

# **KONSEP MODEL KERJASAMA DAN ALTERNATIF POLA PENDANAAN PEMBINAAN RUAS JALAN PEKANBARU – DUMAI**

**M. ARDIS**



**SEKOLAH PASCASARJANA  
INSTITUT PERTANIAN BOGOR  
BOGOR  
2005**

## PERNYATAAN MENGENAI TUGAS AKHIR DAN SUMBER INFORMASI

Dengan ini saya menyatakan bahwa tugas akhir Konsep Model Kerjasama dan Alternatif Pola Pendanaan Pembinaan Ruas Jalan Pekanbaru - Dumai adalah karya saya sendiri dan belum diajukan dalam bentuk apa pun kepada perguruan tinggi mana pun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka di bagian akhir tugas akhir ini.

Bogor, April 2005



M. Ardis

NIM A015010075

## ABSTRAK

**M. ARDIS.** Konsep Model Kerjasama dan Alternatif Pola Pendanaan Pembinaan Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai. Dibawah bimbingan **MANUWOTO** dan **ERNAN RUSTIADI**.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang memiliki peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segenap aspek kehidupan, terutama dalam rangka pembangunan pada otonomi daerah sekarang ini. Ruas jalan Pekanbaru-Dumai dengan panjang jalan 199,0 km merupakan ruas jalan nasional dan jalur ekonomi yang terletak di empat wilayah kabupaten/kota (Kota Pekanbaru, Kabupaten Siak, Kabupaten Bengkalis, dan Dumai). Kondisi saat ini hanya sekitar 24,12 % dalam kondisi baik sehingga waktu tempuh 5,0-5 jam yang seharusnya dapat ditempuh dalam waktu 3,0-3,5 jam dalam kondisi baik Ruas jalan ini perlu segera dilakukan peningkatan agar tidak menimbulkan dampak negatif kepada masyarakat di sepanjang jalan tersebut, yakni meningkatnya biaya transportasi.

Dalam rangka mengatasi pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai yang pendanaannya cukup kecil dan pemerintah pusat, perlu adanya keterlibatan pemerintah daerah setempat dan pihak swasta. Hal ini didasarkan atas azas kebutuhan dan manfaat akan jalan. Keterlibatan tersebut adalah berupa kerjasama pemerintahan daerah dan pihak swasta (industri) dengan Pemerintah Provinsi Riau sebagai koordinator.

Pola pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai yang lebih baik dan melibatkan semua pihak (pemerintah dan pihak swasta) adalah pola pendanaan dengan pola kerjasama antara pemerintahan dan pihak swasta (industri) yang berdasarkan atas pendapatan masing-masing daerah, dengan komposisi pendanaan adalah 13,28 % pemerintah pusat, 34,79 % pemerintah provinsi, dan 51,93 % pemerintah kabupaten kota bersama dengan pihak swasta (industri). Dana pembinaan ini dilaksanakan selama 5 tahun dengan bobot setiap tahunnya sebesar 20,0 %, dengan komposisi pendanaannya Kota Pekanbaru sebesar Rp 1,77 milyar (0,45 % APBD atau 0,04 % PDRB Kota Pekanbaru), Kabupaten Siak Rp 3,81 milyar (0,47 % APBD atau 0,04 % PDRB Kabupaten Siak), dan Kabupaten Bengkalis 7,28 milyar (0,50 % APBD atau 0,04 % PDRB Kabupaten Bengkalis), serta Kota Dumai sebesar Rp 0,77 milyar (0,30 % APBD dan 0,02 % PDRB Kota Dumai).



© Hak cipta milik M. Ardis, tahun 2005  
Hak cipta dilindungi

*Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari  
Institut Pertanian Bogor, sebagian atau seluruhnya dalam  
bentuk apa pun, baik cetak, fotokopi, mikrofilm dan sebagainya*

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang  
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan atau menyebutkan sumber:  
a. Perutipan hanya untuk keperluan pengantar, penulisan buku, penulisan karya ilmiah, penulisan karya atau tulisan untuk tujuan pendidikan  
b. Mengetik ulang atau memperbanyak secara elektronik atau mekanis  
2. Dilarang mempergunakan atau menyalin sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB University

# **KONSEP MODEL KERJASAMA DAN ALTERNATIF POLA PENDANAAN PEMBINAAN RUAS JALAN PEKANBARU – DUMAI**

**M. ARDIS**

**Tugas Akhir  
Sebagai salah satu syarat memperoleh gelar  
Magister Profesional pada  
Program Studi Magister Manajemen Pembangunan Daerah**

**SEKOLAH PASCASARJANA  
INSTITUT PERTANIAN BOGOR  
BOGOR  
2005**

Judul Tugas Akhir : Konsep Model Kerjasama dan Alternatif Pola  
Pendanaan Pembinaan Ruas Jalan Pekanbaru - Dumai  
Nama : M. Ardis  
NIM : A015010075

DISETUJUI  
KOMISI PEMBIMBING

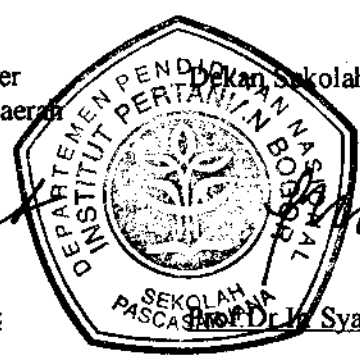
Dr. Ir. Manuwoto, M.Sc  
Ketua

Dr. Ir. Ernan Rustiadi, M. Agr  
Anggota

Ketua Program Studi Magister  
Manajemen Pembangunan Daerah

Dekan Sekolah Pascasarjana

Dr. Ir. Yusman Syaukat M. Ec



Dr. Ir. Syafrida Manuwoto, M. Sc

Tanggal Ujian : 9 April 2005

Tanggal Lulus : 31 MAY 2005

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, yang telah memberikan kemampuan dan kesehatan serta karuniaNya sehingga penulis memperoleh semangat untuk dapat menyelesaikan kajian ini dengan judul “ **Konsep Model Kerjasama dan Alternatif Pola Pendanaan Pembinaan Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai** “.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis mengucapkan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada semua pihak yang telah mendukung dengan do'a, dorongan dan bantuan secara materil, maupun moril kepada penulis. Juga rasa hormat dan terima kasih yang sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Manuwoto, M.Sc, sebagai Dosen Pembimbing I, yang telah memberikan pengarahannya, perbaikan serta motivasi sehingga kajian ini dapat diselesaikan pada waktunya.
2. Bapak Dr. Ir. Ernan Rustiadi, M.Agr. sebagai Dosen Pembimbing II, yang dengan sungguh-sungguh dan penuh perhatian membimbing penulis hingga penyelesaian kajian ini.
3. Ibu Prof. Dr. Ir. Syafrida Manuwoto, M.Sc. selaku Dekan Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor atas motivasinya.
4. Bapak Dr. Ir. Yusman Syaukat, M.Sc, selaku Ketua Program Studi MPD atas bimbingannya.
5. Ayahanda H. Mohd. Natsir (Alm) dan Ibunda tercinta Hj. Nursiah (Alm).
6. Istriku tercinta Komisaris Polisi Azenita Abdys, serta anakku Difo Aldiaz dan Dofi Raditio.
7. Rekan-rekan angkatan I Program Magister Manajemen Pembangunan Daerah IPB.
8. Karyawan/Karyawati Bagian Proyek Pembangunan Jalan Pekanbaru–Dumai.
9. Karyawan/Karyawati Proyek Pemeliharaan Jalan dan Jembatan Propinsi Riau.

Semoga Kajian ini dapat memberikan sumbangan kepada pihak-pihak yang akan mengkaji lebih lanjut dan bermanfaat untuk ilmu pengetahuan khususnya Ilmu Manajemen Pembangunan Daerah.

Bogor, April 2005  
Penulis

M. Ardis

## RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Banda Aceh pada tanggal 9 Januari 1955 dari pasangan Haji Mohamad Natsir dan Hajjah Nursiah. Penulis menyelesaikan pendidikan Sekolah Dasar (SD) pada tahun 1967 di Bengkalis, dan menyelesaikan pendidikan Sekolah Teknik (ST) pada tahun 1970, serta Sekolah Teknik Menengah (STM) tahun 1973 di Pekanbaru. Pada tahun 1983 Penulis menyelesaikan pendidikan LPPU-Institut Teknologi Bandung dan Program S-1 Jurusan Teknik Sipil di Universitas Islam Riau pada tahun 1992.

Dari tahun 1979 hingga saat ini Penulis bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil pada Kantor Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah Provinsi Riau.

Halaman ini merupakan bagian dari dokumen yang telah direvisi dan diperbaiki. Untuk informasi lebih lanjut, silakan kunjungi website kami di [www.ipb.ac.id](http://www.ipb.ac.id).  
1. Untuk informasi lebih lanjut, silakan kunjungi website kami di [www.ipb.ac.id](http://www.ipb.ac.id).  
2. Untuk informasi lebih lanjut, silakan kunjungi website kami di [www.ipb.ac.id](http://www.ipb.ac.id).



**DAFTAR ISI**

	<b>Halaman</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	iv
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	vi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	vii
<b>ABSTRAK</b> .....	viii
<b>I PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan Penelitian .....	11
1.4 Manfaat Penelitian .....	11
<b>II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	12
2.1 Pembangunan dan Peran Pemerintah .....	12
2.2 Prasaranan Jalan dan Pembangunan Daerah .....	16
2.3 Pembinaan Jalan Pada Era Otonomi Daerah .....	19
2.3.1 Peran Kabupaten dan Kota Pada Era Otonomi Daerah .....	20
2.3.2 Pembinaan Jalan .....	26
2.4 Bentuk Kerjasama .....	31
2.4.1 Kerjasama Antar Pemerintahan Dalam Pembinaan Jalan .....	36
2.4.2 Kerjasama Pemerintah Provinsi-Kabupaten .....	38
2.4.3 Kerjasama Antar Kabupaten .....	38
2.4.4 Kerjasama Pemerintah-Swasta .....	39
2.4.5 Kesepakatan Kerjasama .....	40
<b>III METODE KAJIAN</b> .....	42
3.1 Kerangka Pemikiran .....	42
3.2 Tempat dan Waktu Kajian .....	44
3.3 Prosedur Kajian .....	45
	ii

Halaman ini merupakan bagian dari dokumen yang telah direvisi secara berkala untuk memastikan keakuratan dan keterbacaan. Untuk informasi lebih lanjut mengenai kebijakan ini, silakan kunjungi situs resmi IPB University.

3.3.1	Pengumpulan Data .....	45
3.3.2	Analisis Data .....	46
3.4	Prosedur Rancangan Program Pendanaan Pembinaan Jalan .....	51
<b>IV</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAAN .....</b>	<b>53</b>
4.1	Potensi Biaya Akibat Kerusakan Jalan .....	53
4.2	Perkiraan Kebutuhan Biaya Pembangunan Jalan .....	56
4.3	Kerjasama dan Pola Pendanaan Pembinaan Jalan .....	59
<b>V</b>	<b>RANCANGAN PROGRAM PEMBINAAN JALAN MELALUI POLA KERJASAMA .....</b>	<b>61</b>
5.1	Usulan Alternatif Pola Pendanaan Pembinaan Jalan ..	62
5.2	Kelembagaan Pembinaan Jalan .....	76
<b>VI</b>	<b>KESIMPULAN SAN SARAN .....</b>	<b>78</b>
6.1	Kesimpulan .....	78
6.2	Saran .....	79
	<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>80</b>
	<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>82</b>

**DAFTAR TABEL**

No.		Halaman
1.	Nilai Investasi Bidang Prasarana Jalan Provinsi Riau Tahun 1998– 2003 .....	5
2.	Perkembangan Kondisi Jalan di Provinsi Riau (dalam km) ....	6
3.	Jenis Permukaan Jalan di Provinsi Riau Tahun 2002 .....	7
4.	Muatan Sumbu Terberat Angkutan Barang di Provinsi Riau ...	7
5.	Perkembangan Ekspor Kota Dumai Tahun 2002-2003 .....	9
6.	Kondisi ruas jalan Pekanbaru–Dumai dan Program Penanganan pada Awal Tahun 2003 .....	10
7.	Paradigma Baru Pembangunan Ekonomi Daerah .....	16
8.	Tujuan Kajian, Data, Sumber Data, dan Metode Analisis Data	46
9.	Volume Lalulintas Harian Tahun 2002 .....	53
10.	Perhitungan BOK Untuk Masing-masing Golongan Kendaraan .....	54
11.	Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Pada Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai Secara Teoritis .....	55
12.	Realisasi Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Pada Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai .....	55
13.	Program Penanganan Ruas Jalan Pekanbaru–Dumai .....	57
14.	Harga Satuan Penanganan dan Pemeliharaan Jalan di Riau ...	58
15.	Kebutuhan Pendanaan Pembinaan Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai .....	59
16.	Pendapatan Daerah Beberapa Kabupaten di Provinsi Riau Tahun 2000-2002 .....	65
17.	Alokasi Dana APBN Provinsi Riau Tahun 2000-2003 .....	65
18.	Pendapatan Daerah Provinsi Riau Tahun 2002 .....	66
19.	Persentase Alokasi Dana Pengelola Jalan Menurut Status Jalan di Provinsi Riau .....	66
20.	Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Rancangan Bappeda Provinsi Riau .....	68
21.	Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Pendapatan Daerah .....	69
22.	Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Persentase Wilayah Masing-masing Kabupaten/Kota .....	70
23.	Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Kerjasama Pemerintah Daerah dan Pihak Swasta (Industri) ....	72

<b>24. Rancangan dan Komposisi Pendanaan Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai .....</b>	<b>73</b>
<b>25. Pembobotan Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai .....</b>	<b>74</b>
<b>26. Pendanaan Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Selama Lima Tahun .....</b>	<b>75</b>

Hal: Cetak Penerbitan/Unstancijuridink  
 1. Di bawah tanggung jawab dosen pembimbing karya tulis ini dapat menggunakan data yang disediakan sumber:  
 a. Berkeadilan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, pertukaran karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan buku atau tulisan atau masalah  
 b. Berkeadilan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB University  
 2. Di bawah tanggung jawab dan pertanggungjawaban dosen pembimbing karya tulis ini dalam bentuk apapun terapan di IPB University



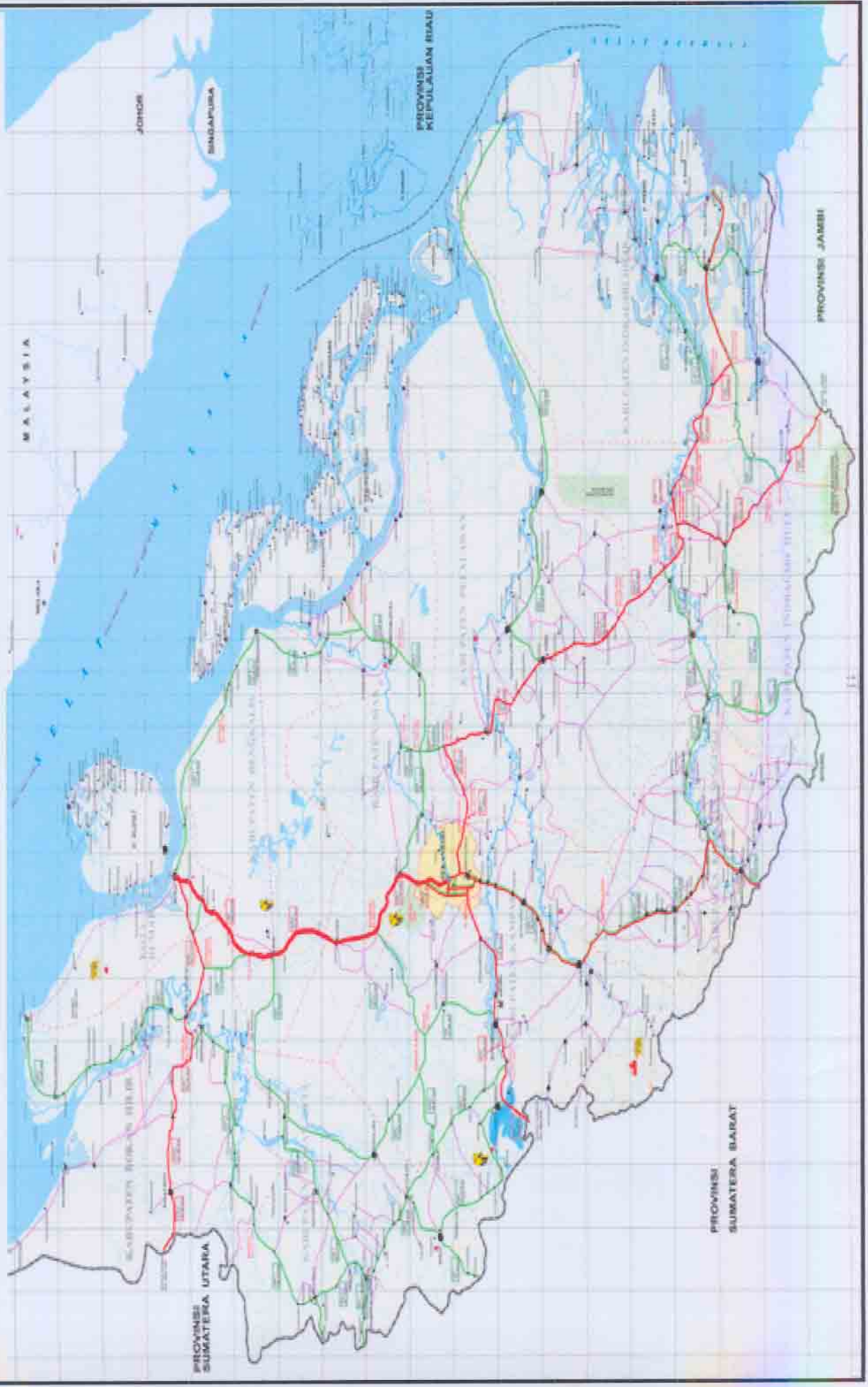
**DAFTAR LAMPIRAN**

<b>No.</b>		<b>Halaman</b>
1.	<b>Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) .....</b>	<b>82</b>
2.	<b>Perhitungan Komponen BOK Kendaraan Golongan I .....</b>	<b>86</b>
3.	<b>Perhitungan Komponen BOK Kendaraan Golongan II<sub>A</sub> .....</b>	<b>87</b>
4.	<b>Perhitungan Komponen BOK Kendaraan Golongan II<sub>B</sub> .....</b>	<b>88</b>
5.	<b>Perhitungan BOK per-km Ruas Pekanbaru-Dumai Kendaraan Golongan I .....</b>	<b>89</b>
6.	<b>Perhitungan BOK per-km Ruas Pekanbaru-Dumai Kendaraan Golongan II<sub>A</sub> .....</b>	<b>90</b>
7.	<b>Perhitungan BOK per-km Ruas Pekanbaru-Dumai Kendaraan Golongan II<sub>B</sub> .....</b>	<b>91</b>
8.	<b>PDRB Kabupaten/Kota di Provinsi Riau Tahun 2001-2003</b>	<b>92</b>

Halaman ini adalah bagian dari dokumen yang telah direvisi secara berkala dan diperbarui secara berkala. Untuk informasi lebih lanjut mengenai kebijakan, prosedur, dan informasi lainnya, silakan kunjungi laman resmi IPB University. Untuk informasi lebih lanjut mengenai kebijakan, prosedur, dan informasi lainnya, silakan kunjungi laman resmi IPB University.



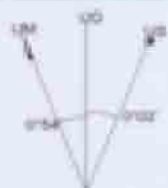
*@Hack cipta mitik IPB University*  
**PETA JARINGAN TERPADU  
RUAS JALAN NASIONAL - PROVINSI - KABUPATEN  
PROVINSI RIAU**



- Halaman 1 dari 10 halaman
1. Tujuan penelitian
  2. Manfaat penelitian
  3. Ruang lingkup penelitian
  4. Metode penelitian
  5. Hasil penelitian
  6. Kesimpulan
  7. Daftar pustaka
  8. Lampiran
  9. Kesimpulan
  10. Kesimpulan



## DIAGRAM LOKASI



LM : Utara sebenarnya  
 UG : Utara grid  
 UT : Utara magnetik

Perbedaan antara utara sebenarnya, utara grid dan  
 utara magnetik ditunjukkan secara diagram untuk  
 pulau pulau ini.

Declinasi magnetik rata-rata 0°50' pada tahun 1989 di pulau pulau yang  
 ditunjukkan tersebut tiap tahun berubah 0°07' barat.

SKALA 1 : 500.000



Physika	Transformasi Mercator
Sistem Grid	Grid Geografis dan Grid UTM
Datum horizontal	Datum Indonesia 1974 (IGU-1974)
Datum vertikal	Muka laut di Batavia
Satuan tinggi	Meter
Selang kontur	200 meter

Parameter transfer untuk transformasi koordinat dan Datum  
 Selandi Doppler (MSL, 90) ke IGU-1974 adalah: X = 2.681 meter  
 Y = -14.757 meter dan Z = -0.224 meter



## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sebagai bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia, Provinsi Riau memiliki posisi geografis yang sangat strategis karena berada di jalur Selat Malaka sampai ke laut Cina Selatan serta berbatasan langsung dengan beberapa negara yaitu Malaysia dan Singapura. Luas wilayah Provinsi Riau setelah dikeluarkannya Provinsi Kepulauan Riau adalah 86.461,91 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 5.557.880 jiwa (BPS Riau, 2004).

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang memiliki peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong dan menunjang segenap aspek kehidupan. Dalam GBHN juga ditegaskan bahwa prasarana transportasi merupakan urat nadi kehidupan bidang ekonomi, sosial, politik dan pertahanan keamanan. Pengembangan transportasi yang handal sangat penting dilakukan, sehingga terwujud Sistem Tansportasi Nasional yang berkemampuan tinggi. Pengembangan transportasi secara terpadu, tertib, aman, nyaman dan efisien bertujuan untuk menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola pergerakan distribusi, serta mendukung pengembangan wilayah di semua propinsi, khusus untuk Propinsi Riau, sektor transportasi telah mendapat prioritas yang tinggi.

