

NEW DEVELOPMENT ADMINISTRATION UNTUK PERTUMBUHAN SOSIAL DAN EKONOMI SEKTORAL: STUDI PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS SUMATERA

Muhammad Dzulfikar Al Ghofiqi¹, Elis Mardianti², Falih Suaedi³.
^{1,2,3} Universitas Airlangga Surabaya, Indonesia

*Korespondensi : muhammad.dzulfikar.al-2019@fisip.unair.ac.id

ABSTRAK

New Development Administration (NDA) memiliki peran yang strategis dan vital dalam pembangunan di suatu wilayah. NDA yang menekankan kehadiran deregulasi, privatisasi, dan partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan menjadi salah satu hal yang menentukan keberhasilan pembangunan berjalan secara efektif dan efisien. Pembangunan dapat dikatakan berhasil apabila mampu memberikan dampak dalam memacu pertumbuhan sosial dan ekonomi sektoral suatu wilayah. NDA dituntut untuk dapat merespon secara cepat perubahan yang tak terduga dalam memenuhi kebutuhan masyarakat serta dapat memecahkan secara cepat permasalahan dengan cara-cara yang lebih luwes dan fleksibel. Adapun salah satu upaya pembangunan yang dilaksanakan berdasarkan perspektif NDA yaitu Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS). Pembangunan JTTS telah tercantum dalam *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Dengan adanya JTTS, mobilitas masyarakat dan distribusi barang semakin lancar karena konektivitas antar wilayah semakin mudah dan cepat serta memberikan dampak sosial dan ekonomi di wilayah Pulau Sumatera. Tujuan dari penulisan artikel ini berfokus untuk mengkaji dan menelisik dampak pembangunan JTTS terhadap pembangunan sosial dan ekonomi sektoral di wilayah Pulau Sumatera dengan *regional development theory* sebagai pisau analisis penelitian. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif, hasil analisis data dan berita dalam artikel ini menunjukkan bahwa pembangunan JTTS berdampak dalam pembangunan sosial dan ekonomi sektoral di wilayah Pulau Sumatera.

Kata Kunci : *New Development Administration*, Pembangunan Sosial, Pembangunan Ekonomi Sektoral, JTTS.

ABSTRACT

The New Development Administration (NDA) has a strategic and vital role in the development of a region. The NDA which emphasizes the presence of deregulation, privatization, and community participation in the development process is one of the things that determines the success of development running effectively and efficiently. Development can be said to be successful if it is able to have an impact in spurring sectoral social and economic growth of a region. NDAs are required to be able to respond quickly to unexpected changes in meeting community needs and be able to quickly solve problems in more flexible and flexible ways. One of the development efforts carried out based on the NDA perspective is the Construction of the Trans Sumatra Toll Road (JTTS). The development of the JTTS has been listed in the Master Plan for the Acceleration and Expansion of the Indonesian Economy (MP3EI). With the JTTS,

community mobility and distribution of goods will be smoother because connectivity between regions is getting easier and faster as well as providing social and economic impacts on the Sumatra Island region. The purpose of writing this article focuses on studying and examining the impact of JTTS on sectoral social and economic development in the Sumatra Island region with regional development theory as a research analysis tools. By using descriptive qualitative research methods, the results of data and news analysis in this article show that the development of JTTS has an impact on sectoral social and economic development in the Sumatra Island region.

Keywords : New Development Administration, Social Development, Sectoral Economic Development, JTTS

A. PENDAHULUAN

Pembangunan jalan tol yang begitu masif pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo merupakan salah satu bentuk dari proses transformasi sistem sosial menuju arah yang lebih baik. Berdasar pada Peraturan Pemerintah (PP) No 15 Tahun 2005, jalan tol merupakan salah satu infrastruktur yang mendukung percepatan distribusi dan mobilisasi masyarakat. Kehadiran jalan tol ini merupakan unit atas sistem jaringan jalan nasional di Indonesia dimana dalam penggunaannya, pengguna memiliki kewajiban untuk melakukan pembayaran. Kebijakan pembangunan jalan tol di masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo Dimulai pada periode pertama tahun 2014 hingga tahun 2019, panjang jalan tol yang sudah dibangun telah mencapai 1.298 kilometer (km). Sementara itu target jalan tol yang telah beroperasi hingga akhir tahun 2022 mencapai 2.955 km dari keseluruhan panjang tol yang ada di Indonesia, sehingga pada tahun 2024 ditargetkan total panjang jalan tol yang telah dibangun di Indonesia mencapai 4.761 kilometer.

Pembangunan infrastruktur jalan tol pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo mengalami peningkatan cukup signifikan dibandingkan dengan

pemerintahan sebelumnya. Dilansir dari situs resmi Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, pada tahun 2022 atau dalam tujuh tahun kepemimpinan Presiden Joko Widodo, panjang tol yang telah dibangun melampaui 40 tahun pemerintahan sebelumnya yakni sepanjang 780 km. Pada Era Kepemimpinan Presiden Soeharto (1978-1988) pembangunan jalan tol yang berhasil dicapai yakni sejumlah 15 ruas jalan tol dengan total panjang jalan tol yakni 564,88 kilometer. Selanjutnya, pada Era Kepemimpinan Presiden B.J. Habibie (1998-1999) pembangunan jalan tol yang berhasil dicapai panjang totalnya 12,79 km. Pada Era Kepemimpinan Presiden Abdurrahman Wahid dan Presiden Megawati Soekarnoputri (1999-2004) tidak terdapat pembangunan jalan tol di periode ini. Pada masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono melaksanakan kepemimpinannya pada tahun 2004 hingga 2014, panjang jalan tol yang berhasil dibangun yakni total 352,22 km dengan 14 ruas jalan tol baru yang beroperasi. Dan di Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo hingga Februari 2022, panjang jalan tol yang berhasil di bangun yakni 1.569,7 km dengan 36 ruas jalan tol baru yang beroperasi.

