

JALAN TOL 1000 KM UNTUK PENINGKATAN DAYA SAING

Herry Trisaputra Zuna¹ dan Argasadha Retapradana¹

¹Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
E-mail: hatezet@gmail.com

Abstrak. Potensi pembangunan infrastruktur jalan masih sangat tinggi untuk meningkatkan jaringan konektivitas transportasi di Indonesia. Pembangunan jaringan jalan harus dapat menyatukan dan menghubungkan kawasan ekonomi nasional dengan daerah terisolir sehingga berdampak langsung pada efisiensi, peningkatan daya saing dan kelancaran kegiatan sosial-ekonomi. Rencana strategis pembangunan jalan tol lebih dari 1000 km dilaksanakan dalam rangka meningkatkan dukungan konektivitas bagi penguatan daya saing dan meningkatkan kepuasan pengguna jalan tol dalam hal pelayanan yang diberikan. Untuk mencapai tujuan tersebut, pola Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) diterapkan dengan mencari skema KPBU baru, penyederhanaan prosedur, penambahan dukungan pemerintah, dan percepatan pengadaan lahan. Dengan kebijakan sektor jalan tol tersebut diharapkan dapat menciptakan iklim investasi yang lebih kondusif dalam mendukung program percepatan pembangunan jalan tol dan menyediakan pelayanan jalan tol yang lebih baik.

Kata kunci : infrastruktur, jalan tol, KPBU

I. PENDAHULUAN

A. Global Competitiveness Index Indonesia

Global Competitiveness Index (GCI) merupakan indeks daya saing suatu negara untuk menilai pertumbuhan ekonomi suatu negara. GCI dibentuk berdasarkan 12 pilar ekonomi, yaitu (1) institusi, (2) infrastruktur, (3) iklim makroekonomi, (4) kesehatan dan pendidikan dasar, (5) pendidikan tinggi dan pelatihan, (6) efisiensi pasar barang, (7) efisiensi pasar buruh, (8) perkembangan pasar finansial, (9) kesiapan teknologi, (10) luas pasar, (11) kecanggihan bisnis, (12) inovasi.

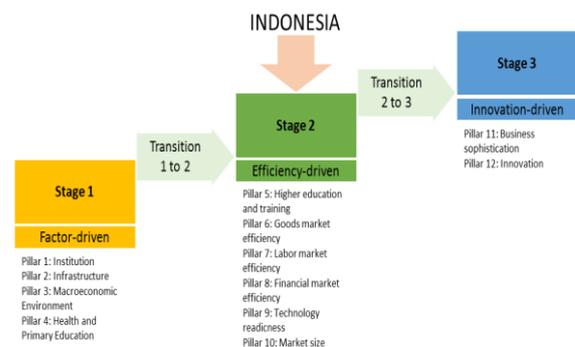
Berdasarkan GCI 2016-2017, Indonesia menduduki peringkat ke 41 dari 138 negara, dengan nilai 4.52. Peringkat ini turun 3 peringkat dibandingkan dengan tahun 2015-2016. Dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya, Indonesia berada di bawah Singapura (peringkat 2), Malaysia (peringkat 25), dan Thailand (peringkat 34).

Tabel 1. GCI negara Asia Tenggara (5 besar) (World Economic Forum, 2016)

Negara	GCI 2016-2017		GCI 2015-2016	
	Peringkat	Nilai	Peringkat	Nilai
Singapura	2	5.72	2	5.68
Malaysia	25	5.16	18	5.23
Thailand	34	4.64	32	4.64
Indonesia	41	4.52	37	4.52
Filipina	57	4.36	47	4.39

World Economic Forum membagi perkembangan ekonomi menjadi 3 tahap termasuk tahap transisi.