Di lain pihak, paradigma pembangunan di Indonesia telah mengalami perubahan yang sangat besar dan cepat di berbagai bidang. Pembangunan yang semula bersifat sentralistik, beralih ke arah perluasan otonomi daerah. Sebagai implikasi maupun antisipasi dari perubahan yang sangat cepat tersebut,

Hal-hal yang harus diperhatikan dalam:  
1. Melakukan kegiatan sebagai salah satu bentuk kerjasama antara lembaga-lembaga yang berkepentingan untuk meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan.  
2. Mengembangkan dan meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
3. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
4. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
5. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
6. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
7. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
8. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
9. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.  
10. Meningkatkan mutu dan kualitas pendidikan yang ada di IPB.

khususnya yang menyangkut perluasan otonomi daerah, diperlukan persiapan-persiapan pada berbagai bidang yang cukup mendasar seperti aspek legal formal, sumber daya manusia dan kelembagaan dan lain sebagainya.

Pembangunan jalan di Provinsi Riau terutama diprioritaskan pada daerah yang terkait langsung dengan kegiatan ekonomi masyarakat, yaitu dengan mempertahankan konstruksi jalan agar dapat melayani arus lalu lintas barang dan orang dengan lancar dan biaya yang rendah. Hal ini disebabkan jumlah jalannya cukup panjang, sedangkan kondisi jalan baik cukup rendah sekali dibandingkan dengan panjang jalan, dan biaya pada sektor transportasi untuk penanganan jalan cukup kecil. Dalam rangka otonomi daerah diharapkan pembangunan jalan di Riau dapat membuka daerah terisolir dengan kondisi jalan baik dan dapat meningkatkan kapasitas jalan akibat pertumbuhan kendaraan bermotor agar pertumbuhan ekonomi daerah dapat meningkat.

Akhir tahun 2002 kondisi jalan baik di Provinsi Riau baru mencapai 11,60 % dari total panjang jalan 23.583,12 km. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyaknya kondisi jalan di Riau dalam kondisi tidak baik (rusak), yang akan mengakibatkan lambannya perkembangan ekonomi daerah. Kondisi ini sangat terasa sekali pada ruas jalan Pekanbaru-Dumai dengan kondisi baik hanya 24,12 % dari panjang jalan 199,00 km, yang merupakan jalur lintas timur yang menghubungkan Provinsi Sumatera Utara dengan Provinsi Riau, yang banyak membawa hasil alam. Ruas jalan Pekanbaru-Dumai juga menghubungkan 4 kabupaten/kota di Riau (Pekanbaru, Siak, Bengkalis, dan Dumai) yang merupakan daerah industri pengolah hasil alam.

Melalui pengembangan jaringan jalan suatu daerah, oleh pemerintah daerah Provinsi Riau sebagai upaya memudahkan usaha pengembangan masyarakat, perwujudan pemerintahan yang baik, integrasi ekonomi antar wilayah dan keterkaitan ekonomi daerah, pelayanan regional dan lokal, dengan demikian pembangunan Provinsi Riau dapat meningkatkan kapasitas pemerintahan di beberapa daerah kabupaten dan mengembangkan kemampuan masyarakat untuk memperoleh dan memanfaatkan sumber-sumber yang tersedia berupa sumberdaya alam dan sumberdaya buatan yang ada. Hal ini dapat mempercepat tercapainya visi pembangunan Provinsi Riau ke depan, yaitu terwujudnya Riau sebagai pusat perkembangan perekonomian dan kebudayaan Melayu di kawasan Asia Tenggara tahun 2020.

Sejak diberlakukannya undang-undang otonomi daerah Provinsi Riau telah mengalami pemekaran wilayah menjadi 16 kabupaten dan kota. Dari jumlah tersebut terdapat tujuh kabupaten dan satu kota baru hasil pemekaran. Pemekaran ini disebabkan oleh luas dan letak wilayah yang saling berjauhan satu sama lainnya. Melalui pemekaran ini diharapkan daerah yang selama ini belum terjangkau oleh pembangunan dapat terjangkau untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah. Sejak diberlakukannya undang-undang otonomi daerah dan pemekaran daerah kabupaten/kota, di Provinsi Riau telah terjadi peningkatan yang cukup besar, yaitu pada tahun 2001 dana perimbangan yang dialokasikan ke Riau sebesar Rp. 6,2 triliun yang terdiri dari Rp 3,9 triliun dana bagi hasil (DBH) dan Rp 2,3 triliun dana alokasi umum (DAU), sedangkan APBD Provinsi Riau tahun 2001 tercatat sebesar Rp 1,3 triliun meningkat lebih dari seratus persen

dibandingkan dengan tahun sebelumnya (sebelum otonomi daerah) yang tercatat hanya sebesar Rp. 0,6 triliun. Ketersediaan prasarana transportasi (ketersediaan jalan) pada era otonomi daerah di Provinsi Riau sangat penting oleh karena pemekaran wilayah, memerlukan usaha untuk meningkatkan ekonomi antar daerah sehingga merupakan satu kekuatan untuk mendorong pembangunan di Provinsi Riau (BNI Pekanbaru, 2001).

Sehubungan dengan upaya mendukung percepatan pembangunan daerah, sesuai dengan Undang-undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah khususnya dalam aspek pembinaan prasarana jalan, di Provinsi Riau telah dilakukan peningkatan jangkauan dan kemampuan pelayanan jaringan jalan untuk melayani arus lalu lintas penumpang, barang dan jasa. Dalam rangka mencapai pertumbuhan ekonomi sebesar 7 % per-tahun, Provinsi Riau telah menetapkan kebijakan-kebijakan pembinaan jalan, antara lain (BNI Pekanbaru, 2001) :

- a. Mempertahankan fungsi pelayanan jaringan jalan yang ada, terutama dalam meningkatkan kelancaran proses produksi dan distribusi pangan dan komoditas ekspor melalui pemeliharaan dan peningkatan struktur jalan.
- b. Membuka aksesibilitas daerah-daerah yang dinilai sangat potensial dan strategis.
- c. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang efisien, terintegritas dan terpadu dengan sistem transportasi nasional.
- d. Meningkatkan kelembagaan yang kuat di dalam manajemen pembinaan jalan, mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan.

Bentuk perhatian terhadap pemeliharaan dan peningkatan jalan, dapat dilihat pentingnya pengembangan transportasi dalam pembangunan daerah. Kajian ini memberi perhatian terhadap hal tersebut, karena keberadaan jalan merupakan salah satu faktor dalam pertumbuhan perekonomian masyarakat.

## 1.2 Perumusan Masalah

Dalam rangka percepatan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi daerah, pemerintah Provinsi Riau mengimplementasikan kebijakannya di bidang prasarana jalan dengan mengalokasikan dana investasi yang nilainya cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini terlihat dari pertumbuhan investasi pendanaan dalam pembangunan prasarana jalan dari tahun 1998 sampai dengan tahun 2003, yaitu peningkatan rata-rata sebesar 59,7 % per-tahun untuk pendanaan dari APBD dan sebesar 57,3 % per-tahun pendanaan dari APBN. Rincian alokasi dana tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel. 1 Nilai Investasi Bidang Prasarana Jalan Provinsi Riau Tahun 1998– 2003 (dalam jutaan rupiah)

Tahun Anggaran dan Sumber Dana	Investasi Dana ( x Rp 1.000.000 )			Total
	Pemeliharaan Jalan dan Jembatan	Peningkatan Jalan dan Jembatan	Perencanaan / Pengawasan	
APBN 1998	13.660,68	15.850,40	1.154,42	30.665,50
1999	5.747,21	12.541,64	396,62	18.685,47
2000	13.227,29	21.663,15	-	34.890,44
2001	66.819,43	49.662,95	5.680,00	122.162,38
2002	31.319,43	32.367,51	2.728,12	66.415,06
2003	19.325,01	106.579,36	5.307,03	131.211,40
APBD 1998	11.606,00	20.924,27	1.347,00	33.877,27
1999	19.210,65	36.157,80	2.299,00	57.667,45
2000	19.272,16	43.151,96	1.194,89	63.619,01
2001	44.934,00	103.398,51	2.540,00	150.872,51
2002	101.395,87	142.477,50	3.820,00	247.693,37
2003	125.811,00	158.590,00	4.400,00	288.801,00

Sumber : Dinas Kimpraswil Provinsi Riau, 2003

Sistem jaringan jalan memiliki peranan penting dalam kontribusi kerja pembangunan daerah baik dari sudut pandang ekonomi, sosial dan budaya masyarakat. Sampai akhir tahun 2000 pembangunan jaringan jalan di Provinsi Riau mencapai panjang 23.585,12 km, yang meliputi jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota. Kondisi jalan di Provinsi Riau baik jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten mengalami perbaikan meskipun belum seperti yang diharapkan (Tabel 2). Hal ini disebabkan oleh belum seimbangannya pendanaan untuk perbaikan prasarana jalan, dan tingginya *traffic* yang lewat, serta tingginya tonase kendaraan yang lewat.

Tabel. 2 Perkembangan Kondisi Jalan di Provinsi Riau (dalam km)

No.	Status Jalan	Tahun Anggaran 1999/2001			Tahun Anggaran 2002		
		Baik	Rusak	Rusak Berat	Baik	Rusak	Rusak Berat
1.	Nasional	578,40	204,68	55,50	546,68	241,40	50,50
2.	Propinsi	806,04	618,35	285,15	854,01	700,73	154,80
3.	Kabupaten/Kota	1.188,80	4.576,60	15.271,60	1.335,90	4.996,40	14.702,70
Sub Total		2.573,24	5.399,63	15.612,25	2.736,59	5.940,53	14.908,00
Total		23.585,12			23.585,12		
Persentase (%)		10,91	22,89	66,20	11,60	25,19	63,21

Sumber : Bappeda Riau, 2003

Secara keseluruhan jalan nasional di Provinsi Riau telah beraspal, sedangkan jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota masih ada yang berjenis permukaan kerikil dan tanah. Tabel 3 menunjukkan bahwa dari total 23.585,12 km panjang jalan di Provinsi Riau, sekitar 5.992,19 km diantaranya (25,42 %) telah beraspal, sedangkan jalan krikil dan tanah masing-masing 7,90 % dan 66,69 %. Seiring dengan dilaksanakannya otonomi daerah, jalan yang belum beraspal tersebut dapat ditingkatkan kondisinya melalui pengaspalan sehingga dapat berfungsi optimal. Selain itu, juga perlu dilakukan pembukaan jalan baru untuk menghubungkan daerah-daerah yang masih relatif terisolir.

Secara lebih lengkap, kondisi jalan di Povinsi Riau menurut status jalan dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel. 3 Jenis Permukaan Jalan di Provinsi Riau Tahun 2002

No.	Status Jalan	Panjang (km)	Jenis Permukaan Jalan		
			Aspal (km)	Kerikil (km)	Tanah (km)
1.	Nasional	838,58	838,58	-	-
2.	Propinsi	1.709,54	931,41	88,82	689,31
3.	Kabupaten/Kota	21.037,00	4.222,20	1.775,20	15.039,60
<b>Total</b>		<b>23.585,12</b>	<b>5.992,19</b>	<b>1.864,02</b>	<b>15.728,91</b>

Sumber : Bappeda Riau, 2003

Permasalahan aktual lainnya yang dihadapi oleh pemerintah Provinsi Riau di Sub Sektor Prasarana jalan adalah menurunnya kemampuan pelayanan jalan akibat beban kendaraan yang melebihi muatan sumbu terberat (MST) yang diizinkan. Hal ini merupakan suatu ancaman bagi pemerintah dan masyarakat pengguna jalan, terutama apabila dihadapkan pada kenyataan bahwa dana yang dialokasikan untuk penanganan jalan oleh pemerintah pusat semakin terbatas. Perlu diketahui bahwa jalan-jalan yang kondisinya rusak cukup parah tersebut umumnya berstatus jalan nasional, yang penanganannya masih didanai oleh pemerintah pusat. Secara lebih lengkap, muatan sumbu terberat kendaraan angkutan barang yang membawa muatan lebih dan beroperasi pada ruas-ruas jalan strategis di Provinsi Riau dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel. 4 Muatan Sumbu Terberat Angkutan Barang di Provinsi Riau

No.	Jenis Sumbu	Sumbu Terberat Rata – rata	
		Roda Depan	Roda Belakang
1.	Sumbu tunggal	8 ton	18 ton
2.	Sumbu ganda	8 ton	35 ton

Sumber : Dinas Kimpraswil Provinsi Riau, 2003

MST yang diizinkan untuk jalan adalah 8 ton, dan apabila MST tersebut naik menjadi dua kali lipat akan mengakibatkan kerusakan jalan menjadi 16

kalinya. Oleh karena itu dapat dibayangkan berapa daya rusak yang terjadi apabila kendaraan memiliki MST yang tinggi. Umumnya kerusakan jalan di Riau diakibatkan oleh *overloading* beban kendaraan yang lewat, kendaraan *overloading* yang melewati ruas jalan nasional sebanyak 9.070 kendaraan (Bina Marga, 2003).

Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah Provinsi Riau guna mengatasi masalah *overloading* ini, seperti mengeluarkan berbagai peraturan (SK Gubernur No. 8 Tahun 1999), pemasangan portal, hingga membuat naskah kesepahaman/kesepakatan dan kerjasama dengan pihak perusahaan yang mengoperasikan kendaraan bermuatan lebih. Namun dalam kenyataannya, usaha-usaha tersebut belum berhasil dengan baik.

Karena Ruas jalan Pekanbaru–Dumai adalah jalan lintas Timur Sumatera dengan status jalan nasional yang sebagian merupakan jalur transportasi menuju pelabuhan Dumai. Di sepanjang ruas jalan ini banyak terdapat Hak Penguasaan Hutan (HPH) dan perkebunan kelapa sawit serta pompa-pompa kilang minyak PT.Caltex Pasifik Indonesia (CPI). Angkutan berat yang membawa hasil hutan baik itu angkutan hasil hutan olahan maupun bukan olahan (kayu *log*) serta angkutan berat lainnya (seperti angkutan minyak kelapa sawit) secara rutin menggunakan ruas jalan tersebut menuju pabrik-pabrik pengolahan kayu dan menuju pelabuhan Dumai (kelapa sawit). Pabrik-pabrik yang dimaksud adalah PT. RAPP (Riau Andalan Pulp & Paper ), PT. Indah Kiat Pulp & Paper dan pabrik-pabrik *plywood* yang ada di daerah ini.





Pabrik-pabrik *plywood* yang ada di kabupaten Siak, dan kilang minyak PT CPI yang berlokasi di Duri Kabupaten Bengkalis mempergunakan ruas jalan Pekanbaru-Dumai untuk mengangkut hasil produksinya untuk diekspor ke luar negeri melalui pelabuhan Dumai. Nilai ekspor melalui pelabuhan Dumai pada tahun 2002 dan tahun 2003 disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5. Perkembangan Ekspor Melalui Kota Dumai Tahun 2002-2003

Badan /Instansi	Jenis Ekspor	Nilai Ekspor per tahun ( x Rp 10 <sup>9</sup> )	
		2002	2003
Pertamina	Migas	1,85	2,77
PT Caltex	Migas	16,37	12,30
Umum	Non Migas	7,13	6,53
<b>Total</b>		<b>25,35</b>	<b>21,60</b>

Sumber : Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Dumai, 2004

Pada Tabel 5 dapat dilihat bahwa nilai ekspor yang melalui pelabuhan Kota Dumai pada tahun 2003 yaitu sebesar Rp. 21,60 triliun, sedangkan pada tahun 2002 mencapai 25,35 triliun. Kondisi ini menunjukkan bahwa nilai ekspor produk migas dan non-migas di kota Dumai menurun sebesar 17,36 %, penurunan nilai ekspor non-migas ini disebabkan antara lain oleh ruas jalan Pekanbaru-Dumai dalam kondisi rusak berat. Jenis ekspor melalui pelabuhan kota Dumai yaitu ekspor migas berupa BBM oleh PT Caltex dan Pertamina serta ekspor non-migas berupa kayu dan sawit oleh masyarakat umum.

Dampak kerusakan ruas jalan Pekanbaru-Dumai secara tidak langsung telah membebani masyarakat pengguna jalan, yaitu meningkatnya biaya perjalanan, yang mencakup biaya operasi kendaraan (BOK) dan/atau biaya manfaat/waktu. Panjang ruas Pekanbaru-Dumai mencapai 199 km yang seyogyanya dapat ditempuh dalam waktu sekitar 3,5 jam dalam kondisi baik, akibat kondisi jalan tersebut rusak berat waktu tempuhnya meningkat menjadi

5,0-5,5 jam. Dampak negatif lain adalah terjadinya keterlambatan waktu pengiriman barang menuju pelabuhan Dumai, sehingga kontinuitas penyampaian barang kepada penerima lebih lama. Kondisi permasalahan dan penyebab serta rencana penanganan pada ruas jalan Pekanbaru-Dumai sampai awal tahun 2003 dapat dilihat pada Tabel. 6.

Tabel. 6 Kondisi ruas jalan Pekanbaru–Dumai dan Program Penanganan pada Awal Tahun 2003

KM-KM	Kondisi Permukaan	Penyebab	Program Penanganan
00 – 22	• Retak-retak, permukaan aus	Umur rencana jalan terlampaui.	Peningkatan
22 – 34	• Retak-retak	URJ terlampaui, beban > MST yang diizinkan.	Peningkatan
34 – 54	• Bergelombang / alur tersebar	Masih dalam URJ	Pemeliharaan rutin
54 – 65	• Baik		
54 – 65	• Retak-retak, bahu tergerus	Beban melebihi yang diizinkan ( <i>overload</i> )	Peningkatan
65–120	• Bergelombang / alur		
65–120	• Retak-retak, bahu tergerus	Beban melebihi yang diizinkan ( <i>overload</i> )	Peningkatan
120-125	• Bergelombang / alur		
120-125	• Baik	Masih dalam URJ	Pemeliharaan rutin
125-176	• Retak-retak, berlubang/alur	<i>Overload</i>	Peningkatan
176-199	• Cukup baik	Masih dalam URJ	Pemeliharaan

Sumber : Dinas Kimpraswil Provinsi Riau, 2003

Keterangan : URJ : Umur rencana jalan ; *Overload*: Kelebihan muatan ; dan  
MST : Muatan sumbu terberat

Untuk peningkatan mutu pelayanan ruas jalan Pekanbaru-Dumai, masalah pendanaan pembinaannya terutama di era otonomi daerah, maka diperlukan keterlibatan pemerintah daerah setempat untuk membantu pendanaan oleh pemerintah pusat yang relatif kecil.

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, maka pertanyaan-pertanyaan yang perlu dibahas dalam kajian ini antara lain :

- a. Bagaimana dampak ekonomi akibat kerusakan ruas jalan Pekanbaru-Dumai terhadap masyarakat dan tingkat pelayanan ruas jalan ini ?

- b. Seberapa besar dana yang dibutuhkan untuk melakukan pembinaan jalan di ruas jalan Pekanbaru-Dumai ?.
- c. Bagaimana bentuk rencana penanganan masalah perbaikan ruas jalan Pekanbaru-Dumai yang melibatkan pemerintah-pemerintah daerah yang dilintasi oleh ruas jalan ini ?.

### 1.3 Tujuan Kajian

Adapun tujuan kajian ini adalah sebagai berikut :

- a. Memperkirakan biaya yang ditanggung pengguna jalan akibat adanya kerusakan jalan Pekanbaru-Dumai.
- b. Memperkirakan besarnya biaya pembangunan/peningkatan akibat kerusakan ruas jalan Pekanbaru-Dumai.
- c. Pengembangan model kerjasama dan alternatif pola pendanaan, khususnya bagi daerah-daerah sepanjang ruas jalan Pekanbaru–Dumai dalam mengatasi keterbatasan dana.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

- a. Memberikan masukan informasi bagi para pengambil keputusan yang terkait dalam pembangunan ruas jalan Pekanbaru-Dumai.
- b. Memberikan usulan model kerjasama dan alternatif pola pendanaan kepada Pemerintah Kabupaten/Kota dan instansi swasta yang terkait dalam pemanfaatan ruas jalan Pekanbaru-Dumai.



#### b. Peranan sosial dari transportasi

Dengan murahnya biaya transportasi, penyebaran ataupun pemusatan lokasi pemukiman atau kegiatan ekonomi dapat lebih mudah dilaksanakan, dan dengan bertambah mudahnya sarana transportasi, pemukiman menjadi bertambah luas dan tidak terlalu bergantung pada sumber-sumber lokal untuk pendukungnya.

#### c. Peranan politik dari transportasi

Transportasi bersama-sama dengan komunikasi dapat memudahkan pemerintahan suatu wilayah yang luas oleh satu pusat kekuasaan tertentu, dan dapat menyeragamkan penggunaan hukum dan keadilan, serta dengan beragamnya teknologi transportasi, maka masyarakat dapat memilih sistem transportasi yang paling sesuai bagi mereka karena dapat memberikan pengaruh yang penting terhadap struktur ekonomi dan sosial.

#### d. Peranan lingkungan dari transportasi

Pengaruh transportasi terhadap lingkungan merupakan hal yang negatif yaitu timbulnya kebisingan dan polusi udara akibat emisi kendaraan. Walaupun demikian, transportasi telah memungkinkan orang untuk bepergian untuk menikmati lingkungan alamiah.

