

Rencana Pengembalian Fungsi (Revitalisasi) Terminal Selindung Kota Pangkal Pinang sebagai Pusat Aktivitas Ekonomi, Sosial dan Mobilitas Urban yang Berkelanjutan

Alyyah Rahmadan¹, Hanif Aqil Albajili², Nadia Anjarsari³, M. Afdal Samsuddin⁴

Program Studi Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Bangka Belitung,

Kota Pangkal Pinang, Indonesia^{1,2,3,4}

*Email Korespondensi: alyah021104@gmail.com

Diterima: 26-11-2024 | Disetujui: 27-11-2024 | Diterbitkan: 28-11-2024

ABSTRACT

This research examines the revitalization plan for Terminal Selindung in Pangkalpinang City as an effort to optimize its function as a center for economic activities, social interactions, and sustainable urban mobility. Terminal Selindung, located on Komala Street, Selindung Baru Village, Gabek District, currently faces various problems such as infrastructure damage, lack of maintenance, and low utilization by the community. This study employs a quantitative descriptive method with financial feasibility analysis including Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), Benefit Cost Ratio (BCR), and Payback Period (PP). The analysis shows that the revitalization project requires Rp 1,161,562,000 with a completion time of 1 month and 5 days. NPV calculations at interest rates of 10% and 15% yield values of Rp 1,232,826,145 and Rp 962,491,711 respectively, with an IRR of 12.8%, BCR of 2.06, and Payback Period of 1.85 years. These results indicate that the Terminal Selindung revitalization project is financially feasible. The revitalization is expected to reduce traffic congestion, increase public transportation usage, and stimulate economic activities around the terminal.

Keywords: Terminal Revitalization, Financial Feasibility Analysis, Terminal Selindung, Sustainable Transportation, Public Infrastructure

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji rencana revitalisasi Terminal Selindung Kota Pangkalpinang sebagai upaya mengoptimalkan fungsinya sebagai pusat aktivitas ekonomi, sosial, dan mobilitas urban yang berkelanjutan. Terminal Selindung yang berlokasi di Jalan Komala, Kelurahan Selindung Baru, Kecamatan Gabek saat ini mengalami berbagai permasalahan seperti kerusakan infrastruktur, kurangnya perawatan, dan rendahnya tingkat penggunaan oleh masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan analisis kelayakan finansial meliputi Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), Benefit Cost Ratio (BCR), dan Payback Period (PP). Hasil analisis menunjukkan bahwa proyek revitalisasi memerlukan biaya Rp 1.161.562.000 dengan waktu pengerjaan 1 bulan 5 hari. Perhitungan NPV pada tingkat suku bunga 10% dan 15% masing-masing menghasilkan nilai Rp 1.232.826.145 dan Rp 962.491.711, nilai IRR sebesar 12,8%, BCR 2,06, dan Payback Period 1,85 tahun. Hasil ini mengindikasikan bahwa proyek revitalisasi Terminal Selindung layak untuk dilaksanakan dari segi finansial. Revitalisasi ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan, meningkatkan penggunaan transportasi umum, dan mendorong aktivitas ekonomi di sekitar terminal.

Katakunci: Revitalisasi Terminal, Analisis Kelayakan Finansial, Terminal Selindung, Transportasi Berkelanjutan, Infrastruktur Publik.

Bagaimana Cara Sitasi Artikel ini:

Rahmadan, A., Aqil Albajili, H. ., Anjarsari, N. ., & Samsuddin, M. A. . (2024). Rencana Pengembalian Fungsi (Revitalisasi) Terminal Selindung Kota Pangkal Pinang sebagai Pusat Aktivitas Ekonomi, Sosial Dan Mobilitas Urban Yang Berkelanjutan. *PENG: Jurnal Ekonomi Dan Manajemen*, 2(1b), 1476-1488. <https://doi.org/10.62710/ws6j7p75>

PENDAHULUAN

Untuk mengakomodasi tantangan dan kebutuhan baru baik secara struktural maupun fungsional, Proses revitalisasi dan pengaktifan kembali pelaku pembangunan, lembaga keuangan, dan elemen pembangunan (tanah, tenaga kerja, modal, keterampilan, dan kewirausahaan) dikenal sebagai revitalisasi, birokrasi, dan fasilitas atau infrastruktur fisik. (Swasono, 2002). Dan Terminal dalam bidang transportasi merujuk pada fasilitas atau tempat yang dirancang untuk memindahkan penumpang atau barang dari satu moda transportasi ke moda lainnya (James H. Banks, 2002).