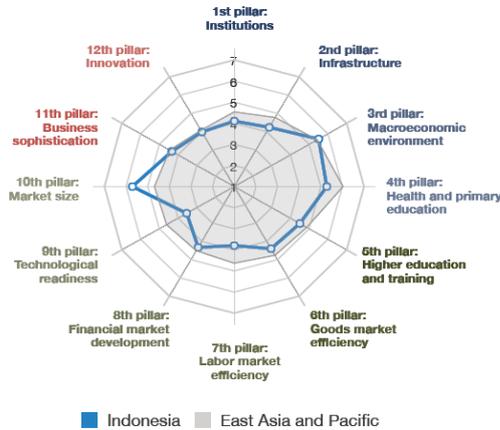
Tahap pertama yaitu *factor-driven*, dimana ekonomi masih mengandalkan *unskilled worker* dan eksploitasi sumber daya alam. Tahap kedua yaitu *efficiency-driven*, dimana terjadi efisiensi proses produksi dan peningkatan kualitas produksi. Tahap ketiga yaitu *innovation-driven*, dimana terjadi lingkungan yang lebih berkelanjutan dengan mengandalkan kecanggihan proses produksi dan inovasi. Saat ini Indonesia masih dikategorikan dalam negara pada tahap kedua, yaitu ekonomi *efficient-driven* (World Economic Forum, 2016).



Gambar 1. Klasifikasi perkembangan perekonomian Negara menurut GCI (modifikasi dari World Economic Forum, 2016)

Infrastruktur merupakan salah satu faktor dasar yang mempengaruhi daya saing suatu negara. Namun, berdasarkan penilaian GCI, kualitas infrastruktur Indonesia masih cukup rendah. Indonesia menduduki peringkat ke 60 dengan nilai 4.2 pada GCI pilar kedua

infrastruktur. Infrastruktur jalan yang masih menjadi andalan transportasi Indonesia hanya mendapat nilai 3.9 dan menduduki peringkat ke 75. Berkaca dari nilai GCI ini, pemerintah harus terus mendorong pembangunan infrastruktur jalan serta meningkatkan kualitas infrastruktur jalan untuk meningkatkan daya saing Indonesia di tingkat global.



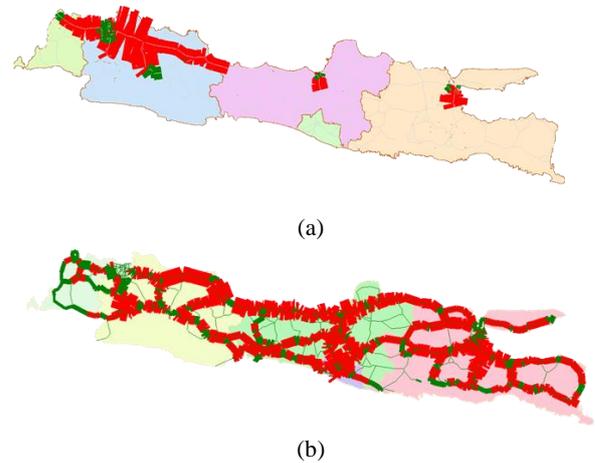
Gambar 2. Nilai GCI Indonesia 2016-2017

B. Kebutuhan Infrastruktur Jalan Tol Indonesia

Jalan tol merupakan jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol atau tarif yang telah ditentukan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan). Jalan tol berfungsi untuk memperlancar lalu lintas di daerah yang berkembang, meningkatkan hasil dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa agar menunjang pertumbuhan ekonomi, meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan, serta dapat meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan. Jalan tol memberikan pelayanan yang lebih baik dari jalan non tol sebagai keuntungan yang didapat dari pembayaran tarif tol, meliputi penghematan waktu tempuh, fasilitas tempat istirahat, hingga pertolongan darurat ketika dibutuhkan.

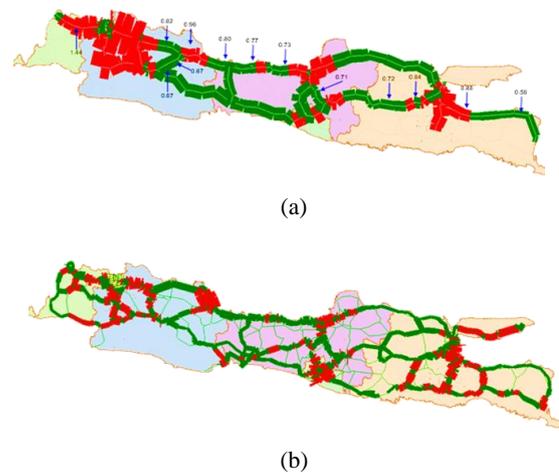
Berdasarkan data Badan Pengatur Jalan Tol, Jalan tol pertama kali dioperasikan pada tahun 1987 yaitu dengan dioperasikannya jalan tol Jakarta-Bogor-Ciawi dengan panjang 59 km (termasuk jalan akses). Hingga awal 2017, panjang jalan tol yang beroperasi mencapai 995 km yang terdiri dari 34 ruas dan terdapat 22 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).