Pembangunan menurut Todaro (2000) merupakan suatu kenyataan fisik sekaligus tekad suatu masyarakat untuk berupaya sekeras mungkin melalui serangkaian kombinasi proses sosial, ekonomi, dan institusional, demi mencapai

kehidupan yang lebih baik. Pembangunan harus memiliki tujuan sebagai berikut :

- a. Peningkatan ketersediaan serta perluasan distribusi berbagai macam barang kebutuhan hidup yang pokok, seperti sandang, pangan, papan, kesehatan, dan perlindungan keamanan.
- b. Peningkatan standar hidup yang tidak hanya berupa peningkatan pendapatan, tetapi juga meliputi penambahan penyediaan lapangan kerja, perbaikan kualitas pendidikan, serta peningkatan perhatian atas nilai-nilai cultural dan kemanusiaan.
- c. Perluasan pilihan-pilihan ekonomis dan sosial bagi setiap individu.

Keadaan sosial ekonomi yang berbeda dari setiap daerah akan membawa implikasi bahwa cakupan campur tangan pemerintah untuk tiap daerah berbeda. Perbedaan tingkat pembangunan antar daerah, mengakibatkan perbedaan tingkat kesejahteraan antar daerah, dan kalau hal ini dibiarkan akan menimbulkan dampak yang kurang menguntungkan bagi suatu negara. Masalah pokok dalam pembangunan daerah adalah terletak pada penekanan kebijakan-kebijakan pembangunan yang didasarkan pada kekhasan daerah yang bersangkutan dengan menggunakan potensi sumberdaya manusia, kelembagaan, dan sumberdaya fisik secara lokal. Hal ini mengarahkan kepada pengambilan-pengambilan inisiatif-inisiatif yang berasal dari daerah tersebut dalam proses pembangunan untuk menciptakan kesempatan kerja baru dan merangsang peningkatan kegiatan ekonomi. Sumberdaya perencanaan untuk pembangunan daerah (Lincoln, 1999) adalah :











Kebijakan untuk melaksanakannya melalui kegiatan antara lain mengembangkan jasa pelayanan prasarana transportasi perintis baik melalui pembangunan ataupun peningkatan prasarana di wilayah-wilayah terpencil maupun wilayah perbatasan, meningkatkan peranserta dan kerjasama baik dengan pemerintah daerah, masyarakat, dan dunia usaha dalam penyelenggaraan sistem transportasi, dan meningkatkan perencanaan dan pengembangan sistem jaringan transportasi nasional intermoda yang terpadu dengan sistem jaringan transportasi wilayah untuk pengembangan wilayah.

Melalui pengembangan jaringan jalan suatu daerah, oleh pemerintah daerah Propinsi Riau sebagai upaya memudahkan usaha pengembangan masyarakat, perwujudan pemerintahan yang baik, integrasi ekonomi antar wilayah dan keterkaitan ekonomi daerah, pelayanan regional dan lokal, dengan demikian pembangunan Provinsi Riau dapat meningkatkan kapasitas pemerintahan di beberapa daerah kabupaten dan mengembangkan kemampuan masyarakat untuk memperoleh dan memanfaatkan sumber-sumber yang tersedia berupa sumberdaya alam dan sumberdaya buatan yang ada. Hal ini dapat mempercepat tercapainya visi pembangunan Provinsi Riau ke depan, yaitu terwujudnya Riau sebagai pusat perkembangan perekonomian dan kebudayaan Melayu di kawasan Asia Tenggara tahun 2020 (BPPI Riau, 2003).

### 2.3 Pembinaan Jalan Pada Era Otonomi Daerah

Diterapkannya Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yang memfokuskan pada desentralisasi politik dan

Hal, Cita, Misi, dan Visi  
1. Otonomi daerah sebagai dasar untuk meningkatkan dan memperbaiki kualitas pelayanan masyarakat, pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, dan kesejahteraan masyarakat.  
2. Pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, seni, budaya, dan kearifan lokal sebagai sumber daya manusia yang unggul.  
3. Pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang unggul dan inovatif.  
4. Pengembangan sumber daya manusia yang unggul dan inovatif.  
5. Pengembangan sumber daya manusia yang unggul dan inovatif.  
6. Pengembangan sumber daya manusia yang unggul dan inovatif.  
7. Pengembangan sumber daya manusia yang unggul dan inovatif.  
8. Pengembangan sumber daya manusia yang unggul dan inovatif.  
9. Pengembangan sumber daya manusia yang unggul dan inovatif.  
10. Pengembangan sumber daya manusia yang unggul dan inovatif.





Mardiasmo (2002), menyebutkan bahwa otonomi yang diberikan kepada daerah kabupaten dan kota dilaksanakan dengan memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab kepada pemerintah daerah secara proporsional. Artinya pelimpahan tanggung jawab akan diikuti oleh pengaturan pembagian, dan pemanfaatan dan sumberdaya nasional yang berkeadilan, serta pertimbangan kemampuan pusat dan daerah.

Hal yang mendasar dalam UU No.32 Tahun 2004 adalah kuatnya upaya untuk mendorong pemberdayaan masyarakat, pengembangan prakarsa dan kreatifitas, peningkatan peran serta masyarakat, dan pengembangan peran dan fungsi DPRD. Undang-Undang ini memberikan otonomi secara utuh kepada daerah kabupaten/kota untuk membentuk dan melaksanakan kebijakan menurut prakarsa dan aspirasi masyarakatnya. Artinya, saat sekarang daerah sudah diberi kewenangan yang utuh dan bulat untuk merencanakan, melaksanakan, mengawasi, mengendalikan, dan mengevaluasi kebijakan-kebijakan daerah. Dengan semakin besarnya partisipasi masyarakat ini, desentralisasi kemudian akan mempengaruhi komponen kualitas pemerintahan lainnya. Salah satunya adalah yang berkaitan dengan orientasi pemerintah, demikian pula *Command and Control* menjadi berorientasi pada tuntutan dan kebutuhan publik. Orientasi yang seperti ini kemudian akan menjadi dasar bagi pelaksanaan peran pemerintah sebagai stimulator, fasilitator, koordinator, dan *entrepreneur* (wirausaha) dalam proses pembangunan (BNI Pekanbaru, 2001).



Dalam upaya pemberdayaan pemerintah daerah ini, maka perspektif perubahan yang diinginkan dalam pengelolaan keuangan daerah dan anggaran daerah dalam otonomi daerah adalah sebagai berikut (BNI Pekanbaru, 2001) :

- a. Pengelolaan keuangan daerah harus bertumpu pada kepentingan publik (*public oriented*). Hal ini bukan saja harus terlihat pada besarnya porsi pengalokasian anggaran untuk kepentingan publik, tetapi juga terlihat pada besarnya partisipasi masyarakat dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan keuangan daerah.
- b. Kejelasan tentang misi pengelolaan keuangan daerah pada umumnya dan anggaran daerah pada khususnya.
- c. Desentralisasi pengelolaan keuangan dan kejelasan peran para partisipan yang terkait dalam pengelolaan anggaran, seperti DPRD, KDH, sekda dan perangkat daerah lainnya.
- d. Kerangka hukum dan administrasi bagi pembiayaan, investasi dan pengelolaan uang daerah berdasarkan kaidah mekanisme pasar, *value for money*, transparansi dan akuntabilitas.
- e. Kejelasan tentang kedudukan keuangan DPRD, KDH, dan PNS Daerah, baik *ratio* maupun dasar pertimbangannya.
- f. Ketentuan tentang bentuk dan struktur anggaran, anggaran kinerja dan anggaran multi tahunan.
- g. Prinsip pengadaan dan pengelolaan barang daerah yang lebih profesional.

- h. Prinsip akuntan pemerintah daerah, laporan keuangan, peran DPRD, dan akuntan publik dalam pengawasan, pemberian opini dan rating kinerja anggaran, dan transparansi informal anggaran kepada publik.
- i. Aspek pembinaan dan pengawasan yang meliputi batasan pembinaan, peran asosiasi, dan peran anggaran masyarakat guna pengembangan profesionalisme aparat pemerintah daerah.
- j. Pengembangan sistem informasi keuangan daerah untuk menyediakan informasi anggaran yang akurat dan pengembangan komitmen pemerintah daerah terhadap penyebaran informasi sehingga memudahkan pelaporan dan pengendalian, serta mempermudah mendapatkan informasi.

Menurut Suparmoko (2001) dengan Undang-Undang Otonomi Daerah berarti bahwa ideologi politik dan struktur pemerintahan negara akan lebih bersifat desentralisasi berbanding dengan struktur pemerintahan sebelumnya yang bersifat sentralisasi. Memang perlu disadari bahwa setiap struktur pemerintahan menuntut suatu sistem keuangan negara yang dapat menjamin kelancaran pemerintahan dan pembangunan, khususnya dalam tugas pemerintah sebagai unit pelaksana ekonomi yang menyediakan barang-barang publik yang manfaatnya sangat luas dan dinikmati orang banyak seperti bidang pertahanan, keamanan, keadilan, kesehatan masyarakat, jalan raya dan sebagainya. Kegiatan-kegiatan ini sebaiknya dilaksanakan oleh pemerintah pusat.

Untuk kegiatan lainnya seperti barang dan jasa sebaiknya diusahakan oleh daerah dengan sistem desentralisasi kewenangan. Tujuan kebijakan desentralisasi adalah sebagai berikut (Robert, 2003) :



- a. Mewujudkan keadilan antara kemampuan dan hak daerah.
- b. Peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) dan pengurangan subsidi dari pemerintah pusat.
- c. Mendorong pembangunan daerah, sesuai dengan aspirasi masing-masing daerah.

Untuk merealisasikan desentralisasi guna mengurangi ketergantungan tahun daerah pada pemerintahan pusat, pada tahun 1997 lahir UU No.18/1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, disusul dengan Peraturan Pemerintah (PP) No. 19 tahun 1997 tentang Pajak Daerah, PP No. 20 tahun 1997 tentang Retribusi Daerah dan PP No. 21 tahun 1997 tentang Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor. Selain untuk kepentingan daerah, penerapan PP tersebut juga diperuntukkan bagi kesejahteraan masyarakatnya. Sumber pendapatan daerah seperti yang diuraikan dalam UU No. 32 tahun 2004 terdiri dari :

- a. Pendapatan Asli Daerah (PAD)
- b. Dana perimbangan
- c. Pinjaman daerah
- d. Sumber-sumber pendapatan daerah lainnya yang syah

Dilain pihak, pajak dan retribusi daerah sebagai sumber pendapatan daerah serta dana perimbangan memiliki peran yang utama dalam menentukan kekuatan Anggaran Pembangunan dan Belanja Daerah (Robert, 2003).

### 2.3.2 Pembinaan Jalan

Pembinaan jalan didasarkan atas kelompok jalan tersebut yang terdiri dari jalan nasional yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional yang pembinaannya dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU, dan jalan propinsi yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan propinsi yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah provinsi, serta jalan kabupaten/kota yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan kabupaten/kota yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. Kewajiban pemerintah pusat adalah melakukan pembinaan ruas jalan nasional sehingga jalur transportasi kepentingan umum secara nasional dapat terlayani, sedangkan kewajiban pemerintah provinsi adalah melakukan pembinaan ruas jalan provinsi sehingga jalur transportasi antar kabupaten/kota lancar dan kebutuhan masyarakat akan transportasi terlayani, dan kewajiban pemerintah kabupaten/kota adalah membina ruas jalan kabupaten/kota, yang nantinya diharapkan dapat melayani transportasi masyarakatnya sendiri dan transportasi yang menghubungkan ke provinsi. Penyelenggaraan pembinaan jalan tersebut meliputi hal berikut (UU No. 38, 2004) :

#### A. Tujuan dan Lingkup Jalan

Di Indonesia, peraturan yang terkait dengan jalan adalah Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yaitu penyelenggaraan jalan berdasarkan pada azas kemanfaatan, keamanan, keselamatan, keserasian, keselarasan dan

Hal yang dimaksudkan dalam hal ini adalah sebagai berikut: 1. Di tingkat nasional, pembinaan jalan dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 2. Di tingkat provinsi, pembinaan jalan dilakukan oleh pemerintah provinsi. 3. Di tingkat kabupaten/kota, pembinaan jalan dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 4. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 5. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 6. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 7. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 8. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 9. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 10. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 11. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 12. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 13. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 14. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 15. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 16. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 17. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 18. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 19. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 20. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 21. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 22. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 23. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 24. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 25. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 26. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 27. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 28. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 29. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 30. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 31. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 32. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 33. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 34. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 35. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 36. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 37. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 38. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 39. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 40. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 41. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 42. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 43. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 44. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 45. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 46. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 47. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 48. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 49. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 50. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 51. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 52. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 53. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 54. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 55. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 56. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 57. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 58. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 59. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 60. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 61. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 62. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 63. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 64. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 65. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 66. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 67. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 68. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 69. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 70. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 71. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 72. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 73. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 74. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 75. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 76. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 77. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 78. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 79. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 80. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 81. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 82. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 83. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 84. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 85. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 86. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 87. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 88. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 89. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 90. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 91. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 92. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 93. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 94. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 95. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 96. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 97. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU. 98. Pembinaan jalan provinsi dilakukan oleh pemerintah provinsi. 99. Pembinaan jalan kabupaten/kota dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota. 100. Pembinaan jalan nasional dilakukan oleh Menteri Kimpraswil/PU.

keseimbangan, keadilan, transparansi, dan akuntabilitas, serta kebersamaan dan kemitraan. Tujuan penyelenggaraan jalan adalah untuk (UU No. 38, 2004) :

1. Mewujudkan keterlibatan dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan.
2. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.
3. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat.
4. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat.
5. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu.
6. Mewujudkan pengusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Lingkup penyelenggaraan jalan adalah :

1. Jalan umum yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.
2. Jalan tol yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, dan pengawasan.
3. Jalan khusus.

## **B. Peran dan Pengelompokan Jalan**

Peran Jalan menurut Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan adalah :

- a. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

- b. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
- c. Jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Pengelompokan Jalan menurut ketentuan di atas adalah :

- a. Jalan umum, dikelompokan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas.
- b. Jalan khusus bukan diperuntukan bagi lalu lintas umum.

Sistem jaringan jalan menurut ketentuan jalan tersebut adalah :

- a. Sistem jaringan jalan primer, merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
- b. Sistem jaringan jalan sekunder, merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Jalan umum menurut statusnya dikelompokan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

Pembinaan jalan umum/nasional menurut Undang-undang Nomor 38

Tahun 2004 tentang Jalan adalah meliputi :

1. Pengembangan sistem bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan di bidang jalan.
2. Pengkajian serta penelitian dan pengembangan teknologi bidang jalan dan yang terkait.

3. Pemberian fasilitas penyelesaian sengketa antar provinsi dalam penyelenggaraan jalan.
4. Penyusunan dan penetapan norma, standar, kriteria, dan pedoman pembinaan jalan.
5. Pembinaan jalan dilakukan oleh pemerintah pusat.

Pembinaan jalan provinsi menurut ketentuan jalan di atas meliputi :

1. Pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para penyelenggara jalan provinsi, kabupaten, dan kota.
2. Pengkajian serta penelitian dan pengembangan teknologi bidang jalan.
3. Pemberian fasilitas penyelesaian sengketa antar kabupaten/kota dalam penyelenggaraan jalan.
4. Pembinaan jalan dilakukan oleh pemerintah provinsi.

Pembinaan jalan kabupaten/desa menurut ketentuan jalan di atas meliputi :

1. Pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para operator penyelenggara jalan kabupaten dan desa.
2. Pemberian izin, rekomendasi, dispensasi dan pertimbangan pemanfaatan ruang jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan.
3. Pengembangan teknologi terapan di bidang jalan.
4. Pembinaan jalan dilakukan oleh pemerintah kabupaten.

**C. Kewenangan Pembinaan Jalan**

Hal yang menyangkut kewenangan penanganan jalan dalam Undang-Undang No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah diuraikan dalam pasal 14 (1) yaitu “Bidang pemerintahan yang wajib dilaksanakan oleh Daerah

Hal yang menyangkut kewenangan penanganan jalan dalam Undang-Undang No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah diuraikan dalam pasal 14 (1) yaitu “Bidang pemerintahan yang wajib dilaksanakan oleh Daerah

Kabupaten dan Daerah Kota meliputi antara lain **pekerjaan umum**, kesehatan, pendidikan, sosial, ketenagakerjaan, lingkungan hidup, pertanian, kependudukan.

Dilain pihak, PP 25 tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom mengatur kewenangan di bidang lain yang menjadi wewenang pemerintah pusat mengenai bidang pekerjaan umum meliputi :

1. Penetapan standar prasarana dan sarana kawasan terbangun dan sistem manajemen konstruksi.
2. Penetapan standar pengembangan konstruksi bangunan sipil dan arsitektur.
3. Penetapan standar pengembangan prasarana dan sarana wilayah yang terdiri dari pengairan, bendungan besar, jalan beserta simpul-simpulnya dan jembatan, beserta jalan bebas hambatan.
4. Penetapan persyaratan untuk penentuan status, kelas dan fungsi jalan.
5. Pengaturan dan penetapan status jalan nasional.

Kewenangan yang ada pada pemerintah propinsi dalam bidang tertentu lainnya yang tercantum dalam PP 25 tahun 2000, mencakup :

1. Perencanaan dan pengendalian pembangunan regional secara makro
2. Pelatihan bidang tertentu, alokasi sumber daya manusia potensial dan penelitian yang mencakupi wilayah propinsi
3. Perencanaan penataan ruang propinsi

Menurut PP 39/2001 tentang Penyelenggaraan Dekonsentrasi dan PP 52/2001 tentang Penyelenggaraan Tugas Pembantuan, definisi Dekonsentrasi

adalah pelimpahan wewenang dari pemerintah kepada gubernur sebagai wakil pemerintah dan atau perangkat pusat di daerah. Definisi tugas pembantuan adalah penugasan dari pemerintah kepada daerah dan desa dan dari daerah ke desa untuk melaksanakan tugas tertentu yang disertai pembiayaan, sarana dan prasarana serta sumber daya manusia dengan kewajiban melaporkan pelaksanaannya dan mempertanggungjawabkan kepada yang menugaskan.

Umur Rencana Jalan (URJ) sangat ditentukan oleh desain yang digunakan pada suatu jalan. Pada ruas jalan Pekanbaru–Dumai yang berstatus sebagai jalan nasional yang pembinaannya menjadi tanggungjawab pemerintah pusat didesain untuk URJ selama 10 tahun. Desain sangat ditentukan oleh standar dan norma yang diatur dalam ketentuan teknis yang dikeluarkan oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. Faktor lain yang mempengaruhi efektivitas URJ adalah :

1. Keterbatasan dana yang ada, sumberdaya manusia, dan kelembagaan.
2. Berbagai bentuk penyimpangan pemanfaatan dan penggunaan jalan oleh berbagai pihak, seperti kendaraan yang bermuatan lebih (*overload*). Secara lebih lengkap hubungan antara desain jalan, umur rencana jalan dan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai. Fungsi jalan Pekanbaru-Dumai akan berjalan dengan semestinya jika dilakukan adanya upaya pembinaan pada ruas jalan tersebut.

#### **2.4 Bentuk Kerjasama**

Menurut Badan Teknis Manajemen Provinsi (BTMP) Departemen Dalam Negeri (2002), kerjasama antar daerah di propinsi Riau pada dasarnya sudah

diperlukan. Bentuk kerjasama pembinaan jaringan jalan dilihat baik secara horizontal maupun vertikal. Bentuk kerjasama horizontal, misalnya kerjasama antara provinsi dengan provinsi atau antara kabupaten/kota dengan kabupaten/kota, sedangkan bentuk kerjasama vertikal misalnya kerjasama antara pemerintah pusat dengan pemerintah provinsi dan bahkan dengan pemerintah kabupaten/kota atau pemerintah dengan swasta.

Dasar untuk melakukan kerjasama dalam kerangka otonomi daerah dapat dilihat pada UU No 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pasal 169 (1) yaitu bahwa Pemerintah Daerah dapat melakukan peminjaman yang bersumber dari pemerintah, pemerintah daerah lain, lembaga keuangan bank, lembaga keuangan bukan bank, dan masyarakat untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah (UU No. 32, 2004).

Mengenai hal-hal yang dikerjasamakan dapat berupa perencanaan pembangunan jalan, pelaksanaan pembangunan, pengawasan pembangunan dan pemeliharaan atau juga pendanaannya. Khusus mengenai ruas jalan Pekanbaru–Dumai bentuk kerjasama pembinaan hingga saat ini belum ada. Dalam hal ini akan ditinjau lebih mendalam kerjasama antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota. Hal ini dipandang sangat penting mengingat relevansinya dengan status jalan Pekanbaru–Dumai yang saat ini masih sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemerintah pusat. Dilain pihak kemampuan pemerintah pusat sangat terbatas. Padahal ruas jalan ini memberikan



manfaat sosial ekonomi yang sangat besar pada Provinsi Riau dan kabupaten Siak, kabupaten Bengkalis serta kota Pekanbaru maupun kota Dumai.

Secara makro bisa dikatakan bahwa ada dua model utama dalam hubungan antara pemerintah pusat dan daerah yaitu model pelaksanaan (*agency model*) dan model kemitraan/*partnership model* (BTMP Depdagri, 2002).

**a. Model Pelaksanaan (*Agency Model*)**

Dalam model ini pemerintah daerah merupakan aparat pelaksana pemerintah sehingga kewenangan pemerintah daerah sangat terbatas. Pemerintah pusat mempunyai kewenangan untuk menentukan apa yang harus dilakukan pemerintah daerah dan bagaimana proses pelaksanaannya.

**b. Model Kemitraan (*Partnership Model*)**

Dalam model ini pemerintah daerah memiliki kebebasan dalam taraf tertentu untuk mengatur pelaksanaan pemerintahan di daerahnya. Beberapa ciri pokok model ini adalah :

1. Pemerintah daerah memiliki legitimasi yang kuat secara politik.
2. Pemerintah daerah memiliki kemampuan finansial yang bisa diambil dari sektor pajak dan jasa.
3. Pemerintah daerah memiliki kewenangan tertentu untuk mengelola sumber daya alam di wilayahnya.
4. Terdapat keseimbangan kekuasaan dan kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah.
5. Pemerintah memiliki kewenangan tertentu dalam bidang hukum dan perundangan-undangan.