Revitalisasi Terminal Selindung yang berlokasi di Jalan Komala di Kelurahan Selindung Baru, Kecamatan Gabek. Terminal ini terletak di pertemuan Kabupaten Bangka Induk dan Kota Pangkalpinang. Tujuan revitalisasi terminal Selindung adalah untuk mengatasi permasalahan transportasi akibat pertumbuhan aktivitas kota dan status Pangkalpinang sebagai ibu kota provinsi. Selain itu, revitalisasi terminal Selindung diharapkan dapat mendorong perluasan kegiatan sosial dan ekonomi, khususnya di wilayah Selindung. Namun, seiring dengan perkembangan pembangunan, terminal Selindung terbengkalai dan tidak dapat beroperasi secara optimal sehingga membuat pengemudi dan penumpang enggan untuk menggunakannya. Permasalahan ini berdampak pada kurangnya pertumbuhan aktivitas di sekitar area terminal dan menyebabkan mobilitas dan aktivitas di terminal menjadi tidak lancar. Banyak masalah seperti kerusakan, tumbuhan liar, jalan yang berlubang, dan bangunan yang tidak terawat. Dampak dari masalah tersebut adalah kurangnya tingkat kenyamanan yang di bawah standar dan kebersihan yang kurang memadai.

Berdasarkan persepsi para penumpang dan pengemudi, Pelabuhan tersebut beroperasi kurang optimal karena letaknya yang terlalu jauh dari jalan raya dan lemahnya penegakan hukum. Berdasarkan kebijakan pembangunan wilayah kota Pangkalpinang, lokasi terminal Selindung tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Terminal tersebut berada di wilayah utara dan selatan kota, sedangkan wilayah timur dan barat menjadi fokus program pembangunan wilayah kota Pangkalpinang. Arahnya adalah mengoptimalkan dengan meningkatkan layanan terminal berdasarkan hasil pengamatan langsung di lokasi mengenai penyebab kinerja terminal yang kurang baik. Hal ini meliputi peningkatan penegakan hukum, sistem lalu lintas, dan kondisi fisik terminal.

Revitalisasi terminal bertujuan untuk mengubah citra terminal Selindung dari kondisi kumuh, tidak teratur, kotor, dan banyak preman menjadi bersih dan teratur. Kemajuan terminal Selindung yang semakin baik diharapkan akan mendorong masyarakat untuk memilih transportasi umum dan mengurangi kemacetan. Sirkulasi dan transisi adalah hal yang vital dalam memobilisasi masyarakat.

Arsitektur berkelanjutan mencakup tiga aspek: (1) aspek ekonomi yang berfokus pada pertumbuhan dan efisiensi biaya, (2) aspek sosial yang mencakup penyediaan fasilitas dasar dan penerapan standar keamanan serta kenyamanan, (3) aspek lingkungan yang mengedepankan respons terhadap perubahan iklim dan penggunaan sumber daya terbarukan. Penerapan prinsip-prinsip ini pada terminal Selindung kota Pangkal Pinang diharapkan dapat memberikan dampak positif yang berkelanjutan bagi masyarakat dan ekosistem sekitar terutama wilayah Selindung Baru, serta membantu mengatasi kesenjangan antara pertumbuhan kota dan infrastruktur transportasi yang ada.

KAJIAN PUSTAKA

1) Evaluasi Proyek Pembangunan

Evaluasi proyek adalah penilaian terhadap suatu proposal proyek, untuk menentukan apakah proyek tersebut layak dilaksanakan atau tidak berdasarkan berbagai aspek yang dievaluasi, dan perencanaan suatu proyek perlu disiapkan secara matang agar dapat menjamin penggunaan sumber daya secara ekonomis dan efisien. Menurut Kuntjoro (2002), mengatakan bahwa penilaian proyek adalah proses meninjau atau menganalisis apakah suatu proyek investasi akan berhasil atau gagal jika dilaksanakan.

Evaluasi proyek, yang juga dikenal sebagai studi kelayakan proyek atau studi kelayakan bisnis dalam proyek bisnis, adalah proses untuk memutuskan apakah proyek (atau bisnis) yang diusulkan layak (proyek berjalan) atau tidak (proyek tidak berjalan) berdasarkan berbagai pertimbangan analitis. Tujuannya adalah untuk memastikan apakah suatu proyek dapat dilaksanakan dengan sukses guna menghindari pengeluaran modal yang berlebihan dalam kegiatan yang ternyata tidak efektif.

Manfaat dan keuntungan suatu proyek dapat mencakup peningkatan kesempatan kerja, peningkatan keuntungan (dalam bentuk pendapatan), pemanfaatan hasil pembangunan seperti jalan secara fisik, peningkatan standar hidup penduduk suatu wilayah atau negara, peningkatan kesehatan dan pendidikan, serta peningkatan perekonomian suatu wilayah atau negara.