Menurut Indonesia *Infrastructure Initiative* (IndII) (Bina Marga, 2015), jaringan jalan baik tol maupun non tol di Pulau Jawa saat ini membutuhkan penanganan. Hal ini dikarenakan tingkat kepadatan lalu lintas yang sudah terlalu tinggi dan mengakibatkan dua pertiga jaringan jalan nasional mengalami kemacetan. Lalu lintas di Pulau Jawa juga diprediksi akan mengalami pertumbuhan hingga dua kali lipat dalam 15 tahun mendatang. Hasil kajian dari IndII menunjukkan jaringan jalan di Pulau Jawa akan mengalami kelebihan kapasitas (*over capacity*) jika tidak dilakukan penambahan jaringan jalan baru (*do-nothing*).



Gambar 3. Jaringan jalan nasional 2035 tanpa proyek baru/*do nothing*. (a) Kondisi lalu lintas di jalan tol, (b) Kondisi lalu lintas di jalan arteri (Bina Marga, 2015)

Pembangunan jalan tol yang terencana diharapkan dapat mengurangi beban jaringan jalan nasional non-tol. Penyediaan jalan tol khususnya di Pulau Jawa dapat menjadi alternatif bagi pengguna jalan sehingga lalu lintas dapat terdistribusi melalui jalan tol maupun non tol.



Gambar 4. Jaringan jalan nasional 2035 dengan jaringan jalan tol terencana. (a) Kondisi lalu lintas di jalan tol, (b) Kondisi lalu lintas di jalan arteri (Lee, 2015)

C. Permasalahan Penyediaan Jalan Tol

Penyediaan jalan tol pada beberapa tahun terakhir menunjukkan tren yang cukup lambat. Progres *delivery* hanya mencapai 100 km/5 tahun atau hanya 20 km/tahun.

Hambatan utama yang mengakibatkan lambatnya pengusahaan jalan tol adalah permasalahan ketersediaan tanah. Pemerintah memiliki kewajiban untuk menjamin ketersediaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang No 12 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum beserta peraturan-peraturan turunannya. Akan tetapi pada pelaksanaannya, kesiapan

tanah relatif belum tersedia dan dibutuhkan biaya yang sangat besar untuk proses penyediaan tanah. Hal ini mengakibatkan target penyediaan tanah sulit untuk dicapai sehingga proses konstruksi menjadi terhambat.

Permasalahan lainnya adalah kelayakan proyek yang tidak sepenuhnya komersial sehingga proyek jalan tol sulit untuk menarik minat investor meskipun memiliki nilai ekonomi cukup tinggi. Kondisi ini diperberat dengan belum tersedianya jaminan pemerintah serta dukungan pemerintah yang belum optimal. Di sisi lain, proses pengadaan investasi membutuhkan waktu lama hingga memerlukan waktu 2-3 tahun sejak pengadaan sampai dengan konstruksi dimulai.

Permasalahan tidak hanya terjadi pada proses pengadaan. Pelayanan jalan tol yang telah beroperasi dinilai masih belum optimal dan masih perlu terus ditingkatkan. Penyediaan layanan jalan tol bersifat monopoli dan bukan merupakan pasar yang kompetitif sehingga faktor kualitas pelayanan kurang berpengaruh pada keputusan pengendara dalam memilih menggunakan jalan tol. Standar Pelayanan Minimum (SPM) jalan tol yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16 Tahun 2014 sebagai usaha pemerintah untuk melindungi pengguna jalan tol masih perlu ditingkatkan sehingga dapat mencerminkan keinginan pengguna. Usaha BUJT dalam menyediakan pelayanan yang optimal juga perlu terus ditingkatkan.