Hal yang dimaksudkan dengan model ini adalah sebagai berikut: 1. Di tingkat provinsi sebagai alat pemerintah pusat dan pemerintah daerah; 2. Di tingkat kabupaten/kota sebagai alat pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; 3. Di tingkat kecamatan sebagai alat pemerintah kabupaten/kota dan pemerintah kecamatan; 4. Di tingkat desa/kelurahan sebagai alat pemerintah kecamatan dan pemerintah desa/kelurahan; 5. Di tingkat RT/RW sebagai alat pemerintah desa/kelurahan dan pemerintah RT/RW; 6. Di tingkat kampung sebagai alat pemerintah RT/RW dan pemerintah kampung; 7. Di tingkat dusun sebagai alat pemerintah RT/RW dan pemerintah dusun; 8. Di tingkat rumah sebagai alat pemerintah dusun dan pemerintah rumah; 9. Di tingkat keluarga sebagai alat pemerintah rumah dan pemerintah keluarga; 10. Di tingkat individu sebagai alat pemerintah keluarga dan pemerintah individu.

Model ini menunjukkan bahwa daerah tidak lagi dipandang sebagai pelaksana semata-mata, melainkan sebagai mitra kerja oleh pemerintah pusat. Dalam perjanjian kemitraan ini pemerintah daerah tetap merupakan bagian dari pemerintah pusat secara *sub-ordinasi*, dengan hubungan interaksi yang saling mempengaruhi secara timbal balik. Era otonomi daerah memberikan peluang besar untuk terimplimentasinya model kemitraan ini.

Dari dua model yang disampaikan diatas, *partnership model* pada umumnya dianggap sebagai model yang lebih sejalan dengan kecenderungan pelaksanaan desentralisasi pemerintahan, termasuk desentralisasi kewenangan pengelolaan jaringan jalan. Dengan adanya desentralisasi akan memberikan keuntungan bagi daerah karena mereka dapat mengidentifikasi preferensinya sendiri terhadap infrastruktur apa yang akan disediakan (BTMP Depdagri, 2002).

Terdapat beberapa aspek kelembagaan yang perlu diperhatikan dalam pengambilan keputusan dalam hal penyediaan infrastruktur, antara lain (BTMP Depdagri, 2002):

- a. Menetapkan tanggung jawab. *Service* dapat disediakan dan dibiayai oleh berbagai sumber, misalnya disediakan oleh swasta di bawah suatu kontrak, atau dapat pula disediakan dan dibiayai sendiri oleh swasta.
- b. Desain. Masing-masing pemerintah daerah memiliki inisiatif dalam mendesain infrastruktur yang biasanya lebih *inovatif* dan efisien.
- c. Pembangunan. Pembangunan merupakan salah satu fungsi yang biasanya didesentralisasikan. Keterlibatan sektor swasta dalam hal konstruksi sudah

sangat tinggi dengan cara memberikan kemudahan kepada pihak swasta dalam melakukan kegiatan usahanya.

- d. **Pembiayaan.** Pemerintah pusat biasanya menyediakan dana yang sangat besar untuk investasi pada infrastruktur. Pemerintah daerah dapat mendukung pembiayaan tersebut melalui DAU dan DAK.
- e. **Regulasi.** Pemerintah pusat biasanya berperan sebagai koordinator dalam menetapkan standar monitoring.
- f. **Penciptaan lingkungan kelembagaan** bagi efektifnya penyediaan infrastruktur.

Pemilihan model desentralisasi pengelolaan infrastruktur harus memenuhi beberapa kriteria utama. Model tersebut harus mampu merefleksikan prioritas kebutuhan riil yang ada di daerah, mendorong adanya kompetisi, mempunyai skala operasi yang cukup sehingga menciptakan efektifitas dan efisiensi, dan sederhana dalam hal pengambilan keputusan. Secara administratif, desentralisasi terdiri dari beberapa bentuk, yaitu dekonsentrasi, delegasi, devolusi, *top-down* dan *bottom-up principal agencies*, dan desentralisasi pasar (BTMP Depdagri, 2002) berikut :

- a. **Dekonsentrasi,** pemerintah pusat merupakan pemilik sekaligus penyelenggara.
- b. **Delegasi,** pemerintah pusat merupakan pemilik dan penyelenggara dan pihak swasta bekerja dibawah kontrak.
- c. **Devolusi,** pemerintah daerah sebagai pemilik sekaligus penyelenggara.

- b. *Top-down principal agency*, pemerintah pusat merupakan pemilik, sedangkan penyelenggaraan oleh pemerintah daerah dilakukan dibawah perjanjian keagenan.
- c. *Bottom-up principal agency*, pemerintah daerah merupakan pemilik, sedangkan penyelenggaraan oleh pemerintah pusat dilakukan dibawah keagenan.
- d. Devolusi dan delegasi, pemerintah daerah merupakan pemilik
- e. *Joint service commite*, pemerintah daerah merupakan pemilik, dengan suatu komite pemerintah daerah yang bertindak sebagai penyelenggara.

Dilain pihak, dalam konsep desentralisasi pasar, swasta mengambil posisi kemanajerialan atau berperan sebagai penyedia pelayanan. Swasta juga dapat mengambil peran sebagai penyelenggara, tetapi bukan sebagai pemilik.

#### 2.4.1 Kerjasama Antar Pemerintahan Dalam Pembinaan Jalan

Kerjasama antar berbagai pemerintah telah pula berjalan dalam pengelolaan jalan di Provinsi Riau. Kerjasama yang dimaksud adalah penanganan ruas jalan dengan pendanaan dari berbagai sumber (APBN, APBD provinsi dan APBD kabupaten/kota). Beberapa contoh yang bisa disebutkan antara lain (Bappeda Riau, 2003) :

- a. Jalan Bangkinang – Petapahan yang didanai melalui APBN, APBD Provinsi dan APBD Kabupaten Kampar.
- b. Jalan Dumai–Sungai Pakning yang didanai melalui APBN, APBD Provinsi, APBD Kabupaten Bengkalis dan APBD kota Dumai (untuk pengadaan lahan).

c. Jalan Karimun–Pongkar yang didanai melalui APBD Provinsi, APBD Kabupaten Karimun (untuk pengadaan lahan).

Dilihat dari kewenangannya, maka jalan nasional sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, sedangkan jalan provinsi menjadi tanggung jawab pemerintah provinsi. Pemerintah Provinsi Riau tidak melihat kewenangan sebagai sesuatu yang kaku. Pada contoh ruas jalan Dumai–Sungai Pakning, jalan provinsi ini secara bersama-sama didanai oleh pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten. Memang dalam pelaksanaannya belum ada pola yang jelas tentang pembagian beban keuangan. Pemerintah kota Dumai hanya bersedia menyediakan lahan meskipun sekitar 30 km ruas jalan tersebut ada di wilayah kota Dumai. Sementara itu, Kabupaten Bengkalis mempunyai komitmen yang besar dalam pendanaan karena merasakan kepentingannya terhadap ruas jalan tersebut. Sebenarnya, Kabupaten Siak meskipun tidak ada ruas yang di kabupaten ini, akan mendapatkan manfaat yang cukup besar jika jalan ini dibangun karena produknya dapat diangkut ke Dumai. Oleh karena itu, rumusan tentang bagaimana pola pendanaan antar pemerintahan perlu dilakukan agar pertanggungjawaban kepada publik menjadi transparan. Kerjasama ini membuktikan telah adanya kesadaran antar berbagai tingkat pemerintahan untuk saling kerjasama dalam hal pendanaan. Pola di atas sekaligus memperlihatkan peran penting pemerintah provinsi dalam hal membangun kerjasama ini. Dalam konteks perencanaan dan pemograman jaringan jalan, tampaknya peran pemerintah provinsi menjadi penting (Bappeda Riau, 2003).

Hal-hal tersebut yang diuraikan di atas ini merupakan gambaran umum tentang perencanaan dan pembangunan jalan nasional yang melibatkan pemerintah pusat, provinsi, kabupaten/kota, dan masyarakat sipil. Untuk lebih jelasnya, berikut ini akan diuraikan secara lebih detail mengenai peran masing-masing pemerintah pusat, provinsi, kabupaten/kota, dan masyarakat sipil dalam perencanaan dan pembangunan jalan nasional.

#### 2.4.2 Kerjasama Pemerintah Provinsi–Kabupaten

Kerjasama antara pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dalam penegelolaan jaringan jalan sangat dibutuhkan, terutama untuk menjaga hierarki jalan serta terjaminnya aksesibilitas pergerakan arus lalu-lintas menuju daerah-daerah yang baru dimekarkan sejak dilaksanakannya otonomi daerah. Khusus untuk kabupaten/kota yang baru dibentuk sejak diberlakukannya otonomi daerah, kerjasama penanganan jalan yang dilakukan bersama-sama pemerintah provinsi akan sangat membantu mengingat dana APBD kabupaten/kota yang sangat terbatas dan dapat dialokasikan untuk pembangunan di luar sektor jalan. Bentuk lain dari kerjasama yang dilakukan dalam penanganan jalan ini berupa pemerintah provinsi membangun konstruksi jalan, sedangkan pemerintah kabupaten/kota bertugas untuk membebaskan lahan serta menyelesaikan masalah-masalah sosial yang timbul akibat dibangunnya suatu ruas jalan (Bappeda Riau, 2003).

#### 2.4.3 Kerjasama Antar Kabupaten

Kerjasama antar kabupaten di Provinsi Riau telah dilaksanakan sejak awal tahun 2001 melalui kesepakatan bersama empat bupati di wilayah Riau bagian selatan yang meliputi Kabupaten Indragiri Hulu, Indragiri Hilir, Pelalawan, dan Kuantan Singingi. Kesepakatan tersebut didasari oleh visi bersama Riau bagian selatan yaitu : “Terwujudnya Pembangunan Bersama Riau Bagian Selatan yang Maju, Mandiri, Strategis, dan Berkelanjutan Untuk Kepentingan Masyarakat Dalam Kerangka Pembangunan Riau”. Kesepakatan ini diketahui dan disetujui oleh pemerintah Provinsi Riau (Bappeda Riau, 2003).

Salah satu agenda yang dikerjasamakan adalah percepatan pembangunan beberapa ruas jalan strategis, terutama ruas-ruas jalan yang menghubungkan wilayah produksi ke *outlet* pemasaran, dan berdasarkan kesepakatan empat kabupaten tersebut disepakati pula bahwa pelabuhan Samudera Kuala Enok yang terletak di Kabupaten Indragiri Hilir menjadi satu-satunya *outlet* pemasaran barang dan jasa. Kesepakatan horizontal ini membuktikan adanya kesadaran bersama di antara wilayah-wilayah yang berdekatan untuk bersama-sama membangun daerah dengan pendekatan kewilayahan (Bappeda Riau, 2003).

#### 2.4.4 Kerjasama Pemerintah – Swasta

Perlunya kerjasama antara pemerintah dan swasta dalam penanganan infrastruktur jalan didasari oleh pertimbangan sebagai berikut (Salim, 1993) :

- a. Adanya teknologi baru yang digunakan oleh pihak swasta.
- b. Percepatan peningkatan cakupan dan kualitas pelayanan.
- c. Kemampuan pendanaan pemerintah yang terbatas.

Prasyarat pembangunan infrastruktur antara pemerintah dan swasta meliputi :

- a. Adanya iklim investasi yang kondusif
- b. Persepsi yang sama di jajaran pemerintah untuk melakukan kerjasama dengan pihak swasta,
- c. Kesamaan visi dan tujuan antara pihak pemerintah dan pihak swasta.
- d. Transparansi dan akuntabilitas dalam proses keikutsertaan pihak swasta.
- e. Pemahaman dan kapasitas mengenai pembangunan yang berkelanjutan.
- f. Struktur kelembagaan untuk persiapan dan pelaksanaan kerjasama pemerintah–swasta.

- g. Adanya peraturan daerah untuk mendukung pelaksanaan kerjasama pemerintah–swasta.

#### 2.4.5 Kesepakatan Kerjasama

Bentuk kelembagaan lain yang dapat dilaksanakan dan umum dilakukan adalah naskah kesepahaman/kesepakatan, ini merupakan wujud persamaan visi dan persepsi diantara pihak-pihak yang terlibat untuk bekerjasama dalam mewujudkan kesepakatan dan biasanya akan ditindaklanjuti dalam suatu naskah perjanjian. Sebuah contoh penanganan jalan yang didasari oleh naskah kesepakatan adalah pembangunan jalan lintas timur sumatera yang ada di provinsi Riau. Berdasarkan Naskah Kesepakatan No. 30/BA/2001, pemerintah Provinsi Riau dan PT. Riau Andalan Pulp and Paper (PT. RAPP) telah bersepakat untuk meningkatkan struktur dan geometrik ruas jalan Sp.Lago–Sp. Koala dan Sp. Lago–Sp. Pelabuhan, yang mampu melayani angkutan lalu lintas sesuai dengan standar pelayanan minimum. Pengadaan barang jasa dalam peningkatan ruas jalan ini penunjukan langsung dilaksanakan oleh PT. RAPP, yaitu sebagai kontraktor pelaksana PT. PECH TECH dan konsultan pengawas PT. Visi Teknik Tama Unggul dengan nilai pelaksanaan Rp. 48 miliar. Dari kerjasama yang pernah dilakukan selama ini hanya berdasarkan alokasi dana pada DIP (Daftar Isian Proyek) yang merupakan dana APBN (Anggaran Pembangunan dan Belanja Negara) atau DIPDA (Daftar Isian Proyek Daerah) provinsi maupun DIPDA (Daftar Isian Proyek Daerah) kabupaten/kota yang merupakan dana APBD (Anggaran Pembangunan dan Belanja Daerah), tidak ada suatu kesepakatan yang jelas dan proporsional sehingga pada akhirnya pemerintah pusat tetap sebagai



penyelamat/penyanggah dana yang besar demi tercapainya penyelesaian pelaksanaan fisik agar dapat berfungsi optimal, karena pemerintah pusat sangat terbatas dalam pendanaan (Bappeda Riau, 2003).

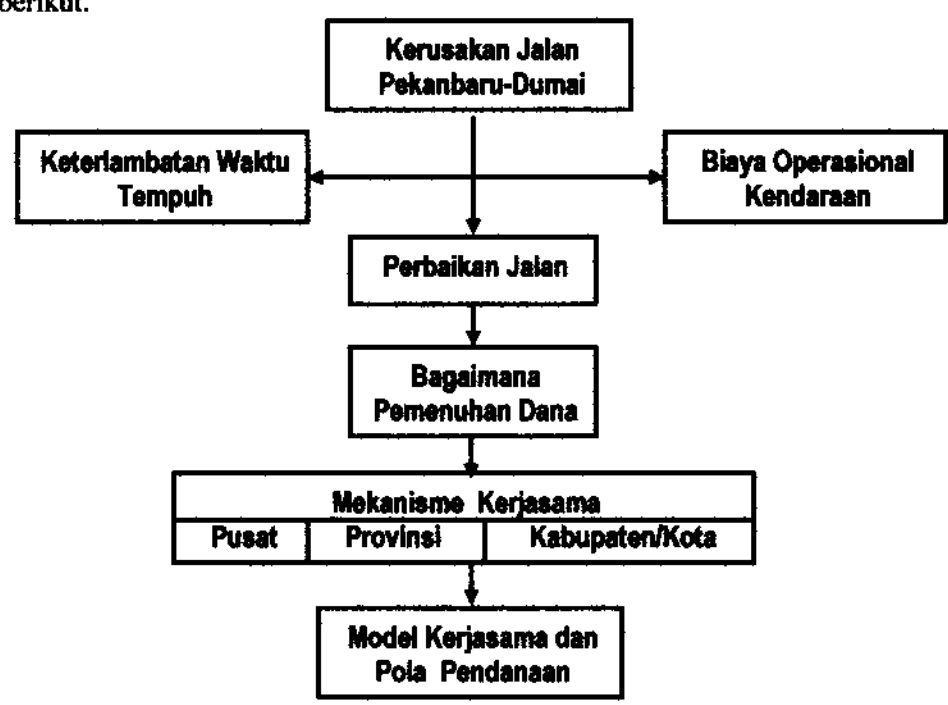
Pembangunan prasarana transportasi yang menghubungkan antar daerah kabupaten/kota dan merupakan jalur ekonomi bagi daerah tersebut, pelaksanaan pembangunannya dapat dilakukan secara bekerjasama antar daerah yang berkepentingan tersebut. Hal ini mengingat bahwa biaya pembangunan prasarana jalan tersebut cukup tinggi. Bentuk kerjasama pada bidang transportasi dapat berupa (Bappeda Riau, 2003) :

- a. Tingkat kemanfaatan yang dinikmati daerah terhadap keberadaan suatu jalan, baik terhadap pemanfaatan potensi sumberdaya alam maupun manfaat sosial dan lain-lainnya.
- b. Pola wilayah yang terkena dampak akibat dari pembangunan jalan tersebut.
- c. Pola atas pendapatan daerah terhadap total biaya yang diperlukan untuk pembangunan jalan.

### III. METODE KAJIAN

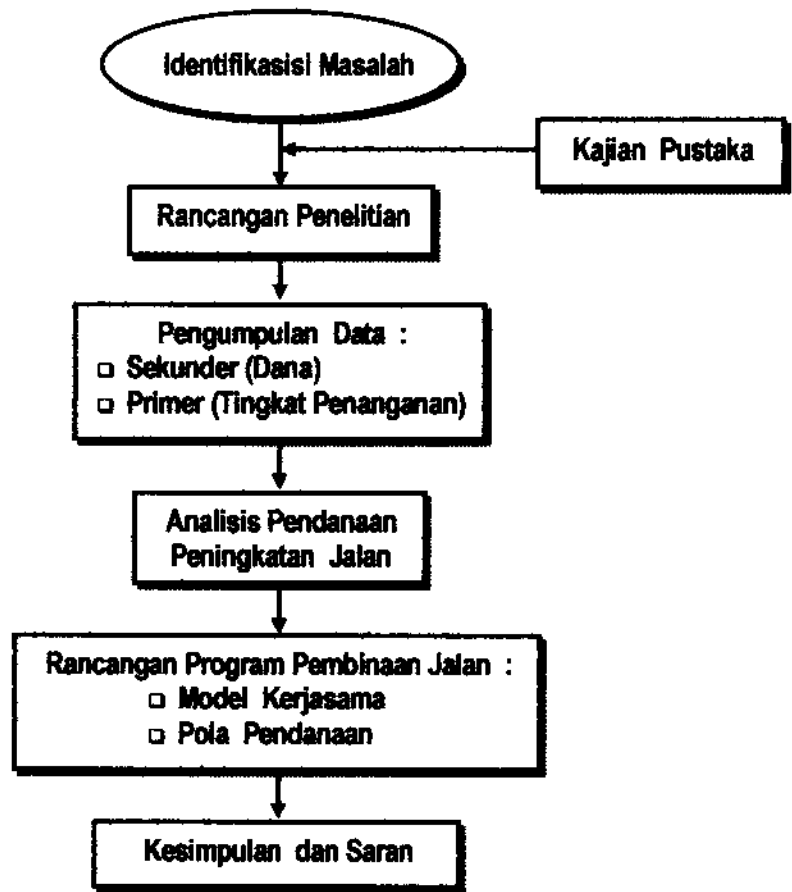
#### 3.1 Kerangka Pemikiran

Sebelum melakukan kajian tentang Konsep Model Kerjasama dan Pola Pendanaan Pengelolaan Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai, maka perlu dibuat terlebih dahulu kerangka pemikirannya. Adapun kerangka pemikirannya yaitu kondisi ruas jalan nasional Pekanbaru-Dumai dalam kondisi rusak berat yang hanya dapat dilalui dengan kendaraan penumpang dengan kecepatan rata-rata 40 km/jam. Ruas jalan ini merupakan ruas jalan strategis yaitu ruas jalan ekonomi yang padat dilalui oleh kendaraan terutama kendaraan berat yang mengangkut bahan hasil alam untuk kepentingan industri. Untuk itu diperlukan suatu model tentang bentuk kerjasama dan pola pendanaan tentang pembangunan/peningkatan ruas jalan Pekanbaru-Dumai tersebut. Kerangka pemikirannya seperti pada Gambar 1 berikut.



Gambar 1 Kerangka Pemikiran Peningkatan Jalan Pekanbaru-Dumai

Berdasarkan atas kerangka pemikiran tersebut di atas, maka perlu kegiatan kajian tentang hal tersebut. Agar hasil kajian dapat sesuai dengan yang diharapkan, maka tahap-tahap pelaksanaannya dilakukan menurut bagan alir seperti pada Gambar 2.



Gambar 2 Bagan Alir Kajian

Hal yang dimaksudkan dengan penelitian adalah kegiatan yang dilakukan untuk mencari, mengumpulkan, dan menganalisis data yang relevan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan tertentu. Tujuan dari penelitian adalah untuk memperoleh informasi yang akurat dan objektif mengenai suatu masalah atau fenomena yang diteliti. Penelitian dapat dilakukan dengan berbagai metode, tergantung pada jenis masalah yang diteliti dan tujuan dari penelitian tersebut. Penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa IPB University diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di Indonesia.







cukup efisien dan teliti. Menurut LAPI-ITB (1996), bahwa BOK tergantung pada jumlah dan tipe kendaraan termasuk asal dan tujuan dari perjalanan itu. Dalam perkiraan BOK harus lebih memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- a. Parameter fisik dari jalan yang mempengaruhi BOK.
- b. Tipe kendaraan dan serta keadaan operasinya.
- c. Komponen yang perlu dievaluasi kecepatan, bahan bakar, pelumas, ban, suku cadang, perawatan, depresiasi biaya, bunga modal, dan asuransi.