Berdasarkan keuntungan yang dihasilkan oleh suatu proyek, keuntungan proyek tersebut dapat dilihat dari dua sudut pandang, yaitu:.

- Keuntungan proyek bagi semua pihak yang terlibat (peserta proyek), termasuk investor dan karyawan proyek. Dalam analisis proyek, konsep ini juga dikenal sebagai analisis finansial.
- Keuntungan inisiatif bagi negara secara keseluruhan, termasuk mereka yang tidak terkait langsung atau berpartisipasi dalam proyek, menjadi faktor dalam memilih tindakan terbaik saat membuat proyek.

Analisis ekonomi adalah sebutan lain untuk frasa ini dalam analisis proyek. Tujuannya adalah untuk mengetahui apakah proyek dapat dilaksanakan secara efektif guna mencegah investasi finansial yang berlebihan pada usaha yang gagal.

Empat kategori penilaian proyek dapat dibedakan berdasarkan kapan evaluasi dilaksanakan:

1. Penilaian inisiatif yang disarankan untuk dikembangkan
2. Penilaian proyek pembangunan yang sedang berlangsung
3. Penilaian proyek yang telah selesai dan beroperasi
4. Penilaian proyek yang telah selesai dan berakhir

2) Proyek

Proyek adalah suatu tindakan atau kegiatan dengan kerangka waktu dan pengeluaran terkait yang dijadwalkan untuk diselesaikan. (Budihartono, 2008). Proyek adalah sebuah usaha yang memiliki awal dan akhir yang jelas. Biasanya, hasil yang diinginkan adalah sesuatu yang baru atau berbeda dari sebelumnya. Proyek memiliki kompleksitas dan keunikan, tidak rutin, dan melibatkan pengelolaan kendala seperti waktu dan anggaran. (Project Management Institute,

2017) Proyek melibatkan kegiatan yang terencana dan berorientasi pada hasil, di mana setiap elemen proyek harus dikelola untuk memastikan kesuksesan dalam mencapai sasaran yang telah ditentukan.

Proyek adalah suatu usaha dengan tujuan akhir yang ditetapkan dan diselesaikan dengan waktu dan sumber daya yang terbatas. Tiga kendala anggaran, waktu, dan kualitas membatasi kegiatan proyek dalam mencapai hasil akhir (Rani, 2016). Menurut para ahli, proyek didefinisikan sebagai berikut :

1. Proyek menurut Iman Soeharto adalah suatu kegiatan yang dirancang untuk menyelesaikan suatu pekerjaan tertentu dalam jangka waktu tertentu dengan sumber daya yang terbatas.
2. Menurut D.I. Cleland dan W.R. King, proyek adalah pengelompokan berbagai aktivitas sumber daya yang dikumpulkan dalam kerangka organisasi jangka pendek untuk mencapai tujuan tertentu.

3) **Infrasruktur**

Menurut Kuncoro (2010), infrastruktur adalah suatu sistem fisik yang menyediakan bangunan, air, transportasi, dan fasilitas publik lainnya yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik secara ekonomi maupun sosial. Pembangunan fisik mencakup elemen-elemen seperti infrastruktur, bangunan publik, dan dan pembangunan lain yang dapat langsung dirasakan oleh masyarakat. Biasanya, infrastruktur sengaja dibangun untuk mendukung dan memudahkan tugas-tugas tertentu seperti pengumpulan data demografi, transportasi, dan berbagai upaya lainnya. Fasilitas dan infrastruktur yang saling terhubung yang memfasilitasi operasi di suatu ruang merupakan contoh infrastruktur dalam suatu sistem.

Alasan dan lokasi utama dalam proses pembangunan adalah infrastruktur. Pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau daerah didukung oleh infrastruktur yang terawat dengan baik, yang juga meningkatkan produktivitas dan efisiensi serta membuat sumber daya lebih mudah diakses oleh penduduk. Herranz-Loncan (2008) mengatakan bahwa Infrastruktur sering kali dibangun melalui investasi di suatu daerah. Investasi tersebut dibagi menjadi dua jenis:

- a. Jalan raya, pelabuhan, rel kereta api, dan jaringan telepon merupakan jaringan transportasi dan komunikasi yang luas.
- b. Infrastruktur, yang mencakup sistem air bersih, transportasi kota, dan distribusi energi, merupakan aset lokal atau regional. Perbedaan ini berkaitan dengan berbagai tingkat intensitas intervensi di setiap tingkat.