II. METODE PENULISAN

Tulisan ini bermaksud memberikan gambaran tentang permasalahan, tantangan dan upaya pemerintah mendukung program 1000 km jalan tol untuk meningkatkan daya saing Indonesia di tingkat global.

Tulisan ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan studi pustaka. Tulisan ini menggambarkan permasalahan perusahaan jalan tol serta mengkaji dan memaparkan upaya pemerintah untuk mewujudkan program pembangunan jalan tol 1000 km, kendala yang dihadapi serta solusi yang dapat dilakukan.

III. DISKUSI DAN PEMBAHASAN

A. Target 1000 KM Jalan Tol

Pembangunan jalan tol dilakukan untuk mendukung program nawacita. Berdasarkan Program Nawa Cita butir Dimensi pembangunan pemerataan dan kewilayahan, tantangan utama dalam pemerataan pembangunan adalah mengurangi kesenjangan antar wilayah yang ditunjukkan dengan semakin besarnya kontribusi wilayah luar Jawa terhadap perekonomian melalui percepatan pertumbuhan ekonomi di luar Jawa. Tantangan selanjutnya adalah mendorong pusat pertumbuhan (industri) untuk meningkatkan nilai tambah sektor unggulan yang diprioritaskan berada di luar Jawa dan Kawasan Timur Indonesia sebagai penggerak perekonomian wilayah yang didukung dengan peningkatan kualitas dan kuantitas infrastruktur dasar dan pendukung.

Pembangunan jalan tol 1000 km menjadi salah satu prioritas untuk mendukung agenda Nawa Cita. Hal ini sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Jalan tol direncanakan dibangun di Jawa, Sumatera, Bali, Sulawesi dan Kalimantan termasuk jalan tol Trans Jawa dan Trans Sumatera sebagai prioritas untuk mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah.

Berdasarkan data dari IndII, waktu tempuh di koridor utama Indonesia masih cukup tinggi, yaitu diatas 2,7 jam/100 km bahkan mencapai 3 jam/100 km di koridor utama Kalimantan, Sulawesi, dan Papua-Maluku (Bina Marga, 2015). Angka tersebut sangat tinggi dibandingkan negara ASEAN lainnya. Pembangunan jalan tol khususnya Trans Jawa dan Trans Sumatera diharapkan dapat mengurangi waktu tempuh di koridor utama menjadi 2 jam /100 km. Tingkat kepadatan lalu lintas khususnya di jalur pantura dapat terdistribusi antara jalan tol dan jalan non tol. Tak hanya itu, pembangunan jalan tol dinilai dapat menjadi pendorong peningkatan kualitas logistik di Indonesia, dimana ditargetkan ongkos logistik nasional terhadap GDP tahun 2020 turun 4% dari tahun 2015 sebagaimana dalam cetak biru sistem logistik nasional (Perpres No.26 Tahun 2012). Pembangunan jalan tol baru dapat berdampak pada kinerja logistik yang lebih baik, berkembang lebih cepat, menjadi lebih kompetitif dan dapat menarik investasi. Jalan tol dikembangkan sebagai tulang punggung transportasi darat di pulau-pulau besar Indonesia.

Progres pelaksanaan pembangunan jalan tol mengalami kemajuan yang cukup signifikan. Jalan tol yang telah beroperasi sejak 2015 hingga Mei 2017 adalah sepanjang 194 km, meliputi jalan tol Gempol-Pandaan (12.05 km), Porong-Gempol (3.55 km), jalan tol Cikampek-Palimanan (116.75 km), jalan tol Surabaya-Mojokerto seksi IV (18.47 km), jalan tol Kertosono-Mojokerto Seksi III (5.02 km), jalan tol Pejagan-Pemalang Seksi I dan II (20.20 km), dan Gempol-Pasuruan seksi A2 (7.05 km) serta akses tanjung priuk (11.40 km) yang baru saja diresmikan.

B. Arahan Kebijakan KPBU

Arahan kebijakan KPBU bertujuan peningkatan pelayanan dan perwujudan industri jalan tol yang sehat dalam mendukung program pembangunan jalan tol (1000 km). Dalam mewujudkan tujuan tersebut, disusun empat arahan dasar kebijakan KPBU sektor jalan tol, yaitu Skema KPBU baru, penyederhanaan prosedur, penambahan dukungan pemerintah, dan percepatan pengadaan tanah.