Dalam operasional suatu kendaraan, besarnya BOK secara umum dibagi atas (LAPI-ITB, 1996) :

- a. Jumlah biaya gerak (*total running cost*), yaitu jumlah seluruh perkiraan tentang kuantitas yang dipakai untuk menghitung delapan komponen biaya per-kendaraan dalam 1000 km (konsumsi bahan bakar, pelumas, perawatan, ban, suku cadang, depresiasi, bunga bank, dan asuransi).
- b. Biaya tetap (*standing cost*), meliputi biaya yang tidak mencakup dalam komponen *running cost*, yaitu persentase tertentu dari biaya tidak tetap dengan koefisien *overhead* tertentu baik untuk kendaraan pribadi maupun untuk kendaraan angkutan dan bus.

Biaya total BOK diperoleh dengan menjumlahkan biaya total gerak dan biaya total tetap. BOK dilakukan dengan menghitung faktor konsumsi bahan bakar, minyak pelumas, ban, biaya suku cadang, biaya tenaga kerja, defresiasi, dan bunga modal, serta faktor asuransi. Perhitungan BOK dapat dilihat pada lampiran 1.

**3.3.2.2 Analisis Biaya Pembangunan Jalan**

Analisis biaya pembangunan jalan Pekanbaru-Dumai dilakukan berdasarkan atas hasil analisis kondisi jalan tersebut, yaitu adanya program penanganan dengan peningkatan, pemeliharaan berkala, dan pemeliharaan rutin. Berdasarkan standar dari Prasarana Jalan Dinas Kimpraswil Riau tentang biaya penanganan jalan untuk masing-masing kabupaten/kota (Tabel 14), maka biaya pembangunan jalan Pekanbaru-Dumai dapat ditentukan. Dalam analisis ini pijakan yang digunakan adalah Kepmen PU No. 585/KPTS/1998 tentang Analisa Harga Satuan Pekerjaan, yang terdiri dari harga satuan dasar alat, harga satuan upah pekerja, dan harga satuan dasar bahan dengan uraian berikut :

**a. Harga Satuan Dasar Alat**

Perhitungan harga dasar peralatan terdiri dari biaya pasti (*initial cost capital cost*) dan biaya operasi dan pemeliharaan (*direct operational and maintenance cost*). Biaya pasti setiap tahun dihitung dengan rumus berikut :

$$G = \frac{(B - C)D + F}{W}$$

- dengan G = biaya pasti/jam (Rp)
- B = harga alat (Rp)
- C = nilai sisa alat setelah umur ekonomis berakhir.
- D = faktor angsuran modal =  $\frac{i(1+i)^A}{(1+i)^A - 1}$
- i = suku bunga bank
- A = umur ekonomis peralatan (tahun)
- F = asuransi, pajak, dan lain-lain 2 % dari nilai sisa alat = 0,02 x C
- W = jumlah jam alat (2000 jam/tahun)



Biaya operasi dan pemeliharaan peralatan terdiri dari :

1. Biaya bahan bakar (H) = (12,50 % dan 17,50 %) x HP  
dengan H = besarnya bahan bakar yang digunakan dalam 1 jam/liter.  
HP = kapasitas alat (ton/jam).  
12,50 % untuk kendaraan golongan I, dan 17,50 % untuk kendaraan golongan II<sub>A</sub> dan II<sub>B</sub>.
2. Biaya pelumas (I) = (1,00 % dan 2,00 %) x HP  
1,00 % untuk kendaraan golongan I, dan 2,00 % untuk kendaraan golongan II<sub>A</sub> dan II<sub>B</sub>.
3. Biaya perbaikan dan perawatan (K) = (12,50 % dan 17,50 %) x  $\frac{B}{W}$   
dengan B = harga pokok alat (Rp)  
W = jumlah jam dalam 1 tahun (jam)

**b. Harga Satuan Dasar Upah Pekerja**

Upah tenaga kerja ditentukan dengan = (upah orang hari / 7 jam kerja)

**c. Harga Satuan Dasar Bahan**

Untuk bahan dasar, biasanya dijelaskan sumber bahan tersebut diperoleh dan harga yang akan dicantumkan, misalnya harga bahan diolah sendiri atau harga bahan jadi (harga di lokasi). Dari harga satuan dasar tersebut lalu dilakukan perhitungan untuk melakukan koefisien upah, bahan, dan peralatan setelah terlebih dahulu menentukan asumsi-asumsi, dan faktor-faktor, serta prosedur kerjanya. Jumlah dari seluruh hasil perkalian koefisien tersebut dengan harga satuan dasar ditambah dengan biaya umum dan laba, akan menghasilkan harga satuan tiap mata pembayaran. Adapun jumlah harga pekerjaan seluruh

mata pembayaran yang dikalikan dengan PPN 10 % merupakan perkiraan biaya proyek.

### 3.3.2.3 Analisis Pola Pendanaan Pembinaan Jalan

Analisis pendanaan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai dilakukan atas prinsip dasar bahwa kondisi jalan tersebut dalam keadaan rusak berat (71 %) yang memerlukan biaya cukup besar, sedangkan dana pembinaan dari pemerintah pusat (APBN) relatif kecil, sehingga perlunya keterlibatan pemerintahan daerah setempat untuk mengatasi pendanaan tersebut. Analisis pola pendanaannya dilakukan berdasarkan rumusan *sharing* pendapatan daerah masing-masing pemerintahan daerah, yang rumusan polanya sebagai berikut :

- a. Pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan rancangan Bappeda Riau.

Pola pembinaan jalan rancangan Bappeda Riau ini terdiri dari pendanaan dari pemerintah pusat (APBN) dan pemerintah provinsi (APBD) masing-masingnya 40 %, dan sisanya 20 % berasal dari pemerintah kabupaten/kota.

- b. Pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan pendapatan daerah.

Pola pembinaan jalan didasarkan atas pendapatan dari masing-masing pemerintahan daerah, dengan tujuan membantu pemerintah pusat. Komposisi pendanaannya adalah 13,28 % berasal dari pemerintah pusat (APBN), pemerintah provinsi sebesar 34,79 %, dan sisanya sebesar 51,93 % berasal dari pemerintahan daerah kabupaten/kota.

- c. Pola pendanaan jalan berdasarkan persentase wilayah kabupaten/kota.

Pola pendanaan jalan berdasarkan persentase wilayah ini didasarkan atas persentase panjang jalan di masing-masing wilayah kabupaten/kota, dengan

komposisinya 11,00 % di wilayah kota Pekanbaru, 34,00 % di wilayah Kabupaten Siak, dan 43,00 % di wilayah Kabupaten Bengkalis, serta 12,00 % di wilayah Kota Dumai.

- d. Pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan kerjasama pemerintah kabupaten/kota dengan pihak swasta (industri).

Pola pembinaan jalan atas kerjasama pemerintah kabupaten/kota ini sama dengan pola pembinaan atas pendapatan daerah di atas (angka 3.3.2.3. poin b), dengan melibatkan pihak swasta/industri yang berada di masing-masing daerah kabupaten/kota yang menikmati jalan sebagai sarana kegiatannya yaitu kewajiban pemerintah kabupaten/kota 50 %nya ditanggung oleh pihak swasta (industri).

Analisis masing-masing pola pendanaan pembinaan jalan tersebut di atas, dievaluasi terhadap pendapatan daerah dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) masing-masing pemerintah kabupaten/kota, dengan tujuan untuk mengetahui *rasio* seberapa jauh dana pembinaan jalan ini mempengaruhi pendapatan daerah dan/atau PDRB kabupaten/kota.

### 3.4 Prosedur Rancangan Program Pendanaan Pembinaan Jalan

Mengingat ruas jalan Pekanbaru-Dumai merupakan ruas jalan ekonomi dan dengan diberlakukannya undang-undang otonomi daerah, bahwa ruas jalan ini melibatkan empat wilayah kabupaten/kota. Berdasarkan hal tersebut bahwa daerah kabupaten/kota lebih berperan dalam rangka meningkatkan perekonomian daerah. Dalam rangka mengatasi ketidakmampuan pemerintah pusat untuk

menyediakan dana yang cukup besar dalam pemeliharaan prasarana jalan, maka perlu keikutsertaan pemerintah propinsi, pemerintah kabupaten/kota, dan pihak swasta (industri) dalam pembinaan prasarana jalan. Hal ini dilakukan agar kegiatan ekonomi dengan menggunakan prasarana jalan tetap lancar dan dengan biaya rendah.

Rancangan program pendanaan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai dapat dilakukan dengan cara melakukan kerjasama antar pemerintahan, dan kerjasama pemerintah dengan pihak swasta (industri). Kerjasama ini didasarkan atas tingkat kepentingan tiap pemerintahan maupun pihak swasta, dan berpedoman pada kemampuan masing-masing pihak dalam penyediaan dana pembinaan jalan. Untuk itu diperlukan rancangan tahapan penanganan dan tingkat penanganannya setiap tahun.



Dari Tabel 9 di atas, terlihat volume lalu lintas kendaraan ruas jalan Pekanbaru-Dumai sebesar 45.931 kendaraan, yang terdiri dari kendaraan pribadi (golongan I) sebesar 23.557 kendaraan, kendaraan bus (golongan IIA) sebesar 5.458 kendaraan, dan kendaraan truk (golongan IIB) sebesar 16.916 kendaraan. Biaya operasional kendaraan untuk masing-masing jenis kendaraan menurut metode PCI seperti pada Tabel 10 (cara perhitungannya pada lampiran 1).

Tabel 10 Perhitungan BOK Untuk Masing-Masing Golongan Kendaraan

Kecepatan Km/jam	BOK untuk Ruas Pekanbaru-Dumai (Rp./Km)		
	Golongan I	Golongan II <sub>A</sub>	Golongan II <sub>B</sub>
30	349,41	907,16	943,53
40	284,37	744,38	759,73
50	249,75	663,21	664,36
<b>60</b>	<b>241,29</b>	<b>662,29</b>	<b>655,49</b>
70	257,18	741,05	732,28
80	296,50	899,20	894,31
90	358,73	1.136,56	1.141,35
100	443,58	1.453,06	1.473,26
110	550,85	1.848,62	1.889,96
120	680,41	2.323,20	2.391,38

Sumber : Hasil Olahan

Dari hasil perhitungan BOK tersebut di atas, dapat dihitung besaran biaya perjalanan dari Pekanbaru menuju Dumai dengan jarak tempuh 199 km dan volume lalu lintas setiap golongan kendaraan (Tabel 9) dengan kecepatan 60 km/jam sesuai rencana untuk ruas jalan Pekanbaru-Dumai. Hasil perhitungan BOK pada ruas jalan Pekanbaru-Dumai dengan kecepatan 60 km/jam tersebut seperti pada Tabel 11.

Tabel 11 Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Pada Ruas Jalan Pekanbaru–Dumai Secara Teoritis

Gol.	Panjang Ruas	Lalu lintas Harian Rata-rata / hari	Kecepatan/ Jam	BOK (Rp.)	Jumlah Biaya (Rp x 10 <sup>6</sup> )
I	199	23.557	60	241,29	1.131,13
II <sub>A</sub>	199	5.458	60	662,29	719,34
II <sub>B</sub>	199	16.916	60	655,49	2.206,57
Total					4.057,04

Sumber : Hasil Olahan

Tabel 11 menunjukkan bahwa biaya perjalanan Pekanbaru menuju Dumai dengan kecepatan rencana 60 km/jam adalah Rp. 4.057,04 x 10<sup>6</sup>. Kondisi saat ini ruas jalan Pekanbaru–Dumai dalam kondisi rusak, yang hanya dapat ditempuh dengan kecepatan rata-rata untuk kendaraan golongan I dan kendaraan golongan II<sub>A</sub> adalah 40 km/jam, sedangkan untuk kendaraan berat/truk atau kendaraan golongan II<sub>B</sub> hanya lebih kurang 30 km/jam dengan BOK pada Tabel 12.

Tabel 12 Realisasi Biaya Operasi Kendaraan (BOK) Pada Jalan Pekanbaru–Dumai

Gol.	Panjang Ruas	Lalu lintas Harian Rata-rata / hari	Kecepatan/ Jam	BOK (Rp.)	Jumlah Biaya (Rp x 10 <sup>6</sup> )
I	199	23.557	40	284,37	1.333,08
II <sub>A</sub>	199	5.458	40	744,38	808,50
II <sub>B</sub>	199	16.916	30	943,53	3.176,19
Total					5.317,77

Sumber : Hasil Olahan

Dari hasil perhitungan Tabel 11 dan Tabel 12 di atas menunjukkan bahwa akibat kondisi ruas jalan Pekanbaru–Dumai dalam kondisi rusak, masyarakat dikenakan biaya tambahan perjalanan sebesar Rp 1.260,73 x 10<sup>6</sup> untuk 45.931

kendaraan/hari atau naik sebesar Rp 27.448,00 per-kendaraan setiap harinya. Hal ini disebabkan waktu tempuhnya menjadi 5,0 – 5,5 jam yang seharusnya dapat ditempuh selama 3,0 – 3,5 jam dalam kondisi jalan baik. Akibat kerusakan ruas jalan ini, dampak lain yang dirasakan oleh masyarakat di sekitar ruas jalan ini adalah meningkatnya harga bahan sandang/pangan. Hal ini juga dirasakan oleh industri-industri yang memanfaatkan ruas jalan ini sebagai prasarana transportasi, seperti nilai ekspor migas dan non-migas (Tabel 5 ) melalui pelabuhan Dumai sebesar Rp 25,35 triliun untuk tahun 2002, sedangkan tahun 2003 sebesar Rp 21,60 triliun atau mengalami penurunan nilai ekspor sebesar Rp 3,75 triliun (17,36 %).

#### 4.2 Perkiraan Kebutuhan Biaya Pembangunan Jalan

Untuk memperbaiki kondisi ruas jalan Pekanbaru-Dumai menjadi mantap diperlukan berbagai tingkat penanganannya yaitu peningkatan, pemeliharaan berkala, dan pemeliharaan rutin. Peningkatan yaitu meningkatkan lapis konstruksi jalan dari tidak mantap menjadi mantap, dan pemeliharaan berkala adalah kegiatan mempertahankan lapis konstruksi jalan agar tetap berfungsi sampai dengan umur rencana, sedangkan pemeliharaan rutin yaitu kegiatan pemeliharaan pada bahu, drainase, dan damija agar pengemudi dapat dengan nyaman dan aman mengemudikan kendaraannya di sepanjang jalan.

Berdasarkan kondisi ruas jalan Pekanbaru-Dumai saat ini, maka dapat dikelompokkan tingkat penanganannya berdasarkan jenis kerusakan dan seperti pada Tabel 13.



Tabel 13 Program Penanganan Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai

Kabupaten/Kota	Panjang per-wilayah	% Wilayah	Program Penanganan					
			Peningkatan		Pemeliharaan Berkala		Pemeliharaan Rutin	
			km	%	km	%	km	%
Pekanbaru	22 km	11	22	11	-	-	-	-
Siak	68 km	34	39	20	-	-	29	14
Bengkalis	86 km	43	80	40	-	-	6	3
Dumai	23 km	12	-	-	23	12	-	-
<b>Jumlah</b>	<b>199 km</b>	<b>100</b>	<b>141</b>	<b>71</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>35</b>	<b>17</b>

Sumber : Hasil Olahan

Pada Tabel 13 di atas terlihat bahwa untuk meningkatkan kondisi ruas jalan Pekanbaru-Dumai sepanjang 199 km dibutuhkan kegiatan peningkatan jalan untuk kondisi jalan yang rusak total sepanjang 141 km (71 %), dan pemeliharaan berkala sepanjang 23 km (12 %) untuk kondisi permukaan yang mengalami kerusakan, serta pemeliharaan rutin untuk pemeliharaan bahu jalan, drainase dan lain-lain sepanjang 35 km km (17 %).

Untuk menentukan total biaya pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai tersebut di atas hingga jalan tersebut menjadi mantap, maka perlu diketahui harga satuan penanganan jalan untuk setiap kabupaten/kota di Provinsi Riau berdasarkan tipe konstruksi perkerasannya. Tabel 14 berikut menunjukkan harga satuan penanganan jalan setiap kabupaten/kota di Propinsi Riau berdasarkan tipe konstruksinya dan harga satuan pemeliharaan berkala dan pemeliharaan rutin untuk ruas jalan dengan lapis konstruksinya aspal.

Tabel 14 Harga Satuan Penanganan dan Pemeliharaan Jalan di Riau

Kabupaten/Kota	Harga Satuan Per-Km (Rp x 10 <sup>6</sup> ) Menurut Type Konstruksi (Peningkatan)				Pemeliharaan	
	Jalan Tanah	Jalan Macadam	Jalan Hotmix	Jalan Beton	Berkala	Rutin
1. Pekanbaru	211,99	299,00	1.552,84	1.638,60	586,20	86,20
2. Kampar	206,60	307,37	1.445,08	1.786,61	602,95	89,17
3. Indragiri Hulu	220,52	302,76	1.489,54	1.788,66	607,15	90,28
4. Indragiri Hilir	256,41	332,31	1.445,39	1.877,04	642,92	91,10
5. Pelalawan	176,28	372,49	1.370,26	1.676,51	592,12	85,10
6. Siak Indrapura	272,04	405,22	1.812,08	1.849,78	704,75	92,80
7. Dumai	272,11	369,52	1.718,76	1.752,27	647,25	87,70
8. Bengkalis	270,86	410,00	1.744,66	1.845,39	652,50	90,25
9. Rokan Hulu	225,46	373,33	1.533,67	1.761,46	589,71	86,90
10. Rokan Hilir	229,00	392,89	1.616,62	1.831,50	706,49	92,99
11. Kep. Riau	191,77	299,52	1.607,88	1.639,99	705,72	92,72
12. Natuna	196,70	385,07	1.624,96	1.867,48	709,91	93,13
13. Batam	203,84	314,76	1.435,15	1.902,28	527,91	84,00
14. Kuansing	209,34	363,84	1.262,87	1.721,06	501,70	81,76
15. Karimun	209,18	438,13	1.137,76	1704,82	489,90	78,92

Sumber : Dinas Kimpraswil Provinsi Riau, 2003

Berdasarkan Tabel 14 di atas, ruas jalan Pekanbaru-Dumai melintasi kota Pekanbaru, kabupaten Siak, kabupaten Bengkalis, dan kota Dumai. Biaya pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai per-kmnya mengikuti harga satuan kabupaten/kota tersebut di atas. Contoh perhitungan biaya pembinaan untuk kota Pekanbaru adalah sebagai berikut :

- Peningkatan jalan pada wilayah Pekanbaru ... (A) = 22 km
- Harga satuan lapis konstruksi hotmix di Pekanbaru per km ..... (B) = Rp 1.552,84 x 10<sup>6</sup>
- Total biaya Peningkatan jalan Pekanbaru-Dumai di wilayah Pekanbaru per km. .... (C) = (A) x (B) = Rp 34.162.48 x 10<sup>6</sup>

Demikian halnya perhitungan biaya pembinaan jalan untuk kabupaten/kota lainnya, sehingga total kebutuhan pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai hingga jalan tersebut menjadi mantap seperti pada Tabel 15.

Tabel. 15 Kebutuhan Pendanaan Pembinaan Ruas Jalan Pekanbaru–Dumai

Kabupaten / Kota	Program Penanganan			Total Biaya (Rp x 10 <sup>9</sup> )
	Peningkatan	Pemeliharaan Berkala	Pemeliharaan Rutin	
Pekanbaru	22 Km	-	-	34,16
Siak	39 Km	-	29 Km	73,36
Bengkalis	80 Km	-	6 Km	140,11
Dumai	-	23 Km	-	14,89
<b>Jumlah</b>	<b>141 Km</b>	<b>23 Km</b>	<b>35 Km</b>	<b>262,52</b>

Sumber : Hasil Olahan

Dari data Tabel 15 di atas, terlihat bahwa untuk mengembalikan kondisi ruas jalan Pekanbaru-Dumai menjadi mantap kembali dibutuhkan dana pembinaan sebesar Rp 262,52 milyar, dan dengan kondisi ini waktu perjalanan bisa seperti waktu ruas jalan ini selesai dibangun (3,0–3,5 jam).

### 4.3 Kerjasama dan Pola Pendanaan Pembinaan Jalan

Dalam rangka peningkatan ruas jalan Pekanbaru-Dumai menjadi mantap dan dapat melayani arus lalu lintas kendaraan yang lewat sebagaimana mestinya dengan waktu tempuh 3,0-3,5 jam, membutuhkan dana yang cukup sebesar Rp 262,52 miliar. Dana tersebut digunakan untuk kegiatan peningkatan jalan sepanjang 141,0 km, pemeliharaan berkala sepanjang 23,0 km, dan pemeliharaan rutin sepanjang 35,0 km untuk umur rencana jalan selama 5 tahun.

Ruas jalan Pekanbaru-Dumai besar pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi daerah kabupaten/kota (Pekanbaru, Siak, Bengkalis, dan Dumai), yaitu pemanfaatan sumberdaya alam (migas dan non-migas). Dalam pembinaan ruas jalan tersebut perlu adanya model kerjasama antar pemerintahan dan antar pemerintah dengan pihak swasta untuk mengatasi pendanaannya yang cukup

Hal yang harus diperhatikan dalam penyusunan anggaran adalah sebagai berikut:
 

1. Diisi dengan anggaran yang akan dilaksanakan pada tahun anggaran yang bersangkutan.
2. Anggaran yang akan dilaksanakan pada tahun anggaran yang bersangkutan.
3. Anggaran yang akan dilaksanakan pada tahun anggaran yang bersangkutan.

a. Mekanisme Kerja dan Sistem Kerja

IPB University

terbatas dari pemerintah pusat, dan didorong oleh azas pemanfaatan ruas jalan tersebut bagi semua pihak (pemerintah daerah maupun swasta). Alternatif pola pendanaannya dapat dilakukan dengan menggunakan dasar pada alokasi dana APBN untuk Propinsi Riau dan pendapatan daerah (meliputi Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Alokasi Umum (DAU), Dana Alokasi Khusus (DAK), dan pajak lain-lain) yang diperoleh dari masing-masing pemerintahan (pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dan keikutsertaan pihak swasta. Kerjasama yang lebih baik dan melibatkan semua pihak yang berkepentingan atas ruas jalan ini adalah kerjasama pemerintahan daerah dan pihak swasta (industri) dengan pola pendapatannya seperti di atas (APBN, APBD Propinsi, dan APBD Kabupaten/Kota). Pendanaan yang menjadi tanggung jawab kabupaten/kota *dishare* dengan pihak swasta (industri) yang berada diwilayahnya masing-masing sebesar 50 %.



