalan tol yang beroperasi mencapai 4.761 km.



Sumber: BPJT (2024)

Gambar 1. Realisasi Pembangunan Jalan Tol Pada 5 Pulau di Indonesia

Namun demikian, masih terdapat ketidakseimbangan pembangunan jalan tol, terutama antara wilayah Barat dan Timur Indonesia serta antara Pulau Jawa dan Luar Jawa. Kondisi ini disebabkan antara lain oleh faktor pusat pertumbuhan yang belum berkembang di Luar Jawa, belum optimalnya integrasi konektivitas dengan kawasan pertumbuhan ekonomi, serta kesenjangan pembangunan sarana dan prasarana dasar antara Pulau Jawa dan Luar Jawa.

Salah satu aspek keberhasilan dalam pengembangan Infrastruktur Jalan Tol adalah peningkatan efisiensi logistik antar wilayah. Arah pembangunan jaringan jalan tol kedepannya sebagai tulang punggung sistem logistik nasional difokuskan untuk dapat menghasilkan berbagai manfaat strategis, antara lain:

- Meningkatkan efektivitas dan efisiensi rantai pasok logistik dengan mengoptimalkan penggunaan sumber daya, terutama dalam menghubungkan kawasan ekonomi dengan moda transportasi lainnya, seperti pelabuhan, bandara, kereta api.
- Meningkatkan daya saing logistik produk dalam negeri di pasar global.
- Meningkatkan interkoneksi dan pengembangan wilayah serta pemerataan pertumbuhan ekonomi daerah.
- Peningkatan mobilitas dan aksesibilitas pengguna jalan secara nasional sehingga menghasilkan penghematan signifikan dalam biaya operasional kendaraan dan waktu tempuh.

Mengingat urgensi dan manfaat yang luas dari penyediaan jalan tol, perencanaan infrastruktur jalan tol memerlukan pendekatan yang holistik dan strategis. Di sisi lain, ditengah kebutuhan yang mendesak untuk percepatan pembangunan tersebut, Indonesia dihadapkan pada tantangan terkait kapasitas pembiayaan. Keterbatasan pendanaan tidak hanya dirasakan oleh sektor publik, baik di tingkat pusat maupun daerah, tetapi juga oleh sektor non-publik (swasta), sehingga diperlukan pengembangan strategi pembiayaan yang lebih inovatif dan inklusif untuk menjembatani kesenjangan pendanaan secara lebih efektif.

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan prasarana jalan, khususnya Infrastruktur jalan tol yang aman, nyaman, dan berdaya guna serta dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat, solusi optimal adalah melalui pendekatan investasi yang implementatif dan menciptakan nilai. Realisasi ini membutuhkan sinergi antara berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah pusat, pemerintah daerah, sektor swasta, lembaga keuangan dan

masyarakat. Pengembangan skema pembiayaan dalam penyediaan infrastruktur menjadi alternatif solusi untuk mengurangi ketergantungan pendanaan yang berasal dari anggaran pemerintah, antara lain dengan menggunakan skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dan pembiayaan kreatif/inovatif lainnya. Lebih lanjut, inovasi ini perlu didukung dengan penguatan sistem tata kelola yang transparan dan akuntabel.

Penerapan skema KPBU dan pembiayaan kreatif dalam penyelenggaraan Infrastruktur Jalan Tol memiliki beberapa manfaat, antara lain:

- a. Peningkatan kualitas Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yakni mengalihkan sebagian besar beban pembiayaan kepada sektor swasta, mengurangi alokasi belanja modal pemerintah untuk konstruksi di tahap awal proyek, memperbaiki keseimbangan primer, menciptakan ruang fiskal untuk alokasi anggaran pada sektor prioritas lainnya.
- b. Peningkatan kualitas layanan publik, yakni keterlibatan swasta dalam desain proyek mendorong inovasi, dan dinamika proses pelelangan meningkatkan efisiensi operasional.
- c. Peningkatan akuntabilitas, yakni melibatkan lebih banyak pemangku kepentingan dalam monitoring proyek secara detail, dan pengawasan tidak hanya oleh Penanggung Jawab Kerjasama Proyek (PJPK), tetapi juga oleh badan usaha dan penyedia dana (*lenders*).

1.2. Tantangan dan Permasalahan Pembangunan Jalan Tol

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan mengamanatkan bahwa penyediaan infrastruktur jalan adalah salah satu faktor utama untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat. Hal ini tercermin dari terbangunnya sistem transportasi nasional yang terhubung dengan pengembangan wilayah. Infrastruktur jalan, termasuk jalan tol, berperan penting dalam meningkatkan konektivitas antar daerah, mendorong pertumbuhan ekonomi, dan mempercepat distribusi barang dan jasa. Meskipun demikian, dalam pelaksanaannya, pembangunan jalan tol di Indonesia masih dihadapkan pada berbagai tantangan dan permasalahan yang perlu diatasi bersama.

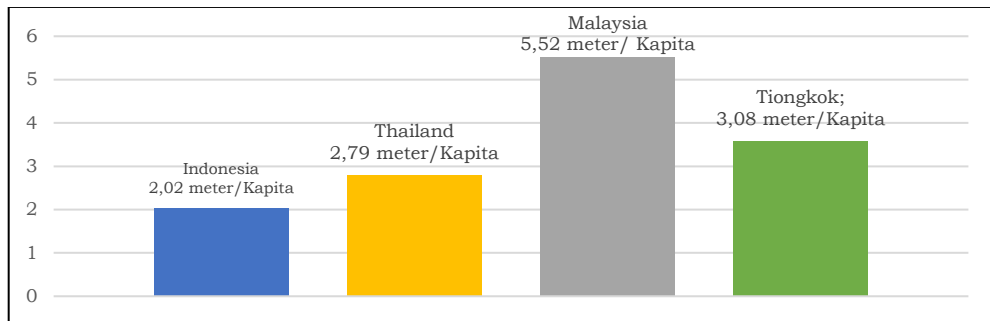
a. Tantangan Pembangunan Jalan Tol

Sebagai upaya menyediakan infrastruktur jalan yang baik dan aman serta meningkatkan daya saing logistik nasional, Indonesia terus berupaya mengembangkan jaringan jalan tol secara masif dan signifikan. Namun, pencapaian pembangunan jalan tol di Indonesia dinilai masih tertinggal apabila dibandingkan dengan negara lain, terutama di kawasan Asia. Di sisi lain, peningkatan cakupan pelayanan maupun kualitas pelayanan jalan merupakan salah satu langkah strategis yang dibutuhkan dalam memperkuat strategi pembangunan nasional.

Dalam hal pembiayaan penyelenggaraan infrastruktur jalan tol, terdapat sejumlah tantangan utama yang dihadapi antara lain masih terbatasnya inovasi skema pembiayaan, tingginya *cost of fund*, minimnya kontribusi sektor keuangan, yang ditandai dengan terbatasnya basis sumber pendanaan dan belum maksimalnya peran sektor keuangan non-bank, seperti pemanfaatan dana pensiun, pembiayaan modal usaha, investasi, asuransi dan pasar modal, serta belum optimalnya fungsi intermediasi dan inklusi keuangan meskipun telah mencapai 85,10% pada tahun 2022.

Panjang jalan per kapita merupakan indikator penting dalam mengukur tingkat aksesibilitas infrastruktur dan mobilitas masyarakat suatu negara. Berdasarkan data *World Bank* (2020), Indonesia masih cenderung rendah dalam aspek ini

dibandingkan dengan beberapa negara di Asia Tenggara dan Asia Timur, yakni hanya mencapai 2,02 meter per kapita. Sementara itu, panjang jalan per kapita di negara lainnya, seperti Thailand sebesar 2,79 meter per kapita, Tiongkok sebesar 3,58 meter per kapita, dan Malaysia mencapai 5,52 meter per kapita. Kesenjangan ini tidak hanya mengindikasikan perbedaan dalam aksesibilitas transportasi, tetapi juga berimplikasi pada efisiensi logistik, akses ke layanan publik dan potensi pertumbuhan ekonomi.



Sumber: *World Bank* (2020)

Gambar 2. Panjang Jaringan Jalan (meter per kapita)

Berdasarkan data kajian Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Nasional (BPIW) (2024), untuk memenuhi target pembangunan jalan tol baru dan/atau beroperasi pada 2020 – 2024 yakni sepanjang 2.500 km, pemerintah masih membutuhkan tambahan pembangunan ruas jalan tol sepanjang 1.492,91 km (59,40%) pada tahun 2024 dan periode tahun setelahnya. Lebih lanjut, apabila membandingkan infrastruktur jalan tol di Indonesia dengan negara lain, khususnya China yang sudah memiliki jalan tol mencapai 280.000 km, maka daya saing Indonesia dalam hal infrastruktur jalan masih jauh tertinggal.

Berdasarkan hasil kajian Direktorat Jenderal Bina Marga (2023), ketercapaian indikator rata-rata kinerja waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau di Indonesia adalah sebesar 2,3 jam/100 km, atau masih rendah dibandingkan negara Thailand dan Malaysia yakni kurang dari 2,0 jam/100 km. Kondisi tersebut mengakibatkan prasarana jalan yang ada belum sepenuhnya mampu menjadi tulang punggung pembangunan sektor riil yang bertujuan untuk mendorong sektor produksi dan mendukung pengembangan wilayah. Keterbatasan kondisi prasarana jalan dan rendahnya kecepatan perjalanan mengakibatkan tingginya biaya logistik yang selanjutnya memicu rendahnya daya kompetisi secara global, khususnya jika dibandingkan dengan negara-negara ASEAN.

Meskipun data yang dirilis oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) (2023) menunjukkan biaya logistik Indonesia terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) saat ini sebesar 14,29% atau menurun signifikan dalam 10 tahun terakhir. Namun, angka persentase biaya logistik terhadap PDB tersebut masih relatif lebih tinggi jika dibanding dengan negara lainnya yang mampu mencapai biaya logistik 9%-12% dari PDB.

Indeks Kinerja Logistik (*Logistic Performance Index/LPI*) (2023) menunjukkan bahwa penyediaan prasarana jalan Indonesia sebagai pendukung pertumbuhan nasional serta keberlanjutan sistem logistik wilayah masih menghadapi tantangan signifikan dibandingkan negara di Asia Tenggara. Indonesia mencatat skor total 3,0 yang menempatkannya pada peringkat 61 secara global. Sedangkan, Singapura memiliki skor 4,14 atau peringkat 1, Malaysia memiliki skor 3,43 atau peringkat 32, dan Thailand memiliki skor 3,26 atau peringkat 45.

Kesenjangan ini menggarisbawahi kebutuhan mendesak bagi Indonesia untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalan dan sistem logistiknya.

b. Permasalahan Pembangunan Jalan Tol

Dalam upaya mencapai visi Indonesia Emas 2045, diantaranya adalah stok infrastruktur Indonesia 70% dari PDB dan peningkatan investasi infrastruktur sebesar 8% dari PDB, kontribusi pembangunan jalan tol terhadap peningkatan investasi nasional masih terkendala oleh berbagai permasalahan umum yang signifikan. Permasalahan tersebut antara lain sebagai berikut:

- 1) Pelaku usaha sektor jalan tol masih terbatas
Mayoritas Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) merupakan perusahaan dalam negeri. Adapun hal ini juga ditunjukkan dari peserta pengadaan badan usaha yang masih terbatas. Minat peserta prakualifikasi yang berasal dari luar negeri menunjukkan kecenderungan yang rendah sehingga tidak dapat melanjutkan ke tahapan pelelangan selanjutnya. Hal ini berimplikasi terhadap kurangnya kompetisi, keterbatasan kapasitas investasi, transfer teknologi, risiko pasar, dan tantangan mencapai skala ekonomi.
- 2) Ketidakpastian penghasilan (*revenue*) akibat belum terealisasinya bangkitan dari infrastruktur program pemerintah lainnya
Pembangunan jalan tol dan perkembangan ekonomi wilayah sekitarnya memiliki kecenderungan hubungan timbal balik signifikan. Di satu sisi, jalan tol memungkinkan akses yang lebih cepat dan efisien ke suatu wilayah, yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui pengembangan sektoral. Di sisi lain, perkembangan kawasan sekitar jalan tol akan berdampak langsung pada pendapatan dan keberlanjutan pengusahaan jalan tol tersebut. Namun, terdapat situasi jalan tol yang direncanakan untuk mendukung pengembangan kawasan tertentu telah terbangun, tetapi tidak diikuti dengan penyelesaian pembangunan kawasan yang dimaksud. Hal ini menciptakan ketidakselarasan antara investasi infrastruktur jalan tol dengan realisasi potensi ekonomi yang diharapkan, sehingga dapat mengakibatkan ketidakpastian pendapatan bagi pengelola jalan tol.
- 3) Keterbatasan alokasi dukungan pemerintah
Dalam upaya meningkatkan kelayakan finansial infrastruktur, dukungan pemerintah sering kali menjadi faktor penunjang keberlangsungan proyek. Di sektor jalan tol, dukungan ini umumnya diwujudkan dalam bentuk dukungan konstruksi, yakni pemerintah turut berpartisipasi dalam pembangunan sebagian konstruksi. Namun, tren saat ini menunjukkan penurunan kelayakan finansial proyek jalan tol, sehingga banyak proyek yang bergantung pada dukungan pemerintah tersebut. Secara kontradiktif, tantangan utama muncul ketika permintaan untuk dukungan konstruksi meningkat, sementara anggaran pemerintah relatif stabil atau tidak terdapat peningkatan signifikan dan terdapat prioritas pemerintah pada sektor lain. Hal ini menyebabkan porsi pendanaan yang dapat dialokasikan untuk dukungan konstruksi pemerintah menjadi sangat terbatas. Situasi ini menggarisbawahi perlunya upaya yang lebih strategis dalam alokasi sumber daya pemerintah dan pentingnya mencari alternatif pendanaan untuk memastikan keberlangsungan serta kemajuan proyek-proyek yang vital bagi pertumbuhan ekonomi dan peningkatan mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang lebih inovatif dan kolaboratif antara pemerintah dan sektor swasta untuk mengatasi keterbatasan pendanaan dan memastikan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan.

- 4) Proses pengadaan lahan membutuhkan waktu yang cukup lama
Proses pengadaan lahan umumnya melibatkan negosiasi dengan banyak pemilik tanah yang memiliki kepentingan beragam. Ketidakselarasan antara kesepakatan harga pembebasan lahan yang ditawarkan oleh pemerintah dengan ekspektasi masyarakat seringkali menimbulkan sengketa dan penundaan pelaksanaan proyek. Masalah administratif seperti ketidakjelasan status kepemilikan tanah, tumpang tindih klaim, dan ketidaklengkapan dokumen pertanahan semakin menambah persoalan pengadaan lahan. Selain itu, proses perizinan yang melibatkan berbagai instansi pemerintah di tingkat pusat dan daerah seringkali menghadapi hambatan birokrasi dan kurangnya koordinasi antar lembaga. Persoalan-persoalan ini tidak hanya memperlambat progres pembangunan jalan tol, tetapi juga berpotensi meningkatkan biaya proyek. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang lebih terintegrasi dan efisien dalam manajemen pengadaan lahan dan proses perizinan, termasuk perbaikan regulasi, peningkatan koordinasi antar lembaga, dan implementasi teknologi untuk mempercepat proses administratif.
- 5) Keterbatasan pendanaan
Dalam pembangunan jalan tol, tingginya ketergantungan proyek terhadap APBN menunjukkan rendahnya tingkat investasi infrastruktur dari sektor swasta. Situasi ini secara langsung mengakibatkan beban terhadap kapasitas fiskal pemerintah. Faktor-faktor yang berkontribusi terhadap masalah ini meliputi risiko investasi yang tinggi, ketidakpastian regulasi, dan kompleksitas proyek jalan tol yang membutuhkan pendanaan yang besar dengan periode pengembalian investasi yang cukup panjang. Akibatnya, pemerintah sering kali harus mengalokasikan porsi signifikan dari APBN untuk mendukung proyek-proyek jalan tol, baik melalui pendanaan langsung maupun dalam bentuk jaminan proyek. Hal ini tidak hanya membatasi kemampuan pemerintah untuk mendanai sektor-sektor potensial lainnya, tetapi juga memperlambat laju pembangunan infrastruktur secara keseluruhan. Oleh karena itu, diperlukan strategi komprehensif untuk meningkatkan partisipasi sektor swasta, termasuk perbaikan iklim investasi, inovasi skema pendanaan seperti obligasi infrastruktur, dan peningkatan kerjasama pemerintah dengan badan usaha (*Public-Private Partnership*) dan pembiayaan kreatif yang lebih efektif dan menarik bagi investor.