Berdasarkan data tersebut, pembangunan jalan tol di masa

kepemimpinan Presiden Joko Widodo dapat dilihat menjadi salah satu prioritas pembangunan yang termasuk ke dalam kerangka Proyek Strategis Nasional (PSN). Hadirnya realitas tersebut kiranya juga tidak dapat dipungkir berdasar atas latar belakang bahwa jalan tol memiliki fungsi yang sangat krusial sebagai penghubung antar daerah yang mempercepat dan mempermudah proses distribusi dan mobilisasi masyarakat dari daerah satu ke daerah yang lain. Selain itu maksud atas pembangunan jalan tol sendiri berguna dalam upaya peningkatan efisiensi pelayanan jasa dalam ranah distribusi untuk menunjang peningkatan atau naiknya pertumbuhan ekonomi masyarakat. Semakin mudahnya proses distribusi dan mobilisasi yang merupakan salah satu manfaat atas pembangunan jalan tol dalam sebuah masyarakat, maka dapat berbanding lurus pada hasil yang diharapkan yakni pemerataan pertumbuhan ekonomi masyarakat pada semua wilayah-wilayah yang menjadi bagian dari Negara Indonesia.

Salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) pembangunan jalan tol di Indonesia yang merupakan bentuk transformasi sistem sosial sekaligus berpengaruh pada aspek-aspek lainnya adalah pembangunan Jalan Tol yang menghubungkan beberapa daerah atau wilayah di Sumatera atau Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS). Proyek Strategis Nasional pembangunan JTTS ini merupakan kebijakan pembangunan infrastruktur di luar Pulau Jawa demi mewujudkan pemerataan ekonomi, mengingat Pulau Sumatera merupakan wilayah atau daerah di luar Pulau Jawa yang mempunyai potensi sebagai daerah berkembang. Sehingga dengan itu, pembangunan infrastruktur jalan tol yang

menghubungkan pulau Sumatera ini dapat dikatakan sebagai salah satu katalisator pembangunan yang ada di Pulau Sumatera, sebab jalan tol memiliki peranan yang sangat penting dalam efisiensi proses distribusi dan mobilitas masyarakat guna meningkatkan perekonomian yang ada di Pulau Sumatera.

Berdasarkan data dari Kementerian Keuangan Republik Indonesia (Kemenkeu RI), pada tahun 2021 pembangunan infrastruktur berbentuk JTTS ini menghasilkan sebuah implikasi atau multiplier effect untuk output perekonomian di Pulau Sumatera dengan besar sejumlah 1,70% (persen). Output perekonomian yang dihasilkan atas proyek pembangunan JTTS ini dapat dihitung memiliki kesetaraan dengan 2,2% jumlah pendapatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di Pulau Sumatera. Sementara itu multiplier effect pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera terhadap aspek penyerapan tenaga kerja yang berada di Pulau Sumatera dalam hitungan tahun memiliki kesetaraan dengan total 2,4% (persen) tenaga kerja yang berada di Pulau Sumatera tersebut. Keberadaan data-data ini memberikan bukti bahwa pembangunan JTTS memiliki dampak positif dalam pembangunan yang ada di Pulau Sumatera, dampak positif pembangunan ini merupakan bentuk transformasi sistem sosial berupa penciptaan *multiplier effect* dari pembangunan JTTS berupa peningkatan dari pendapatan masyarakat, perekonomian daerah, serta kesempatan kerja.

Berdasarkan pada penelitian yang pernah dilakukan Ibad *et al*, (2021), hasil penelitian memperoleh sebuah fakta bahwa dampak atau implikasi yang dihasilkan atas pembangunan JTTS (Jalur Bakauheni

- Kayu Agung) yang memiliki beberapa gerbang masuk tol memungkinkan hadirnya efisiensi pergerakan dari kota/kabupaten menuju keluar kota/kabupaten, sehingga pembangunan JTTS ini dapat dikatakan mempermudah aksesibilitas juga mobilitas masyarakat, yang mana kemudahan aksesibilitas ini berdampak positif pada efisiensi biaya, waktu, dan tenaga. Manfaat berikutnya yang didapatkan dari adanya Jalur Trans Sumatera ini bagi wilayah yang berada di provinsi Lampung-Sumatera yang mana mempunyai disimilaritas komoditi unggulan akan dapat meningkatkan kegiatan jual-beli komoditas unggul yang dilakukan antar daerah di Pulau Sumatera, kegiatan jual-beli komoditas unggul antar daerah di Pulau Sumatera ini berimplikasi terhadap lancarnya perputaran arus ekonomi serta tentu dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Pulau Sumatera. Oleh sebab itu hadirnya pembangunan proyek infrastruktur JTTS ini dapat meningkatkan konektivitas antar daerah yang berada di Sumatera sehingga dapat lebih mudah dilakukan. Selain itu pembangunan JTTS ini juga memiliki dampak pada kecepatan perpindahan komoditas barang, utamanya bagi barang yang mudah mengalami pembusukan seperti hasil perkebunan dan hasil perikanan. Adanya kecepatan dalam proses perpindahan komoditas barang ini memberikan efisiensi waktu dan perpindahan yang cepat.

Pembangunan JTTS yang dapat dikatakan sebagai salah satu bentuk kasus administrasi pembangunan yang dilakukan di Indonesia dan merupakan bagian dari Proyek Strategis Nasional yang diharapkan mampu menunjang pembangunan sosial dan ekonomi sektoral di Pulau Sumatera

sehingga dapat memperluas percepatan pertumbuhan ekonomi di Indonesia, melalui JTTS yang telah beroperasi sepanjang 653 km dengan 9 ruas jalan tol baru yakni Bakauheni yang terhubung dengan Terbanggi Besar sepanjang 140 km, Tebanggi Besar yang terhubung dengan Kayu Agung sepanjang 189 km, Kayu Agung yang terhubung dengan Palembang hingga Betung sepanjang 38 km, Belawan yang terhubung dengan Medan hingga Tanjung Morawa sepanjang 43 km, Medan yang terkoneksi dengan Binjai sepanjang 13 km, Medan - Kualanamu hingga Tebing Tinggi sepanjang 62 km, Palembang - Indralaya sepanjang 22 km, Sigli yang terkoneksi dengan Banda Aceh Seksi 4 sepanjang 14 km, dan Pekanbaru - Dumai sepanjang 132 km tentunya akan berdampak secara ekonomi terhadap wilayah Pulau Sumatera. Oleh karena itu hingga pada waktu ini, JTTS merupakan jalur yang memberikan perubahan pergerakan masing-masing wilayah yang berada di Pulau Sumatera. Kemudahan dalam perubahan pergerakan ini karena adanya konektivitas antar wilayah yang ada di Pulau Sumatera melalui pembangunan JTTS. Maka dari itu menelisik terkait dengan bagaimana pembangunan JTTS mampu menunjang pembangunan sosial dan ekonomi sektoral dalam paradigma administrasi pembangunan menjadi sebuah pembahasan yang krusial untuk dikaji agar mampu dilihat proses perubahan baik sebelum atau sesudah adanya Jalan Tol Trans Sumatera. Berdasarkan pemaparan yang telah diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah yang akan ditelisik melalui penulisan artikel ini yakni, "Bagaimana Pembangunan Proyek Infrastruktur JTTS mampu menunjang

pembangunan sosial dan ekonomi sektoral dalam paradigma administrasi pembangunan?"