## V. RANCANGAN PROGRAM PEMBINAAN JALAN MELALUI POLA KERJASAMA

Untuk peningkatan ruas jalan Pekanbaru-Dumai menjadi mantap dan dapat melayani arus lalu lintas kendaraan yang lewat yang merupakan ruas jalan jalur ekonomi bagi Provinsi Riau, dana yang dibutuhkan untuk program tersebut sebesar Rp 262,52 Miliar. Ruas jalan Pekanbaru-Dumai merupakan ruas jalan nasional yang secara wewenang pembinaannya menjadi tanggung jawab pemerintah pusat.

Semenjak diberlakukannya ketentuan tentang otonomi daerah, alokasi dana yang diterima pemerintah daerah dari pemerintah pusat terutama untuk sektor transportasi khusus bidang prasarana jalan cukup kecil, sehingga alokasi dana tersebut hanya bisa untuk kegiatan pemeliharaan jalan saja. Pemerintah Provinsi Riau memiliki jalan nasional sepanjang 838,58 km dengan kondisi baik sebesar 65,19 %, sedangkan pada ruas jalan Pekanbaru-Dumai dengan panjang 199 km kondisi baiknya hanya 24,12 %. Ruas jalan Pekanbaru-Dumai banyak dilalui oleh kendaraan berat dan terletak pada empat wilayah kabupaten/kota, yang dalam pembinaannya harus melibatkan pemerintah kabupaten/kota dan pihak swasta (industri) yang ada di wilayah tersebut. Hal ini mengingat alokasi dana dari pemerintah pusat tidak mencukupi.

Dalam rangka pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai perlu adanya model kerjasama antar pemerintahan dan antar pemerintah dengan pihak swasta (industri) di wilayah tersebut. Ruas jalan tersebut cukup besar pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi daerah kabupaten/kota (Pekanbaru, Siak,

Bengkalis, dan Dumai), yaitu baik terhadap pemanfaatan potensi sumberdaya alam maupun manfaat sosial. Ada beberapa model pengelolaan yang baik dalam kerjasama penanganan ruas jalan Pekanbaru-Dumai yaitu :

- a. Kerjasama antar pemerintah pusat dan pemerintah daerah (provinsi) terkait dengan keterbatasannya dana APBN untuk jalan, terutama sejak diberlakukannya ketentuan otonomi daerah.
- b. Kerjasama antar pemerintah propinsi dan pemerintah kabupaten/kota, dalam rangka mengatasi kekurangan dana pengelola jalan dari APBN. Hal ini ditujukan untuk menjaga aksesibilitas arus lalu lintas Pekanbaru-Dumai. Kerjasama ini harus didasarkan atas tingkat kemanfaatan yang dapat dinikmati setiap daerah terhadap keberadaan suatu jalan baik pemanfaatan sumberdaya alam maupun manfaat sosial, dan didasarkan atas besarnya luasan wilayah daerah yang terkena dampak akibat jalan, serta berdasarkan atas pendapatan daerah masing-masing.
- c. Kerjasama pemerintah dengan pihak swasta berdasarkan atas saling membutuhkan dan azas manfaat yang dinikmati oleh kedua belah pihak.

### 5.1 Usulan Alternatif Pola Pendanaan Pembinaan Jalan

Sebelum melakukan pola pendanaan pengelolaan jalan, ada beberapa kriteria yang harus diperhatikan, yaitu sebagai berikut :

- a. Konsep kerjasama pendanaan berdasarkan pada kewenangan suatu pemerintah terhadap keberadaan suatu jalan. Apabila suatu tingkat pemerintah merupakan pihak yang paling berwenang dalam penyediaan infrastruktur suatu jalan maka sumber utama pendanaannya harus berasal dari

pemerintah tersebut. Sumber-sumber dana lainnya seharusnya merupakan sumber dana pendukung saja. Bagaimanapun juga, kewenangan ini nantinya akan fleksibel sesuai dengan kondisi nyata yang ada di masyarakat.

- b. Kontribusi kerjasama dari masing-masing pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota dapat ditentukan oleh nilai kemanfaatan yang dapat dinikmati dari keberadaan suatu jalan. Kemanfaatan ini dapat dibedakan menjadi tiga yaitu tinggi, sedang, dan rendah. Tingkat kemanfaatan yang tinggi mempunyai implikasi pada besarnya kontribusi pendanaan dalam kerjasama nantinya. Sebaliknya jika tingkat kemanfaatan suatu jalan terhadap suatu daerah rendah, maka implikasi kontribusi pendanaannya juga rendah. Diantara tingkat tersebut dapat dikategorikan sebagai tingkat kemanfaatan yang sedang sehingga implikasi kontribusi pendanaannya juga tidak terlalu besar maupun terlalu kecil.
- c. Tingkat kemanfaatan yang dinikmati biasanya akan menentukan kepentingan suatu daerah terhadap keberadaan suatu jalan. Suatu pemerintah tertentu akan sangat berkepentingan sekali dengan suatu jalan apabila jalan tersebut berada di wilayahnya. Tetapi apabila suatu jalan tersebut tidak melewati wilayahnya maka suatu daerah tertentu tidak terlalu berkepentingan terhadap keberadaan suatu jalan. Bagaimanapun, daerah tersebut juga akan merasakan manfaat dari suatu jalan sehingga daerah ini perlu dilibatkan dalam kerjasama pendanaan suatu infrastruktur jalan.





Tabel 16 Pendapatan Daerah Beberapa Kabupaten di Provinsi Riau Tahun 2000- 2002

Prop/Kab/Kota	Pendapatan Daerah Per Tahun (Rp x 10 <sup>5</sup> )					
	2000	%	2001	%	2002	%
Provinsi Riau	640,95	34,34	1.325,13	38,94	1.950,00	40,12
Bengkalis	440,30	23,59	1.017,80	29,91	1.446,32	29,76
Dumai	217,07	11,63	255,65	7,51	258,90	5,33
Siak	490,32	26,27	681,00	20,00	808,22	16,63
Pekanbaru	77,77	4,17	123,75	3,64	396,89	8,16
<b>Total</b>	<b>1.866,41</b>	<b>100,00</b>	<b>3.403,33</b>	<b>100,00</b>	<b>4.860,33</b>	<b>100,00</b>

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Provinsi Riau, 2003

Dari Tabel 16 di atas, bahwa secara umum pendapatan daerah Provinsi Riau pada masa otonomi daerah rata-rata naik sebesar 62,58 %. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan dan tingkat kesejahteraan masyarakatnya juga meningkat. Pada tahun 2002 Kabupaten Bengkalis memiliki pendapatan daerah paling besar dibandingkan beberapa kabupaten/kota lain di Provinsi Riau yaitu sebesar Rp. 1.446,32 milyar, pendapatan daerah lain yaitu Kota Dumai sebesar Rp. 258,90 milyar, Kabupaten Siak sebesar Rp. 808,22 milyar dan Kota Pekanbaru sebesar Rp 396,89 milyar. Selain dana pendapatan daerah, Provinsi Riau juga menerima dana alokasi APBN dari negara. Alokasi dana APBN Provinsi Riau tahun 2000 hingga tahun 2003 seperti pada Tabel 17 berikut.

Tabel 17 Alokasi Dana APBN Provinsi Riau Tahun 2000- 2003

Tahun	Alokasi Dana APBN (Rp x 10 <sup>5</sup> )	Perubahan ( % )
2000	200,56	182,04
2001	565,69	31,59
2002	744,37	32,12
2003	983,46	

Sumber : Bappeda Provinsi Riau, 2003

Dari Tabel 17 di atas, bahwa alokasi dana APBN Provinsi Riau kecenderungannya mengalami peningkatan rata-rata sebesar 31,86 % selama periode tersebut di atas. Dari data di atas, total pendapatan daerah tahun 2002 (penjumlahan PAD, DAU, DAK dan pajak lain-lain) untuk Provinsi Riau dan masing-masing kabupaten/kota (Bengkalis, Siak, Dumai, dan Pekanbaru) dan alokasi dana APBN yang diperuntukkan pada Provinsi Riau seperti Tabel 18 berikut.

Tabel 18 Pendapatan Daerah Provinsi Riau Tahun 2002

Sumber Dana	Nilai (Rp x 10 <sup>9</sup> )	%
APBN	744,37	13,28
APBD Provinsi	1.950,00	34,79
APBD Kab/Kota	2.910,33	51,93
Total	5.604,70	100,00

Sumber : Bappeda Provinsi Riau, 2003

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi Riau telah merancang suatu besaran pola pendanaan dengan didasarkan kepada kemampuan pendanaan bagi suatu daerah (pemerintahan) dan skala prioritas pembangunan pada tahun yang bersangkutan. Persentase alokasi dana pengelola jalan disusun berdasarkan status jalan, dengan ketentuan alokasi dana APBN prioritas jalan nasional lebih besar dari jalan propinsi, demikian sebaliknya untuk jalan provinsi pengalokasian dana pengelola jalannya lebih besar dari pada jalan nasional yang dapat dilihat pada Tabel 19.

Tabel 19 Persentase Alokasi Dana Pengelola Jalan Menurut Status Jalan di Provinsi Riau

	Persentase Alokasi Dana (%)		
	APBN	APBD Propinsi	APBD Kab/Kota
Nasional	40	40	20
Provinsi	20	40	20

Sumber : Bappeda Provinsi Riau, 2003

Dana pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai melalui Daftar Isian Proyek (DIP) tahun 2003 dengan target penanganannya 6,0 km peningkatan dan 82,0 km pemeliharaan dengan total nilai sebesar Rp 9,30 milyar. Alokasi dana pembinaan ruas jalan ini sangat kecil dibandingkan dengan yang dibutuhkan yaitu Rp 262,52 milyar, sehingga masih terjadi kekurangan sebesar Rp 253,2 milyar. Kondisi ini menunjukkan tidak terpeliharanya ruas jalan tersebut sehingga mengakibatkan tingkat kerusakan jalan akan meningkat dan meningkatnya biaya operasional kendaraan.

Untuk mengatasi pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai tersebut, diperlukan usulan pola pembiayaan pembinaan jalan dan uraiannya sebagai berikut :

- a. Pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan rancangan Bappeda Riau.
- b. Pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan pendapatan daerah.
- c. Pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan persentase wilayah.
- d. Pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan kerjasama pemerintah daerah dan pihak swasta (industri).

**a. Pola Pendanaan Pembinaan Jalan Berdasarkan Rancangan Bappeda Provinsi Riau**

Menurut Bappeda Provinsi Riau, ruas jalan Pekanbaru-Dumai merupakan ruas jalan nasional, maka pembinaan pendanaannya (sesuai Tabel 19) adalah 40 % menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, dan 40 % menjadi tanggung jawab pemerintah provinsi, serta 20 % menjadi tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota. Pendistribusian tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota ini

berdasarkan beban pendanaan peningkatan jalan yang terletak di wilayahnya masing-masing (Tabel 15). Contoh perhitungan pola pendanaan pembinaan jalan menurut Bappeda Provinsi Riau adalah :

- 1 Peningkatan jalan pada wilayah Pekanbaru ..... = 22 km
- 2 Kebutuhan dana pembinaan ..... (A) = Rp 34,16 x 10<sup>9</sup>.
- 3 Pemerintah Pusat 40 % ..... (B)=(A)x0,40 = Rp 13,66 x 10<sup>9</sup>.
- 4 Pemerintah Provinsi 40 % ..... (C)=(A)x0,40 = Rp 13,66 x 10<sup>9</sup>.
- 5 Pemerintah Kota Pekanbaru ..... (D)=(A)-((B+C)) = Rp 6,84 x 10<sup>9</sup>.

Demikian perhitungannya untuk kabupaten/kota yang lain, sehingga didapat dana pembinaan jalan yang menjadi tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota dan *rasio* terhadap pendapatan daerah dan PDRB kabupaten/kota seperti Tabel 20.

Tabel 20 Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Rancangan Bappeda Provinsi Riau

Kabupaten/ Kota	Panjang Jalan (km)	Kebutuhan Dana (Rp x 10 <sup>9</sup> )	Dana Pembinaan (Rp x 10 <sup>9</sup> )				
			APBN	APBD Prov.	APBD Kab/ Kota	Rasio APBD (%)	Rasio PDRB (%)
Pekanbaru	22	34,16	13,66	13,66	6,84	1,72	0,14
Siak	68	73,36	29,34	29,34	14,68	1,82	0,15
Bengkalis	86	140,11	56,05	56,05	28,01	1,94	0,14
Dumai	23	14,89	5,95	5,95	2,99	1,15	0,08
Jumlah	199	262,52	105,00	105,00	52,52		

Sumber : Hasil Olahan

#### b. Pola Pendanaan Pembinaan Jalan Berdasarkan Pendapatan Daerah

Pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai berdasarkan pendapatan masing-masing daerah kabupaten/kota (sesuai Tabel 18) adalah 13,28 % menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, dan 34,79 % menjadi tanggung jawab pemerintah provinsi, serta 51,93 % menjadi tanggung jawab

pemerintah kabupaten/kota. Pendistribusian tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota ini berdasarkan beban pendanaan peningkatan jalan yang terletak di wilayahnya masing-masing (Tabel 15). Contoh perhitungan pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan pendapatan daerah adalah :

1. Peningkatan jalan pada wilayah Pekanbaru . . . . . = 22 km
2. Kebutuhan dana pembinaan . . . . . (A) = Rp 34,16 x 10<sup>9</sup>.
3. Pemerintah Pusat 13,28 % . . . . . (B)=(A)x0,1328 = Rp 4,54 x 10<sup>9</sup>.
4. Pemerintah Provinsi 34,79 % . . . . . (C)=(A)x0,3479 = Rp 11,88 x 10<sup>9</sup>.
5. Pemerintah Kota Pekanbaru . . . . . (D)=(A)-((B+C)) = Rp 17,74 x 10<sup>9</sup>.

Demikian perhitungannya untuk kabupaten/kota yang lain, sehingga didapat dana pembinaan jalan yang menjadi tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota dan *rasio* terhadap pendapatan daerah dan PDRB kabupaten/kota seperti Tabel 21.

Tabel 21 Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Pendapatan Daerah

Kabupaten/ Kota	Panjang Jalan (km)	Kebutuhan Dana (Rp x 10 <sup>9</sup> )	Dana Pembinaan (Rp x 10 <sup>9</sup> )				
			APBN	APBD Prov.	APBD Kab/ Kota	Rasio APBD (%)	Rasio PDRB (%)
Pekanbaru	22	34,16	4,54	11,88	17,74	4,47	0,38
Siak	68	73,36	9,74	25,52	38,10	4,71	0,38
Bengkalis	86	140,11	18,61	48,74	72,76	5,03	0,37
Dumai	23	14,89	1,98	5,18	7,73	2,99	0,21
<b>Jumlah</b>	<b>199</b>	<b>262,52</b>	<b>34,87</b>	<b>91,32</b>	<b>136,33</b>		

Sumber : Hasil Olahan

### c. Pola Pendanaan Pembinaan Jalan Berdasarkan Persentase Wilayah

Pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai berdasarkan persentase wilayah masing-masing daerah kabupaten/kota (sesuai Tabel 13) adalah 11,0 % dari panjang jalan berada di wilayah Kota Pekanbaru, 34,0 % dari

panjang jalan berada di wilayah Kabupaten Siak, dan 43,0 % dari panjang jalan berada di wilayah Kabupaten Bengkalis, serta 12,0 %nya berada di wilayah kota Dumai. Contoh perhitungan pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan persentase wilayah adalah :

1. Total dana pembinaan jalan ..... (A) = Rp 262,52 x 10<sup>9</sup>.
2. Panjang jalan pada wilayah Pekanbaru ..... (B) = 22 km (11,0 %)
3. Dana pembinaan di wilayah Pekanbaru (C)=(A)x(B) = Rp 28,88 x 10<sup>9</sup>.
4. Pemerintah Pusat 13,28 % ..... (D)=(C)x0,1328 = Rp 3,84 x 10<sup>9</sup>.
5. Pemerintah Provinsi 34,79 % ..... (E)=(C)x0,3479 = Rp 10,05 x 10<sup>9</sup>.
6. Pemerintah Kota Pekanbaru ..... (F)=(C)-((D+E)) = Rp 14,99 x 10<sup>9</sup>.

Demikian perhitungannya untuk kabupaten/kota yang lain, sehingga didapat dana pembinaan jalan yang menjadi tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota berdasarkan persentase wilayah dan *rasio* terhadap pendapatan daerah dan PDRB kabupaten/kota seperti Tabel 22.

Tabel 22 Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Persentase Wilayah Masing-masing Kabupaten/Kota

Kabupaten/ Kota	Persentase Wilayah (%)	Kebutuhan Dana (Rpx10 <sup>9</sup> )	Dana Pembinaan (Rp x 10 <sup>9</sup> )				
			APBN	APBD Prov.	APBD Kab/ Kota	Rasio APBD (%)	Rasio PDRB (%)
Pekanbaru	11	28,88	3,84	10,05	14,99	3,78	0,32
Siak	34	89,26	11,85	31,05	46,36	5,74	0,46
Bengkalis	43	112,88	14,99	39,27	58,62	4,05	0,30
Dumai	12	31,50	4,18	10,96	16,36	6,32	0,45
Jumlah	100	262,52	34,86	91,33	136,33		

Sumber : Hasil Olahan

Hal: Tiga puluh dua (32) dari 100 halaman  
 1. Di sini, Anda dapat menemukan informasi yang berkaitan dengan penelitian ini.  
 2. Untuk informasi lebih lanjut, silakan hubungi kami melalui email: [ipb@ipb.ac.id](mailto:ipb@ipb.ac.id)  
 3. Untuk informasi lebih lanjut, silakan hubungi kami melalui telepon: (021) 7500 1000

#### d. Pola Pendanaan Pembinaan Jalan Berdasarkan Kerjasama Pemerintah Daerah dan Pihak Swasta (Industri)

Pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai berdasarkan kerjasama antara pemerintah daerah dengan pihak swasta (industri) yang berada pada masing-masing kabupaten/kota. Kerjasama ini terutama ditujukan untuk meringankan beban pemerintah kabupaten/kota dalam pendanaan pembinaan jalan yang menjadi tanggung jawab bersama. Kerjasama ini diasumsikan masing-masing pihak (pemerintah daerah kabupaten/kota dan swasta) sebesar 50,0 %. Hal ini didasarkan atas bahwa ruas jalan tersebut berada pada wilayah daerah kabupaten/kota dan kenyataan lapangan lalu lintas kendaraan yang lewat didominasi oleh kendaraan-kendaraan berat milik perusahaan industri. Contoh perhitungan pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan kerjasama pemerintah daerah dan pihak swasta (industri) adalah :

1. Total dana pembinaan jalan ..... (A) = Rp 262,52 x 10<sup>9</sup>.
2. Dana pembinaan di wilayah Pekanbaru ..... (B) = Rp 34,16 x 10<sup>9</sup>.
3. Pemerintah pusat 13,28 % ..... (C)=(B)x0,1328 = Rp 4,54 x 10<sup>9</sup>.
4. Pemerintah Provinsi 34,79 % ..... (D)=(B)x0,3479 = Rp 11,88 x 10<sup>9</sup>.
5. Pemerintah Kota Pekanbaru . (E)=(B)-((C+D)) x 0,5 = Rp 8,87 x 10<sup>9</sup>.
6. Dana pembinaan oleh Swasta ..... (F)=(E) = Rp 8,87 x 10<sup>9</sup>.

Demikian perhitungannya untuk kabupaten/kota yang lain, sehingga didapat dana pembinaan jalan berdasarkan kerjasama pemerintah daerah dan pihak swasta (industri) serta *rasio* terhadap pendapatan daerah dan PDRB kabupaten/kota seperti Tabel 23.

**Tabel 23 Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Berdasarkan Kerjasama Pemerintah Daerah dan Pihak Swasta (Industri)**

Kabupaten/ Kota	Kebutuhan Dana (Rp x 10 <sup>9</sup> )	Dana Pembinaan (Rp x 10 <sup>9</sup> )					
		APBN	APBD Prov.	APBD Kab/ Kota	Swasta (Industri)	Rasio APBD (%)	Rasio PDRB (%)
Pekanbaru	34,16	4,54	11,88	8,87	8,87	2,23	0,19
Siak	73,36	9,74	25,52	19,05	19,05	2,36	0,19
Bengkalis	140,11	18,61	48,74	36,38	36,38	2,52	0,19
Dumai	14,89	1,98	5,19	3,86	3,86	1,49	0,11
<b>Jumlah</b>	<b>262,52</b>	<b>34,87</b>	<b>91,33</b>	<b>68,16</b>	<b>68,16</b>		

Sumber : Hasil Olahan

Dari keempat pola pendanaan di atas, secara prinsip perbedaan pola satu dengan lainnya adalah sebagai berikut :

- Pola rancangan Bappeda Riau adalah pola yang diterapkan untuk jalan nasional yaitu dana pembinaan dari pemerintah pusat dan pemerintah provinsi masing-masingnya sebesar 40 %, sedangkan sisanya 20 % ditanggung oleh pemerintah kabupaten/kota.
- Pola rancangan pendapatan daerah adalah pola yang berdasarkan atas pendapatan masing-masing pemerintah daerah, dan pemerintah pusat tetap dilibatkan karena merupakan jalan nasional.
- Pola rancangan persentase wilayah yaitu pola yang didasarkan atas persentase panjang jalan di masing-masing wilayah kabupaten/kota, pemerintah pusat dan pemerintah provinsi tetap dilibatkan dalam pendanaan.
- Pola rancangan kerjasama pemerintah kabupaten/kota dengan pihak swasta (industri) yaitu pola yang membagi beban tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota dengan pihak swasta (industri) di masing-masing wilayah kabupaten/kota yang besarnya sama. Hal ini didasarkan atas pihak swasta juga menikmati prasarana jalan sebagai penunjang kegiatan usahanya.