1.3. Upaya Pemerintah dalam Pembangunan Jalan Tol

Berdasarkan Visium Kementerian PUPR hingga tahun 2030, target pemenuhan kemantapan jalan ditetapkan sebesar 99%. Untuk mencapai target ini, Kementerian PUPR berencana memanfaatkan material lokal secara optimal dan menerapkan teknologi daur ulang (*recycle*) yang terintegrasi antar moda transportasi. Salah satu upaya mewujudkan target tersebut adalah melalui rencana pembangunan infrastruktur pada periode 2025-2030, diantaranya target pembangunan Jalan Tol sepanjang 2.500 km, Kemantapan Jalan 100%, dan Pencapaian Waktu Tempuh sebesar 1,7 jam/100 km.



Pembangunan infrastruktur jalan tidak hanya berkaitan dengan penciptaan suatu aset fisik, tetapi juga bertujuan memberikan manfaat bagi masyarakat dengan menstimulus perekonomian dan kemajuan pembangunan daerah. Guna mendukung tujuan tersebut, strategi percepatan pembangunan jalan nasional telah terintegrasi ke dalam berbagai dokumen perencanaan pemerintah, termasuk RPJPN, RPJMN, RPIW, Renstra K/L.

Kedepannya, arah kebijakan dan strategi bidang jalan difokuskan pada beberapa aspek untuk meningkatkan kualitas dan efektivitas infrastruktur jalan nasional, diantaranya:

- 1) Optimalisasi sistem preservasi jalan nasional.
- 2) Pengaturan, pengusahaan dan pengawasan jalan nasional, termasuk jalan tol.
- 3) Pengembangan skema kerjasama pemerintah dengan badan usaha dan pembiayaan kreatif.
- 4) Pembangunan jalan nasional pada kawasan prioritas untuk mendorong pemerataan pembangunan dan membuka akses ke daerah-daerah potensial.
- 5) Peningkatan efektivitas perencanaan bidang jalan.
- 6) Inovasi pemanfaatan teknologi, meliputi penggunaan material ramah lingkungan, implementasi *smart road*, serta penerapan sistem manajemen lalu lintas modern.

Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Bina Marga telah menetapkan Rencana Umum Jaringan Jalan Tol Jangka Panjang sebagai bagian dari jaringan jalan nasional dengan target capaian sebesar 15.404 km hingga tahun 2040 sebagaimana tercantum pada Keputusan Menteri PUPR Nomor 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040. Kebijakan strategis ini menjadi landasan untuk mengakselerasi pembangunan konektivitas antar wilayah, yang diproyeksikan mendorong pertumbuhan ekonomi dan daya saing nasional.

Kementerian PUPR telah menetapkan prinsip dan kriteria Jalan Tol Berkelanjutan dalam rangka mewujudkan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* (SDGs). Sejalan dengan prinsip ini, Kementerian PUPR menerapkan konsep *Infrastructure for All* dalam pembangunan infrastruktur jalan tol, yang menekankan pentingnya pembangunan infrastruktur jalan tol secara inklusif untuk memastikan seluruh lapisan masyarakat dapat menikmati akses terhadap infrastruktur yang dibangun.

Dari 17 Tujuan SDGs, setidaknya terdapat lima tujuan berkaitan erat dengan tugas dan fungsi Kementerian PUPR. Secara khusus, pembangunan infrastruktur jalan tol berkelanjutan selaras dengan tujuan ke-9 Tujuan SDGs, yaitu membangun infrastruktur yang tangguh, meningkatkan industri inklusif dan berkelanjutan, serta mendorong investasi.

Secara global, pelaksanaan KPBU dan pembiayaan kreatif dalam penyediaan infrastruktur, termasuk jalan tol semakin terintegrasi dengan prinsip keberlanjutan lingkungan, pemberantasan korupsi, dan tanggung jawab sosial. Hal ini ditunjukkan melalui komitmen global dalam mengimplementasikan Prinsip 5P ke dalam proses Pembangunan Berkelanjutan, yaitu *Planet, People, Prosperity, Peace, and Partnership*. Melalui perspektif kemitraan, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) telah mengembangkan konsep KPBU dan pembiayaan kreatif yang mengutamakan masyarakat (*value for people*) dan efisiensi biaya (*value for money*) untuk mencapai Tujuan SDGs tahun 2030.

Kementerian Keuangan telah menginisiasi integrasi prinsip dan faktor *Environmental, Social, and Governance* (ESG) ke dalam proses bisnis dukungan pembangunan infrastruktur. Langkah ini sejalan dengan komitmen Indonesia untuk pencapaian SDGs 2030 guna mendukung pembiayaan hijau dan berkelanjutan. Inisiasi tersebut diimplementasikan melalui integrasi prinsip-prinsip ESG ke dalam penyiapan proyek KPBU dan pembiayaan kreatif pada sektor jalan tol di Kementerian PUPR. Tujuan tersebut adalah untuk memastikan bahwa pembangunan jalan tol tidak hanya sebagai upaya meningkatkan konektivitas, tetapi juga berkontribusi pada pencapaian SDGs, sekaligus mengelola potensi dampak lingkungan dan sosial jangka panjang.

Menstrukturkan proyek jalan tol dengan mempertimbangkan kriteria praktik terbaik ESG dapat membantu proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif memanfaatkan sumber pembiayaan yang belum sepenuhnya dioptimalkan. Pada prinsipnya, implementasi ESG dalam pembangunan jalan tol dapat mempermudah pemerintah untuk mengakses pembiayaan dan pendanaan alternatif, sekaligus meminimalisir terjadinya penundaan proyek melalui identifikasi dan mitigasi risiko ESG sejak tahap awal perencanaan dan penyiapan.

Implementasi ESG dalam proyek jalan tol dapat mencakup aspek-aspek penting, seperti penggunaan teknologi ramah lingkungan, desain yang memperhatikan keanekaragaman hayati, serta program pemberdayaan masyarakat di sekitar koridor jalan tol. Dari sisi tata kelola, penerapan prinsip transparansi dan akuntabilitas dapat meningkatkan kepercayaan investor dan pemangku kepentingan lainnya.

1.4. Kebutuhan Perencanaan Pembangunan Jalan Tol

Pada periode 2025 – 2029, indikasi target pembangunan infrastruktur jalan tol oleh Kementerian PUPR adalah sepanjang ± 2.500 km. Rencana ini mencakup penambahan ruas jalan tol baru dan/atau beroperasi serta melanjutkan penyelesaian pembangunan jalan tol yang belum rampung dari periode sebelumnya. Target tersebut ditetapkan dengan mempertimbangkan akumulasi capaian dan kesenjangan output terhadap Rencana Strategis Kementerian PUPR tahun 2020 – 2024, khususnya dalam indikator peningkatan konektivitas jalan nasional. Pada periode pembangunan 2020-2024, capaian jalan tol yang telah terbangun dan beroperasi hingga tahun 2023 adalah sepanjang 1.020 km dengan realisasi kondisi mantap jalan nasional mencapai 94,18%.

Perencanaan infrastruktur jalan tol memegang peranan penting dalam mendukung pencapaian Transformasi Ekonomi Indonesia Emas 2045. Pada periode 2025 – 2029, fokus perencanaan kawasan diprioritaskan pada pengurangan ketimpangan antara wilayah Barat Indonesia dan Kawasan Timur Indonesia. Selain itu, berdasarkan target 2029, perencanaan ini juga bertujuan untuk menurunkan persentase Biaya Logistik terhadap PDB menjadi 12,5% dari semula 14,29%, meningkatkan Pembentukan Modal Tetap Bruto sebesar 32,3%, serta meningkatkan Ekspor Barang dan Jasa menjadi 26,7% terhadap PDB.

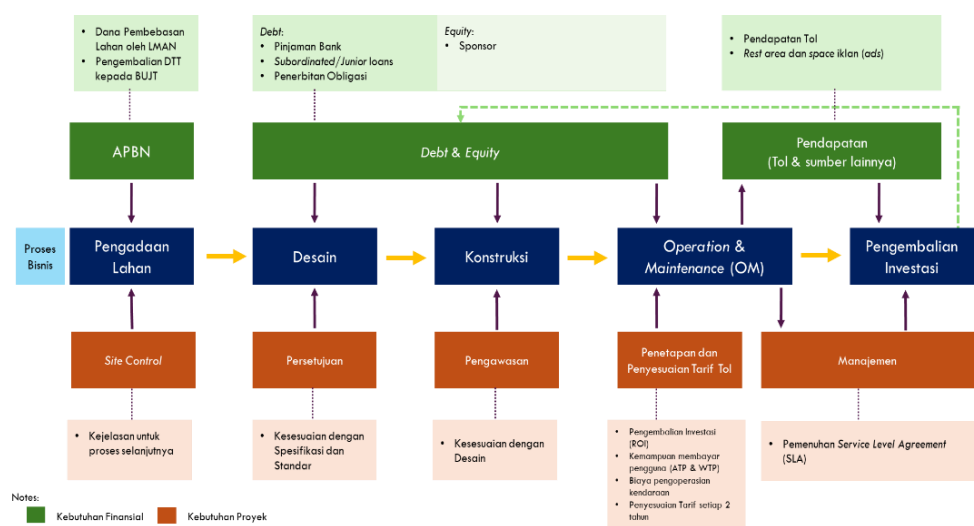
Dalam rangka mendukung percepatan pembangunan infrastruktur jalan tol dan pemenuhan target indikatif dalam RPJMN Teknokratik 2025 – 2029, yakni mencapai kemandirian jalan nasional 100%, peningkatan waktu tempuh lalu lintas utama 1,7 jam/100 km, serta berkontribusi terhadap efisiensi biaya logistik terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar 9% pada tahun 2045, penyusunan rencana umum jalan tol 2025 – 2029 diarahkan pada pembangunan yang terpusat pada kawasan prioritas dan tersebar di tiga wilayah, yakni Pulau Sumatera, Pulau Jawa dan Pulau Bali.

Menghadapi tantangan pembiayaan dalam merealisasikan rencana pembangunan jalan tol, Pemerintah mengambil langkah strategis untuk menggali sumber pendanaan lainnya di luar APBN, melalui peningkatan investasi swasta dan memanfaatkan berbagai alternatif sumber pembiayaan, seperti KPBU dan pembiayaan kreatif, kombinasi pembiayaan campuran (*blended finance*), pembiayaan berbasis nilai (*value capture financing*), instrumen pasar modal, pembiayaan bilateral dan multilateral yang berasal dari pinjaman dan/atau hibah dari lembaga keuangan nasional maupun internasional, serta sumber pendanaan lainnya. Selain itu, untuk meningkatkan kelayakan finansial proyek, pemerintah dapat memberikan dukungan melalui skema *Viability Gap Fund* (VGF), dukungan konstruksi, maupun dukungan dalam bentuk lainnya.

Skema KPBU memiliki beberapa tujuan. Pertama adalah pemenuhan pendanaan dan penyediaan infrastruktur secara berkelanjutan. Kedua adalah peningkatan penyediaan infrastruktur dari segi kualitas, efektivitas, efisiensi, tepat waktu, dan tepat sasaran. Ketiga adalah penciptaan iklim investasi dalam rangka membuka keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur didasarkan pada prinsip usaha secara sehat. Keempat adalah pemerintah mendorong penggunaan prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima (*user charge*), dengan mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna.

Ekosistem investasi jalan tol di Indonesia merupakan lingkup terpadu yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan yang saling terkait dalam proses pengembangan, pembangunan dan pengelolaan jalan tol. Ekosistem ini terdiri dari empat komponen utama, yakni Pemerintah, Investor, Kontraktor Konstruksi, dan Operator Jalan Tol.

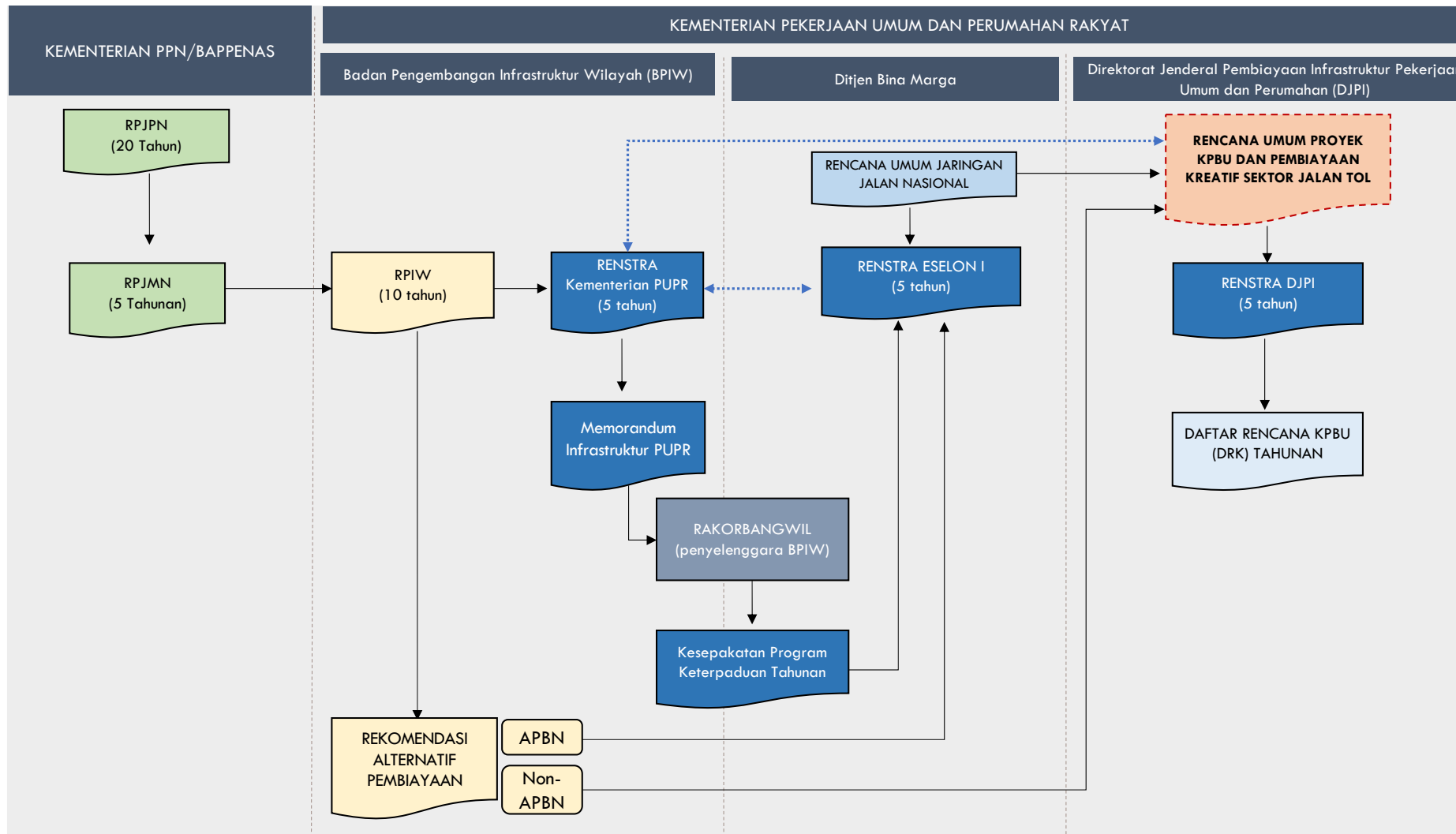
- a. Pemerintah sebagai regulator dan fasilitator, memiliki peran dalam pengembangan dan pengelolaan jalan tol, serta bertanggung jawab atas perencanaan, penetapan kebijakan, pemberian izin, pengawasan proyek hingga penetapan tarif jalan tol.
- b. Investor, baik domestik maupun asing, berperan dalam menyediakan modal dalam keahlian untuk pembangunan jalan tol. Keterlibatan investor tidak hanya terbatas pada aspek finansial melalui investasi dalam bentuk modal ekuitas atau obligasi, tetapi juga mencakup penerapan desain inovatif dan teknologi dalam konstruksi dan operasional jalan tol. Investor umumnya tertarik pada proyek-proyek yang menawarkan potensi pengembalian investasi yang menjanjikan dalam jangka panjang, sekaligus mempertimbangkan aspek keberlanjutan dan dampak sosial-ekonomi dari proyek tersebut.
- c. Kontraktor konstruksi bertanggung jawab atas pembangunan fisik jalan tol, memastikan kualitas dan ketepatan waktu pelaksanaan tahapan proyek.
- d. Operator jalan tol bertanggung jawab mengelola dan memelihara keseluruhan operasi proyek pasca konstruksi, serta menjamin penyediaan layanan optimal bagi pengguna jalan tol.