METODE PENELITIAN

1) Metode Penelitian

Metodologi penelitian ini terdiri dari data primer dan pendekatan deskriptif kuantitatif. Konsep positivis merupakan dasar dari pendekatan kuantitatif, yang menyajikan temuan penelitian sebagai data numerik. Penelitian yang secara akurat, objektif, dan metodis menggambarkan peristiwa yang sedang terjadi dikenal sebagai penelitian deskriptif. Tujuan dari pendekatan ini adalah untuk menggambarkan topik penelitian secara akurat tanpa mengubahnya.

Peneliti dapat memperoleh data primer secara langsung dari sumber primer, termasuk survei, uji coba, wawancara, dan lain-lain. Sumber data primer sering kali dipilih dan dimodifikasi secara khusus untuk memenuhi tujuan penelitian tertentu. Penelitian yang mendefinisikan variabel dalam istilah nyata dan didukung oleh data numerik yang diperoleh dari situasi dunia nyata dikenal sebagai penelitian deskriptif-kuantitatif.

2) Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, digunakan teknik pengumpulan data sekunder. Informasi yang telah dikumpulkan oleh orang lain dan diperoleh oleh peneliti secara tidak langsung misalnya, melalui dokumen atau orang lain disebut sebagai data sekunder. Ada beberapa sumber data sekunder, termasuk: Buku, Jurnal, Artikel di media massa, Internet, Majalah, Suarat Kabar, atau dokumen pemerintah. Data untuk penelitian ini di dapatkan dari situs-situs yang ada di internet dan teman terdekat terkait harga-harga bahan atau material dalam proyek Pengembalian Fungsi (Revitalisasi) Terminal Selindung Kota Pangkalpinang.

3) Pengolahan Data

Pengolahan data adalah proses mengubah data mentah menjadi pengetahuan atau informasi. Untuk mencapai tujuan penelitian, data diproses menggunakan pendekatan Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), Benefit Cost Ratio (BCR), dan Payback Period (PP). Menganalisis data mentah yang terkumpul merupakan tujuan utama dari pengolahan data ini untuk memudahkan proses penarikan kesimpulan atau pemberian jawaban atas pertanyaan penelitian.

4) Metode Analisis Finansial

Untuk memastikan apakah suatu proyek menguntungkan, analisis keuangan mempertimbangkan biaya dan keuntungan. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi semua biaya (baik biaya operasional maupun biaya modal) yang terkait dengan bisnis. Hal ini juga membantu peneliti menentukan apakah usaha tersebut layak secara ekonomi. Metrik yang digunakan dalam analisis keuangan meliputi Periode Pengembalian Modal (PP), Rasio Biaya Manfaat (BCR), Tingkat Pengembalian Internal (IRR), dan Nilai Sekarang Bersih (NPV).

1. Net Present Value (NPV)

Dengan menambahkan nilai sekarang dari arus kas keluar yang dibutuhkan untuk mendukung investasi ke nilai sekarang dari arus kas masuk dari operasi, nilai sekarang bersih, atau NPV, adalah metrik yang digunakan untuk menilai investasi modal. Tingkat pengembalian yang dibutuhkan perusahaan pada proyek digunakan untuk mendiskontokan arus masuk dan arus keluar ke nilai sekarangnya. Perbedaan antara nilai arus masuk dan arus keluar saat ini dikenal sebagai nilai sekarang bersih, atau NPV. Urutan perhitungan metode ini adalah:

- Tentukan arus kas yang diantisipasi dari investasi yang direncanakan.
- Tentukan nilai sekarang arus kas dengan menerapkan tingkat diskonto yang telah ditentukan sebelumnya.
- Nilai Sekarang Bersih (NPV) kemudian dihitung dengan mengurangi nilai investasi awal (pengeluaran awal) dari jumlah arus kas saat ini selama jangka waktu investasi.

Rumus *Net Present Value* adalah sebagai berikut:

$$NPV = \left(\frac{\text{Arus kas bersih}}{(1+i)^t} \right) - \text{Investasi awal}$$

NPV : *Net Present Value*

i : Bunga

t : Tahun

2. *Internal Rate of Return (IRR)*

Internal Rate of Return, atau disingkat *IRR*, adalah statistik atau teknik analisis keuangan yang digunakan untuk menghitung ekspektasi pengembalian atas suatu investasi. Tingkat diskonto yang menjadikan *Net Present Value (NPV)* dari semua arus kas menjadi nol adalah cara lain untuk memahami *Internal Rate of Return (IRR)*.