Perkembangan studi administrasi pembangunan berjalan begitu pesat sejak awal kemunculannya. Pemikiran dan berbagai paradigma baru terus menerus disuarakan oleh ilmuwan sosial untuk menerjemahkan teori-teori administrasi pembangunan agar dapat diimplementasikan melalui berbagai tindakan. Melalui sebab hadirnya tujuan transformatif inilah, administrasi pembangunan seringkali diartikan sebagai sebuah upaya negara-bangsa untuk bertumbuh, berkembang, dan mencapai kemajuan dengan cara-cara yang terencana sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan (Engkus, 2018). Selain itu, dengan tujuan yang bersifat transformatif tersebut, administrasi pembangunan kemudian menjadi katalisator perubahan sosial dan ekonomi negara guna menuju titik dan kondisi yang lebih baik lagi sesuai dengan rencana. Pada dasarnya dengan melihat berbagai paradigma yang menyangkut pada kerangka implementasi administrasi pembangunan dengan tujuan untuk menciptakan dampak yang konstruktif melalui berbagai proses yang terencana merupakan sebuah bentuk refleksi atas hadirnya pemikiran-pemikiran yang diurus utamakan dalam kerangka *new development administration*.

Paradigma *new development administration* lahir pada tahun 1988 berdasar dari pemikiran Milton J. Esman. Kehadiran *new development administration* ini pada dasarnya disebabkan atas ketidakefisienan proses-proses pembangunan yang ditimbulkan oleh paradigma administrasi klasik dan paradigma administrasi negara. Selain itu

dalam konteks sosial dan politiknya, Esman (1988) juga mengajukan paradigma ini karena disebabkan atas munculnya dorongan kuat yang berasal dari kesatuan komitmen negara dunia ketiga untuk bangkit kembali sebab telah dikecewakan oleh orientasi negara Barat yang terlalu mendominasi pada tahun 1960-an. Oleh sebab itu dengan merefleksikan berbagai problematika yang tercipta, Esman (1988) kemudian memandang bahwa administrasi pembangunan dalam kerangka yang lebih baru hendaknya menekankan atas kehadiran beberapa hal diantaranya,

- a. Deregulasi, dimana proses ini memuat upaya memperbaharui peraturan-peraturan atau regulasi yang kerap kali menghambat proses pembangunan (Purwadi, 2011). Selain itu, deregulasi ini juga terkait dengan upaya debirokratisasi yang memuat penyederhanaan peraturan guna menyelesaikan problem berbelit-belitnya proses dalam dunia administrasi yang telah terjadi sebelumnya.
- b. Privatisasi, dimana proses ini meliputi upaya denasionalisasi atau peralihan kepemilikan dari sektor negara ke sektor swasta. Penekanan atas kehadiran privatisasi ini kiranya berdasar atas beberapa keuntungan proses privatisasi diantaranya peningkatan atas rangsangan kompetisi sehingga proses pembangunan akan menuju pada arah yang lebih baik, privatisasi memungkinkan hadirnya efisiensi yang lebih besar, serta privatisasi kemudian juga mampu menekan pengeluaran dana oleh negara dalam proses pembangunan (Thoha, 1993).

c. Pemerintahan yang minimal, partisipasi masyarakat dalam berbagai proses pembangunan, serta penekanan atas sebuah bentuk inkrementalisme guna menunjang pencapaian tujuan pembangunan dengan cara-cara yang lebih luwes dan fleksibel.

Setelah menguraikan hakikat dan paradigma administrasi pembangunan yang digunakan pada penulisan artikel ini, peneliti kemudian menyajikan *regional development theory* atau teori pembangunan regional yang digunakan sebagai pisau analisis dalam penulisan artikel ini. *Regional development theory* berangkat atas asumsi fundamental bahwa kebijakan pembangunan yang bersifat sektoral atau dilakukan oleh suatu negara pada suatu daerah cenderung memiliki tujuan untuk menumbuhkan struktur ekonomi yang kuat sehingga mampu merangsang pertumbuhan berbagai kegiatan produktif atau kegiatan yang memiliki nilai produksi (Guild, 2000). Asumsi dasar yang diajukan dalam kerangka teori pembangunan regional ini memiliki keselarasan dengan tujuan awal hadirnya studi terkait administrasi pembangunan tepatnya yakni menciptakan perubahan yang positif termasuk kemajuan ekonomi.

Lahirnya tujuan untuk penguatan sistem dan struktur ekonomi tersebut dalam kerangka teori pembangunan regional disebutkan dapat dilakukan melalui sarana investasi di bidang infrastruktur. Adanya anggapan bahwa investasi dalam bidang infrastruktur ini menjadi hal yang tepat sebab pembangunan infrastruktur dianggap mampu untuk menghasilkan manfaat publik secara substansial. Secara rinci terkait teori ini yang menekankan atas

peranan infrastruktur, Guild (2000) kemudian juga menegaskan bahwa infrastruktur memiliki dua dampak positif pada pertumbuhan daerah. Dampak tersebut diantaranya yakni pertama, ketersediaan infrastruktur akan berbanding lurus dengan peningkatan produktivitas baik terkait dengan modal fisik maupun sumber daya manusia. Kedua, jika infrastruktur yang dibangun juga berfungsi sebagai input yang bersifat langsung, maka tingkat investasi yang lebih tinggi akan berbanding lurus dengan peningkatan output suatu daerah. Dengan sisi positif yang telah dirincikan sedemikian rupa, investasi infrastruktur pada akhirnya dapat mendorong pembangunan daerah dengan menyediakan fasilitas publik yang lebih baik dengan menghilangkan kendala kapasitas yang ada.