Sumber: Hasil Kajian DJPI, 2024
Gambar 3. Ekosistem Investasi Jalan Tol di Indonesia

Rencana Umum Proyek KPB dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol merupakan dokumen strategis yang disusun oleh Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI) berdasarkan masukan dari Pimpinan Unit Organisasi terkait dan berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun. Tujuan utama dari rencana ini adalah sebagai berikut:

- a. Acuan dalam pengembangan dan penyusunan prioritas jalan tol nasional dengan menyeimbangkan pembangunan antar wilayah dan kawasan di Indonesia.
- b. Acuan bagi PJP dalam mengalokasikan anggaran untuk penyiapan Proyek jalan tol.
- c. Acuan bagi Badan Usaha, lenders, investor serta lembaga pembiayaan lainnya untuk berpartisipasi dalam pendanaan pembangunan infrastruktur jalan tol.



Gambar 4. Posisi Rencana Umum KPBU dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol dalam Perencanaan dan Pemrograman di Kementerian Pekerjaan umum dan Perumahan Rakyat

BAB 2

METODE PENYUSUNAN

2.1. Sinkronisasi Perencanaan Pembangunan Jalan Tol

Perencanaan Pembangunan Jalan Tol dilakukan dengan memperhatikan integrasi dengan dokumen perencanaan nasional, antara lain: Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah, Tataran Transportasi Nasional yang ada dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), implementasi pembangunan jalan berkelanjutan, serta rencana pengembangan kawasan prioritas dan terintegrasi antarsektor. Integrasi berbagai perencanaan tersebut bertujuan untuk memastikan bahwa pembangunan jalan tol sejalan dengan visi pembangunan nasional secara menyeluruh.

Mengacu pada RPJPN 2025 - 2045, perwujudan Indonesia Emas pada tahun 2025 - 2029, fokus pembangunan diarahkan pada Perkuatan Fondasi Transformasi, yang terdiri atas Transformasi Sosial, Transformasi Ekonomi, Transformasi Tata Kelola, Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia, dan Ketahanan Sosial, Budaya, dan Ekologi,

Sebagai bagian integral dari agenda transformasi, integrasi infrastruktur konektivitas dengan kawasan pertumbuhan ekonomi, termasuk pembangunan jalan tol merupakan salah satu sorotan (*highlight*) penguatan fondasi transformasi ekonomi dan upaya transformatif super prioritas (*game changer*) berdasarkan agenda pembangunan tahun 2025 - 2029. Hal ini diwujudkan dengan peningkatan efisiensi biaya logistik nasional, dengan target penurunan menjadi 12,5% PDB pada tahun 2029.

Lebih lanjut, transformasi ekonomi ini juga mendukung strategi dalam mengurangi kesenjangan antara kawasan barat dan timur Indonesia melalui tiga pendekatan utama, yakni:

- a. Penguatan ekosistem percepatan pembangunan daerah.
- b. Pembangunan perdesaan dan daerah afirmasi.
- c. Pembangunan kluster unggulan wilayah.

Penguatan ekosistem percepatan pembangunan daerah merupakan prasyarat yang diterapkan di seluruh wilayah. Sementara itu, pembangunan perdesaan dan daerah afirmasi serta pembangunan kluster unggulan wilayah diterapkan pada wilayah-wilayah tertentu. Seluruh strategi tersebut didukung oleh penguatan sarana prasarana dan konektivitas yang menjadi fondasi pendukung transformasi ekonomi.

Transformasi ekonomi dalam konteks pembangunan nasional merupakan upaya strategis untuk meningkatkan daya saing dan produktivitas ekonomi Indonesia. Dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol, transformasi ekonomi memiliki beberapa indikator keberhasilan, antara lain:

- a. Peningkatan konektivitas: pembangunan jalan tol berperan penting dalam menghubungkan pusat-pusat ekonomi, memfasilitasi pergerakan barang dan jasa lebih efisien.
- b. Pengurangan biaya logistik: jalan tol yang terintegrasi dapat signifikan menurunkan biaya transportasi, salah satunya berkontribusi pada target penurunan biaya logistik.
- c. Pemerataan pembangunan: melalui peningkatan aksesibilitas, jalan tol membantu mengurangi kesenjangan ekonomi antar kawasan/wilayah.
- d. Stimulasi investasi: infrastruktur jalan tol dapat menarik potensi investasi ke daerah-daerah baru dan menciptakan pusat pertumbuhan ekonomi di suatu kawasan/wilayah.
- e. Peningkatan produktivitas: dengan mempersingkat waktu perjalanan, jalan tol meningkatkan efisiensi operasional berbagai sektor industri.

Pembangunan jalan tol diselenggarakan bertujuan untuk:

- a. Memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang.
- b. Meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan distribusi barang dan jasa guna.
- c. Menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi.
- d. Meringankan beban dana pemerintah pusat melalui partisipasi pengguna jalan.
- e. Meningkatkan pemerataan hasil pembangunan.
- f. Meningkatkan aksesibilitas dari daerah potensial yang belum berkembang.
- g. Meningkatkan dan memberdayakan perekonomian masyarakat.

2.2. Kriteria Penyusunan Rencana Umum Proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif Sektor Jalan Tol

Perencanaan umum pembangunan jalan tol yang dilakukan melalui pendanaan dengan skema KPBU maupun pembiayaan lainnya disusun dengan memperhatikan kriteria sebagai berikut:

1. Ruas jalan tol selaras dengan Dokumen Perencanaan Pembangunan Pemerintah, antara lain:
 - a) Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
 - b) Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah
 - c) Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional
2. Ruas Jalan Tol mendukung percepatan pembangunan Proyek Jalan Tol Trans Sumatera.
3. Rencana Proyek Jalan Tol terbagi menjadi 2 (dua) kategori, yaitu Proyek *Carry Over* dan Proyek Ruas Baru, dengan rincian sebagai berikut:
 - a) Proyek Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT)/ *Carry Over* adalah ruas jalan tol yang menjadi target pada periode perencanaan 2020 - 2024 namun belum mencapai tahap operasi atau mencapai tahap operasi sebagian, sehingga perlu dilanjutkan pada periode perencanaan 2025 - 2029.
 - b) Proyek Ruas Baru adalah ruas jalan tol selain kategori *carry over* yang ditargetkan beroperasi pada periode 2025 - 2029.
4. Ruas Jalan Tol memenuhi kesiapan proyek, yaitu selesai tahap penyiapan dan/atau siap ditawarkan. Tahap penyiapan paling sedikit menghasilkan:
 - a) Dokumen Studi Kelayakan
 - b) *Basic Design*
 - c) Kesiapan DPPT dan Penetapan Lokasi
Ketersediaan dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) pada tahap perencanaan, termasuk penganggaran pembebasan tanah berdasarkan kebutuhan proyek yang didapat pada kajian studi kelayakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
 - d) Kesiapan Dokumen AMDAL
Dokumen AMDAL merupakan suatu dokumen yang berisikan analisis mengenai dampak dari setiap tahapan kegiatan pembangunan terhadap lingkungan yang disusun berdasarkan kebutuhan proyek dan ketentuan perundang-undangan.
 - e) Berita Acara Penjajakan Minat Pasar.
 - f) Rencana Dukungan Pemerintah dan/atau Jaminan Pemerintah.
5. Ruas Jalan Tol terintegrasi dengan pengembangan jalan tol, meliputi:
 - a) Mendukung konektivitas jaringan antar pulau/wilayah dan pusat-pusat kegiatan berskala nasional.
 - b) Mendukung kawasan prioritas (KI, KEK, KSPN).
 - c) Keterpaduan dengan jaringan prasarana transportasi antarmoda/multimoda.

- d) Meningkatkan aksesibilitas kawasan perbatasan, kawasan tertinggal, penuntasan *missing link*, dan pemenuhan *Major Project*.

2.2.1. Daftar Rencana Umum proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif Jalan Tol Tahap Operasi 2025 - 2029

Ruas Jalan Tol yang termasuk dalam kategori I di dalam Daftar Rencana Umum proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif Jalan Tol adalah Proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif yang ditargetkan memasuki tahap operasi tahun 2025 - 2029, dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Ruas PPJT/*carry over* maupun ruas baru yang ditargetkan dapat mencapai tahap operasi periode 2025 - 2029.
2. Ruas Jalan Tol dilengkapi dengan informasi yang minimal mencakup: output proyek, biaya investasi, biaya konstruksi, indikasi dukungan pemerintah, kelayakan proyek, skema pengusahaan, serta indikasi target pelaksanaan konstruksi hingga operasi.

- a) Output Proyek, berisi informasi indikasi panjang ruas (dalam kilometer) yang ditargetkan akan mencapai tahap operasi.
- b) Indikasi biaya investasi proyek, berisi informasi hasil perhitungan perkiraan biaya untuk merancang, membangun, dan mengoperasikan proyek jalan tol.
- c) Indikasi biaya konstruksi, yang merupakan hasil perhitungan perkiraan biaya yang dikeluarkan untuk pembangunan infrastruktur jalan tol, termasuk bahan bangunan, tenaga kerja, dan peralatan lainnya.
- d) Indikasi Dukungan Pemerintah

Dukungan Pemerintah pada pelaksanaan proyek Jalan Tol ditujukan untuk meningkatkan kelayakan finansial proyek, seperti:

- 1) Dukungan kelayakan atas sebagian biaya konstruksi

Dukungan kelayakan atas sebagian biaya konstruksi merupakan Dukungan Pemerintah dalam bentuk kontribusi fiskal yang bersifat finansial yang diberikan terhadap proyek dari Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintah di bidang keuangan negara. Dukungan Kelayakan diberikan pada Proyek Kerjasama yang memenuhi kriteria sebagai berikut:

- a. Proyek Kerjasama yang telah memenuhi kelayakan ekonomi namun belum memenuhi kelayakan finansial
Proyek Kerja Sama yang telah memenuhi kelayakan ekonomi seperti *Benefit Cost Ratio* (BCR) > 1, *Economic IRR* > *Social Discount Rate*, dan *Economic NPV* > 0, namun belum memenuhi kelayakan finansial dimana $IRR < WACC$ dan $Project\ NPV < 0$.
- b. Proyek Kerjasama sebagaimana dimaksud menggunakan prinsip pengguna membayar.
- c. Proyek Kerjasama memiliki nilai investasi paling kurang Rp100.000.000.000.

Adapun terkait dengan kriteria teknis tersebut sebagaimana diatur didalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 170 /Pmk.08/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 223/Pmk.011/2012 tentang Pemberian Dukungan Kelayakan Atas Sebagian Biaya Konstruksi Pada Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

- 2) Dukungan sebagian konstruksi

Dukungan sebagian konstruksi merupakan salah satu bentuk dukungan yang diberikan oleh pemerintah dalam proyek

pembangunan jalan tol, yang bersifat dukungan kelayakan non-tunai (bukan dalam bentuk pemberian dana langsung). Bentuk dukungan ini dapat berupa pengambilalihan sebagian biaya konstruksi oleh pemerintah. Hal ini dapat mengurangi beban investasi awal badan usaha, yang bertujuan untuk meningkatkan kelayakan finansial proyek jalan tol yang menggunakan skema KPBU dan pembiayaan kreatif.

3) Insentif perpajakan

Insentif perpajakan merupakan Dukungan Pemerintah dalam bentuk dukungan non fiskal yang diberikan berdasarkan peraturan perundang-undangan terkait perpajakan.

4) Penyertaan Modal Negara

Pada ruas-ruas jalan tol yang dilakukan melalui mekanisme penugasan kepada Badan Usaha Milik Negara, Dukungan Pemerintah dapat berupa dukungan pendanaan melalui Penyertaan Modal Negara.

5) Bentuk lainnya sesuai peraturan perundang-undangan.

- e) Kelayakan Proyek, yang dinilai melalui Indikasi *Financial Internal Rate of Return* (FIRR) (%). Nilai Indikasi FIRR memberikan gambaran tentang tingkat pengembalian investasi secara finansial. Semakin tinggi nilai FIRR, semakin baik kelayakan finansial suatu proyek. Nilai FIRR yang tinggi menunjukkan bahwa proyek mampu menghasilkan imbal hasil yang menarik bagi investor.
- f) Target Pelaksanaan, berisi indikasi target tahun konstruksi dan operasi. Penetapan target pelaksanaan memperhatikan pemenuhan target *backlog* konektivitas Jalan Tol berdasarkan aspek teknis yang telah dikoordinasikan dengan Unit Organisasi Teknis.
- g) Skema Pengusahaan, yang dapat berupa: Bangun Guna Serah (*Build-Operate-Transfer*), Bangun Guna Serah dengan Dukungan (*Supported Build-Operate-Transfer*), PBBL dengan Dukungan Konstruksi, atau Bangun Guna Serah/Bangun Guna Serah dengan Dukungan/Operasi dan Preservasi.

2.2.2. Daftar Rencana Proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif Tahap Penyiapan Tahun 2025 - 2029

Ruas Jalan Tol yang termasuk dalam kategori II di dalam Daftar Rencana Umum proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif Jalan Tol adalah Proyek KPBU dan Pembiayaan Kreatif yang sedang dalam Tahap Penyiapan tahun 2025 -2029, dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Ruas jalan tol telah memenuhi Tahap Perencanaan KPBU, yang terdiri atas kegiatan:
 - a) Identifikasi kebutuhan pelaksanaan rencana penyediaan infrastruktur yang akan dikerjasamakan dengan Badan Usaha, melalui penyusunan Studi Pendahuluan dan melakukan Konsultasi Publik.
 - b) Penetapan skema pendanaan untuk rencana penyediaan infrastruktur. Dalam hal rencana penyediaan infrastruktur ditindaklanjuti melalui skema KPBU, PJPK perlu menyusun daftar usulan rencana KPBU untuk disampaikan kepada Menteri PPN/Bappenas.

- c) Penyusunan Rencana Anggaran
Ruas jalan tol yang memiliki kepastian dana perencanaan dan penyiapan proyek, yang dapat bersumber dari: APBN dan/atau sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
- 2. Ruas jalan tol direncanakan selesai Tahap Penyiapan tahun 2029 dan/atau dalam proses penyelesaian Tahap Penyiapan tahun 2030 - 2034, yang terdiri atas kegiatan penyusunan prastudi kelayakan, studi kelayakan, rancang bangun awal, Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) dan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL).
- 3. Ruas Jalan Tol yang termasuk dalam indikasi penanganan periode 2025 – 2029 sesuai Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional tahun 2020 – 2040 dengan rencana target beroperasi setelah tahun 2029.
- 4. Ruas jalan tol pada kategori ini dilengkapi dengan informasi sebagai berikut:
 - a) Output proyek, yang berisi indikasi panjang ruas jalan tol
 - b) Indikasi tahun penyelesaian Dokumen Prastudi Kelayakan Finansial/Studi Pendahuluan
 - c) Indikasi tahun penyelesaian Dokumen Studi Kelayakan
 - d) Indikasi tahun penyelesaian *Basic Design*
 - e) Indikasi tahun penyelesaian *Readiness Criteria* (Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah/DPPT dan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan/AMDAL)
 - f) Indikasi tahun penyelesaian Pengadaan Tanah
 - g) Indikasi target tahun Tahap Lelang
 - h) Indikasi target tahun Tahap Konstruksi
 - i) Indikasi target tahun Tahap Operasi

BAB 3

ARAH DAN STRATEGI PENDANAAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL

3.1. Arah Pendanaan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol

Salah satu strategi pemerataan pembangunan adalah menjamin ketersediaan infrastruktur sesuai kebutuhan wilayah. Untuk mewujudkan hal ini, pembangunan infrastruktur terus didorong guna memperkuat konektivitas antarwilayah. Penyediaan infrastruktur jalan tol yang terintegrasi tidak hanya memperkuat akses ke pasar regional dan global, tetapi juga berperan dalam mengurangi biaya logistik. Dengan demikian, pemerataan pembangunan dapat terwujud secara lebih efektif dan merata.