Internal Rate of Return (IRR) memiliki beberapa fungsi, antara lain:

- Membantu memutuskan proyek atau investasi mana yang layak untuk diinvestasikan
- Menentukan peringkat proyek atau investasi
- Mengukur apakah perlu melakukan investasi atau tidak
- Membantu investasi yang dilakukan lebih menguntungkan dan minim risiko

Internal Rate of Return (IRR) dapat diterapkan pada analisis kelayakan ekonomi hingga analisis kelayakan finansial. Jumlah uang yang dapat diinvestasikan meningkat seiring dengan angka *IRR* %. *IRR* positif menunjukkan bahwa investasi akan menghasilkan laba lebih besar daripada suku bunga, sedangkan *IRR* negatif menunjukkan bahwa investasi akan menghasilkan laba lebih kecil daripada suku bunga.

Rumus *Internal Rate of Return* adalah sebagai berikut:

$$IRR = ik + \frac{NPV_{ik}}{(NPV_{ik} + NPV_{ib})} \times (ib - ik)$$

IRR : *Internal Rate of Return*

ik : Bunga rendah

ib : Bunga besar

NPV_{ik} : *NPV* bunga kecil

NPV_{ib} : *NPV* bunga besar

3. *Benefit Cost Ratio (BCR)*

Salah satu teknik penilaian yang digunakan untuk menilai nilai suatu proyek atau investasi adalah rasio manfaat-biaya (*BCR*). *BCR* membandingkan keseluruhan manfaat yang diharapkan dari suatu proyek dengan seluruh biaya yang dibutuhkan untuk menyelesaikannya.

Dalam analisis *BCR*, suatu proyek dianggap menguntungkan jika rasio manfaat terhadap biaya lebih besar dari 1 karena manfaatnya melebihi biayanya. Namun, jika rasio *BCR* kurang dari 1, berarti manfaat yang diperoleh tidak cukup besar untuk menutupi biaya dan proyek mungkin tidak dapat dilaksanakan.

Rumus *Benefit Cost Ratio* adalah sebagai berikut:

$$BCR = \frac{[PV[Benefits]]}{[PV[Cost]]}$$

BCR : *Benefit Cost Ratio*
PV Benefits : Total manfaat
PV Cost : Total biaya

4. *Payback Period (PP)*

Payback Period (PP) adalah jangka waktu di mana arus kas masuk proyek dan pengeluaran modal awal sama. Pendekatan *Payback Period* biasanya digunakan sebagai prosedur penyaringan pertama dan dapat membantu dalam menentukan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk menutup pengeluaran proyek Anda. Waktu yang dibutuhkan untuk menutup biaya investasi adalah definisi lain dari *payback period*. Dengan kata lain, *payback period* adalah jumlah waktu yang dibutuhkan agar investasi mencapai titik impas. Perlu diketahui bahwa pendekatan ini penting saat melakukan investasi.

Rumus dari *Payback Period* adalah sebagai berikut:

$$Payback\ Period = \frac{Investasi}{Kas\ masuk\ bersih}$$

kelebihan *Payback Period*.

- Mudah untuk Digunakan dan Dihitung
Kelebihan pertama adalah mudah digunakan dan dihitung. Sejatinya, untuk menentukan *Payback Period*, Anda hanya perlu mengetahui modal awal investasi dan arus kasnya. Jadi, tidak ada elemen lain yang terlibat dalam penggunaan rumus ini.
- Mampu Mengevaluasi Proyek *Payback Period* yang Cepat Kemampuan untuk mengevaluasi proyek dengan cepat merupakan manfaat lainnya. Ini berarti Anda dapat menentukan apakah perhitungan *payback period* akan menghasilkan keuntungan atau tidak.
- Membantu Mengurangi Kerugian
Perlu diingat bahwa inisiatif dengan periode pengembalian cepat menunjukkan efisiensi perusahaan dan peningkatan likuiditas..

Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan tersebut memiliki risiko minimal, yang membuatnya cocok untuk usaha kecil dengan keterbatasan sumber daya. Selain itu, Anda dapat menentukan apakah proyek yang dipilih akan mengakibatkan kerugian, untuk mengurangi dan menghindari potensi perubahan dalam lingkungan ekonomi.

Sementara itu, *Payback Period* memiliki kelemahan sebagai berikut:

- Mengabaikan *time value of money (TVM)*
- Mengabaikan apa yang terjadi setelah modal investasi sudah dipulihkan
- Mengabaikan profitabilitas investasi secara keseluruhan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Total biaya yang dibutuhkan dalam Merevitalisasi terminal Selindung kota Pangkalpinang sebesar **Rp 1.161.562.000** dengan waktu pengerjaan selama **1 bulan 5 hari**. Pada rincian biaya ini kami kelompokkan menjadi 4 yaitu biaya persiapan, biaya investasi, biaya operasional, dan biaya *finishing*.