Selain pada dampak mendasar tersebut, Guild (2000) dalam teorinya ini juga mencoba mengklasifikasikan dua kategori dampak infrastruktur terhadap pembangunan. Dua dampak tersebut terkategori dalam dua bentuk diantaranya dampak terhadap pembangunan ekonomi sektoral dan dampak terhadap pembangunan sosial sektoral. Sekalipun terbagi dalam dua kategorisasi dampak tersebut, penekanan positif atas teori ini tetap bertumpu pada proses pengembangan sektoral. Infrastruktur pada dasarnya berkontribusi pada pembangunan sektoral dengan meningkatkan produktivitas dengan berinteraksi dengan modal swasta sekaligus menarik perusahaan dan rumah tangga untuk terlibat. Namun ketika dipandang secara rinci, pada dampak ekonomi, *regional development theory* memprediksi bahwa kehadiran investasi pada bidang infrastruktur yang dilakukan

oleh negara di berbagai daerah cenderung menghasilkan dampak yang positif terkait perkembangan ekonomi seperti pertumbuhan ekonomi, pendapatan masyarakat, dan sebagainya. Sedangkan pada jenis kedua yakni dampak terhadap pembangunan sosial sektoral, *regional development theory* memprediksi bahwa pembangunan sektoral yang mengarusdepankan pembangunan infrastruktur akan berdampak pada peningkatan sumber daya manusia sebab fasilitas pendidikan dan kesehatan menjadi lebih baik juga tingkat kesejahteraan yang semakin terjamin sebab fasilitas yang didapatkan lebih baik pasca pembangunan infrastruktur.

B. METODE PENELITIAN

Metode penelitian menyangkut atas instrumen ilmiah atau langkah-langkah sistematis yang dipakai guna mengumpulkan data untuk sebuah tujuan tertentu. Pada penulisan artikel ini, metode yang dipakai adalah metode penelitian kualitatif. Creswell (2018) menjelaskan bahwa metode kualitatif merupakan suatu proses untuk mengeksplorasi dan memahami suatu masalah sosial dengan memaknai sejumlah data, individu, atau sekelompok orang. Pertimbangan dalam menggunakan metode kualitatif pada penulisan artikel ini dikarenakan metode penelitian kualitatif mampu menyajikan sebuah bentuk yang utuh dan menyeluruh (*holistic*) dalam menganalisis fenomena *New Development Administration* dalam Pembangunan Sosial dan Ekonomi Sektoral: Studi Pembangunan JTTS. Pertimbangan lain terkait pemilihan metode kualitatif ini juga terkait dengan tujuan penelitian, dimana penulis tidak berusaha mengolah data yang didapat

dengan cara-cara matematis, akan tetapi lebih memilih untuk mengolah data dengan cara merefleksikan makna yang ada di dalamnya. Kemudian, tipe metode penelitian yang dipakai yakni tipe metode deskriptif kualitatif dimana proses penulisannya menggunakan penjabaran kata dengan data yang dipakai diperoleh melalui teknik studi literatur atau kepustakaan sehingga dapat menggambarkan fenomena berdasarkan informasi dan data yang valid.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) berdasarkan perspektif *New Development Administration*

Pembangunan JTTS yang dilaksanakan oleh pemerintah mengupayakan merupakan Proyek Strategis Nasional yang sangat vital dalam pembangunan sosial dan ekonomi sektoral. Upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam pembangunan JTTS sebagai salah satu proyek strategis nasional diimplementasikan dalam kebijakan pembangunan sebagai payung hukumnya. Sebagai salah satu proyek berurgensi tinggi dan menjadi pilar pembangunan di Pulau Sumatera, JTTS menjadi katalisator pembangunan di Pulau Sumatera.

Proses pembangunan JTTS berdasarkan perspektif administrasi pembangunan, merupakan salah satu upaya transformasi sosial dari sebelumnya yang dirasa masih terdapat kekurangan menuju ke arah kemajuan dan modernisasi melalui penguatan sistem jaringan jalan, hal ini dilakukan sebab JTTS sebagai sistem jaringan jalan adalah suatu kebutuhan yang harus dipenuhi atau kebutuhan primer bagi pengguna jalan yakni masyarakat, sistem

jaringan jalan yang baik sangat mendukung dalam proses efisiensi biaya logistik, dan menjadi sarana aksesibilitas masyarakat dalam melaksanakan kegiatan perdagangan untuk mendukung pembangunan sosial dan ekonomi sektoral khususnya di Pulau Sumatera.

Untuk menjawab kebutuhan tersebut pemerintah konektivitas antar wilayah di Pulau Sumatera menjadi prioritas utama. Pembangunan JTTS telah dijelaskan dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 100 tahun 2014 tentang percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera. Melalui Perpres tersebut pemerintah menugaskan kepada pihak swasta dalam hal ini PT. Hutama Karya (Persero) untuk dapat melaksanakan pembangunan dan pengembangan kawasan JTTS. Adapun tugas dan fungsi yang diperintahkan kepada PT Hutama Karya (Persero) yakni berkaitan dengan pendanaan yakni meliputi pembiayaan pembangunan, perencanaan teknis dalam melaksanakan proses pembangunan, pelaksanaan konstruksi pembangunan, dan pemeliharaan kawasan JTTS.

Proses pembangunan JTTS yang menugaskan PT Hutama Karya sebagai pihak yang melaksanakan pembangunan dan pengembangan JTTS merupakan salah satu bentuk implementasi dari *New Development Administration (NDA)*. Dimana dalam NDA salah satu hal yang ditekankan adalah pola pembiayaan melalui skema privatisasi. Privatisasi menekankan bahwa keberhasilan dari pembangunan adalah melalui pergantian dari pola pembiayaan lama seperti kredit atau pinjaman yang diperoleh melalui kerjasama bilateral maupun multilateral, maupun kredit ekspor yang kemudian beralih pada pola pembiayaan baru yakni

privatisasi. Melalui pola privatisasi ini pemerintah mampu menghemat pengeluaran yang sangat besar dalam membangun JTTS. Pola privatisasi yang dijalankan oleh pemerintah dalam pembangunan JTTS dilaksanakan dengan skema *Build Operate Transfer (BOT)*, yakni skema yang dilakukan ketika badan usaha swasta atau publik turut serta dalam pembangunan dan pengoperasian proyek untuk periode waktu tertentu, skema ini diatur dalam pasal 9 Peraturan Perpres Nomor 100 tahun 2014 tentang percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera yang menyebutkan bahwa pemerintah memberikan hak pengusahaan kepada PT Hutama Karya (persero) dalam jangka waktu 40 (empat puluh) tahun.