Dalam upaya mencapai status negara maju, pembangunan jalan tol menjadi salah satu faktor pendorong pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Pada periode jangka menengah 2025 – 2029, Pemerintah menargetkan pertumbuhan ekonomi sebesar 5,6% hingga 6,1% per tahun, didukung oleh pertumbuhan investasi yang diukur dengan Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) sebesar 6,9% hingga 8,3% per tahun. Strategi pertumbuhan berbasis produktivitas (*productivity-led growth*) diharapkan dapat menjadi faktor dalam memacu laju perkembangan ekonomi nasional.

Kerangka pendanaan dan investasi dalam penyediaan infrastruktur berperan penting dalam menyelaraskan dan mengoptimalkan pemanfaatan berbagai sumber pendanaan untuk mencapai target pembangunan. Dalam pembangunan jalan tol, pendekatan komprehensif akan menghasilkan perencanaan yang terstruktur, efisien, dan berdampak optimal. Untuk mewujudkannya, kapasitas pembiayaan jalan tol dapat ditingkatkan melalui perluasan sumber pendanaan, inovasi skema kerjasama dan instrumen pembiayaan, serta optimasi pendanaan yang ada. Upaya ini dilakukan secara holistik, meliputi sektor publik dan non-publik, serta didukung oleh penguatan manajemen investasi, sehingga memberikan nilai tambah maksimal bagi pembangunan berkelanjutan.

1. Pendanaan Sektor Publik
 - a. Optimasi perencanaan pembiayaan melalui penataan regulasi dan kelembagaan, pemanfaatan teknologi dan pengembangan inovasi mekanisme pelaksanaan.
 - b. Perluasan kerjasama bilateral, multilateral, dan instrumen pembiayaan lainnya.
 - c. Penguatan dan perluasan instrumen pembiayaan dalam kerangka KPBU.
 - d. Penerapan skema pembiayaan yang mendukung pemberdayaan industri dalam negeri dan mendorong alih teknologi.
 - e. Optimalisasi pemanfaatan aset.
2. Pendanaan Sektor Non Publik
 - a. Pemanfaatan sumber-sumber pendanaan jangka panjang (dana pensiun, asuransi, instrumen pasar modal, dan SWF) ke dalam instrumen pembiayaan pembangunan.
 - b. Inovasi pembiayaan syariah.
 - c. Inovasi pembiayaan berkaitan dengan respon terhadap perubahan iklim ataupun tematik lainnya.
 - d. Inovasi terhadap instrumen pembiayaan yang berbasis transaksi.
 - e. Penguatan *blended financing* melalui pemanfaatan dana yang bersifat katalik.

3. Penguatan Manajemen Investasi

- a. Penajaman identifikasi investasi publik dalam setiap periode jangka menengah.
- b. Penyempurnaan proses penyiapan dan penilaian proyek investasi publik.
- c. Penyelarasan prioritas investasi publik skala nasional dan daerah.
- d. Modernisasi pemantauan dan pengendalian pelaksanaan investasi publik.
- e. Pelibatan swasta dan masyarakat dalam siklus investasi publik.
- f. Penyempurnaan kerangka regulasi, tata kelembagaan dan organisasi serta kapasitas sumber daya manusia termasuk sarana dan prasarana yang dibutuhkan.
- g. Penguatan transparansi dan akuntabilitas atas seluruh aspek investasi publik.

3.2. Target Pendanaan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Tahun 2025 – 2029

Target Pendanaan Pembangunan infrastruktur jalan tol tahun 2025 – 2029 merupakan rencana strategis yang ditetapkan oleh pemerintah untuk memastikan pengembangan jaringan jalan tol di Indonesia dalam kurun waktu lima tahun mendatang. Rencana ini mencakup proyeksi kebutuhan dana, sumber-sumber pendanaan yang akan dimanfaatkan, serta target fisik pembangunan jalan tol.

Penetapan target ini bertujuan untuk memberikan arah yang jelas bagi seluruh pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, investor swasta, dan lembaga keuangan, dalam upaya bersama mewujudkan infrastruktur jalan tol yang memadai dan berkelanjutan.

Pada periode 2025 - 2029, indikasi target pembangunan jalan tol adalah sebanyak 45 ruas yang terdiri dari 24 ruas *carry over* dan 21 ruas baru, dengan total panjang jalan tol beroperasi sebesar 2.461 km, yang diperkirakan memerlukan biaya investasi sebesar ± Rp725 Triliun. Rincian kebutuhan investasi pembangunan jalan tol untuk mewujudkan konektivitas antar wilayah pada 2025 – 2029 terbagi pada tiga kawasan prioritas sebagai berikut:

1. Pembangunan Jalan Tol di Pulau Sumatera dengan target pembangunan sepanjang 1.112 km, memerlukan indikasi biaya investasi sebesar Rp288 Triliun.
2. Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa dengan target pembangunan sepanjang 1.306 km, memerlukan indikasi biaya investasi sebesar Rp430 Triliun.
3. Pembangunan Jalan Tol di Pulau Bali dengan target pembangunan sepanjang 43 km, memerlukan indikasi biaya investasi sebesar Rp8 Triliun.

Selain biaya investasi, realiasi target pembangunan jalan tol pada 2025 – 2029 diperkirakan membutuhkan alokasi dana untuk pembebasan lahan mencapai Rp129 Triliun, atau senilai Rp 26 Triliun per tahun

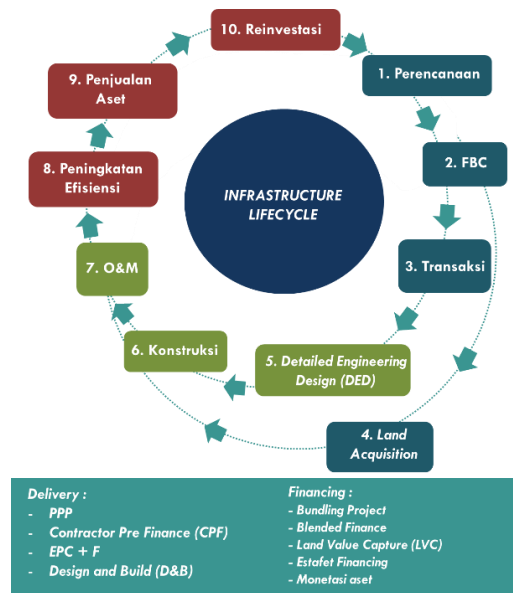
Untuk mencapai target pembangunan infrastruktur jalan tol pada periode tahun 2025 – 2029, pemerintah perlu menerapkan strategi penyediaan dan pendanaan yang inovatif dengan melibatkan kolaborasi berbagai pihak, termasuk sektor swasta, lembaga keuangan, lembaga multilateral, dan pihak potensial lainnya sebagai upaya dalam mengatasi berbagai kendala keterbatasan pembangunan infrastruktur jalan tol.

3.3. Strategi penyediaan dan pendanaan Infrastruktur Jalan Tol

Dalam rangka mewujudkan target pembangunan infrastruktur Jalan tol 2025 - 2029, membutuhkan strategi pendanaan yang inovatif dan melibatkan sinergi antara pemerintah dan sektor swasta. Strategi penyediaan dan pendanaan pembangunan infrastruktur jalan tol dapat diterapkan pada seluruh siklus pembangunan, meliputi perencanaan awal, penyusunan studi kelayakan, tahap transaksi, penyusunan Rancangan Teknis Detil (*Detail Engineering Design*), Pengadaan Lahan, Tahap Konstruksi, Tahap Operasi dan Pemeliharaan, Peningkatan Efisiensi, Penjualan Aset, dan Reinvestasi.

- a. **Perencanaan Awal** yakni identifikasi kebutuhan infrastruktur, penilaian lokasi, serta analisis kelayakan teknis, finansial, dan lingkungan. Pada tahap perencanaan, inovasi pembiayaan terdiri dari kombinasi pinjaman bank, penerbitan obligasi, dan *equity*, partisipasi melalui *junior debt* dan *mezzanine financing*, peran serta lembaga keuangan internasional (IFI, ECA, DFI), kepastian pembayaran Dana Talangan Tanah, dan *Blended Financing*.
- b. **Penyusunan Studi Kelayakan** yakni setelah perizinan dan persetujuan diperoleh, termasuk studi dampak lingkungan dan sosial. Perencanaan detail dan desain awal dapat dilakukan pada tahap penyiapan melalui implementasi mekanisme *success fee* untuk meningkatkan efektifitas serta kualitas penyiapan proyek KPBU dan pembiayaan kreatif.
- c. **Transaksi** yakni proses seleksi dan negosiasi antara pemerintah dan badan usaha untuk menetapkan perjanjian kerjasama yang mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak, terkait investasi, operasi, dan pemeliharaan infrastruktur atau fasilitas publik. Inovasi percepatan pengadaan badan usaha menggunakan Sistem Panel dilakukan dengan menghimpun sekumpulan badan usaha yang memenuhi kualifikasi untuk kemudian berkompetisi dalam penyediaan proyek infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan melalui skema KPBU dan pembiayaan kreatif yang ditetapkan oleh menteri/kepala lembaga/kepala daerah.
- d. **Rancangan Teknis Detil (*Detailed Engineering Design*)** yakni penyusunan dokumen rencana detail berdasarkan hasil studi kelayakan. Tahap ini mencakup desain teknis yang lebih rinci dan spesifikasi yang diperlukan untuk tahap konstruksi.
- e. **Pengadaan Lahan** yakni akuisisi tanah dan hak-hak yang diperlukan untuk konstruksi sesuai dengan rencana dan desain yang telah disusun.
- f. **Konstruksi** yakni infrastruktur fisik dibangun berdasarkan desain yang telah disetujui. Pada tahap konstruksi dapat menggunakan mekanisme *Contractor Pre Finance (CPF)* yaitu pengaturan keuangan dalam proyek konstruksi dan kontraktor menerima dana di muka sebelum memulai pekerjaan untuk menutupi biaya awal proyek. Pengaturan CPF dapat membantu kontraktor mengelola arus kas dan meningkatkan efisiensi dalam pengelolaan proyek.
- g. **Operasi dan Pemeliharaan (*Operation & Maintenance*)** yakni operasional dan pemeliharaan infrastruktur setelah selesai dibangun, termasuk manajemen rutin, perbaikan, dan pemeliharaan. Inovasi pembiayaan terdiri dari opsi *refinancing*, opsi pembiayaan yang berasal dari Pasar Modal dan Perbankan, *Cash Deficiency Support*, *Take Out Financing*, dan *Minimum Revenue Guarantee (MRG)*.
- h. **Peningkatan Efisiensi** yakni upaya untuk meningkatkan efisiensi operasional dan manajemen infrastruktur, termasuk peningkatan teknologi, pengelolaan aset, dan proses operasional. Inovasi pembiayaan terdiri dari Penambahan portfolio aset sejenis, penyediaan produk *hybrid*, Monetisasi Aset, dan *Land Value Capture (LVC)*.
- i. **Penjualan Aset** yakni penjualan infrastruktur kepada pihak lain untuk mendapatkan pengembalian investasi. Inovasi pembiayaan terdiri dari Opsi

- Pembiayaan bagi Calon Pembeli Aset (*Indonesia Investment Authority, Sovereign Wealth Funds*), Opsi Merger dan Akuisisi.
- j. **Reinvestasi** yakni penggunaan kembali pendapatan dari penjualan aset atau operasi untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur baru atau untuk meningkatkan infrastruktur yang sudah ada. Inovasi pembiayaan terdiri dari *Project Bundling, Estafet Financing*, maupun Pembiayaan Portofolio Proyek.



Sumber: Hasil Kajian DJPI

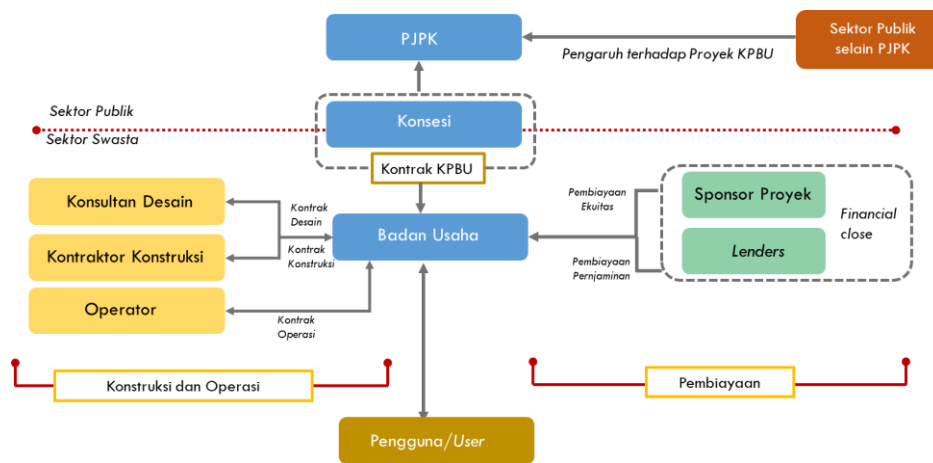
Gambar 5. Siklus Pembangunan Infrastruktur

3.3.1 Strategi Penyediaan Infrastruktur

Penyediaan infrastruktur dapat diimplementasikan melalui beberapa strategi *delivery* proyek, diantaranya melalui Skema KPBU dan Penugasan BUMN. Kedua strategi ini bertujuan untuk mengoptimalkan efisiensi, mempercepat pembangunan, dan memastikan keberlanjutan proyek infrastruktur.

1. Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)

Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur atau KPBU merupakan salah satu skema pengadaan yang bertujuan menyediakan fasilitas publik yang memadai dan berkesinambungan. KPBU mendukung pembangunan nasional dengan fokus pada peningkatan ekonomi, kesejahteraan masyarakat, dan daya saing. Melalui kolaborasi antara pemerintah dan sektor swasta, KPBU mengoptimalkan sumber daya dan keahlian untuk mewujudkan infrastruktur berkualitas yang responsif terhadap kebutuhan jangka panjang.



Sumber: Hasil Kajian DJPI

Gambar 6. Struktur Proyek KPBU

KPBU dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- Kemitraan, yakni kerja sama antara pemerintah dengan badan usaha dilakukan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan persyaratan yang mempertimbangkan kebutuhan kedua belah pihak.
- Kemanfaatan, yakni penyediaan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dengan badan usaha untuk memberikan manfaat sosial dan ekonomi bagi masyarakat.
- Bersaing, yakni pengadaan mitra kerja sama badan usaha dilakukan melalui tahapan pemilihan yang adil, terbuka, dan transparan, serta memperhatikan prinsip persaingan usaha yang sehat.
- Pengendalian dan pengelolaan risiko, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur dilakukan dengan penilaian risiko, pengembangan strategi pengelolaan, dan mitigasi terhadap risiko.
- Efektif, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur mampu mempercepat pembangunan sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur.
- Efisien, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur melalui dukungan dana swasta.

Berdasarkan pemrakarsanya, KPBU terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu KPBU atas prakarsa pemerintah (*Solicited*) dan KPBU atas prakarsa badan usaha (*Unsolicited*). Pada KPBU *Solicited*, pemerintah bertindak sebagai pemrakarsa proyek dan menawarkan proyek untuk dikerjasamakan, sedangkan pada KPBU *Unsolicited*, badan usaha bertindak sebagai pemrakarsa proyek yang dikerjasamakan.