C. Skema KPBU Baru

Skema KPBU baru dicanangkan untuk mencari model perusahaan jalan tol alternatif. Model perusahaan yang saat ini digunakan dalam perusahaan jalan tol di Indonesia adalah skema *Build-Operate-Transfer* (BOT), *Supported Build-Operate-Transfer* (SBOT), dan kontrak konstruksi.

Pendanaan jalan tol diupayakan menggunakan dana non APBN dengan skema BOT. Untuk

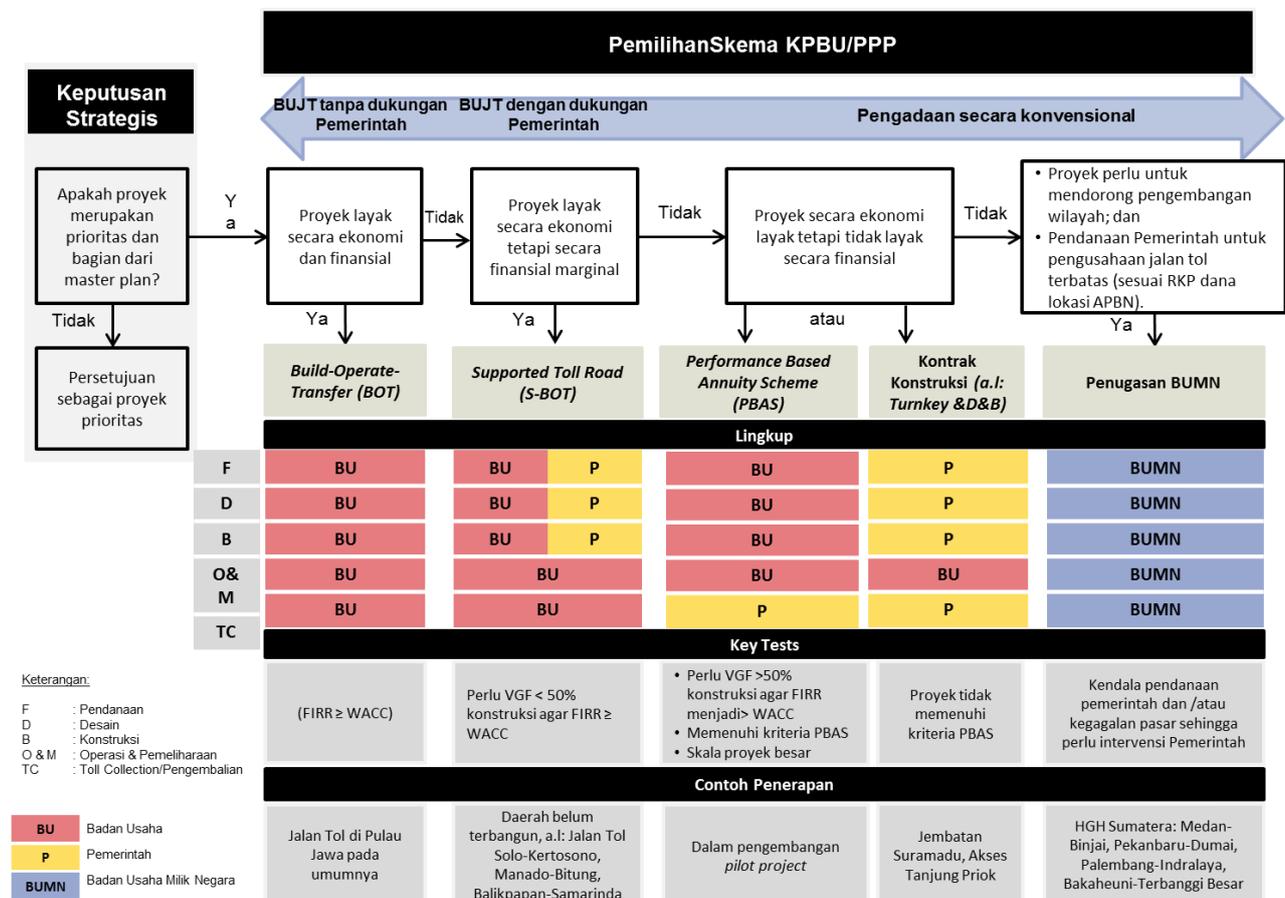
menerapkan skema BOT, proyek harus layak secara ekonomi dan finansial. Untuk proyek yang memiliki dampak ekonomi yang besar (layak secara ekonomi) namun secara finansial marginal, perlu adanya dukungan pemerintah baik berupa *Viability Gap Funds* (VGF) maupun dukungan konstruksi melalui kontribusi pinjaman lembaga bilateral/multilateral atau APBN. Berdasarkan Peraturan Presiden No 56 Tahun 2011, pemerintah dimungkinkan untuk memberikan dukungan dan penjaminan terhadap pembangunan infrastruktur. VGF diberikan dikarenakan adanya gap antara *user revenue* dan biaya investasi, sehingga dengan adanya subsidi dari pemerintah, investor dapat memastikan kembalinya biaya investasi selama masa konsesi sehingga proyek tersebut lebih atraktif dan menarik (Schur, 2016).