Berdasar pada uraian skema pengerjaan JTTS, dapat terlihat bahwa prosedur privatisasi yang ditekankan oleh paradigma *new development administration* digunakan dalam skema perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan tol tersebut. Selain pada bentuk privatisasi yang telah diuraikan sebelumnya, pembangunan JTTS ini juga menggambarkan beberapa bentuk penekanan yang ada pada paradigma *new development administration* diantaranya yakni deregulasi, pemerintahan yang minimal, menghadirkan partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan, sekaligus penekanan atas sifat-sifat inkrementalisme dalam proses pembangunan infrastruktur JTTS tersebut.

Terkait deregulasi, dalam pembangunan infrastruktur JTTS sepanjang pulau Sumatera ini, pemerintah melakukan upaya-upaya penyederhanaan peraturan dengan mendasarkan pada ketentuan dalam Perpres Nomor 100

Tahun 2014 yang menekankan terkait percepatan pembangunan jalan tol yang ada di Pulau Sumatera. Disebutkan dalam Perpres yang khusus membahas terkait pembangunan JTTS tersebut, pemerintah juga telah menciptakan berbagai peraturan turunan dimana dalam satu peraturan turunannya, yakni Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 142/PMK.08/2019 terkait dengan Tata Cara Pemberian Jaminan guna mempercepat proyek pembangunan jalan tol di Sumatera, pemerintah telah menekankan dan menjelaskan dalam poin pertimbangan tepatnya pada poin (b) bahwa peraturan tersebut hadir untuk menyederhanakan dan menyempurnakan ketentuan agar pembangunan JTTS dapat dilaksanakan dengan cepat serta efisien. Kemudian terkait dengan pemerintahan yang minimal, hal ini dapat dijelaskan dengan skema privatisasi yang dilaksanakan dengan melibatkan pihak swasta dalam proses pembangunan. Sayangnya ketika beralih pada paradigma terkait dengan partisipasi masyarakat, sisi negatif bertebaran sebab proyek pembangunan JTTS ini terlibat dengan berbagai konflik pembebasan lahan yang menyeret masyarakat untuk terlibat. Namun atas adanya konflik ini, masyarakat kemudian dapat berpartisipasi dengan memberikan usulan-usulan kecil untuk proses penciptaan keadilan dalam pembangunan jalan tol tersebut. Terakhir terkait dengan inkrementalisme, proyek pembangunan JTTS ini juga mencerminkan hadirnya pendekatan yang hati-hati dari pemerintah untuk pembangunan infrastruktur besar sebagai rangka memenuhi hadirnya desentralisasi di Indonesia ini.



Gambar 1. Peta Pembangunan JTTS

Sumber: Hasil Olahan, 2022

Melalui berbagai skema pembangunan yang telah diuraikan dan cukup terkait dengan paradigma *new administration development*, dapat dilihat bahwa Tol Trans Sumatera sendiri hingga saat ini dibangun dengan total panjang 2.704 km yang akan menghubungkan dari Provinsi Lampung hingga Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam melalui 24 ruas jalan baru yang rampung tahun 2024. Pada tahap awal pembangunan JTTS ada 9 ruas jalan baru yang beroperasi yakni dari Bakauheni sampai Terbanggi Besar dengan total panjang 140 km, Tebanggi Besar sampai Kayu Agung dengan total panjang 189 km, Kayu Agung sampai Palembang - Betung dengan total panjang 38 km, Belawan sampai Medan sampai Tanjung Morawa dengan total panjang 43 km, Medan sampai Binjai dengan total panjang 13 km, Medan sampai Kualanamu sampai Tebing Tinggi dengan total panjang 62 km, Palembang sampai Indralaya dengan total panjang 22 km, Sigli sampai ke Banda Aceh Seksi 4 dengan total panjang 14 km, dan Pekanbaru sampai Dumai dengan total panjang 132 km.

Pada tahun 2022, JTTS yang telah beroperasi dengan total panjang mencapai 653 km dan melintas dari Provinsi Lampung sampai Provinsi Nanggroe Aceh

Darussalam. Fasilitas yang disediakan Jalan Trans Sumatera sendiri terbilang cukup lengkap, mulai dari pintu tol otomatis dan disediakan petugas jaga tol sebagai pemandu, marka jalan yang meliputi pelayanan kesiagaan dan rambu lalu, serta pelayanan e-toll card. Seluruh sarana prasarana serta fasilitas yang ada di JTTS disiapkan dalam rangka memperlancar akses masuk JTTS serta memberikan kenyamanan kepada masyarakat pengguna infrastruktur JTTS.

Selain kelancaran akses masuk JTTS, pelayanan dan fasilitas yang diberikan oleh JTTS adalah adanya *rest area* yang luas dan nyaman. Total terdapat 25 titik *rest area* (tempat peristirahatan dan pelayanan) yang disediakan oleh JTTS, yang mana 12 *rest area* tersebar di JTTS ruas Bakauheni sampai Terbanggi Besar, kemudian 9 *rest area* lain tersebar di JTTS ruas Terbanggi Besar sampai Pematang Panggang sampai Kayu Agung, serta 4 lainnya terdapat di JTTS ruas Pekanbaru sampai Dumai. *Rest area* jalan tol merupakan bagian fasilitas yang harus disediakan dalam pembangunan JTTS, sebab sebagai area atau tempat istirahat masyarakat pengguna jalan tol untuk beristirahat.

JTTS sendiri mulai resmi beroperasi pada akhir tahun 2017 yang pelaksanaannya dilakukan secara bertahap. JTTS ini mampu pengaruh terhadap pembangunan sosial dan ekonomi sektoral yang cukup besar, khususnya kepada masyarakat di pulau Sumatera. Penduduk di Pulau Sumatera benar-benar dapat menikmati pengaruh dari Pembangunan JTTS yang dibuktikan dengan meningkatnya jumlah kendaraan yang melintas di jalur JTTS pada tiap mudik lebaran. Volume kendaraan yang melintas

di jalur JTTS dapat mencapai ribuan menuju bermacam wilayah kabupaten/kota di Pulau Sumatera. Selain itu secara tidak langsung pembangunan JTTS semakin memudahkan akses penduduk yang ada di Pulau Sumatera untuk melakukan perjalanan ke Pulau Jawa ataupun dari Pulau Jawa menuju Pulau Sumatera.