Pada KPBU *Solicited*, pemerintah memiliki sejumlah rencana atas penyediaan infrastruktur. Dengan pertimbangan tertentu, pemerintah melibatkan pihak badan usaha melalui skema KPBU. Proyek yang direncanakan untuk disiapkan oleh pemerintah kemudian ditawarkan kepada pihak badan usaha melalui mekanisme *tender* yang kompetitif.

Pada KPBU *Unsolicited*, badan usaha yang mengajukan proposal dapat berbentuk tunggal atau konsorsium, dan memenuhi kualifikasi yang diusulkan dalam rencana dokumen pengadaan. Dalam hal badan usaha merupakan badan usaha asing, dapat mengajukan Surat Pernyataan Maksud (*Letter of Intent*) tanpa harus mendirikan perusahaan di Indonesia terlebih dahulu. Pada kondisi ini, Calon Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PJP) dapat mensyaratkan badan hukum asing untuk membentuk

konsorsium dengan perusahaan dalam negeri pada saat menyampaikan Dokumen Studi Kelayakan. Beberapa persyaratan proyek yang dilaksanakan dengan skema KPBU *Unsolicited* adalah terintegrasi secara teknis dengan rencana induk pada sektor yang bersangkutan, layak secara ekonomi dan finansial, dan badan usaha yang mengajukan prakarsa memiliki kemampuan keuangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan. Berbeda dengan KPBU *Solicited*, pada KPBU *Unsolicited* terdapat beberapa tahapan atau proses persetujuan usulan KPBU atas prakarsa badan usaha.

KPBU Atas Prakarsa Pemerintah dilaksanakan melalui tahapan:

a. Perencanaan KPBU

Tahap perencanaan KPBU terdiri atas kegiatan:

- 1) Identifikasi KPBU
- 2) Penetapan skema pendanaan
- 3) Penyusunan rencana anggaran

Pada tahap perencanaan KPBU juga dilaksanakan:

- 1) Konsultasi Publik
- 2) Pengusulan proyek KPBU ke dalam daftar rencana KPBU
- 3) Penyusunan daftar rencana KPBU

b. Penyiapan KPBU

PJPK melaksanakan tahap penyiapan KPBU. Tahap penyiapan KPBU dilaksanakan melalui kegiatan yang meliputi:

- 1) Penyusunan prastudi kelayakan
Penyusunan kajian pada Prastudi Kelayakan dilakukan dengan tetap memperhatikan prinsip lingkungan, sosial dan tata kelola (*environmental, social, governance/ESG*).
- 2) Pelaksanaan kegiatan pendukung seperti:
 - i. Perencanaan dan pelaksanaan pengadaan tanah
 - ii. Perolehan Persetujuan Lingkungan
 - iii. Permohonan persetujuan pemanfaatan barang milik negara/barang milik daerah
 - iv. Permohonan pemberian Dukungan Pemerintah
 - v. Permohonan pemberian Jaminan Pemerintah
 - vi. Kegiatan lainnya dan perolehan perizinan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan proyek KPBU yang harus dipenuhi oleh PJPK sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sektor.
- 3) Penjajakan Minat Pasar
Selain melaksanakan kegiatan pada tahap penyiapan KPBU, PJPK diwajibkan melaksanakan penjajakan minat pasar minimal satu kali selama pelaksanaan KPBU.

c. Transaksi KPBU

PJPK dapat memulai tahap transaksi KPBU dengan ketentuan:

- 1) PJPK telah mengeluarkan surat persetujuan prakarsa
- 2) PJPK sedang melaksanakan atau sudah menyelesaikan kegiatan pendukung

Kegiatan pendukung yang sedang dilaksanakan atau sudah diselesaikan oleh PJPK, dibuktikan dengan dokumen sebagaimana ditentukan dalam ketentuan peraturan lembaga yang melaksanakan tugas pemerintahan di bidang kebijakan pengadaan barang/jasa pemerintah. Tahap transaksi KPBU dilaksanakan melalui kegiatan:

- 1) Penetapan lokasi KPBU
- 2) Pengadaan Badan Usaha Pelaksana
- 3) Penandatanganan Perjanjian KPBU

- 4) Pemenuhan pembiayaan Penyediaan Infrastruktur oleh Badan Usaha Pelaksana.
- d. Manajemen KPBU
Tahap manajemen KPBU dilaksanakan setelah Badan Usaha Pelaksana dinyatakan telah memperoleh pemenuhan pembiayaan. Dalam melaksanakan tahap manajemen KPBU, PJPK melakukan kegiatan:
 - 1) persiapan manajemen KPBU
 - 2) pengendalian pelaksanaan Perjanjian KPBU
 - i. konstruksi untuk membangun
 - ii. penyediaan Layanan
 - iii. persiapan berakhirnya Perjanjian KPBU

KPBU Atas Prakarsa Badan Usaha dilaksanakan melalui tahapan:

- a. Penyiapan KPBU
Pelaksanaan tahap penyiapan KPBU Atas Prakarsa Badan Usaha dilaksanakan melalui kegiatan yang meliputi:
 - 1) Penyampaian prakarsa oleh Calon Pemrakarsa
 - 2) Penilaian atas surat pernyataan maksud dan dokumen pendukung yang disampaikan Calon Pemrakarsa
 - 3) Penerbitan surat persetujuan untuk melanjutkan proses
 - 4) Penyusunan studi kelayakan dan kegiatan pendukung oleh Calon Pemrakarsa
 - 5) Pelaksanaan Konsultasi Publik dan Penjajakan Minat Pasar
 - 6) Penilaian studi kelayakan dan dokumen pendukung yang disampaikan Calon Pemrakarsa
 - 7) Penerbitan surat persetujuan prakarsa

Penyiapan proyek KPBU di Kementerian PUPR dilaksanakan oleh PJPK melalui kegiatan yang meliputi:

- 1) Penyusunan Prastudi Kelayakan
PJPK menyusun prastudi kelayakan atas infrastruktur yang akan dikerjasamakan, yang memuat:
 - i. Kajian Strategis, yang antara lain memuat konfirmasi kesesuaian dan/atau pemutakhiran atas kajian strategis yang telah dilakukan pada Studi Pendahuluan.
 - ii. Kajian Ekonomi, yang antara lain memuat: Analisis Biaya Manfaat Sosial (ABMS), penilaian kuantitatif Nilai Manfaat Uang (*Value for Money*) dan analisis risiko.
 - iii. Kajian Komersial, antara lain meliputi:
 - a) Kajian penyiapan teknis
 - b) Kajian penyiapan komersial
 - c) Penentuan spesifikasi keluaran
 - d) Penentuan bentuk KPBU
 - e) Tinjauan potensi permintaan
 - f) Analisis pasar
 - g) Analisis potensi pendapatan
 - iv. Kajian Finansial, yang meliputi: analisis finansial dan analisis kelayakan finansial proyek.
 - v. Kajian Manajemen, yang meliputi: analisis finansial dan analisis kelayakan finansial proyek.

Penyusunan kajian pada Prastudi Kelayakan dilakukan dengan tetap memperhatikan prinsip lingkungan, sosial dan tata kelola (*environmental, social, governance/ESG*).
- 2) Pelaksanaan Kegiatan Pendukung
Pelaksanaan kegiatan pendukung terdiri atas:
 - i. perencanaan dan pelaksanaan pengadaan tanah jika dibutuhkan.

- ii. perolehan Persetujuan Lingkungan.
 - iii. permohonan persetujuan pemanfaatan barang milik negara/barang milik daerah jika dibutuhkan.
 - iv. permohonan pemberian Dukungan Pemerintah jika dibutuhkan.
 - v. permohonan pemberian Jaminan Pemerintah jika dibutuhkan.
 - vi. kegiatan lainnya dan perolehan perizinan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan proyek KPBU yang harus dipenuhi oleh PJPK sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sektor.
- 3) Penjajakan Minat Pasar
- Penjajakan Minat Pasar dapat dilakukan melalui: kegiatan pertemuan dua pihak dan/atau promosi KPBU dengan calon investor, Lembaga Jasa Keuangan, asuransi, dan pemangku kepentingan lainnya yang memiliki ketertarikan terhadap proyek KPBU. Penjajakan Minat Pasar dapat dilaksanakan lebih dari 1 (satu) kali selama pelaksanaan proyek.
- b. Transaksi KPBU
- Tahap transaksi KPBU Atas Prakarsa Badan Usaha, dilaksanakan dengan ketentuan:
- 1) PJPK telah mengeluarkan surat persetujuan prakarsa
 - 2) PJPK sedang melaksanakan atau sudah menyelesaikan kegiatan pendukung
- Kegiatan pendukung yang sedang dilaksanakan atau sudah diselesaikan oleh PJPK, dibuktikan dengan dokumen sebagaimana ditentukan dalam ketentuan peraturan lembaga yang melaksanakan tugas pemerintahan di bidang kebijakan pengadaan barang/jasa pemerintah.
- Tahap transaksi KPBU dilakukan oleh PJPK dengan kegiatan meliputi:
- 1) penetapan lokasi KPBU
 - 2) Pengadaan Badan Usaha Pelaksana
 - 3) penandatanganan Perjanjian KPBU
 - 4) pemenuhan pembiayaan Penyediaan Infrastruktur oleh Badan Usaha Pelaksana
- c. Manajemen KPBU
- Ketentuan mengenai tahap manajemen KPBU Atas Prakarsa Pemerintah berlaku secara mutatis mutandis untuk tahap manajemen KPBU Atas Prakarsa Badan Usaha.

Adapun berbagai regulasi/payung hukum yang mengatur penyelenggaraan KPBU dalam penyediaan infrastruktur, antara lain sebagai berikut:

Tabel 1. Dasar Hukum Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha

No	Peraturan Perundang-undangan	Tentang
Dasar Hukum Utama (Umum)		
1.	Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015	Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur
2.	Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 7 Tahun 2023	Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur
3.	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 2 Tahun 2021	Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

No	Peraturan Perundang-undangan	Tentang
Pengadaan Badan Usaha Pelaksana		
1.	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 01/PRT/M/2017 Tahun 2017 Sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 3 Tahun 2021	Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha untuk Pengusahaan Jalan Tol
2.	Peraturan Kepala Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor 19 Tahun 2015	Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur
3.	Peraturan Kepala Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018	Tata Cara Pengadaan Badan Usaha Pelaksana Penyediaan Infrastruktur Melalui Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Atas Prakarsa Menteri/Kepala Lembaga/ Kepala Daerah
Pembayaran Ketersediaan Layanan		
1.	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK.08/2016	Tata Cara Pembayaran Ketersediaan Layanan pada proyek kerja sama pemerintah dengan badan usaha dalam rangka penyediaan infrastruktur
Dukungan Pemerintah		
1.	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 223/PMK.011/2012 Sebagaimana telah diubah melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 170/PMK.08/2018	Pemberian Dukungan Kelayakan atas sebagian biaya konstruksi pada proyek kerja sama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur
Penjaminan Pemerintah		
1.	Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2010	Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan usaha yang dilakukan melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur
2.	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 260/PMK. 011/2010 Sebagaimana telah diubah melalui Peraturan Menteri Keuangan Nomor 8/PMK.08/2016	Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha
3.	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 148/PMK.08/2022	Ruang Lingkup Pengelolaan Penjaminan Pemerintah oleh Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur
Fasilitas pendampingan penyiapan dan transaksi		
1.	Peraturan Menteri Keuangan Nomor 180/PMK.08/2020	Fasilitas untuk penyiapan dan pelaksanaan transaksi proyek kerja sama pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastrktur
Peraturan KPBK Khusus Sektor Jalan		
1.	Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022	Jalan
2.	Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024	Jalan Tol
Pengusahaan Jalan Tol		
1	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2021	Tata Cara Penetapan Pengusahaan Jalan Tol Atas Prakarsa Badan Usaha

Dalam pelaksanaan pembangunan, proyek KPBK infrastruktur jalan tol terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu proyek *Greenfield* dan proyek *Brownfield*.

1. Proyek *Greenfield* merupakan pembangunan proyek pada suatu kawasan/wilayah yang sebelumnya belum memiliki infrastruktur. Dalam

- proyek *Greenfield*, proses pembangunan dimulai dari nol, termasuk pembebasan lahan, desain, konstruksi, hingga pengoperasian jalan tol.
2. Proyek *Brownfield* merupakan pembangunan proyek pada suatu kawasan/wilayah yang telah memiliki fasilitas/infrastruktur pada lahan eksisting. Dalam proyek *Brownfield*, fokus utamanya adalah meningkatkan kapasitas, efisiensi, atau kualitas layanan dari infrastruktur yang sudah beroperasi.

Bentuk kerjasama pada proses perencanaan dan penyiapan KPBU perlu diidentifikasi untuk mengkaji potensi pendapatan dari proyek.

Tabel 2. Bentuk Kerjasama Proyek KPBU Sektor Jalan Tol

Tipologi	Deskripsi	Jenis Aset	Fungsi yang Dialihkan	Sumber Pembayaran
<i>Design-Build-Finance-Operate-Maintain</i> (DBFOM)	Berdasarkan tipologi ini, bentuk kerja sama dideskripsikan berdasarkan fungsi yang dialihkan kepada sektor swasta. Fungsi pemeliharaan mungkin tidak disertakan dalam deskripsi (daripada menggunakan istilah DBFOM, kontrak yang mengalihkan seluruh fungsi tersebut dapat dengan mudah didefinisikan sebagai DBFO, dengan tanggung jawab untuk pemeliharaan tersirat sebagai bagian dari operasi). Alternatif deskripsi yang serupa adalah Desain-Konstruksi-Kelola-Kuangan (DCMF), yang dapat dipersamakan dengan kontrak DBFOM.	Infrastruktur Baru	Sebagaimana terdeskripsikan dalam Tipologi.	Dapat berbentuk pembayaran oleh pengguna atau pembayaran oleh Pemerintah.
<i>Design-Build-Finance-Operate</i> (DBFO)				
<i>Design-Construct-Manage-Finance</i> (DCMF)				
<i>Build-Operate-Transfer</i> (BOT)	Pendekatan untuk menggambarkan penyelenggaraan KPBU bagi aset baru mencakup kepemilikan hukum dan kendali atas aset proyek. Pada suatu proyek BOT, perusahaan swasta memiliki aset proyek sampai mereka ditransfer pada akhir kontrak. BOOT sering digunakan secara bergantian dengan BOT.	Infrastruktur Baru	Umumnya, desain, bangun, biayai,elihara, dan sebagian atau seluruh operasional.	Dapat berbentuk pembayaran oleh pengguna atau pembayaran oleh Pemerintah.
<i>Build-Own-Operate-Transfer</i> (BOOT)			Dalam beberapa definisi, BOT mungkin tidak termasuk keuangan swasta, sedangkan BOOT selalu menyertakan keuangan swasta.	

Tipologi	Deskripsi	Jenis Aset	Fungsi yang Dialihkan	Sumber Pembayaran
<i>Build-Operate-Transfer (BOT)</i> <i>Build-Own-Operate-Transfer (BOOT)</i>	Pendekatan untuk menggambarkan penyelenggaraan KPBU bagi aset baru mencakup kepemilikan hukum dan kendali atas aset proyek. Pada suatu proyek BOT, perusahaan swasta memiliki aset proyek sampai mereka ditransfer pada akhir kontrak. BOOT sering digunakan secara bergantian dengan BOT.	Infrastruktur Baru	Umumnya, desain, bangun, biayai,elihara, dan sebagian atau seluruh operasional. Dalam beberapa definisi, BOT mungkin tidak termasuk keuangan swasta, sedangkan BOOT selalu menyertakan keuangan swasta.	Dapat berbentuk pembayaran oleh pengguna atau pembayaran oleh Pemerintah.
<i>Operations and Maintenance (O&M)</i>	Penerapan kontrak O&M bagi aset yang ada dilakukan berdasarkan definisi KPBU dimana dalam hal ini berbasis kinerja, jangka panjang, dan melibatkan investasi swasta yang signifikan (terkadang juga disebut kontrak pemeliharaan berbasis kinerja/ <i>performance-based maintenance contracts</i>).	Infrastruktur eksisting	Operasional dan Pemeliharaan.	Pembayaran Pemerintah.

