

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1. Kesimpulan

1. Pada analisis kelayakan ekonomi terlihat jika proyek dilaksanakan akan menghasilkan tingkat pengembalian (*rate of return*) maksimum 13,34 % (alternatif A) dan 10,08 % (alternatif B). Perbandingan dengan tingkat diskonto sosial menyebabkan proyek tersebut menjadi tidak layak sebab jika tingkat pengembalian maksimum tersebut dibandingkan dengan tingkat suku bunga deposito sebesar 45% pada tahun dasar, pemodal atau investor akan lebih senang menyimpan uangnya di bank dibanding menginvestasikannya pada proyek tersebut.
2. Pada analisis finansial juga terlihat hal yang serupa, di mana proyek menghasilkan tingkat pengembalian atau Internal Rate of Return maksimum sebesar 9,04 % (alternatif A) dan 7,95 % (alternatif B). Kondisi ini tentu jauh dari dikatakan layak sebab proyek tersebut dibiayai dengan tingkat suku bunga pinjaman sebesar 25 %, sehingga apabila proyek tersebut tetap diteruskan maka kerugian yang akan ditanggung investor sudah dapat diperkirakan..

3. Perubahan secara drastis terhadap asumsi-asumsi yang digunakan pada suatu studi kelayakan menyebabkan proyek pengembangan jalan antara Bogor-Bandung yang sebelumnya dinilai layak akhirnya menjadi tidak layak. Asumsi-asumsi yang berpengaruh tersebut bisa berupa perubahan volume lalu lintas, biaya investasi, tingkat pendapatan dan sebagainya. Asumsi-asumsi tersebut dipengaruhi faktor-faktor yang berada di luar proyek seperti kondisi makro ekonomi Indonesia.

## 6.2. Saran

1. Ditinjau dari analisis kelayakan ekonomi maka proyek jalan tol seksi 1 (Ciawi-Cicurug) bisa dilaksanakan dan akan mendatangkan manfaat (*benefit*) jika faktor produksi modal di masyarakat berada pada tingkat maksimum 13,34 % (alternatif A) dan 10,08 % (alternatif B) atau lebih kecil. Sedangkan analisis kelayakan finansial memperlihatkan bahwa proyek jalan tol seksi 1 (Ciawi-Cicurug) sebaiknya dilaksanakan ketika tingkat suku bunga pinjaman investasi berada pada tingkat maksimum 9,04 % (alternatif A) dan 7,95 % (alternatif B).
2. Studi kelayakan yang dilakukan ini tidak melalui survey mendetail di lapangan, sehingga variabel-variabel yang digunakan dalam analisis seperti volume lalu lintas atau tingkat biaya tidak mencerminkan harga sebenarnya. Untuk itu perlu dilakukan survey sesungguhnya sehingga variabel-variabel yang digunakan dalam analisis mendekati kondisi aktual.
3. Perlu dikembangkan alternatif lain pada proses pembiayaan proyek misalnya melalui penerbitan obligasi yang biaya modal (*cost of capital*) lebih murah.