Secara umum perbandingan keempat pola pendanaan tersebut seperti pada Tabel 24.

Tabel 24 Rancangan dan Komposisi Pendanaan Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai

No.	Rancangan	Komposisi Pendanaan dan Persentase (%)				Keterangan
		Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi	Pemerintah Kab/Kota	Swasta (Industri)	
1	Bappeda Riau	40.000	40.000	20.000	-	% panjang jalan
2	Pendapatan Daerah	13.280	34.790	51.930	-	
3	Persentase Wilayah	13.280	34.790	51.930		
4	Pemerintah-Swasta	13.280	34.790	25.965	25.965	

Sumber : Hasil Olahan

Berdasarkan atas hasil alternatif pola pendanaan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai tersebut di atas, dan atas dasar telah diberlakukannya ketentuan otonomi daerah, maka peran daerah kabupaten/kota lebih menentukan dalam rangka meningkatkan perekonomian daerah dan masyarakatnya. Hal ini disebabkan pada masa sebelum berlakunya ketentuan otonomi daerah (kondisi *existing*), pendanaan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai relatif kecil tidak dapat menangani seluruh panjang jalan tersebut. Dari keempat pola pendanaan pembinaan jalan tersebut, pola rancangan Bappeda Provinsi Riau lebih menekankan peran pemerintah pusat dan pemerintah provinsi dengan *rasio* terhadap APBD dan PDRB kabupaten/kota cukup kecil, sedangkan pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan pendapatan masing-masing daerah dan kerjasama pemerintah daerah dengan pihak swasta (industri) yang lebih sesuai untuk pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai saat sekarang dengan *rasio* terhadap APBD dan PDRB kabupaten/kota diatas pola Bappeda, karena sesuai dengan otonomi daerah bahwa peran daerah harus lebih menentukan dan

begitu juga dengan pihak swasta (industri) yang menikmati dengan adanya ruas jalan tersebut.

Usulan alternatif pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai yang lebih baik adalah pola pendanaan pembinaan jalan berdasarkan kerjasama pemerintah daerah dengan pihak swasta (industri) dengan tetap melibatkan pemerintah pusat sebagai yang wewenang dalam pembinaan ruas jalan nasional. Untuk meringankan beban masing-masing pihak, maka pengelolaan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai direncanakan selama lima tahun dengan pembobotan setiap tahunnya sebesar 20,0 %. Pola pendanaan pembinaan jalannya adalah 12,38 % menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, pemerintah provinsi sebesar 34,79 %, dan 51,93 % tanggung jawab pemerintah kabupaten/kota yang dibantu dengan pihak swasta. Pembobotan pendanaan pembinaan jalan tersebut seperti Tabel 25.

Tabel 25 Pembobotan Dana Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai

Pemerintahan	Tahun dan Pembobotan					Persentase (%)
	I 20,0 %	II 20,0 %	III 20,0 %	IV 20,0 %	V 20,0 %	
Pemerintah Pusat	2,656	2,656	2,656	2,656	2,656	13,28
Pemerintah Provinsi	6,958	6,958	6,958	6,958	6,958	34,79
Kota Pekanbaru	0,676	0,676	0,676	0,676	0,676	3,38
Kabupaten Siak	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	7,26
Kabupaten Bengkalis	2,772	2,772	2,772	2,772	2,772	13,86
Kota Dumai	0,294	0,294	0,294	0,294	0,294	1,47
Swasta (Industri)	5,192	5,192	5,192	5,192	5,192	25,96
<b>Jumlah</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>100,0</b>

Sumber : Hasil Olahan

Berdasarkan data Tabel 25 di atas, maka besarnya dana pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai masing-masing pihak setiap tahunnya seperti Tabel 26.

**Tabel 26 Pendanaan Pembinaan Jalan Pekanbaru-Dumai Selama Lima Tahun**

Pemerintahan	Kebutuhan Dana (Rp x 10 <sup>9</sup> )	Dana Pembinaan per-Tahun (Rp x 10 <sup>9</sup> )				
		I	II	III	IV	V
Pemerintah Pusat	34,87	6,97	6,97	6,97	6,97	6,97
Pemerintah Provinsi	91,33	18,27	18,27	18,27	18,27	18,27
Kota Pekanbaru	8,87	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77
Kabupaten Siak	19,05	3,81	3,81	3,81	3,81	3,81
Kabupaten Bengkalis	36,38	7,28	7,28	7,28	7,28	7,28
Kota Dumai	3,86	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77
Swasta (Industri)	68,16	13,61	13,63	13,63	13,63	13,63
<b>Jumlah</b>	<b>262,52</b>	<b>52,50</b>	<b>52,50</b>	<b>52,50</b>	<b>52,50</b>	<b>52,50</b>

Sumber : Hasil Olahan

Berdasarkan data Tabel 26 di atas, pendanaan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai melibatkan semua pihak yang terkait dengan waktu pelaksanaannya selama lima tahun, sehingga pendanaan yang harus ditanggung oleh masing-masing pemerintah kabupaten/kota setiap tahunnya yaitu Kota Pekanbaru sebesar Rp 1,77 milyar (0,45 % APBD atau 0,04 % PDRB Kota Pekanbaru), Kabupaten Siak Rp 3,81 milyar (0,47 % APBD atau 0,04 % PDRB Kabupaten Siak), dan Kabupaten Bengkalis sebesar Rp 7,28 milyar (0,50 % APBD atau 0,04 % PDRB Kabupaten Bengkalis), serta Kota Dumai sebesar Rp 0,77 milyar (0,30 % APBD atau 0,02 % PDRB Kota Dumai). Dana pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai yang terbesar diantara keempat kabupaten/kota tersebut adalah pemerintah Kabupaten Bengkalis, hal ini disebabkan antara lain disamping pendapatan daerahnya besar juga disebabkan oleh panjang jalan di wilayah tersebut juga besar (43,0 %) yang kondisi

kerusakan jalannya cukup parah dengan tingkat penanganannya peningkatan, sedangkan untuk kota Pekanbaru dan kota Dumai dengan panjang jalannya samping sama, dana pembinaan jalan kota Pekanbaru lebih besar dari pada kota Dumai. Hal ini disebabkan kondisi kerusakan jalan di wilayah kota Pekanbaru cukup parah dengan tingkat penanganannya peningkatan, sedangkan kondisi kerusakan jalan di wilayah kota Dumai cukup dengan pemeliharaan berkala saja.

## 5.2 Kelembagaan Pembinaan Jalan

Pelaksanaan pendanaan pembinaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai yang melibatkan semua pihak (pemerintah pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, dan pihak swasta), diperlukan suatu kelembagaan/kebijakan yang dapat mengaturnya agar tujuan yang dikehendaki dapat tercapai. Kebijakan yang dimaksud antara lain adalah :

- a. Penyusunan struktur organisasi yang melibatkan unsur pemerintahan provinsi, pemerintahan kabupaten/kota, dan pihak swasta (industri) dari masing-masing wilayah kabupaten/kota. Kelembagaan ini harus sesuai dengan kewenangan dan tanggung jawab masing-masing pihak.
- b. Dalam kelembagaan ini pemerintah provinsi sebagai koordinator program baik perencanaan penanganan jalan, pelaksanaan pekerjaan, maupun biaya konstruksi jalan.
- c. Adanya kegiatan sosialisasi ke pemerintahan kabupaten/kota dan pihak swasta tentang pendanaan ruas jalan Pekanbaru-Dumai, dengan tujuan semua pihak dapat memahami tentang pentingnya fungsi prasarana jalan yang dapat meningkatkan nilai ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

- d. Adanya tindakan kesepakatan bersama terutama bagi pemerintahan provinsi, pemerintahan kabupaten/kota, dan pihak swasta yang dipertegaskan dalam bentuk peraturan daerah. Hal ini dimaksudkan agar masing-masing pemerintahan daerah dapat mengalokasikan dana pembinaan jalan tersebut setiap tahunnya selama lima tahun.
- e. Diharapkan adanya peran pemerintah kabupaten/kota dalam mengingatkan pihak swasta untuk mengalokasikan dana pembinaan jalan tersebut setiap tahunnya selama lima tahun.
- f. Pelaksanaan kegiatan penanganan ruas jalan Pekanbaru-Dumai dilaksanakan selama lima tahun, dengan tingkat penanganan dan pendanaan yang tidak sama tiap kabupaten/kota sesuai dengan tanggungjawabnya dibawah koordinasi pemerintah provinsi.





(0,45 % APBD atau 0,04 % PDRB Kota Pekanbaru), Kabupaten Siak Rp 3,81 milyar (0,47 % APBD atau 0,04 % PDRB Kabupaten Siak), dan Kabupaten Bengkalis Rp 7,28 milyar (0,50 % APBD atau 0,04 % PDRB Kabupaten Bengkalis), serta Kota Dumai sebesar Rp 0,77 milyar (0,30 % APBD atau 0,02 % PDRB Kota Dumai).

## 6.2 Saran

Dari hasil kesimpulan, penulis mencoba memberikan masukan yang berupa sumbangan saran/pikiran antara lain :

- a. Pendanaan pembinaan jalan Pekanbaru-Dumai sebaiknya dilaksanakan dalam waktu lima tahun dengan bobot setiap tahunnya sebesar 20,0 % dari kebutuhan total dana sebesar Rp 262,5 milyar.
- b. Untuk dapat terlaksananya pendanaan pembinaan jalan ini, diharapkan adanya suatu keputusan/kesepakatan atau peraturan daerah dan pemerintah Provinsi Riau sebagai koordinator untuk pemrograman penanganan setiap tahunnya, serta dapat mengingatkan pemerintahan kabupaten/kota agar setiap tahunnya mengalokasikan dana pembinaan jalan ini pada anggaran APBD. Disamping itu diharapkan peran pemerintahan kabupaten/kota dalam usaha mengajak pihak swasta (industri) yang ada di wilayahnya dalam keterlibatan pendanaan pembinaan jalan ini, yang kemudian dapat diatur dalam bentuk kesepakatan bersama antara pemerintah kabupaten/kota dengan pihak swasta (industri).

## DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 1993, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Persada PT, Jakarta.
- Abaynayaka, S. W. Hide H, Moroisvk G, dan Robinson R, 1976, *Overseas Unit Transport and Road Research Laboratory*, TRRL Laboratory Report no. 723 Crowthorne, Bekhishire UK.
- Aly, M. A, 2001, *Pengertian Dasar dan Batasan Teknologi Jalan yang Perlu Dipahami dan Distikapi secara Bijak*, Dep. PU, Jakarta
- , 2001, *Spesifikasi Teknik Infrastruktur yang Perlu Dicermati para Pelaku Jasa Konstruksi*, Dep. PU, Jakarta.
- Badan Pusat Statistika Propinsi Riau, 2003, *Laporan Statistika*, BPS Riau, Pekanbaru
- BNI Pekanbaru, 2001, *Perkembangan Ekonomi dan Keuangan Provinsi Riau*, BNI, Pekanbaru.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Propinsi Riau, 2003, *Laporan, Bappeda Riau*, Pekanbaru.
- Boediono, 1988, *Pengantar Ekonomi Mikro*, BPEE Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- BPPI Riau, 2003, *Tujuh Tahun Perjalanan Ekonomi Riau*, BPPI, Pekanbaru.
- Briastuti, A, 1998, *Analisis Komparasi Biaya Operasi Kendaraan dengan Metode PCI*, Yogyakarta.
- Chesher, A dan Robert H, 1987, *The Highway Design and Maintenance Standard Series Vehicle Operating Cost*, The World Bank.
- David, R. F, 2002, *Manajemen Strategis*, Prenhalindo, Jakarta
- Departemen Pekerjaan Umum, 1985, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 tentang Jalan*, Dep. PU, Jakarta.
- Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah Propinsi Riau, 2003, *Laporan*, Riau.
- Dinas Pendapatan Daerah Propinsi Riau, 2003, *Laporan*, Riau
- Dinas Perdagangan dan Perindustrian Kota Dumai, 2004, *Laporan*, Dumai
- Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah Propinsi Riau, 2003, *Laporan*, Riau.



- Direktorat Jenderal Bina Marga DPU, 1973, *Standarisasi Analisa Biaya Pembangunan Jalan dan Jembatan*, Jakarta.
- Hendarsin, S. L., 2000, *Perencanaan Teknik Jalan Raya*, Bandung.
- Hidayat, S., 2002, *Persoalan Mendasar Otonomi Daerah*, Media Indonesia.
- Howe, J. D. G. F., 1975, *The Value of Time Savings from Road Improvements : A study in Kenya*, Road Research Laboratory Departement of The Environment UK.
- Kunarjo, 2002, *Perencanaan dan Pengendalian Program Pembangunan*, Jakarta
- LAPI-ITB, 1997, *Lembaran Eksekutif*, Jasa Marga, Jakarta
- Lincoln A., 1999, *Ekonomi Pembangunan*, STIE YKPN, Yogyakarta.
- Manu, A. I., 1996, *Pelaksanaan Konstruksi Jalan Raya*, Jakarta.
- Morlok, E. K. 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- P. Todaro M., 2000, *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, Erlangga, Jakarta.
- Purnomosidi, *Penelitian Biaya Operasi Kendaraan untuk Analisis Kelayakan Ekonomi Proyek Prasarana Jalan (Kajian Karakteristik Perusahaan Angkutan dan Rute Operasi Kendaraan)*, Badan Penelitian dan Pengembangan DPU Puslitbang Jalan, Bandung.
- Republik Indonesia, 2004, *Undang-Undang Nomor 32 Tentang Pemerintahan Daerah*, Jakarta
- Republik Indonesia, 2004, *Undang-Undang Nomor 38 Tentang Jalan*, Jakarta
- Sudarsono, DU, 1999, *Berbagai Metode Perhitungan Tabel Lapisan Konstruksi Perkerasan Jalan yang lentur pada Jalan Raya dan Jalan Kerja*, Jakarta
- Suparmoko, M., 2002, *Ekonomi Publik*, Jakarta.
- Robert J. K., 2003, *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Rustian K., 2003, *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Widjaja H. A. W., 2001, *Otonomi Daerah dan Daerah Otonomi*, Jakarta.
- Widodo J., 2001, *Good Governance*, Surabaya.

**Lampiran 1 : Volume Lalulintas Harian Kendaraan Tahun 2002 dan Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK)**

**A. Volume Lalulintas Harian Kendaraan**

Volume lalulintas harian kendaraan yang melewati ruas jalan Pekanbaru-Dumai Tahun 2002 seperti pada Tabel A.

**Tabel A. Volume Lalu Lintas Harian (Kendaraan/Hari) Tahun 2002**

Ruas	Volume Lalulintas											Total Dua Arah
	Arah ke Dumai				Arah ke Pekanbaru				Total 2 Arah			
	I	II <sub>A</sub>	II <sub>B</sub>	Total	I	II <sub>A</sub>	II <sub>B</sub>	Total	I	II <sub>A</sub>	II <sub>B</sub>	
Sp. Kulim- Dumai	327	37	334	697	318	39	388	745	644	76	722	1442
Sp. Kulim - Duri	851	233	1102	2186	691	227	900	1819	1542	460	2003	4005
Duri - Kandis	3.936	640	2119	6695	4711	593	1538	6843	8647	1233	3657	13538
Kandis- Petapahan	1909	760	2525	5194	2059	676	2100	4835	3968	1436	4625	10029
Petapahan- Minas	1464	591	1587	3643	1572	823	1860	4255	3036	1414	3447	7897
Minas-Pekanbaru	2759	365	1297	4421	2961	465	1165	4592	5720	839	2462	9013
	Total								23557	5458	16916	45931

Sumber : Bappeda Riau, 2003

Catatan : - Golongan I : Kendaraan Pribadi

- Golongan IIA : Kendaraan Bus

- Golongan IIB : Kendaraan Truk

Pada Tabel A tersebut dapat dilihat bahwa ruas jalan Pekanbaru-Dumai relatif cukup padat. Jumlah kendaraan yang melalui ruas Jalan Pekanbaru-Dumai pada tahun 2002 mencapai 45.931 kendaraan per hari yang terdiri dari 23.557 kendaraan pribadi (golongan I), 5.458 kendaraan bus (golongan II<sub>A</sub>) dan 16.916 kendaraan berat/truk (golongan II<sub>B</sub>).

**B. Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK)**

Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) pada penelitian ini menggunakan dasar pada *Metode Pasific Consultants International (PCI)* dalam LAPI-ITB (1996). Adapun langkah-langkah perhitungan menggunakan metode tersebut dengan kecepatan rencana 60 km/jam sesuai dengan rencana kecepatan ruas jalan ini sebagai berikut :

1. Menghitung Faktor Komponen BOK untuk Gol. I seperti berikut :

a. Faktor Konsumsi Bahan Bakar (Fbb)

$$Fbb = (0.05693 \times 60^2) - (6.42593 \times 60) + 269.18567 = 88.57787$$

- b. Faktor Konsumsi Minyak Pelumas (Fmp)  
 $Fmp = (0.00037 \times 60^2) - (0.04070 \times 60) + 2.20403 = 1.09403$
- c. Faktor Konsumsi Ban (Fkb)  
 $Fkb = (0.000848 \times 60) - 0.0045333 = 0.048547$
- d. Faktor Biaya Suku Cadang (Fbc)  
 $Fbc = (0.0000064 \times 60) + 0.0005567 = 0.0009407$
- e. Faktor Biaya Tenaga Kerja (Fbk)  
 $Fbk = (0.00362 \times 60) + 0.36267 = 0.57987$
- f. Faktor Depresiasi (Fdp)  
 $Fdp = 1/(2,5 \times 60) + 125 = 0.003636$
- g. Faktor Bunga Modal (Fbm)  
 $Fbm = 150/500 \times 60 = 0.005$
- h. Faktor Asuransi (Fas)  
 $Fas = 38/500 \times 60 = 0.0012667$

## 2. Menghitung Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Data harga satuan, seperti harga satuan bahan bakar dan lain-lain, pada perhitungan berikut ini diperoleh dari survei oleh penulis di lapangan.

- a. Konsumsi Bahan Bakar  
 $= Fbb \times \text{Jarak} \times \text{harga satuan Bahan Bakar} / 1000$   
 $= 88.57787 \times 1 \text{ km} \times 1810/1000 = \text{Rp. } 160.33$
- b. Konsumsi Minyak Pelumas  
 $= Fmp \times \text{Jarak} \times \text{harga satuan Pelumas} / 1000$   
 $= 1.09403 \times 1 \text{ km} \times 17500 / 1000 = \text{Rp. } 19,15$
- c. Konsumsi Ban  
 $= Fkb \times \text{Jarak} \times \text{harga satuan Ban} / 1000$   
 $= 0.0485547 \times 1 \text{ km} \times 325.000 / 1000 = \text{Rp. } 15,06$
- d. Biaya Suku Cadang  
 $= Fbc \times \text{Jarak} \times \text{harga kendaraan terdepresiasi} / 1000$   
 $= 0.000947 \times 1 \text{ km} \times (65.000.000 \times 0.003636) / 1000 = \text{Rp. } 0,22$
- e. Biaya Tenaga Kerja  
 $= Fbk \times \text{Jarak} \times \text{harga upah Mekanik per jam} / 1000$   
 $= 0.57987 \times 1 \text{ km} \times 7500 / 1000 = \text{Rp. } 4,35$

- f. Depresiasi  
 = Fdp x jarak x 0,5 Harga Kendaraan Terdepresiasi / 1000  
 =  $0,003636 \times 1 \text{ km} \times 0,5 \times (65.000.000 \times 0,003636) / 1000 = \text{Rp. } 0,43$
- g. Bunga Modal  
 = Fbm x Jarak x 0,5 x harga kendaraan terdepresiasi / 1000  
 =  $0,005 \times 1 \text{ km} \times 0,5 \times (65.000.000 \times 0,003636) / 1000 = \text{Rp. } 0,59$
- h. Asuransi  
 = Fas x Jarak x 0,5 x harga kendaraan terdepresiasi / 1000  
 =  $0,0012667 \times 1 \text{ km} \times 0,5 \times (65.000.000 \times 0,003636) / 1000 = \text{Rp. } 41,17$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa Total Biaya Operasi Kendaraan (BOK) untuk golongan I sebesar Rp. 241,29 per km. Secara lebih lengkap, perhitungan total BOK untuk masing-masing golongan dapat dilihat pada lampiran 5, 6, dan lampiran 7, sedangkan ringkasan hasil perhitungannya dapat dilihat pada Tabel B.

Tabel B. Hasil Perhitungan BOK untuk Masing-Masing Golongan Kendaraan

Kecepatan Km/jam	BOK untuk Ruas Pekanbaru–Dumai (Rp./Km)		
	Golongan I	Golongan II <sub>A</sub>	Golongan II <sub>B</sub>
30	349,41	907,16	943,53
40	284,37	744,38	759,73
50	249,75	663,21	664,36
60	241,29	662,29	655,49
70	257,18	741,05	732,28
80	296,50	899,20	894,31
90	358,73	1.136,56	1.141,35
100	443,58	1.453,06	1.473,26
110	550,85	1.848,62	1.889,96
120	680,41	2.323,20	2.391,38

Sumber : Hasil Olahan

Tabel B menunjukkan bahwa Biaya Operasi Kendaraan (BOK) untuk masing-masing golongan yaitu golongan I, golongan II<sub>A</sub> dan golongan II<sub>B</sub> sangat bervariasi untuk setiap kecepatan. Dari hasil perhitungan BOK tersebut dapat dihitung besaran biaya perjalanan dari Pekanbaru menuju Dumai dengan jarak tempuh 199 Km dan dengan volume lalu lintas setiap golongan dengan kecepatan

60 Km/jam sesuai rencana untuk ruas jalan Pekanbaru–Dumai. Hasil perhitungan BOK pada ruas jalan Pekanbaru–Dumai dapat dilihat pada Tabel C.