Analisis Finansial

Kami melakukan studi keuangan menggunakan metrik seperti Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), Benefit Cost Ratio (BCR), dan Payback Period (PP) untuk menentukan apakah proyek Rencana Revitalisasi Terminal Selindung di Kota Pangkalpinang layak untuk dikembangkan. Dengan menggunakan suku bunga sebesar 10% dan 15%.

1. Net Present Value (NPV)

Jika angka Net Present Number (NPV) proyek adalah 1, ini menunjukkan bahwa modal akan kembali. Proyek dianggap layak dan menguntungkan untuk dilaksanakan jika nilai Net Present Value (NPV) lebih besar dari 1. Karena proyek merugi, maka dianggap tidak mungkin untuk dilanjutkan jika nilai NPV kurang dari 1.

$$NPV = (\text{Arus kas}/(1+i)^t) - \text{Investasi awal}$$

Tabel 1. Present Value (NPV) 10%

<i>Year</i>	<i>Cash Flow</i>	<i>Present Value</i>
Tahun 0	Rp 1.161.562.000	Rp 1.161.562.000
Tahun 1	Rp 673.705.960	Rp 612.459.964
Tahun 2	Rp 638.859.100	Rp 527.982.727
Tahun 3	Rp 650.474.720	Rp 488.711.285
Tahun 4	Rp 592.396.620	Rp 404.614.862
Tahun 5	Rp 580.781.000	Rp 360.619.307
Total PV		Rp 2.394.388.145
NPV 10%		Rp 1.232.826.145

Tabel 2. Net Present Value (NPV) 15%

<i>Year</i>	<i>Cash Flow</i>	<i>Present Value</i>
Tahun 0	Rp 1.161.562.000	Rp 1.161.562.000
Tahun 1	Rp 673.705.960	Rp 585.831.270
Tahun 2	Rp 638.859.100	Rp 483.069.263
Tahun 3	Rp 650.474.720	Rp 427.697.687
Tahun 4	Rp 592.396.620	Rp 338.704.690
Tahun 5	Rp 580.781.000	Rp 288.750.802
Total PV		Rp 2.124.053.711
NPV 15%		Rp 962.491.711

2. Internal Rate of Return (IRR)

Dengan menggunakan nilai tingkat diskonto sosial yang menjadikan NPV = 1, tingkat pengembalian internal (IRR) adalah metrik yang menentukan seberapa efisien suatu investasi. Investasi yang diusulkan layak jika tingkat pengembalian internal (IRR) melebihi faktor diskonto. Investasi yang diusulkan tidak layak jika tingkat pengembalian internal (IRR) kurang dari faktor diskonto.

Diketahui

$$i_k = 10\%$$

$$i_b = 15\%$$

$$NPV_1 = 1.232.826.145 \quad NPV_2 = 962.491.711$$

$$IRR = i_k + (NPV_{ik} / (\frac{NPV_{ik}}{NPV_{ik} + NPV_{ib}})) \times (i_b - i_k)$$

$$IRR = 10\% + \frac{1.232.826.145}{1.232.826.145 + 962.491.711} \times (15\% - 10\%)$$

$$IRR = 10\% + \frac{1.232.826.145}{2.195.317.856} \times 5\%$$

$$IRR = 10\% + 0,56 \times 5\%$$

$$IRR = 12,8\%$$

3. Benefit Cost Ratio (BCR)

Benefit Cost Ratio (BCR) merupakan teknik yang menganalisis biaya dan manfaat dengan mengevaluasi manfaat menggunakan tindakan alternative. Proyek dinilai layak apabila nilai BCR lebih dari 1, dan tidak mungkin dilaksanakan apabila nilai BCR kurang dari 1.

$$\text{Benefit} = \sum \text{PV Manfaat (1-5)}$$

$$= 2.394.388.145$$

$$\text{Cost} = 1.161.562.000$$

$$BCR = \frac{\text{Benefit}}{\text{cost}}$$

$$= \frac{2.394.388.145}{1.161.562.000} = 2,06$$

4. *Payback Period (PP)*

Periode Pengembalian Modal (*Payback Period/PP*) adalah metode yang digunakan untuk mengevaluasi laba atas investasi suatu proyek dalam jangka waktu tertentu..