Skema-skema baru Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) atau *Public Private Partnership* (PPP) telah dikembangkan untuk mengatasi permasalahan keterbatasan dana pemerintah untuk pembangunan dan menarik lebih banyak investor untuk ikut serta dalam penyediaan infrastruktur (Bappenas, 2015). Skema baru yang telah dikembangkan adalah *Performance-Based Annuity Scheme/Annuity Payment* (PBAS/AP) dan penugasan BUMN untuk proyek-proyek infrastruktur tertentu. Pelaksanaan skema PBAS / *Availability payment* dalam pengusahaan jalan tol telah diatur dalam Peraturan

Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur dan Peraturan Menteri Keuangan tentang Pembayaran Ketersediaan Layanan dalam rangka KPBU dalam penyediaan Infrastruktur.

Terdapat dua tipe KPBU berdasarkan metode pembayaran yang digunakan, yaitu *Revenue Based PPP* dan *Availability Based PPP* (PPIAF, 2009). *Revenue based PPP* mengedepankan pengembalian investasi melalui pembayaran oleh pengguna jalan tol selama masa konsesi, sebagaimana digunakan dalam KPBU konvensional (BOT, SBOT). Sedangkan *Availability Based PPP*, pengembalian investasi dilakukan secara langsung oleh pemerintah berdasarkan kinerja yang telah disepakati dalam perjanjian.

Skema PBAS memungkinkan pendanaan yang dibayarkan setiap tahunnya oleh pemerintah, berdasarkan kinerja atau ketersediaan aset sesuai skema (Smith, et al., 2015). Skema *modified* PBAS untuk jalan tol dilaksanakan dengan mekanisme BOT dengan *availability payment* dan BOT dengan *availability payment* dan pinjaman jangka panjang. *Pilot project* untuk *modified* PBAS adalah jalan tol Serang-Panimbang. Salah satu manfaat terpenting dari skema PBAS/AP adalah pemberian insentif pada mutu siklus hidup dalam pengoperasian jalan tol (Lee, 2015). PBAS menerapkan konsep *reward & punishment* dalam penyediaan infrastruktur. Hal ini berarti, kegagalan dalam menyediakan infrastruktur sesuai



Gambar 5. Pemilihan skema KPBU sektor jalan tol (Badan Pengatur Jalan Tol, 2016)

dengan kinerja dan ketersediaan yang telah disepakati dapat berakibat pada dijatuhkannya pinalti pada penyedia infrastruktur. Hal ini dapat mendorong peningkatan dan menjaga kualitas pelayanan jalan tol saat beroperasi. Selain itu dapat mendorong terjadinya inovasi dalam desain dan operasional jalan tol (Zuna and Richard, 2014). Penggunaan skema ini dapat membuka luas peluang tersedianya infrastruktur dengan indeks kepuasan pengguna yang tinggi. Sehingga, hak-hak pengguna jalan tol yang telah membayar tarif tol dapat lebih terjamin.