Pengembalian Investasi Badan Usaha dalam proyek KPBU menentukan alur pengembalian dana yang akan dikeluarkan oleh badan usaha dalam pembangunan infrastruktur. Hal ini dapat dilakukan melalui beberapa skema, yaitu:

- a. Pembayaran oleh Pengguna dalam Bentuk Tarif**
Pengembalian investasi Badan Usaha Pelaksana atas Penyediaan Infrastruktur dapat bersumber dari pembayaran oleh pengguna dalam bentuk tarif. Dalam skema ini, PJPK bertanggung jawab menetapkan tarif awal yang dikenakan kepada pengguna layanan atas penyediaan infrastruktur.

Tarif awal dan penyesuaiannya, ditetapkan untuk memastikan kelayakan pengembalian investasi yang meliputi penutupan biaya modal, biaya operasional, dan proyeksi keuntungan dalam kurun waktu tertentu. Pendapatan Badan Usaha Pelaksana dari tarif merupakan pemasukan yang berasal dari sejumlah biaya tertentu yang diterima dari pengelolaan aset sepanjang masa konsesi.

Apabila tarif awal dan penyesuaiannya belum mencukupi untuk mengembalikan seluruh investasi Badan Usaha Pelaksana, PJPK memiliki fleksibilitas untuk menentukan besaran tarif berdasarkan tingkat kemampuan pengguna dan/atau memperpanjang masa konsesi. Dalam hal tarif ditentukan berdasarkan kemampuan pengguna dan berpotensi tidak mencukupi untuk pengembalian investasi, PJPK dapat memberikan dukungan kelayakan kepada Badan Usaha Pelaksana untuk menjamin keberlangsungan proyek dan memastikan Badan Usaha Pelaksana dapat memperoleh pengembalian investasi yang wajar, dengan tetap mempertahankan tarif yang terjangkau bagi masyarakat pengguna layanan.

b. Bentuk Lainnya Sepanjang Tidak Bertentangan Dengan Ketentuan Peraturan Perundang-Undangan

Pengembalian investasi dalam bentuk lainnya dapat berupa pendapatan lain yang tidak berhubungan langsung dengan layanan. Pengembalian investasi dapat dikombinasikan dengan mempertimbangkan kejelasan alokasi risiko antara pemerintah dan Badan Usaha Pelaksana proyek KPBU dan pembiayaan kreatif.

2. Penugasan Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Dalam rangka mendorong pengembangan kawasan di Pulau Sumatera, dan mendukung pertumbuhan perekonomian nasional, serta sejalan dengan pelaksanaan *Masterplan* Percepatan Pembangunan dan Perluasan Ekonomi Indonesia 2010 - 2025, pemerintah menginsiasi percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera yang memiliki kelayakan ekonomi namun belum mencapai kelayakan finansial. Hal ini direalisasikan melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera beserta perubahannya, yang mengatur mandat penugasan kepada BUMN terpilih untuk melaksanakan perusahaan jalan tol.

Dalam rangka pelaksanaan penugasan untuk perusahaan Jalan Tol, PT Hutama Karya (Persero) menyusun Rencana Perusahaan Jalan Tol, yang meliputi:

- a. Dokumen teknis
- b. Dokumen rencana usaha
- c. Dokumen hukum

Pendanaan PT Hutama Karya (Persero) dalam pelaksanaan penugasan, terdiri dari:

- a. Penyertaan Modal Negara
- b. Penerusan pinjaman dari Pinjaman Pemerintah yang berasal dari luar negeri dan/atau dalam negeri
- c. Penerbitan obligasi oleh PT Hutama Karya (Persero)
- d. Pinjaman PT Hutama Karya (Persero) dari lembaga keuangan, termasuk lembaga keuangan multilateral

- e. Pinjaman dan/atau bentuk pendanaan lain dari badan investasi Pemerintah dan/atau *Sovereign Wealth Fund* melalui Lembaga Pengelola Investasi Indonesia
- f. Pinjaman dalam bentuk Fasilitas *Cash Deficiency Support*
- g. Hasil Pengusahaan sesuai dengan Ketentuan Peraturan Perundang-Undangan
- h. Hasil Pengalihan Hak Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan Ketentuan Peraturan Perundang-Undangan
- i. Pendanaan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

Dalam rangka penerbitan dan pelaksanaan pinjaman oleh PT Hutama Karya (Persero), pemerintah dapat memberikan jaminan untuk meningkatkan kredibilitas dan kelayakan finansial proyek.

Pada proyek jalan tol penugasan BUMN, pengembalian investasi dapat berasal dari pengguna jalan tol dan/atau pemerintah. Dalam hal pengembalian investasi dari pengguna jalan tol, pengusahaan dapat dilaksanakan melalui :

- a. Skema Bangun Guna Serah
- b. Skema Bangun Guna Serah dengan Dukungan
- c. Skema Operasi dan Preservasi
- d. Skema lainnya sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-Undangan

Dalam hal pengembalian investasi dari pemerintah, pengusahaan dapat dilaksanakan melalui:

- a. Skema Pembayaran Berkala Berbasis Layanan (PBBL)
Skema PBBL merupakan inovasi pendanaan yang diterapkan pada proyek pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera. Dalam skema ini, Menteri PUPR melakukan pembayaran secara berkala kepada Badan Usaha Pelaksana berdasarkan ketersediaan, kualitas, dan/atau kriteria layanan sebagaimana diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

Landasan hukum pelaksanaan skema PBBL telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 42 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pembayaran Berkala Berbasis Layanan Pada Proyek Pembangunan Jalan Tol di Sumatera Tahap II.

- b. Skema lainnya sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-Undangan.

3.3.2 Strategi Pelaksanaan Proyek Infrastruktur

Pelaksanaan infrastruktur dapat diimplementasikan melalui beberapa strategi, diantaranya melalui Mekanisme *Contractor Pre-Financed (CPF)*, *Engineering, Procurement, and Construction – Finance (EPC-F)*, dan *Design and Build (D&B)*.

1. Skema Contractor Full Pre-Finance (CPF)

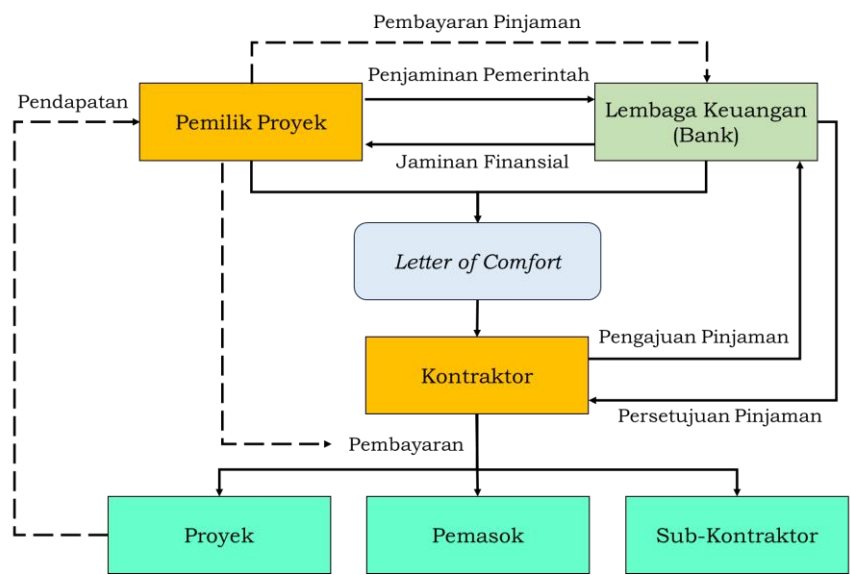
Skema *Contractor Full Pre-Finance (CPF)* merupakan salah satu inovasi kontrak yang diterapkan dalam pembangunan Jalan Tol untuk mengatasi risiko terkait pembebasan lahan dan permasalahan finansial. Dalam skema ini, kontraktor utama menggunakan kekuatan finansial yang dimiliki untuk memulai dan melaksanakan proyek, yang mengakibatkan perpindahan risiko signifikan dari pemilik proyek (*owner*) kepada kontraktor.

CPF, yang juga dikenal sebagai *turn key project*, adalah jenis kontrak yang memungkinkan kontraktor untuk melakukan konstruksi dan pemeliharaan menggunakan dana mereka sendiri dan hanya menerima pembayaran dari pemilik setelah proyek diserahkan kepada pemilik.

Dengan menggunakan jenis kontrak ini, pemilik hanya bertanggung jawab hingga tahap perencanaan, sedangkan konstruksi dan pemeliharaan proyek diserahkan kepada kontraktor. Pada fase konstruksi, beban pembiayaan hingga proyek selesai atau bangunan yang selesai yang sebelumnya dimiliki oleh pemilik dialihkan kepada kontraktor.

Skema CPF memberikan peluang pengembalian investasi yang lebih tinggi bagi kontraktor dibandingkan dengan sistem kontrak pembayaran standar yang hanya memberikan margin maksimum 10%, sedangkan skema kontrak CPF memiliki potensi untuk memberikan margin hingga di atas 15%.

Penerapan skema CPF dalam pembangunan jalan tol tidak hanya mengoptimalkan alokasi risiko, tetapi juga mendorong efisiensi dan inovasi dalam pelaksanaan proyek. Dengan menempatkan tanggung jawab finansial pada kontraktor, skema ini menciptakan insentif kuat untuk menyelesaikan proyek tepat waktu dan sesuai standar kualitas yang ditetapkan. Namun, perlu diperhatikan bahwa implementasi CPF membutuhkan kontraktor dengan kapasitas finansial yang kuat dan manajemen risiko yang matang.



Sumber: Diolah dari Abednego (2006)

Gambar 7. Skema *Contractor's Pre-Finance (CPF)*

2. Skema *Engineering, Procurement and Construction + Financing (EPC+F)*

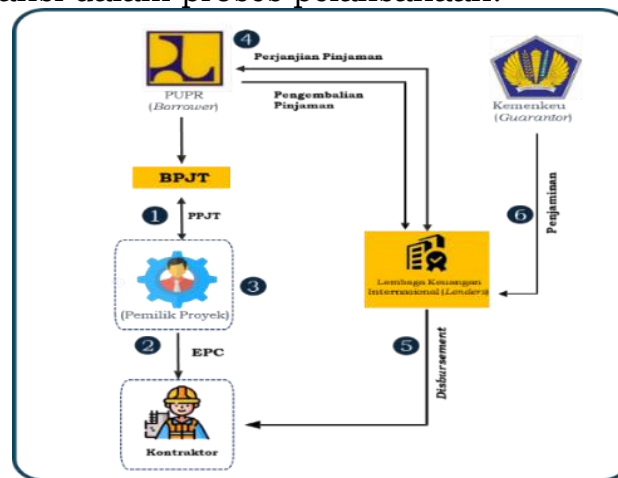
Skema *Engineering, Procurement, Construction, and Financing (EPC+F)* merupakan pendekatan komprehensif dalam pelaksanaan proyek infrastruktur berskala besar, terutama di sektor seperti energi, utilitas, dan konstruksi.

- a. **Engineering** adalah kegiatan yang meliputi desain, perencanaan, dan rekayasa proyek. Pada tahap ini menentukan persyaratan teknis, spesifikasi, dan *blueprints* yang diperlukan untuk penyelesaian proyek.
- b. **Procurement** adalah kegiatan yang melibatkan sumber daya dan akuisisi bahan, peralatan, dan jasa yang diperlukan untuk proyek. Pada tahap ini termasuk negosiasi kontrak dengan pemasok,

memastikan standar kualitas terpenuhi, dan mengelola rantai pasok dengan efisien.

- c. **Construction** adalah kegiatan dimulai setelah tahap rekayasa dan pengadaan selesai. Tahap Ini melibatkan pembangunan atau perakitan fisik proyek sesuai dengan spesifikasi dan rencana yang telah dikembangkan selama fase rekayasa.
- d. **Financing** adalah aspek penting dari proyek EPC+F, terutama untuk proyek berskala besar yang membutuhkan investasi yang signifikan. Tahap Ini melibatkan pengamanan pendanaan atau modal untuk menutupi biaya rekayasa, biaya pengadaan, dan biaya konstruksi. Sumber pendanaan dapat berasal dari berbagai sumber, termasuk investor swasta, bank, hibah pemerintah, atau kombinasi dari keduanya.

Pendekatan *EPC+F* menawarkan keunggulan dalam pelaksanaan proyek infrastruktur karena menyediakan solusi "*turnkey*" untuk *delivery* proyek, yang berarti satu entitas bertanggung jawab atas semua aspek proyek dari awal hingga akhir. Skema ini dapat mempermudah proses, mengurangi risiko, dan meningkatkan koordinasi di antara berbagai pemangku kepentingan. Selain itu, keunggulan lainnya terletak pada penggabungan (*bundling*) pendanaan dengan layanan, pengadaan, dan konstruksi, sehingga menciptakan fleksibilitas keuangan yang lebih besar dan berpotensi mengurangi total biaya proyek melalui sinergi operasional dan eliminasi redundansi dalam proses pelaksanaan.



Sumber: Hasil Kajian DJPI

Gambar 8. Skema *Engineering, Procurement and Construction + Financing (EPC+F)*

3. Skema *Design and Build (D&B)*

Skema *Design and Build* merupakan metode *delivery* proyek yang digunakan dalam industri konstruksi. Metode ini melibatkan satu entitas tunggal, umumnya sebuah perusahaan desain - konstruksi atau kontraktor umum, yang bertanggung jawab atas kedua fase desain dan konstruksi suatu proyek. Hal ini berbeda dengan metode tradisional desain - lelang - konstruksi, yakni kegiatan desain dan konstruksi ditangani oleh entitas yang berbeda.

Dalam proyek Skema *Design and Build*, klien umumnya masuk ke dalam satu kontrak dengan entitas desain - konstruksi, yang kemudian mengambil tanggung jawab baik desain maupun konstruksi proyek sesuai dengan kebutuhan klien. Pendekatan terpadu ini dapat mempermudah proses konstruksi, mengurangi waktu pengiriman proyek, dan berpotensi mengurangi biaya dengan mendorong kerja sama antara tim desain dan konstruksi sejak awal.

Keunggulan pendekatan ini terletak pada integrasi yang memungkinkan komunikasi lebih efektif antara fase desain dan konstruksi, mengurangi risiko miskomunikasi dan perubahan desain yang sering terjadi dalam metode tradisional. Dengan demikian, Skema *Design and Build* tidak hanya meningkatkan efisiensi operasional, tetapi juga membuka peluang untuk inovasi dan fleksibilitas yang lebih besar dalam mengatasi tantangan proyek. Hal ini menjadi pilihan yang semakin populer dalam industri konstruksi modern, termasuk dalam pembangunan infrastruktur seperti jalan tol.

3.3.3 Strategi Pembiayaan dan Pendanaan Infrastruktur

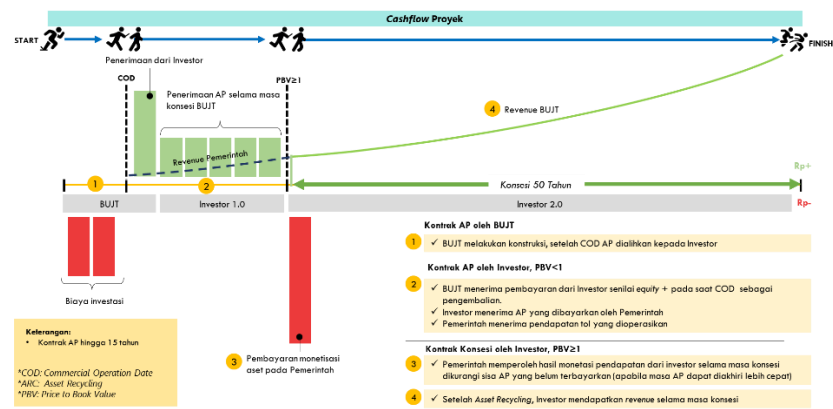
Pembiayaan dan pendanaan infrastruktur dapat mengimplementasikan beberapa strategi, diantaranya adalah *estafet financing*, monetisasi aset, *blended finance*, *bundling project*, dan *land value capture/LVC*.