Mengenai biaya masuk JTTS tersedia berbagai macam tarif sesuai dengan jarak yang ditempuh dan beban kendaraan yang melintas. Tarif tol Jalan Trans Sumatera pada tahun 2021 yang diumumkan oleh pemerintah untuk ruas tol Bakauheni Selatan (Pelabuhan) sampai ruas tol Palembang bervariasi. Untuk Jenis kendaraan golongan I seperti bus, truk kecil, jip, serta sedan dikenakan tarif sebesar Rp 338.500. sementara itu untuk kendaraan golongan II dan golongan III dari ruas tol Bakauheni Selatan (Pelabuhan) sampai ruas tol Palembang dikenakan tarif sebesar Rp 509.500. Adanya berbagai macam tarif yang dikenakan kepada berbagai macam golongan kendaraan yang melintas di JTTS menyesuaikan beban kendaraan serta jarak yang ditempuh dalam JTTS. Apabila semakin jauh jarak yang ditempuh dalam JTTS dan semakin berat beban kendaraan maka tarif yang dikenakan akan semakin mahal.

2. Implikasi Proyek Infrastruktur JTTS Terhadap Pembangunan Sosial Sektoral di Pulau Sumatera

Pembangunan sosial merupakan segala aktivitas yang berkaitan dengan perspektif sosial dan perspektif ekonomi suatu wilayah yang bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat (Wirutomo, 2014). Dari perspektif pembangunan sosial, teori pembangunan sosial

memprediksi dampak positif pada pertumbuhan sosial dapat dicapai melalui peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) seperti pendidikan, keterampilan, dan kesehatan yang lebih baik. Cara meningkatkan kualitas SDM yang baik salah satunya disebabkan oleh fasilitas yang lebih baik yang diwakili oleh infrastruktur (Guild, 2000). Manfaat yang diperoleh melalui pembangunan ekonomi sektoral dan produktivitas yang lebih tinggi dari pembangunan infrastruktur penunjang, makan berbanding lurus dengan kenaikan upah atau pendapatan yang diterima oleh masyarakat. Dalam kategori pembangunan sosial, ada juga tiga jenis dampak: efek pendapatan, efek akses, dan efek konsumsi.

Infrastruktur yang lebih baik menjadi salah satu katalisator dalam meningkatkan produktivitas pekerja, dengan adanya produktivitas kerja yang dimiliki oleh masyarakat upah atau pendapatan dari masyarakat juga akan meningkatkan dan menarik banyak lapangan pekerja. Tingkat investasi infrastruktur yang lebih tinggi dengan demikian dapat meningkatkan tingkat pertumbuhan angkatan kerja dan meningkatkan pendapatan daerah, sehingga hal ini akan meningkatkan pula pendapatan per kapita atau per rumah tangga suatu daerah. Pembangunan infrastruktur memungkinkan aksesibilitas masyarakat yang lebih besar sehingga akan mendapatkan multiplier effect dari pembangunan tersebut, misalnya melalui pembangunan sistem jaringan jalan dan transportasi yang lebih baik juga berarti merupakan peningkatan akses ke kesehatan, pendidikan, dan pasar untuk produk dan barang-barang konsumen (Guild, 2000).

Pembangunan infrastruktur JTTS merupakan gagasan pemerintah dalam rangka transformasi sosial menuju ke arah baik sehingga dijadikan salah satu proyek strategis nasional karena begitu krusialnya pembangunan infrastruktur dalam mendukung pembangunan sosial yang ada di Pulau Sumatera. Dalam kategori pembangunan sosial, ada juga tiga jenis dampak: efek pendapatan, efek akses, dan efek konsumsi. Adapun ketiga jenis dampak tersebut dapat diidentifikasi sebagaimana berikut:

- a) Pembangunan JTTS memberikan efek positif terhadap pendapatan per kapita masyarakat atau Produk Domestik Bruto (PDRB). Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) untuk salah satu komponen pembangunan sosial yakni laju pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDRB) yang berbanding lurus dengan pendapatan per kapita kabupaten/kota di Pulau Sumatera dari tahun 2016 hingga tahun 2020 mengalami tren peningkatan. Berdasarkan data tersebut jumlah total PDRB kabupaten/kota di Pulau Sumatera pada tahun 2021 mencapai 21,70% (persen) dari total PDRB kabupaten/kota di Indonesia. Laju pertumbuhan PDRB ini ditunjang oleh sektor-sektor komoditas unggulan masing-masing wilayah di Pulau Sumatera yang semakin mudah dalam proses distribusinya melalui pembangunan JTTS.
- b) Pembangunan JTTS yang melintas di sepanjang Pulau Sumatera telah beroperasi sepanjang 653 km dan menghubungkan antar provinsi dan kabupaten/kota di Pulau Sumatera. Adanya JTTS ini semakin memudahkan aksesibilitas masyarakat terhadap

akses-akses publik lintas kabupaten/kota maupun lintas provinsi. Kemudahan terhadap akses-akses pelayanan publik dari pembangunan JTTS tercermin dari kemudahan masyarakat terhadap akses kesehatan, pendidikan, pasar, layanan, dan pekerjaan (Agustine dkk., 2020).

- c) Pembangunan JTTS sangat memperhatikan nilai konsumsi dari Tol Trans Sumatera kaitannya dengan kenyamanan yang didapatkan oleh pengguna Jalan Tol yang diwujudkan pada nilai-nilai fasilitas Jalan Tol serta nilai-nilai efisiensi baik jarak maupun waktu. Hal ini dikarenakan penyediaan infrastruktur juga harus memajukan pembangunan sosial sejauh memberikan layanan yang dihargai orang. Pengguna infrastruktur akan tertarik dengan nilai-nilai fasilitas yang lebih baik dan akses yang mudah ke layanan. Jasa infrastruktur adalah konsumsi penting bagi pengguna infrastruktur itu sendiri. Misalnya, jalan yang baik tidak hanya meningkatkan akses ke pasar, tetapi juga menghemat waktu orang dan memberikan kesempatan untuk interaksi sosial di seluruh area yang lebih luas (Guild, 2000). kaitannya dengan nilai konsumsi ini JTTS memberikan fasilitas terbilang cukup lengkap, mulai dari pintu tol otomatis yang disediakan petugas jaga tol sebagai pemandu, marka jalan yang meliputi pelayanan kesiagaan dan rambu lalu, serta pelayanan e-toll card. Seluruh sarana prasarana serta fasilitas yang ada di JTTS disiapkan dalam rangka memberikan kenyamanan bagi masyarakat pengguna infrastruktur JTTS (Sari dkk., 2020).