Skema KPBU baru lainnya adalah optimalisasi penugasan BUMN. Penugasan BUMN dilakukan pada proyek yang bertujuan untuk mendorong pengembangan wilayah dengan kondisi pendanaan pemerintah untuk perusahaan jalan tol tersebut terbatas. Skema penugasan BUMN telah digunakan untuk perusahaan jalan tol Trans Sumatera, antara lain Medan-Binjai, Pekanbaru-Dumai, Palembang-Indralaya, dan Bakaheuni-Tebanggi Besar.

D. Penyederhanaan Prosedur

Proses lelang pada umumnya memakan waktu ± 12 bulan. Untuk itu diperlukan penyederhanaan prosedur untuk percepatan perusahaan jalan tol sehingga proses pelelangan dapat dilaksanakan dapat ± 5 bulan. Dalam proses ini, beberapa *stakeholder* yaitu Bank pemberi pinjaman, kontraktor, PT SMI dan PT Penjamin Infrastruktur Indonesia dilibatkan lebih awal. Peserta lelang wajib mencantumkan nama kontraktor yang akan melakukan konstruksi dan pemberi pinjaman untuk pelaksanaan proyek. Hal ini dilakukan untuk memberikan jaminan kepastian konstruksi dan kepastian pembiayaan pada proyek yang dilelang. Sebelum dilaksanakan proses pelelangan, panitia lelang melakukan *competitive dialog* dengan peserta lelang untuk membahas dokumen lelang. *Competitive dialog* dilakukan untuk memastikan *Request for Proposal* (RFP) yang dikirimkan peserta lelang sudah final. Selain itu juga dilakukan negosiasi Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) dan pembahasan terkait biaya penjaminan.

E. Dukungan yang Beragam

Salah satu permasalahan kerjasama pemerintah swasta (KPS) adalah minat investor yang masih kurang karena proyek yang dinilai kurang menarik bagi investor. Oleh karena itu, dibutuhkan dukungan pemerintah untuk meningkatkan daya tarik proyek bagi calon investor. Dukungan pemerintah dalam rangka mewujudkan program 1000 km jalan tol baru semakin beragam.

Dukungan pemerintah tersebut dapat berupa *viability gap funds* (VGF) maupun dukungan pelaksanaan sebagian konstruksi. VGF diberikan pemerintah pada proyek infrastruktur yang memiliki nilai ekonomi tinggi, namun kurang layak secara finansial (terdapat margin). Hal ini dilakukan untuk meningkatkan kelayakan finansial sehingga proyek

tersebut menjadi menarik bagi calon investor, meningkatkan kepastian pengadaan proyek infrastruktur sesuai kualitas dan waktu yang ditentukan, serta sebagai upaya menyediakan layanan infrastruktur publik dengan tarif yang terjangkau oleh masyarakat (Simanjuntak et al.). Tanpa dukungan VGF, dimungkinkan tarif yang akan ditetapkan melebihi kemampuan membayar masyarakat guna untuk pengembalian biaya investasi. Dukungan lain, berupa dukungan pelaksanaan sebagian konstruksi telah diterapkan pada ruas tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan, Ngawi-Kertosono, Manado-Bitung, dan Balikpapan-Samarinda.

Selain itu, pemerintah juga mendorong dukungan katalisator dan fasilitator berupa fasilitas pembiayaan oleh PT. SMI dan fasilitas penjaminan oleh PT. PII. Bantuan pendanaan yang dapat diberikan oleh kedua lembaga tersebut adalah dengan mengambil bagian dalam pembiayaan proyek yang layak secara finansial, berupa hutang, ekuitas, atau fasilitas kredit tambahan. PT. PII. Berfungsi untuk memberikan penjaminan atas risiko-risiko yang ditanggung oleh badan usaha yang mungkin ditimbulkan akibat tindakan pemerintah, seperti keterlambatan atau kegagalan pengadaan tanah, proses perizinan, risiko politik.