Diketahui:

Nilai Investasi = 1.161.562.000

Nilai Pendapatan = $\frac{3.136.217.400}{5} = 627.243.480$

$PP = \frac{\text{Nilai Investasi}}{\text{Pendapatan}} \times 1 \text{ tahun}$

$PP = \frac{1.161.562.000}{627.243.480} \times 1 \text{ tahun}$

Maka, *Payback Period* = 1,85

Pembahasan

Biaya operasional

Rencana Pengembalian Fungsi (*Revitalisasi*) Terminal Selindung Kota Pangkalpinang yang di biyai oleh APBD Kota Pangkalpinang Provinsi Kepulauan Bangka Belitung satuan kerja Dinas Kementerian Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dengan biaya **Rp 1.161.562.000**. Besarnya biaya di gunakan untuk biaya persiapan, biaya investasi, biaya operasional, dan biaya *finishing*.

Biaya tersebut meliputi:

- **Biaya persiapan**
Biaya persiapan disini digunakan untuk melakukan studi kelayakan pembangunan proyek sebesar **Rp 101.117.000**
- **Biaya investasi**
Biaya investasi digunakan untuk perlengkapan ruang tunggu dan toilet sebesar **Rp 6.114.000**
- **Biaya operasional**
Biaya ini digunakan untuk gaji karyawan, listrik, air, alat sewa, bahan habis pakai toilet, ruang tunggu, aspal dan perabotan pakai sebesar **Rp 1.057.831.000**
- **Biaya *Finishing***
Biaya ini digunakan untuk kebersihan sebesar **Rp 2.500.000**

Studi Kelayakan Proyek

Analisis finansial untuk mengetahui kelayakan *Revitalisasi* dengan parameter berupa Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), Benefit Cost Ratio (BCR), *Payback Period* (PP).

- ***Net Present Value (NPV)***

Hasil perhitungan dengan metode *Net Present Value (NPV)* terhadap Rencana Pengembalian Fungsi (*Revitalisasi*) Terminal selindung kota Pangkalpinang dengan suku bunga 10% dan 15% diperoleh nilai sebagai berikut:

- a. Suku bunga 10% didapat $NPV = \text{Rp } 1.232.826.145$
- b. Suku bunga 15% didapat $NPV = \text{Rp } 962.491.711$

Berdasarkan hasil NPV diatas menunjukkan bahwa proyek tersebut **layak** dilaksanakan karena $NPV > 1$ atau bernilai positif.

- **Internal Rate of Return (IRR)**

Dari hasil perhitungan IRR diperoleh nilai sebesar **12,8%** atau lebih besar dari nilai *social opportunity cost of capital (SOCC)* sebesar 10% maka proyek tersebut **feasible** atau **menguntungkan** untuk dilanjutkan.

- **Benefit Cost Ratio (BCR)**

Dari hasil perhitungan *Benefit Cost Ratio (BCR)* dengan *benefit* sebesar Rp 2.394.388.145 dan *cost* sebesar Rp 1.161.562.000 menghasilkan nilai BCR sebesar **2,06**. Nilai BCR yang lebih besar 1 berarti proyek tersebut **layak** di kerjakan.

- **Payback Period (PP)**

Hasil evaluasi kelayakan proyek dengan metode *Payback Periode (PP)* mendapatkan hasil 1,85. Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa proyek Rencana Pengembalian Fungsi (Revitalisasi) Terminal selindung kota Pangkalpinang ini memerlukan waktu **1,85 tahun** untuk dapat mengembalikan modal investasi yang dikeluarkan oleh pengelola.

Dampak Revitalisasi Terminal Selindung Terhadap Lalu Lintas Transportasi dan Aktivitas Masyarakat.

Dampak terhadap Lalu Lintas Transportasi Penurunan Kemacetan di Sekitar Terminal:

- Penurunan Kemacetan di Sekitar Terminal, sebelum revitalisasi, Terminal Selindung dikenal sebagai area yang rawan kemacetan akibat kurangnya tata ruang yang baik dan alur sirkulasi yang tidak efisien. Dengan penerapan sistem sirkulasi satu arah dalam desain terminal baru, arus lalu lintas menjadi lancar dan kemacetan di sekitar terminal berkurang.
- Peningkatan Penggunaan Transportasi Umum, salah satu tujuan utama revitalisasi terminal adalah menarik lebih banyak masyarakat menggunakan transportasi umum. Fasilitas yang lebih baik, jadwal yang lebih teratur, dan penurunan waktu tunggu kendaraan membuat masyarakat lebih memilih angkutan umum dibandingkan kendaraan pribadi.
- Perubahan pola pergerakan masyarakat dipengaruhi oleh revitalisasi. Dengan adanya terminal yang lebih tertata, masyarakat yang bekerja atau beraktivitas di pusat kota cenderung menggunakan transportasi umum dari dan ke terminal yang lebih mudah diakses.