3. Implikasi Proyek Infrastruktur JTTS Terhadap Pembangunan Ekonomi Sektoral di Pulau Sumatera

Pertumbuhan ekonomi sektoral merupakan sebuah hasil atas terjadinya perubahan ekonomi pada suatu wilayah yang menuju kepada arah konstruktif, lebih baik, dan meningkat. Hadirnya pertumbuhan ekonomi sektoral pada dasarnya mendapatkan pengaruh atas pembangunan ekonomi sektoral yang dikerjakan dengan mekanisme kerjasama dari berbagai macam stakeholder (Ibad, 2021). Pada konteks ini, pembangunan ekonomi sektoral terjadi sebab adanya kerjasama antar berbagai stakeholder terkait yang memiliki peran atas pengelolaan sumber daya yang dimiliki atau ada di sebuah wilayah atau daerah. Melalui hadirnya berbagai kerjasama yang dilakukan ini dapat berdampak dalam upaya untuk menghasilkan lapangan atau tempat pekerjaan yang cukup besar bagi sebuah masyarakat dan tentu dengan itu akan berpengaruh pada peningkatan pertumbuhan ekonomi sektoral itu sendiri.

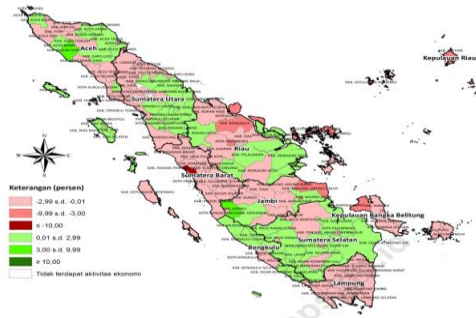
Dengan mendasarkan pada perspektif yang diuraikan di atas, pertumbuhan ekonomi sektoral tentu juga benar dipengaruhi oleh beberapa hal yang telah disebutkan. Namun, pertumbuhan ekonomi sektoral tersebut pada akhirnya juga ditentukan atas hadirnya komoditas dari suatu wilayah yang menjadi sektor unggulan sebuah wilayah tersebut. Hal ini dikarenakan bahwa sektor yang memuat komoditi unggulan nantinya akan memiliki peran untuk memberikan kontribusi maksimal bagi perekonomian di sebuah wilayah. Berdasar pada uraian tersebut, pertumbuhan ekonomi sektoral kemudian

juga dapat dikaitkan dengan peningkatan produksi barang dan jasa yang dapat diukur melalui besaran Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Hal ini diperkuat pula bahwa dalam berbagai literatur, penyumbang dari besaran PDRB ini dapat juga ditelisik dari sektor-sektor unggulan yang pada akhirnya mampu berkontribusi pada perekonomian untuk wilayahnya.

Pembangunan JTTS merupakan salah satu bentuk transformasi sosial di bidang ekonomi yang bertujuan sebagai salah satu katalisator dalam pembangunan ekonomi sektoral di Pulau Sumatera. Sebagai katalisator pembangunan ekonomi di Sumatera, pembangunan infrastruktur JTTS ini ditargetkan mampu guna meningkatkan ekonomi sektoral yang ditandai dengan peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) di Pulau Sumatera. Peningkatan PDRB ini dapat ditingkatkan melalui optimalisasi komoditas sektor unggulan daerah di Pulau Sumatera seperti batu bara, kopi, minyak kelapa sawit, gas alam, karet, sekaligus minyak bumi.

Berdasarkan data yang dijabarkan oleh BPS, laju pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDRB) kabupaten atau kota di Pulau Sumatera dari tahun 2016 hingga tahun 2020 mengalami tren peningkatan. Total PDRB kabupaten atau kota di Pulau Sumatera pada tahun 2021 mencapai 21,70% dari total PDRB kabupaten/kota di Indonesia. Laju pertumbuhan PDRB ini menjadi salah satu implikasi dari semakin optimalnya sektor-sektor komoditas unggulan wilayah di Pulau Sumatera yang menyumbang perekonomian bagi wilayahnya. Selain itu pertumbuhan ekonomi juga di bangun oleh sektor produktif di masing-masing wilayah di Pulau Sumatera termasuk

industri barang dan jasa, hasil perkebunan, dan hasil pertanian.



Gambar 2. Laju Pertumbuhan PDRB Menurut Kabupaten/Kota di Pulau Sumatera

Sumber: BPS, 2020

Adanya peningkatan PDRB kabupaten atau kota di Pulau Sumatera ini dapat dipandang sebagai salah satu implikasi atas pembangunan infrastruktur JTTS. Oleh karena itu, JTTS merupakan infrastruktur penunjang kegiatan perekonomian di Pulau Sumatera yang mampu memberikan keterhubungan antar masyarakat yang terkait dengan perniagaan yang memuat pada aspek pekerjaan, pasar, dan layanan, serta mampu memberikan rangsangan untuk pertumbuhan ekonomi sektoral di Indonesia khususnya di Pulau Sumatera. Pembangunan Jalan Tol di Pulau Sumatera yang berdampak dalam pembangunan ekonomi sektoral Pulau Sumatera dapat diidentifikasi dari beberapa hal sebagai berikut:

- a) Pembangunan JTTS memberikan implikasi pada pertumbuhan ekonomi sektoral sebab dengan adanya pembangunan infrastruktur JTTS ini proses pergerakan baik masyarakat maupun barang sekaligus jasa dari sebuah wilayah atau daerah ke wilayah lain di pulau Sumatera dapat dilakukan dengan cepat dan mudah, karena

kemudahan aksesibilitas ini masyarakat dapat lebih efisien dalam menghemat biaya, waktu, serta jarak tempuh (Ibad, 2021).