F. Percepatan Pengadaan Tanah

Dengan diberlakukannya Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 dan Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2015 tentang Perubahan ketiga atas Perpres No. 71/2012 Pengadaan tanah bagi pembangunan demi kepentingan umum dan Peraturan Presiden No 38 Tahun 2015 membuka jalan bagi pemerintah untuk dapat melakukan percepatan pengadaan tanah. Peraturan tersebut mengatur kebijaksanaan pengadaan tanah yang lebih awal sesuai tahapan, pengadaan tanah yang terintegrasi dengan rencana tata ruang dan kawasan, pelaksanaan dan pembiayaan pengadaan tanah yang ditanggung oleh pemerintah, dan dioptimalkannya Badan Layanan Umum Lembaga Manajemen Aset Negara (BLU LMAN) sebagai *land banking*. Prosedur yang dilakukan adalah penerapan skema dana talangan BUJT yang nantinya akan diganti oleh BLU LMAN ketika sudah beroperasi penuh. Dana talangan tanah yang telah disediakan oleh BUJT adalah sebesar 32 triliun dan dana yang sudah dibayarkan sebesar 4,4 triliun.

IV. PENUTUP

Mendukung dengan Program Nawa Cita, program pembangunan 1000 km jalan tol terlihat ambisius mengingat laju pembangunan jalan tol sebelumnya yang cukup rendah. Demi mewujudkan program 1000 km jalan tol tersebut arahan kebijakan KPBU bertujuan untuk peningkatan pelayanan dan perwujudan industri jalan tol yang sehat. Empat kebijakan KPBU menjadi wujud komitmen dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur jalan tol. Empat kebijakan tersebut antara lain adalah skema KPBU baru, penyederhanaan

prosedur, dukungan yang beragam, dan percepatan pengadaan tanah. Dengan kebijakan sektor jalan tol tersebut diharapkan dapat menciptakan iklim investasi yang lebih kondusif dalam mendukung program percepatan pembangunan jalan tol dan menyediakan pelayanan jalan tol yang lebih baik

Dengan kebijakan-kebijakan tersebut, pembangunan infrastruktur jalan tol menunjukkan perkembangan yang signifikan. Dapat waktu kurang lebih 2 tahun, sepanjang 194 km jalan tol baru telah dioperasikan dari total target 1000 km pada 2019. Beberapa proyek jalan tol saat ini tengah dalam proses konstruksi sehingga diproyeksikan target 1000 km dapat tercapai.

Infrastruktur jalan termasuk jalan tol memiliki peran penting dalam perekonomian negara khususnya dalam meningkatkan daya saing dan menciptakan iklim industri yang kompetitif. Program pembangunan 1000 km jalan tol ini diharapkan dapat mengurangi waktu tempuh di koridor utama, serta meningkatkan kualitas logistik Indonesia sehingga indeks daya saing di internasional (*Global Competitiveness Index/GCI*) dapat terus meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pengatur Jalan Tol, 2014. *Peluang Investasi Jalan Tol di Indonesia*, Jakarta.

Bappenas, 2015. *Public Private Partnership Project Plan in Indonesia 2015*. Jakarta.

Direktorat Jenderal Bina Marga, 2015. *Rencana Strategis Ditjen Bina Marga 2015-2019*, Jakarta.

Gay, L.R., Mills, G.E., & Airasian, P.W., 2006. *Education Research : Competencies for analysis and applications* (8th Edition). Upper Saddle River, NJ : Merrill Prentice Hall.

Lee, J., 2015. Indonesia's Road Infrastructure : Accelerating the private sector contribution. *Prakarsa*. Issue 22, hal.22-27.

Smith, J., Agung, W., and Tim, B., 2015. Building Indonesia's Future-Unblocking The Pipeline of Projects. *Prakarsa*. Issue 22. hal.11-16

Schur, M, 2016. *Public – Private Partnership Funds: Observations from International Experience*. ADB East Asia Working Paper Series No.6.

PPIAF, 2009. *Main Types of PPP : Toolkit for Public Private Partnership in Roads and Highways*.

World Economic Forum, 2016. *Global Competitiveness Index 2016-2017*.

Zuna, H.T. & Richard, S., 2014. "Potential Role of Performance-Based Availability Schemes for Financing Indonesia's Expressway Network", dipresentasikan pada *1st IRF Asia Regional Congress*, Bali 17-19 November 2014.