Dampak terhadap aktivitas Masyarakat dengan adanya revitalisasi pada Terminal Selindung mencakup beberapa dampak berikut:

- Kemudahan akses transportasi ditingkatkan melalui revitalisasi terminal, sehingga masyarakat dapat mengakses angkutan umum dengan lebih mudah melalui fasilitas yang teratur dan aman. Peningkatan fasilitas penumpang seperti ruang tunggu, informasi rute, dan kenyamanan area dapat meningkatkan penggunaan transportasi umum oleh masyarakat.
- Peningkatan aktivitas ekonomi di sekitar terminal sering disebabkan oleh revitalisasi terminal. Pedagang kaki lima dan kios di sekitar terminal biasanya mendapatkan peningkatan pengunjung, yang berdampak positif pada ekonomi lokal.

**Rencana Pengembalian Fungsi (Revitalisasi) Terminal Selindung Kota Pangkal Pinang sebagai Pusat Aktivitas
Ekonomi, Sosial dan Mobilitas Urban yang Berkelanjutan**
(Rahmadan, et al.)

- Peningkatan kenyamanan dan keselamatan Pengguna Penyusunan kembali terminal dapat mengurangi kepadatan dan meningkatkan sirkulasi kendaraan, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih aman dan nyaman bagi pengguna. *Elevated bridges* atau pemisahan jalur kendaraan dan penumpang di Terminal Selindung, misalnya, meningkatkan keamanan penumpang dari potensi kecelakaan.

KESIMPULAN

Bagian kesimpulan ini merupakan ringkasan singkat dari bagian hasil dan pembahasan. Penulis sangat disarankan untuk menghindari penggunaan pernyataan berulang (*repetitive statements*) dari bagian sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Z. (2020). Revitalisasi Terminal dan Dampaknya Terhadap Pergerakan Masyarakat. *Jurnal Transportasi Perkotaan*, 12(3), 145-160.
- Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD). (2021). Pengaruh Revitalisasi Terminal Terhadap Penurunan Kemacetan di Kawasan Perkotaan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- BIL-MANDALIKA, P. J. R. P. ANALISIS EVALUASI PROYEK.
- Dewi, R. K., & Gunawan, A. (2019). Studi Kasus Revitalisasi Terminal Sebagai Solusi Kemacetan di Kota. *Jurnal Perencanaan Kota*, 7(2), 89-98.
- Firmansyah, H. (2022). Analisis Ekonomi Lokal Setelah Revitalisasi Terminal. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 15(1), 210-225.
- Nurhayati, S. F., & Amalia, R. (2019, October). Analisis Dampak Revitalisasi Terminal Tirtonadi Terhadap Pendapatan Pedagang Kios Terminal Tirtonadi. In *Prosiding University Research Colloquium* (PP. 125-138).
- Sembiring, H., Azzahra, N., Harahap, S. H., & Nasution, J. (2022). Peran Pembangunan Infrastruktur Terhadap Perkembangan Pariwisata di Bukit Lawang. *NAWASENA: Jurnal Ilmiah Pariwisata*, 1(3), 01-09
- Shofiyullah, M. S., Sufianto, H., & Martiningrum, I. (2016). Revitalisasi Terminal Pondok Cabe di Tangerang Selatan dengan Pendekatan Sistem Sirkulasi (Doctoral dissertation, Brawijaya University).
- Sofyan, M. (2021). Peningkatan Aksesibilitas Transportasi Umum Melalui Revitalisasi Terminal. *Jurnal Infrastruktur Transportasi*, 10(4), 45-60.
- Sriwati, E., Setiawati, B., & Tahir, N. (2024). PERAN PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR. *Kajian Ilmiah Mahasiswa Administrasi Publik (KIMAP)*, 5(1), 104-116.
- Wohon, F. Y., Mandagi, R. J., & Pratas, P. (2015). Analisa Pengaruh Percepatan Durasi Pada Biaya Proyek Menggunakan Program Microsoft Project 2013 (Studi Kasus: Pembangunan Gereja GMIM Syaloom Karombasan). *Jurnal Sipil Statik*, 3(2).
- Yasin, A. M., & Yuliani, S. Kajian Strategi Desain Terminal Bus Berkelanjutan Studi Kasus Terminal Induk di Kota Bekasi. *ARSITEKTURA*, 22(1), 25-36.
- Yofianti, D. (2018, December). PERFORMANSI TERMINAL INDUK (PLAZA RAMAYANA) DI KOTA PANGKALPINANG. In *FROPIL (Forum Profesional Teknik Sipil)* (Vol. 6, No. 2, PP. 68-81).
- Yuniarto, B. (2023). Keselamatan Pengguna Transportasi Umum di Terminal Terpadu Setelah Revitalisasi. *Jurnal Keselamatan Transportasi*, 8(1), 34-48