1. *Estafet Financing*

Pembiayaan Estafet adalah inovasi skema pembiayaan yang fokus pada pengembangan jalan tol dengan menggabungkan skema *delivery* dan aset monetisasi secara berkesinambungan selama siklus hidup proyek.

Keunggulan utama *Estafet Financing* terletak pada fleksibilitas dalam mengalokasikan sumber pendanaan sesuai dengan kebutuhan setiap tahapan proyek. Pada tahap awal, fokus pembiayaan diarahkan pada konstruksi dan pembangunan. Skema ini memungkinkan peralihan ke monetisasi aset yang telah beroperasi untuk mendanai pengembangan atau ekspansi proyek lebih lanjut.

Implementasi Pembiayaan Estafet menciptakan siklus pendanaan yang berkelanjutan. Pendapatan dari ruas jalan tol yang telah beroperasi dapat dialokasikan untuk membiayai pembangunan ruas baru atau peningkatan kapasitas ruas tol eksisting. Strategi ini tidak hanya mengoptimalkan penggunaan modal, tetapi juga mengurangi ketergantungan pada sumber pendanaan eksternal dalam jangka panjang.

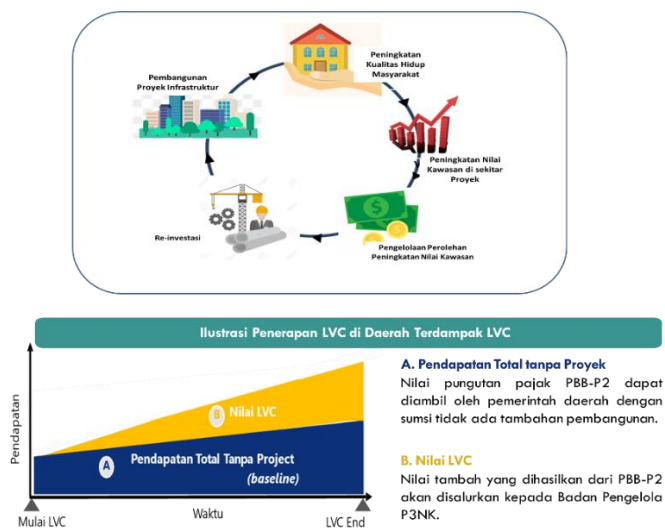


Sumber: Hasil Kajian DJPI, 2022

Gambar 9. Skema *Estafet Financing*

2. *Land Value Capture*

Land Value Capture adalah mekanisme pembiayaan infrastruktur yang digunakan untuk memonetisasi dan memanfaatkan peningkatan nilai tanah atau lahan yang muncul akibat adanya dampak langsung dari pembangunan infrastruktur, khususnya pada area sekitar jalan tol.



Sumber: Hasil Kajian DJPI, 2023
Gambar 10. Skema *Land Value Capture*

3. *Blended Finance*

Pembiayaan campuran (*blended finance*) adalah strategi pembiayaan yang menggunakan sumber dana dari berbagai sektor (publik, filantropi, dan swasta) untuk meningkatkan kelayakan finansial proyek dan mendukung partisipasi investasi swasta dalam proyek pembangunan berkelanjutan.

pada pembangunan jalan tol, *Blended finance* mengacu pada penggunaan kombinasi dana dari sektor publik dan swasta untuk mendukung pembangunan, pemeliharaan, atau perluasan jaringan jalan tol. Pendekatan ini memungkinkan pembagian risiko dan manfaat yang lebih optimal antara pemerintah dan sektor swasta. Dari sisi pemerintah, kontribusi dapat berupa penyediaan sebagian dana melalui berbagai mekanisme, seperti subsidi, insentif pajak, atau pinjaman dengan tingkat bunga yang lebih rendah. Sementara itu, sektor swasta berpartisipasi dengan menyediakan investasi modal, membangun dan mengelola infrastruktur serta mengambil risiko investasi yang lebih besar. Keterlibatan sektor swasta ini tidak hanya membawa sumber daya finansial tambahan, tetapi juga keahlian teknis dan efisiensi operasional.



Sumber : Adaptasi dari OECD 2020
Gambar 11. Skema *Blended Finance*

4. Monetisasi Aset

Monetisasi aset adalah strategi keuangan yang diimplementasikan oleh pemerintah untuk memanfaatkan kembali aset infrastruktur yang sudah

ada guna mendanai proyek infrastruktur baru. Selain itu, monetisasi aset juga dapat meningkatkan efisiensi operasional infrastruktur yang ada melalui keterlibatan sektor swasta dalam pengelolaan dan pemeliharaan. Pada proyek pembangunan jalan tol, monetisasi aset dapat melibatkan berbagai mekanisme, seperti penjualan sebagian atau seluruh kepemilikan ruas jalan tol yang telah beroperasi, pemberian konsesi jangka panjang kepada investor swasta, atau sekuritisasi arus pendapatan dari jalan tol.



Sumber: *Recycling Our Infrastructure for Future Generation*,
World Economic Forum (2017)

Gambar 12. Monetisasi Aset

5. Hak Pengelolaan Terbatas (HPT)/*Limited Concession Scheme (LCS)*

Hak Pengelolaan Terbatas Atas Aset Infrastruktur adalah optimalisasi Barang Milik Negara dan/atau aset Badan Usaha Milik Negara untuk meningkatkan fungsi operasional Barang Milik Negara dan/atau aset Badan Usaha Milik Negara guna mendapatkan pendanaan untuk pembiayaan penyediaan infrastruktur.

Peruntukan pemanfaatan pendapatan dana hasil pengelolaan aset diutamakan pada infrastruktur prioritas dan/atau daftar Proyek Strategis Nasional (PSN).

Syarat pengelolaan aset, antara lain:

- Aset telah laik beroperasi baik Sebagian atau penuh.
- membutuhkan mitra untuk peningkatan nilai komersial dan/atau efisiensi operasi sesuai dengan standar internasional yang berlaku umum.
- memiliki umur manfaat aset infrastruktur paling singkat 10 (sepuluh) tahun.
- Untuk Aset BUMN, memiliki audit/pembukuan paling kurang 3 tahun berturut-turut.
- Untuk Aset BMN, disajikan dalam laporan keuangan K/L yang telah diaudit berdasarkan Standar Akuntansi Pemerintah pada periode sebelumnya.

6. *Bundling Project*

Bundling project adalah strategi pengembangan infrastruktur yang menggabungkan beberapa ruas jalan tol yang berlokasi berdekatan dalam satu penawaran investasi. Tujuan utama *bundling* proyek jalan tol adalah meningkatkan daya tarik investasi dengan menciptakan skala ekonomi yang lebih besar dan menyebarkan risiko di antara beberapa proyek.

Keunggulan utama strategi *bundling* terletak pada kemampuan untuk mengoptimalkan kelayakan investasi secara keseluruhan. Dengan menggabungkan proyek-proyek yang kurang menguntungkan dengan yang prospektif atau menguntungkan, *bundling* dapat meningkatkan kelayakan finansial secara keseluruhan dan mendorong partisipasi *investor* swasta.

Selain itu, *bundling* juga memungkinkan sinergi dalam konstruksi, operasi, dan pemeliharaan jalan tol, serta memfasilitasi pendanaan yang lebih besar dari lembaga keuangan. Namun, *bundling* juga dapat menyebabkan kompleksitas dalam pengelolaan dan pengawasan kontrak yang lebih besar.

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT,

ttd

M. BASUKI HADIMULJONO

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
Kepala Biro Hukum,



Pujiono, SH.,MH.
NIP. 197704012005021001

LAMPIRAN II
KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
NOMOR 2790 /KPTS/M/2024
TENTANG
RENCANA UMUM PROYEK KERJA SAMA PEMERINTAH
DENGAN BADAN USAHA DAN PEMBIAYAAN KREATIF
SEKTOR JALAN TOL TAHUN 2025-2029

DAFTAR RENCANA UMUM PROYEK KPBU DAN PEMBIAYAAN KREATIF SEKTOR JALAN TOL TAHUN 2025 - 2029

I. TARGET OPERASI TAHUN 2025-2029

REKAPITULASI

No.	Pulau	Jumlah Ruas Jalan Tol	Total Panjang (km)
1.	Pulau Sumatera	11 Ruas Jalan Tol	1.111,93 km
	a. Ruas PPJT/ <i>Carry Over</i>	6 Ruas Jalan Tol	433,19 km
	b. Ruas Baru	5 Ruas Jalan Tol	678,74 km
2.	Pulau Jawa	33 Ruas Jalan Tol	1.306,16 km
	a. Ruas PPJT/ <i>Carry Over</i>	18 Ruas Jalan Tol	754,56 km
	b. Ruas Baru	15 Ruas Jalan Tol	551,60 km
3.	Pulau Bali	1 Ruas Jalan Tol	43,28 km
	a. Ruas Baru	1 Ruas Jalan Tol	43,28 km
Total		45 Ruas Jalan Tol	2.461,37 km

RINCIAN DAFTAR PROYEK

A. PULAU SUMATERA

1. Ruas PPJT/Carry Over

No	Nama Ruas/Segmen/Seksi Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Dukungan Pemerintah (Rp.M)	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
1	Jalan Tol Binjai-Langsa									Bangun Guna Serah
	Ruas Pangkalan Brandan-Langsa	Aceh dan Sumatera Utara	73,20	30.000	14.209	-	8,98	2025-2027	2028	
2	Jalan Tol Kuala Tanjung-Indrapura-Tebing Tinggi-Parapat									Bangun Guna Serah dengan Dukungan
	Ruas Serbelawan – Pematang Siantar	Sumatera Utara	28,00	13.773	2.476	10.372 (Pematang Siantar-Parapat)	12,02	2019-2024	2025	
	Ruas Pematang Siantar – Parapat		50,00		10.372			2025-2027	2028	
3	Jalan Tol <i>Junction</i> Pekanbaru – <i>Bypass</i> Pekanbaru	Riau	30,57	7.805	6.200	-	6,09	2023–2024	2025	Bangun Guna Serah
4	Jalan Tol Pekanbaru – Padang									Bangun Guna Serah dengan Dukungan
	Seksi Pekanbaru – Bangkinang	Riau dan Sumatera Barat	9,00	1.680	1.390	77.846 (Koto Kampar-Pangkalan-Payakumbuh-Sicincin)	8,35	2020-2024	2025	
	Seksi Kayu Tanam – Lubuk Alung – Padang		36,60	9.848	8.283			2019-2024	2025	
5	Betung (Sp Sekayu) – Tempino – Jambi)									PBBL dengan Dukungan Konstruksi
	Seksi Betung-Tungkal Jaya-Bayung Lencir	Sumatera Selatan dan Jambi	118,14	21.012	18.531	5.607** (Bayung Lencir-Tempino)	4,86	2024-2026	2026	
	Seksi Tempino-Sp Ness		18,49					2024-2025	2025	
6	Palembang – Betung	Sumatera Selatan	69,19	14.981 (dalam proses reviu)	6.762 (dalam proses reviu)	-	6,77	2024–2025	2025	Bangun Guna Serah

2. Ruas Baru

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Kebutuhan Dukungan Pemerintah	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
1	Rantau Prapat – Kisaran	Sumatera Utara	111,50	28.868	21.622	Ada	5,32	2026–2029	2029	Bangun Guna Serah/ Bangun Guna Serah dengan Dukungan
2	Dumai - Sp. Sigambal - Rantau Prapat	Sumatera Utara dan Riau	181,27	50.606	37.233	Ada	4,02	2026–2029	2029	Bangun Guna Serah/Bangun Guna Serah dengan Dukungan/ Operasi dan Preservasi
3	Rengat - <i>Junction</i> Pekanbaru	Riau	176,10	48.734	33.736	Ada	3,79	2025–2028	2029	Bangun Guna Serah/Bangun Guna Serah dengan Dukungan/ Operasi dan Preservasi
4	Jambi-Rengat	Riau dan Jambi	198,13	55.871	40.357	Ada	4,90	2025–2027	2028	Bangun Guna Serah/Bangun Guna Serah dengan Dukungan/ Operasi dan Preservasi
5	Pelabuhan Panjang – Lematang	Lampung	11,74	4.397	3.358	Ada	6,06	2026–2027	2028	Bangun Guna Serah

B. PULAU JAWA

1. Ruas PPJT/Carry Over

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Dukungan Pemerintah	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
1	Serang – Panimbang									Supported Build-Operate- Transfer
	Seksi 2 (Rangkasbitung-Cileles)	Banten	24,17	8.575 (Seksi 1 dan 2)	5.638 (Seksi 1 dan 2)	-	13,96	2021–2025	2025	
	Seksi 3 (Cileles-Panimbang)		33	-	9.743	9.743		2020–2026	2026	
2	Serpong – Balaraja									Build-Operate- Transfer
	Seksi 2 (Legok-Tigaraksa Selatan)	Banten dan DKI Jakarta	11,53	3.702	2.028	-	13,71	2025-2026	2027	
	Seksi 3 (Tigaraksa Selatan-Balaraja)		18,55	9.252	5.095	-		2026-2028	2028	
3	Kamal – Teluk Naga – Rajeg	Banten dan DKI Jakarta	38,60	23.223****	11.268	-	11,00	2023–2026	2026	Build-Operate- Transfer
4	JORR <i>Elevated</i> (Cikunir – Ulujami)	DKI Jakarta – Jawa Barat	21,60	21.267****	14.078	-	12,34	2024–2027	2027	Build-Operate- Transfer
5	Ancol Timur – Pluit <i>Elevated</i>	DKI Jakarta	8,95	15.851	8.432	-	14,06	2023-2025	2025	Build-Operate- Transfer
6	6 Ruas Tol DKI Jakarta Tahap 1									Build-Operate- Transfer
	Seksi B (Semanan – Grogol)	DKI Jakarta	9,506	8.527	4.356	-	15,25	2024-2026	2027	
	Seksi C (Grogol – Kelapa Gading)		12,375	9.193	4.862	-		2023-2026	2026	
7	Depok – Antasari									Build-Operate- Transfer
	Seksi 3 (Sawangan - Bojonggede)	DKI Jakarta dan Jawa Barat	9,50	1.015	469	-	15,75	2024-2025	2026	
	Seksi 4 (Bojonggede-Salabenda)		6,40	1.601	742	-				
8	Bekasi – Cawang – Kp Melayu									Build-Operate- Transfer
	Seksi 2B (Margajaya-Tambun)	DKI Jakarta dan Jawa Barat	6,90	-	6.462	6.462	15,18	2024-2026	2026	

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Dukungan Pemerintah	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
9	Bogor Ring Road									Build-Operate- Transfer
	Seksi 3B (Kayu Manis – Salabenda)	Jawa Barat	2,00	484***	362***	-	14,14	2028–2029	2029	
10	Ciawi – Sukabumi									Build-Operate- Transfer
	Seksi III (Cibadak – Sukabumi Barat)	Jawa Barat	13,70	2.284	879,59	-	14,64	2023-2026	2026	
	Seksi IV (Sukabumi Barat – Sukabumi Timur)		13,05	2.315	917,52	-		2023-2026	2026	
11	Jakarta – Cikampek II Selatan* (Seksi Jatiasih - Setu dan Seksi Setu - Sukabungah)	DKI Jakarta dan Jawa Barat	64,00 (Keseluruhan Ruas)	14.690**** (Biaya Keseluruhan Ruas)	8.888 (Biaya Keseluruhan Ruas)	-	12,32	2018 -2020	2020	Build-Operate- Transfer
12	Akses Pelabuhan Patimban (Subang – Patimban)*	Jawa Barat	37,05	5.027****	2.453	886	12,61	2023-2024	2024	Supported Build-Operate- Transfer
13	Solo – Yogyakarta – NYIA Kulonprogo	Jawa Tengah – DIY	96,57	27.486	18.991	-	12,03	2021-2026	2027	Build-Operate- Transfer
14	Semarang – Demak									Supported Build-Operate- Transfer
	Seksi 1 (Kaligawe – Sayung)	Jawa Tengah	10,64	5.934 (Biaya Keseluruhan Ruas)	10.982**	10.982	11,56	2023-2027	2027	
15	Yogyakarta – Bawen*	Jawa Tengah – DIY	75,82	14.255	10.648	-	12,48	2024-2026	2027	Build-Operate- Transfer
16	Probolinggo – Banyuwangi	Jawa Timur	175,40	10.836 (SS Gending – SS Besuki)	7.900 (SS Gending – SS Besuki)	-	11,17	2026–2029	2029	Build-Operate- Transfer
17	Kertosono – Kediri*	Jawa Timur	27,90	3.732	2.376	-	15,35	2021 - 2025	2026	Build-Operate- Transfer
18	Kediri – Tulungagung	Jawa Timur	37,35	9.920****	5.267	-	9,71	2024-2025	2025	Build-Operate- Transfer