**Tabel C. Biaya Operasi Kendaraan (BOK) pada Ruas Jalan Pekanbaru–Dumai secara Teoritis**

Gol.	Panjang Ruas	Lalu lintas Harian Rata-rata / hari	Kecepatan/ Jam	BOK (Rp.)	Jumlah Biaya (Rp.)
I	199	23.557	60	241,29	1.131.129.637,47
II <sub>A</sub>	199	5.458	60	662,29	719.340.985,18
II <sub>B</sub>	199	16.916	60	655,49	2.206.565.499,16
Total					4.057.036.121,81

Sumber : Hasil Olahan

Tabel C menunjukkan bahwa biaya perjalanan Pekanbaru menuju Dumai dengan kecepatan rencana adalah Rp. 4.057.036.121,81. Namun, pada kondisi saat ini dari Pekanbaru menuju Dumai hanya dapat ditempuh dengan kecepatan rata-rata untuk kendaraan golongan I dan kendaraan golongan II<sub>A</sub> adalah 40 Km/jam, sedangkan untuk kendaraan berat/truck atau kendaraan golongan II<sub>B</sub> hanya lebih kurang 30 km/jam dengan BOK pada Tabel D.

**Tabel D. Realisasi Biaya Operasi Kendaraan (BOK) pada Jalan Pekanbaru–Dumai**

Gol.	Panjang Ruas	Lalu lintas Harian Rata-rata / hari	Kecepatan/ Jam	BOK (Rp.)	Jumlah Biaya (Rp.)
I	199	23.557	40	284,37	1.333.081.913,91
II <sub>A</sub>	199	5.458	40	744,38	808.502.381,96
II <sub>B</sub>	199	16.916	30	943,53	3.176.189.942,52
Total					5.317.774.238,34

Sumber : Hasil Olahan

Hasil perhitungan pada Tabel D menunjukkan bahwa biaya perjalanan Pekanbaru menuju Dumai adalah Rp. 5.317.774.238,34, hal ini disebabkan oleh kondisi ruas jalan yang rusak. Kondisi tersebut menyebabkan dampak negatif yaitu penambahan biaya perjalanan yang ditanggung oleh masyarakat pengguna jalan sebesar 31,07 %.

**Lampiran 2. Perhitungan Komponen Operasi Kendaraan Golongan. I (per. 1.000 Km)**

Kece- patan	Konsumsi Bahan Bakar (Fbb)	Konsumsi Minyak Pelumas (Fmp)	Konsumsi Ban (Fkb)	Biaya Pemeliharaan		Depresiasi (Fdp)	Bunga Modal (Fbm)	Asuransi (Fas)
				Suku Cadang (Fbc)	Tenaga Kerja (Fbk)			
5	238.479270	2.009780	(0.000293)	0.000589	0.380770	0.007273	0.080000	0.015200
10	210.619370	1.834030	0.003947	0.000621	0.398870	0.006867	0.030000	0.007600
15	185.605970	1.676780	0.008187	0.000653	0.416970	0.006154	0.020000	0.005067
20	163.439070	1.538030	0.012427	0.000685	0.435070	0.005714	0.015000	0.003800
25	144.118670	1.417780	0.016667	0.000717	0.453170	0.005333	0.012000	0.003040
30	127.644770	1.316030	0.020907	0.000749	0.471270	0.005000	0.010000	0.002533
35	114.017370	1.232780	0.025147	0.000781	0.489370	0.004706	0.008571	0.002171
40	103.236470	1.168030	0.029387	0.000813	0.507470	0.004444	0.007500	0.001900
45	95.302070	1.121780	0.033627	0.000845	0.525570	0.004211	0.006667	0.001689
50	90.214170	1.094030	0.037867	0.000877	0.543670	0.004000	0.006000	0.001520
55	87.972770	1.084780	0.042107	0.000909	0.561770	0.003810	0.005455	0.001382
60	88.577870	1.094030	0.046347	0.000941	0.579870	0.003636	0.005000	0.001267
65	92.029470	1.121780	0.050587	0.000973	0.597970	0.003478	0.004615	0.001169
70	98.327570	1.168030	0.054827	0.001005	0.616070	0.003333	0.004286	0.001086
75	107.472170	1.232780	0.059067	0.001037	0.634170	0.003200	0.004000	0.001013
80	119.463270	1.316030	0.063307	0.001069	0.652270	0.003077	0.003750	0.000950
85	134.300870	1.417780	0.067547	0.001101	0.670370	0.002963	0.003529	0.000894
90	151.984970	1.538030	0.071787	0.001133	0.688470	0.002857	0.003333	0.000844
95	172.515570	1.676780	0.076027	0.001165	0.706570	0.002759	0.003158	0.000800
100	195.892870	1.834030	0.080267	0.001197	0.724670	0.002667	0.003000	0.000760
105	222.116270	2.009780	0.084507	0.001229	0.742770	0.002581	0.002857	0.000724
110	251.186370	2.204030	0.088747	0.001261	0.760870	0.002500	0.002727	0.000691
115	283.102970	2.416780	0.092987	0.001293	0.778970	0.002424	0.002609	0.000661
120	317.666070	2.648030	0.097227	0.001325	0.797070	0.002353	0.002500	0.000633

Lampiran 3. Perhitungan Komponen Operasi Kendaraan Golongan. IIa (per. 1.000 Km)

Kecepatan	Konsumsi Bahan Bakar (Fbb)	Konsumsi Minyak Pelumas (Fmp)	Konsumsi Ban (Fkb)	Biaya Pemeliharaan		Depresiasi (Fdp)	Bunga Modal (Fbm)	Asuransi (Fas)
				Suku Cadang (Fbc)	Tenaga Kerja (Fbk)			
5	839.434740	12.126050	(0.000389)	0.002255	2.092880	0.002020	0.011667	0.000467
10	734.929240	11.062150	0.005789	0.002421	2.208430	0.001852	0.005833	0.000233
15	641.269740	10.102750	0.011967	0.002587	2.323980	0.001709	0.003889	0.000156
20	558.456240	9.247850	0.018145	0.002753	2.439530	0.001587	0.002917	0.000117
25	486.488740	8.497450	0.024323	0.002919	2.555080	0.001481	0.002333	0.000093
30	425.367240	7.851550	0.030501	0.003085	2.670630	0.001389	0.001944	0.000078
35	375.091740	7.310150	0.036679	0.003251	2.786180	0.001307	0.001667	0.000067
40	335.662240	6.873250	0.042857	0.003417	2.901730	0.001235	0.001458	0.000058
45	307.078740	6.540850	0.049036	0.003583	3.017280	0.001170	0.001296	0.000052
50	289.341240	6.312950	0.055213	0.003749	3.132830	0.001111	0.001167	0.000047
55	282.449740	6.189550	0.061391	0.003915	3.248380	0.001058	0.001061	0.000042
60	286.404240	6.170650	0.067569	0.004081	3.363930	0.001010	0.000972	0.000039
65	301.204740	6.256250	0.073747	0.004247	3.479480	0.000966	0.000897	0.000036
70	326.851240	6.446350	0.079925	0.004413	3.595030	0.000926	0.000833	0.000033
75	363.343740	6.740950	0.086103	0.004579	3.710580	0.000889	0.000778	0.000031
80	410.682240	7.140050	0.092281	0.004745	3.826130	0.000855	0.000729	0.000029
85	468.888740	7.643650	0.098459	0.004911	3.941680	0.000823	0.000686	0.000027
90	537.897240	8.251750	0.104637	0.005077	4.057230	0.000794	0.000648	0.000026
95	617.773740	8.964350	0.110815	0.005243	4.172780	0.000766	0.000614	0.000025
100	708.498240	9.781450	0.116993	0.005409	4.288330	0.000741	0.000583	0.000023
105	810.064740	10.703050	0.123171	0.005575	4.403880	0.000717	0.000556	0.000022
110	922.479240	11.729150	0.129349	0.005741	4.519430	0.000694	0.000530	0.000021
115	1.045.739740	12.859750	0.135527	0.005907	4.634980	0.000673	0.000507	0.000020
120	1.179.846240	14.094850	0.141705	0.006073	4.750530	0.000654	0.000486	0.000019

Lampiran 4. Perhitungan Komponen Operasi Kendaraan Golongan. II<sub>a</sub> (per. 1.000 Km)

Kecepatan	Konsumsi Bahan Bakar (Fbb)	Konsumsi Minyak Pelumas (Fmp)	Konsumsi Ban (Fkb)	Biaya Pemeliharaan		Depresiasi (Fdp)	Bunga Modal (Fbm)	Asuransi (Fas)
				Suku Cadang (Fbc)	Tenaga Kerja (Fbk)			
5	832.312920	11.009610	0.001843	0.001636	1.287550	0.003030	0.017500	0.007117
10	727.595720	10.047360	0.009620	0.001731	1.363100	0.002778	0.008750	0.003558
15	633.657020	9.178110	0.017398	0.001827	1.438650	0.002584	0.005833	0.002372
20	550.498820	8.401860	0.025173	0.001922	1.514200	0.002381	0.004375	0.001779
25	478.115120	7.718810	0.032949	0.002018	1.589750	0.002222	0.003500	0.001423
30	416.511920	7.128360	0.040726	0.002113	1.665300	0.002083	0.002917	0.001186
35	365.687220	6.631110	0.048502	0.002209	1.740850	0.001981	0.002500	0.001017
40	325.641020	6.228860	0.056279	0.002304	1.816400	0.001852	0.002188	0.000890
45	296.373320	5.915810	0.064055	0.002400	1.891950	0.001754	0.001944	0.000791
50	277.684120	5.697360	0.071832	0.002495	1.967500	0.001667	0.001750	0.000712
55	270.173420	5.572110	0.079608	0.002591	2.043050	0.001587	0.001591	0.000647
60	273.241220	5.539860	0.087385	0.002686	2.118600	0.001515	0.001468	0.000593
65	287.087520	5.600610	0.095161	0.002782	2.194150	0.001449	0.001348	0.000547
70	311.712320	5.754360	0.102938	0.002877	2.269700	0.001389	0.001250	0.000508
75	347.115620	6.001110	0.110714	0.002973	2.345250	0.001333	0.001167	0.000474
80	393.297420	6.340860	0.118491	0.003068	2.420800	0.001282	0.001094	0.000445
85	450.257720	6.773610	0.126267	0.003164	2.496350	0.001235	0.001029	0.000419
90	517.998520	7.299360	0.134044	0.003259	2.571900	0.001190	0.000972	0.000395
95	596.513820	7.918110	0.141820	0.003355	2.647450	0.001149	0.000921	0.000375
100	685.809620	8.629860	0.149597	0.003450	2.723000	0.001111	0.000875	0.000358
105	785.883920	9.434610	0.157373	0.003546	2.798550	0.001075	0.000833	0.000339
110	896.736720	10.332360	0.165150	0.003641	2.874100	0.001042	0.000795	0.000323
115	1,018.368020	11.323110	0.172926	0.003737	2.949650	0.001010	0.000761	0.000309
120	1,150.777820	12.406860	0.180703	0.003832	3.025200	0.000980	0.000729	0.000297



Lampiran 5. Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan per km pada Ruas Jalan Pekanbaru-Dumai Golongan I

Kecepatan	Konsumsi Bahan Bakar (Rp)	Konsumsi Minyak Pelumas (Rp)	Konsumsi Ban (Rp)	Biaya Pemeliharaan		Depresiasi (Rp)	Bunga Modal (Rp)	Asuransi (Rp)	Total BOK (Rp/km)	Total BOK (Rp)
				Suku Cadang (Rp)	Tenaga Kerja (Rp)					
5	431.85	35.17		0.28	2.86	1.72	14.18	494.00	979.76	194,971.68
10	381.22	32.10	1.28	0.27	2.99	1.44	6.50	247.00	672.80	133,888.04
15	335.96	29.34	2.66	0.26	3.13	1.23	4.00	164.67	541.24	107,708.15
20	295.82	26.92	4.04	0.25	3.28	1.06	2.79	123.50	457.64	91,071.00
25	260.86	24.81	5.42	0.25	3.40	0.92	2.08	96.80	396.53	78,910.32
30	231.04	23.03	6.79	0.24	3.53	0.81	1.63	82.33	340.41	68,532.77
35	206.37	21.57	8.17	0.24	3.67	0.72	1.31	70.57	312.63	62,213.16
40	186.86	20.44	9.55	0.23	3.81	0.64	1.08	61.75	284.37	56,588.70
45	172.50	19.63	10.93	0.23	3.94	0.58	0.91	54.89	263.61	52,457.77
50	163.29	19.15	12.31	0.23	4.08	0.52	0.78	49.40	246.75	49,899.32
55	159.23	18.98	13.68	0.23	4.21	0.47	0.68	44.91	242.39	48,236.29
60	160.33	19.15	15.06	0.22	4.35	0.43	0.59	41.17	241.29	48,017.28
65	166.57	19.63	16.44	0.22	4.48	0.39	0.52	38.00	246.26	49,006.68
70	177.97	20.44	17.82	0.22	4.62	0.36	0.46	35.29	257.18	51,179.10
75	194.52	21.57	19.20	0.22	4.76	0.33	0.42	32.93	273.95	54,515.85
80	218.23	23.03	20.57	0.21	4.89	0.31	0.38	30.88	296.50	59,002.94
85	243.08	24.81	21.95	0.21	5.03	0.29	0.34	29.06	324.77	64,629.66
90	275.09	26.92	23.33	0.21	5.16	0.27	0.31	27.44	358.73	71,387.70
95	312.25	29.34	24.71	0.21	5.30	0.25	0.28	26.00	388.34	79,270.47
100	354.57	32.10	26.09	0.21	5.44	0.23	0.26	24.70	443.58	88,272.72
105	402.03	35.17	27.48	0.21	5.57	0.22	0.24	23.52	494.42	98,390.18
110	454.85	38.57	28.84	0.20	5.71	0.20	0.22	22.45	550.85	109,619.39
115	512.42	42.29	30.22	0.20	5.84	0.19	0.21	21.48	612.85	121,957.44
120	575.34	46.34	31.60	0.20	5.98	0.18	0.19	20.58	680.41	135,401.96

Lampiran 6. Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan per km pada Rues Jalan Pekanbaru - Dumai Golongan IIa

Kecepatan	Konsumsi Bahan Bakar (Rp)	Konsumsi Minyak Pelumas (Rp)	Konsumsi Ban (Rp)	Biaya Pemeliharaan		Depresiasi (Rp)	Bunga Modal (Rp)	Asuransi (Rp)	Total BOK (Rp/km)	Total BOK (Rp)
				Suku Cadang (Rp)	Tenaga Kerja (Rp)					
5	1.385.07	212.21	(0.23)	2.96	15.70	1.33	7.66	151.67	1.776.35	353.493.81
10	1.212.63	193.59	3.47	2.91	16.56	1.11	3.51	75.83	1.509.63	300.416.50
15	1.058.10	176.80	7.18	2.67	17.43	0.95	2.16	50.56	1.316.04	261.892.70
20	921.45	161.84	10.89	2.84	18.30	0.82	1.50	37.92	1.155.95	229.955.34
25	802.71	148.71	14.59	2.81	19.16	0.71	1.12	30.33	1.020.15	203.008.64
30	701.86	137.40	18.30	2.79	20.03	0.63	0.88	25.26	907.16	180.524.07
35	618.90	127.93	22.01	2.76	20.90	0.56	0.71	21.67	815.43	162.289.85
40	553.84	120.28	25.71	2.74	21.76	0.50	0.59	18.96	744.36	148.132.19
45	506.68	114.46	29.42	2.72	22.63	0.44	0.49	16.85	683.71	138.048.04
50	477.41	110.48	33.13	2.71	23.50	0.40	0.42	15.17	663.21	131.978.94
55	466.04	108.32	36.83	2.69	24.36	0.36	0.36	13.79	652.77	129.900.50
60	472.57	107.99	40.54	2.68	25.23	0.33	0.32	12.84	662.29	131.796.42
65	496.99	109.48	44.25	2.67	26.10	0.30	0.28	11.67	691.74	137.955.42
70	539.30	112.81	47.96	2.66	26.96	0.28	0.25	10.83	741.05	147.489.42
75	599.52	117.97	51.66	2.65	27.83	0.26	0.22	10.11	810.21	161.232.47
80	677.63	124.95	55.37	2.64	28.70	0.24	0.20	9.48	899.20	178.940.13
85	773.63	133.76	59.08	2.63	29.56	0.22	0.18	8.92	1,007.98	200.588.98
90	887.53	144.41	62.78	2.62	30.43	0.20	0.17	8.43	1,136.56	226,176.36
95	1,019.33	156.88	66.49	2.61	31.30	0.19	0.15	7.98	1,294.93	265,700.18
100	1,168.02	171.18	70.20	2.60	32.16	0.18	0.14	7.58	1,453.06	289,158.76
105	1,336.61	187.30	73.90	2.60	33.03	0.17	0.13	7.22	1,640.96	326,560.73
110	1,522.09	205.26	77.61	2.59	33.90	0.16	0.12	6.89	1,848.62	367,874.06
115	1,725.47	225.05	81.32	2.59	34.76	0.15	0.11	6.59	2,076.03	413,130.59
120	1,946.75	246.66	85.02	2.58	35.63	0.14	0.10	6.32	2,323.20	462,316.79

Lampiran 7. Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan per km pada Ruas Jalan Pekanbaru - Dumai Golongan IIe

Kecepatan	Konsumsi Bahan Bakar (Rp)	Konsumsi Minyak Pelumas (Rp)	Konsumsi Ban (Rp)	Biaya Pemeliharaan		Depresiasi (Rp)	Bunga Modal (Rp)	Asuransi (Rp)	Total BOK (Rp/km)	Total BOK (Rp)
				Suku Cadang (Rp)	Tenaga Kerja (Rp)					
5	1,508.49	192.67	0.60	0.32	9.66	0.30	1.72	231.29	1,943.05	386,866.15
10	1,316.95	175.83	3.13	0.31	10.22	0.25	0.79	115.65	1,623.13	323,002.03
15	1,148.92	180.62	5.65	0.30	10.79	0.21	0.49	77.10	1,402.08	279,014.16
20	996.40	147.03	8.18	0.30	11.36	0.18	0.34	57.82	1,221.61	243,100.90
25	865.39	135.08	10.71	0.29	11.92	0.16	0.25	46.26	1,070.06	212,941.68
30	753.89	124.75	13.24	0.29	12.49	0.14	0.20	38.55	943.53	187,762.82
35	661.89	116.04	15.78	0.28	13.06	0.12	0.16	33.04	840.37	167,232.69
40	589.41	108.97	18.29	0.28	13.62	0.11	0.13	28.91	759.73	151,185.43
45	536.44	103.52	20.82	0.27	14.19	0.10	0.11	25.70	701.15	139,528.86
50	502.97	99.70	23.35	0.27	14.76	0.09	0.09	23.13	664.36	132,207.67
55	489.01	97.51	25.87	0.27	15.32	0.08	0.08	21.03	649.18	129,186.64
60	494.57	96.95	28.40	0.26	15.89	0.07	0.07	19.27	655.49	130,442.30
65	519.63	98.01	30.93	0.26	16.46	0.07	0.06	17.79	683.21	135,958.38
70	564.20	100.70	33.45	0.26	17.02	0.06	0.06	16.52	732.28	145,723.28
75	628.28	105.02	35.98	0.26	17.59	0.06	0.05	15.42	802.66	159,728.46
80	711.87	110.97	38.51	0.26	18.16	0.05	0.05	14.46	894.31	177,967.54
85	814.97	118.54	41.04	0.25	18.72	0.05	0.04	13.61	1,007.21	200,435.63
90	937.57	127.74	43.58	0.25	19.29	0.05	0.04	12.86	1,141.35	227,128.92
95	1,079.69	138.57	46.09	0.25	19.86	0.04	0.03	12.17	1,296.71	258,044.41
100	1,241.32	151.02	48.62	0.25	20.42	0.04	0.03	11.56	1,473.28	293,179.71
105	1,422.45	165.11	51.15	0.25	20.99	0.04	0.03	11.01	1,671.02	332,532.86
110	1,623.09	180.82	53.67	0.25	21.56	0.04	0.03	10.51	1,889.96	376,102.27
115	1,843.25	198.15	56.20	0.25	22.12	0.03	0.02	10.06	2,130.08	423,886.63
120	2,082.91	217.12	58.73	0.24	22.69	0.03	0.02	9.64	2,391.38	475,864.84

Lampiran 8 : PDRB Kabupaten/Kota di Provinsi Riau Tahun 2001 s/d Tahun 2003  
Berdasarkan Harga Yang Berlaku

No	Kabupaten / Kota	PDRB (Rp x 10 <sup>9</sup> )		
		Tahun 2001	Tahun 2002	Tahun 2003
1	Pekanbaru	3,470.02	4,161.15	4,723.34
2	Siak	8,811.43	9,289.05	10,059.69
3	Bengkalis	15,755.62	18,010.44	19,419.25
4	Dumai	3,021.27	3,270.41	3,662.90

Hal: Cetak, Penerbitan, dan sebagainya  
 1. Di sini terdapat beberapa data statistik yang bisa digunakan untuk keperluan penelitian.  
 2. Berapakah nilai ekspor dan impor yang ada di provinsi Riau?  
 3. Bagaimana perkembangan dan pertumbuhan ekonomi di provinsi Riau?