- b) Pembangunan JTTS meningkatkan pertumbuhan ekonomi sektoral di Pulau Sumatera karena meningkatkan kegiatan jual-beli komoditas unggulan antar wilayah yang ada di Pulau Sumatera, melalui JTTS kegiatan perniagaan dapat dilakukan dengan semakin mudah dan cepat sehingga kegiatan jual-beli komoditas unggulan daerah dilakukan untuk menguji kebutuhan suatu masyarakat dan sebagai upaya mensejahterakan masyarakat (Ibad, 2021).
- c) Pembangunan JTTS meningkatkan pertumbuhan ekonomi sektoral sebab perpindahan komoditas unggulan menjadi lebih efisien, melalui jalur Tol Trans Sumatera perpindahan komoditas unggulan menjadi lebih cepat dan kualitas dari komoditas tersebut juga terjaga hingga wilayah tujuan, hal ini dikarenakan JTTS memberikan efisiensi waktu perpindahan komoditas unggulan di Pulau Sumatera yang didominasi oleh hasil perkebunan dan hasil pertanian yang memerlukan waktu yang cepat dalam proses pengirimannya agar kualitas dari komoditas terjaga, sebab komoditas yang bersangkutan akan cepat membusuk atau kualitasnya menjadi menurun apabila dalam proses distribusi atau pengirimannya memerlukan waktu yang cukup lama.
- d) Pembangunan JTTS berperan dalam pembangunan ekonomi sektoral di pulau Sumatera sebab adanya Pembangunan Jalan Tol Sumatera akan semakin meningkatkan konektivitas

antar wilayah atau antar daerah yang ada di Pulau Sumatera, konektivitas antar wilayah akan meningkatkan perputaran ekonomi yang lebih cepat karena antar wilayah yang ada di Pulau Sumatera saling membutuhkan antara satu dengan yang lainnya sehingga adanya pembangunan JTTS memudahkan konektivitas masyarakat di Pulau Sumatera untuk melaksanakan kegiatan perniagaan barang ataupun jasa.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan data dan analisis yang telah diuraikan pada bagian hasil sekaligus pembahasan, maka dapat ditarik sebuah kesimpulan yang diperoleh dari penyusunan artikel ini diantaranya tertera dalam point berikut: 1) Pembangunan JTTS dalam perkembangannya dilaksanakan berdasarkan prinsip-prinsip dari Paradigma *New Development Administration* yang meliputi deregulasi, privatisasi, dan pemerintahan yang minimal yang mendukung proses pembangunan JTTS berjalan dengan baik sesuai dengan target awal yang direncanakan; 2) Pembangunan JTTS memberikan implikasi pada pembangunan sosial di Pulau Sumatera, kategori pembangunan sosial ini terbagi kedalam tiga jenis dampak yaitu: *Pertama*, efek pendapatan dapat dilihat dari PDRB kabupaten/kota di Pulau Sumatera yang semakin meningkat. *Kedua*, efek konsumsi dapat dilihat dari fasilitas jalan tol yang terbilang cukup lengkap mulai dari pintu gerbang tol otomatis sekaligus hadirnya petugas penjaga tol, hadirnya pelayanan berbentuk kesiapsiagaan serta rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan tol, dan pelayanan transaksi cepat yang

disiapkan disiapkan dalam rangka memperlancar akses masuk jalan tol serta memberikan kenyamanan masyarakat untuk menggunakannya. *Ketiga*, efek akses dapat dilihat dari kemudahan masyarakat terhadap akses kesehatan, pendidikan, pasar, layanan, dan pekerjaan dengan adanya JTTS; 3) Pembangunan JTTS memberikan dampak pertumbuhan ekonomi sektoral bagi pulau Sumatera yang ditunjukkan dengan peningkatan laju PDRB di pulau Sumatera dari tahun ke tahun, pembangunan ekonomi sektoral ini merupakan implikasi dari manfaat pembangunan JTTS yang semakin memudahkan masyarakat dalam mobilitas dan distribusi barang serta efisien dalam biaya, waktu, dan jarak tempuh.

E. DAFTAR PUSTAKA

BUKU :

- Agustine, V., Purba, A., & Fuady, S. N. (2020). Indeks Aksesibilitas Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Bakauheni–Terbanggi Besar Dalam Mencapai Kawasan Strategis. *Prosiding Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi* (pp. 529-529)
- Anggara, S., & Sumantri, I. (2016). *Administrasi Pembangunan: Teori dan Praktek*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Anisa dkk. (2021) Dampak Pengadaan Tanah Jalan Tol Trans Sumatera pada Kondisi Penghidupan Masyarakat di Desa Serdang. *Jurnal Tunas Agraria*, 4(3), 340-351
- BPS. (2020). *Tinjauan Regional Berdasarkan PDRB Kabupaten/Kota 2016-2020 Pulau Sumatera*. Jakarta: PT Citra Mawana Patamaro
- Dwivedi. (1994). *Development Administration From Underdevelopment to Sustainable Development*. New York: Martis's Press, Inc.
- Engkus, E. (2018). Perspektif Administrasi Pembangunan: Menuju Ke Arah Konvergentif. *JISPO Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 8(2), 190-201.
- Esman, M. J. (1988). The Maturing of Development Administration. *Public Administration and Development*, 8(2), 125-134.
- Guild, R. L. (2000). Infrastructure investment and interregional development: Theory, evidence, and implications for planning. *Public Works Management & Policy*, 4(4), 274-285.
- Hanifah & Unayah. (2011). Kontribusi Organisasi Sosial dalam Pembangunan Kesejahteraan Sosial. *Jurnal Penelitian dan Pengemabnagan Kesejahteraan Sosisal*, 16(1), 85-99.
- Ibad dkk. (2021). Dampak Ekonomi Bagi Komoditas Unggulan Dalam Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) Bakauheni-Kayu Agung. *Journal of Science and Applicative Technology*, 5(2), 387-396. DOI: 10.35472/jsat.v5i2.278
- Kartasasmita, G. (1997). *Administrasi Pembangunan*. Jakarta: LP3S.
- Naufal. (2020). Konsep Privatisasi Di Indonesia. *Jurnal Dharmasiswa*, 1(1), 210-219
- Neruz dkk. (2022). Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera terhadap Pendapatan Masyarakat Bagian Sumatera Utara

- (Medan-Tebing Tinggi). *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(1), 527-532
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 142/PMK.OB/2019 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemberian Jaminan Pemerintah Untuk Percepatan Proyek Pembangunan Jalan Tol di Sumatera.
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.
- Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera.
- Purwadi, A. (2011). Deregulasi Dan Debirokratisasi Penyelenggaraan Pelayanan Perijinan. *Perspektif*, 16(1), 42-51.
- Siagian, S.P. (2007). Manajemen sumber daya manusia. Jakarta : Bumi Aksara.
- Thoha, M. (1993). Privatisasi dan Efisiensi: Teori dan Kenyataan Empiris. *Economics and Finance in Indonesia*, 41, 227-250.
- Wirutomo, P. (2014). Mencari Makna Pembangunan Sosial: Studi Kasus Sektor Informal di Kota Solo. *Masyarakat: Jurnal Sosiologi*, 101-120.