2. Ruas Baru

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Kebutuhan Dukungan Pemerintah	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
1	Cikunir - Karawaci (Elevated)*	DKI Jakarta - Banten - Jawa Barat	40,00	26.150****	15.080	-	12,07	2027-2029	2029	Build-Operate- Transfer

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Kebutuhan Dukungan Pemerintah	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
2	Semanan – Balaraja*	Banten dan DKI Jakarta	32,39	15.529****	6.634	-	12,04	2027-2029	2029	Build-Operate- Transfer
3	Bogor-Serpong (Via Parung) (JORR III)	Banten dan Jawa Barat	32,03	12.352****	7.405	-	12,16	2025–2026	2027	Build-Operate- Transfer
4	Pluit – Bandara (bagian dari Jalan Tol Tomang-Pluit-Bandara (<i>Elevated</i>))	DKI Jakarta	12,00	9.281****	6.753	-	13,12	2026-2029	2029	Build-Operate- Transfer
5	Sentul Selatan - Karawang Barat (JORR III)									Build-Operate- Transfer
	Segmen 1B (Gunung Putri-BORR)	Jawa Barat	33,62	33.338**** (Biaya Investasi Keseluruhan)	18.106 (Biaya Konstruksi Keseluruhan)	-	12,04	2025–2027	2028	
	Segmen 2 (Gunung Putri-Klapanunggal)									
	Segmen 3 (Klapanunggal-Cileungsi)									
	Segmen 4 (Cileungsi-Japeksel)									
6	Sukabumi – Ciranjang	Jawa Barat	28,80	9.405	4.18	Ada	9,69	2027–2029	2029	Supported- Build-Operate- Transfer
7	Ciranjang – Padalarang	Jawa Barat	27,80	7.792	5.104	-	11,38	2027–2029	2029	Build-Operate- Transfer
8	Gedebage - Tasikmalaya – Ciamis									Supported Build-Operate- Transfer
	Segmen Gedebage-Nagreg	Jawa Barat	22,86	34.190 (Biaya keseluruhan ruas)	16.760	Ada	11,69	2025–2027	2027	
	Segmen Nagreg-Garut Utara		22,35		6.110 (Dukon)			2027-2028	2029	
9	Akses Patimban <i>Extend</i> (Sadang - Subang)	Jawa Barat	22,69	5.470***	3.680	-	12,65	2026–2028	2028	Build-Operate- Transfer
10	Caringin – Cisarua (bagian dari ruas Caringin – Cianjur)	Jawa Barat	18,41	8.083***	5.015	-	12,90	2026-2028	2028	Build-Operate- Transfer
11	Bandung <i>Inter Urban Toll Road</i>	Jawa Barat	18,10	10.133	7.568	Ada	8,86	2028-2029	2029	Supported- Build-Operate- Transfer

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Kebutuhan Dukungan Pemerintah	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
12	Demak – Tuban	Jawa Tengah – Jawa Timur	92,65	-	4.111	Ada	11,00	2026–2027	2028	Supported Build-Operate- Transfer
	Seksi 1 (Demak-SS Kudus)				4.307			2026–2027	2028	
	Seksi 2 (SS Kudus-SS Pati)				7.300			2026–2027	2028	
	Seksi 3 (SS Pati-SS Rembang)									
13	Pejagan – Cilacap	Jawa Tengah	93,56	24.793	12.734	-	14,31	2026-2028	2029	Build-Operate- Transfer
14	Tuban – Babat – Lamongan – Gresik	Jawa Timur	24,618	23.331 (biaya keseluruhan ruas)	4.086	Ada	11,00	2026–2027	2028	Supported Build-Operate- Transfer
	Seksi 4 (Bunder-Manyar)				862					
	Seksi 5 (Manyar-Junction Kebomas)									
15	Malang – Kepanjen	Jawa Timur	29,72	10.642	7.948	-	11,37	2026–2028	2029	Build-Operate- Transfer

C. PULAU BALI

1. Ruas Baru

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Indikasi Biaya Investasi (Rp.M)	Indikasi Biaya Konstruksi (Rp.M)	Indikasi Kebutuhan Dukungan Pemerintah	Indikasi Nilai FIRR Keseluruhan Ruas (%)	Target Tahun Konstruksi	Target Tahun Operasi	Skema Pengusahaan
1	Gilimanuk – Mengwi	Bali	24,33	7.930	5.987	Ada	11,69	2025-2027	2027	Supported Build-Operate- Transfer
	Seksi 2 (Pekutatan – Soka)				4.921 (Dukon)			2027-2028	2028	
	Seksi 3 (Soka – Mengwi)									

Keterangan:

*) Pada saat perencanaan ini disusun, nilai-nilai yang tercantum pada Ruas Jalan Tol masih dalam proses reviu

**) Dukungan Pemerintah sudah termasuk dalam perhitungan kelayakan finansial

***) Seksi/Paket Jalan Tol ini belum diperhitungkan dalam Rencana Usaha

****) Biaya Investasi mencakup biaya Pengadaan Tanah

II. PROYEK TAHAP PENYIAPAN TAHUN 2025-2029

REKAPITULASI

No.	Pulau	Jumlah Ruas Jalan Tol	Total Panjang (km)
1.	Pulau Sumatera	1 Ruas Jalan Tol	173,45
2.	Pulau Jawa	17 Ruas Jalan Tol	806,82
3.	Pulau Bali	3 Ruas Jalan Tol	109,72
4.	Pulau Lombok	1 Ruas Jalan Tol	84,80
5.	Pulau Kalimantan	8 Ruas Jalan Tol	413,38
6.	Pulau Sulawesi	3 Ruas Jalan Tol	172,31
Total		33 Ruas Jalan Tol	1.760,48 km

RINCIAN DAFTAR PROYEK

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Pra Studi Kelayakan Finansial/SP	FS	BD	Readiness Criteria		Pengadaan Tanah	Lelang	Konstruksi	Operasi
							DPPT	AMDAL				
Pulau Sumatera												
1	Ruas Padang - Pekanbaru											
	Seksi Bukittinggi – Padang Panjang	Sumatera Barat dan Riau	19,70	2010	2024*	2024*	2025	2025	2026-2028	-	2028-2029	2030
	Ruas Koto Kampar – Pangkalan – Payakumbuh – Sicincin	Sumatera Barat dan Riau	153,75	2010	2024*	2024*	2025	2025	2026-2028	-	2028-2038	2039
Pulau Jawa												
1	Kohod (Pakuhaji) – Lebakwangi (Neglasari) (JORR III)	Banten	10,00	2022	2023	2023	2024	2025	2026-2027	2026	2028-2029	2030
2	6 Ruas Tol DKI Jakarta Tahap II											
	Duri Pulo – Kampung Melayu	DKI Jakarta	12,65	Sudah PPJT (PPJT Induk)							2027-2029	2030
	Kemayoran – Kampung Melayu		9,60	Sudah PPJT (PPJT Induk)							2027-2029	2030

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Pra Studi Kelayakan Finansial/SP	FS	BD	Readiness Criteria		Pengadaan Tanah	Lelang	Konstruksi	Operasi
							DPPT	AMDAL				
3	6 Ruas Tol DKI Jakarta Tahap III											
	Ulujami – Tanah Abang	DKI Jakarta	8,70	Sudah PPJT (PPJT Induk)							2028-2030	2031
	Pasar Minggu - Casablanca		9,16	Sudah PPJT (PPJT Induk)							2028-2030	2031
4	Sentul Selatan - Karawang Barat (JORR III) - Segmen 1A (BORR-Gunung Putri - Segmen 5 (Japeksel-Karaba)	Jawa Barat	26,74	2021	2024	2024	2024	2024	2030-2031	2024	2030 – 2031 (Tahap II) 2046 - 2047 (Tahap III)	2032 (Tahap II) 2048 (Tahap III)
5	Caringin – Dramaga – Salabenda	Jawa Barat	29	2021	2025	2025	2026	2026	2027-2028	2027	2028-2029	2030
6	Lingkar Selatan Bandung	Jawa Barat	47,80	2021	2026	2026	2027	2028	2028–2029	2028	2029–2031	2032
7	Gedebage - Tasikmalaya – Ciamis - Segmen Garut Utara – Ciamis	Jawa Barat	63,10	2016	2024	2023	2024	2024	2024-2025	2024	2029-2030	2031
8	Ciamis – Cilacap	Jawa Barat dan Jawa Tengah	98,35	2016	2026	2026	2027	2028	2029	2029	2030-2031	2032
9	Cibadak – Pelabuhan Ratu	Jawa Barat	34,22	-	2021	2021	2025	2024	2028-2029	2028	2029-2031	2031
10	Cisarua – Cianjur (bagian dari Ruas Caringin – Cianjur)	Jawa Barat	19,58	2027	2028	2028	2029	2030	2031-2032	2031	2031-2032	2033
11	Cilacap – Yogyakarta	Jawa Tengah	121,75	2020	2023*	2023*	2023*	2023*	2030–2034	2034	2035–2036	2037
12	Harbour Toll Road Semarang	Jawa Tengah	20,16	2018	2021*	2021*	2024	2024	2025-2029	2025	2026-2030	2031

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Pra Studi Kelayakan Finansial/SP	FS	BD	Readiness Criteria		Pengadaan Tanah	Lelang	Konstruksi	Operasi
							DPPT	AMDAL				
13	Demak – Tuban Seksi IV, V, VI, VII - Seksi IV (SS Rembang-SS Pamotan) - Seksi V (SS Pamotan-SS Kerek) - Seksi VI (SS Kerek-SS Tuban) - Seksi VII (SS Tuban-Junction Tuban)	Jawa Timur	86,90	2020	2023	2023	2023	2023	2030-2031	2030	2030-2031	2032
14	Mojokerto – Gempol	Jawa Timur	38,00	2027	2028	2028	2029	2030	2031-2032	2031	2032-2033	2034
15	Ngawi – Bojonegoro – Babat	Jawa Timur	106,41	2020	2022*	2022*	2027	2028	2029-2030	2029	2030-2031	2032
16	Tuban – Babat – Lamongan - Gresik - Seksi 1 (Gresik-Lamongan) - Seksi 2 (Lamongan-Babat) - Seksi 3 (Babat-Tuban)	Jawa Timur	37,35	-	2023	2023	2024	2027	2028-2029	2028	2030-2031	2032
17	Probolinggo – Lumajang	Jawa Timur	27,35	2025	2026	2026	2027	2028	2029	2029	2030-2031	2032
Pulau Bali												
1	Gilimanuk – Mengwi - Seksi 1 (Gilimanuk – Pekutatan)	Bali	54,70	2020	2024	2024	2024	2022	2022-2025	2024	2030-2031	2032
2	Bandara Ngurah Rai (Benoa) – Mengwi via Singapadu	Bali	35,41	2027	2028	2028	2029	2030	2031-2032	2031	2032-2033	2034
3	Canggu – Mengwi – Singapadu	Bali	19,61	2026	2027	2027	2028	2029	2030-2031	2030	2031-2032	2033
Pulau Lombok												
1	Pelabuhan Lembar - Pelabuhan Kayangan (Port to Port)	Nusa Tenggara Barat	84,80	2028	2029	2029	2030	2031	2032-2033	2032	2033-2034	2035

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Pra Studi Kelayakan Finansial/SP	FS	BD	Readiness Criteria		Pengadaan Tanah	Lelang	Konstruksi	Operasi
							DPPT	AMDAL				
Pulau Kalimantan												
1	Singkawang – Mempawah (Ruas Pelabuhan Kijing – Mempawah)	Kalimantan Barat	20,77	-	2022	2022	2025	2023	2028-2029	2027	2029-2030	2031
2	Mempawah – Sei Pinyuh	Kalimantan Barat	10,44	-	2022	2022	2025	2023	2028-2029	2027	2029-2030	2031
3	Sei Pinyuh – Pontianak	Kalimantan Barat	69,06	-	2022	2022	2025	2023	2028-2029	2027	2029-2030	2031
4	Kuala Kapuas – Banjarmasin	Kalimantan Tengah dan Kalimantan Selatan	16,90	2027	2028	2028	2029	2030	2031-2032	2031	2032-2033	2034
5	Batulicin – Tanah Grogot	Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur	123,40	2021	2027	2027	2028	2029	2030-2031	2032	2033-2034	2035
6	Samarinda – Bontang	Kalimantan Timur	95,62	-	2020*	2020*	2033	2034	2035-2037	2035	2036-2038	2038
7	Bandara Sepinggan – KIPP (IKN 1)**	Kalimantan Timur	43,98	2021	2022	2022	2024 (Seksi I) 2022 (Seksi IIIA,IIIB) 2026 (seksi IVA dan IVB dan IMT)	2024 (Seksi I) AMDAL Terpadu IKN (2022) (Seksi IIIA,IIIB) 2027 (Seksi IVA,IVB, dan IMT)	>2024 (Seksi I) Progres: 77,44% (Seksi IIIA) Progres: 69,05% (Seksi IIIB) (2024) Seksi IVA,IVB, IMT	>2024 (Seksi I) 2022 (Seksi IIIA,IIIB) 2023 (IIIA-2, IIIB-2) proses persiapan RC (Seksi IVA, IVB, IMT)	>2024 (Seksi I) 2022 (Seksi IIIA) 2023 (Seksi IIIA-2) 2022 (Seksi IIIB) 2023 (Seksi IIIB-2) >2024 (Seksi IVA,IVB, IMT)	>2024 (Seksi I) 2024 (Seksi IIIA) 2025 (Seksi IIIA-2) 2024 (Seksi IIIB) 2025 (Seksi IIIB-2) >2024 (Seksi IVA,IVAB, IMT)
8	Bandara VVIP – KIPP (IKN 2)**	Kalimantan Timur	33,21	2021	2022	2022	2022 (Seksi VA) 2023 (Seksi VB) 2023 (Seksi VIA,VIB)	2022 (Seksi VA, AMDAL terpadu IKN) 2023 (Seksi VB,VIA,VIB Add AMDAL terpadu)	Progres: 82,56% (Seksi VA) Progres: 0% (Seksi VIA,VIB)	2022 (Seksi VA) 2023 (Seksi VIA,VIB)	2022 (Seksi VA) 2023 (Seksi VB, VIA,VIB)	2024 (Seksi VA) 2025 (Seksi VB, VIA,VIB)

No	Nama Ruas/Seksi/Segmen Jalan Tol	Provinsi	Indikasi Panjang Ruas Operasi (km)	Pra Studi Kelayakan Finansial/SP	FS	BD	Readiness Criteria		Pengadaan Tanah	Lelang	Konstruksi	Operasi
							DPPT	AMDAL				
Pulau Sulawesi												
1	Parepare – Maros	Sulawesi Selatan	117,71	2026	2027	2027	2028	2029	2030–2031	2030	2031–2032	2033
2	Maros – Makassar	Sulawesi Selatan	20,10	2027	2028	2028	2029	2030	2031-2032	2031	2032-2033	2034
3	Makassar – Maros – Sungguminasa – Takalar	Sulawesi Selatan	34,50	2019	2025*	2025*	2026	2027	2028-2029	2028	2029-2030	2031

Keterangan:

*) Akan dilakukan kajian/reviu ulang

**) Skema Pengusahaan Operation and Maintenance (O&M)

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT,

M. BASUKI HADIMULJONO

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
Kepala Biro Hukum,

