

ALTERNATIF PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN SAUM

BS Kusbiantoro

Departemen Teknik Planologi ITB
Labtek IX A Jl. Ganesha 10 Bandung
bskus@bdg.centrin.net.id

ABSTRACT

Jakarta Metropolitan Area, which has more than 20 million inhabitants, should be supported by mass rapid transit system. The Master Plan for MRT development had been initiated more than 20 years ago; since then various studies and plans have been done as well. However, the MRT system has not been materialized. One of the reasons is the government's limited fund. This paper proposes an alternative financing scheme to develop the MRT system, i.e. for the government to give concession to private sector for funding and managing development of both MRT and land use along the MRT corridor.

I. PENDAHULUAN

1. Peran Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) di Jakarta Raya (JR – Jakarta serta wilayah sekitarnya – Jabodetabek) dalam mengangkut penumpang masih belum berarti, yakni kurang dari 9% bahkan untuk kota Jakarta kurang dari 2%. Sebaliknya peran SAUM di Tokyo Metropolitan Area (TMA) sangat penting (lebih dari 70%), padahal karakteristik TMA mirip dengan JR (Tabel 1)

Tabel 1
Perbandingan Tokyo Metropolitan Area dengan Jakarta Raya

	Tokyo Metro Area (TMA)	Jakarta Raya (JR)
Penduduk (1998)	28.6 juta	21.7 juta
Luas wilayah (km ²)	6427	6382
Perdagangan (TMA), FDI (JR)	34% of Japan	36% of Indonesia
Modal Split k.a. (1998)	>70%	<9% (Jakarta <2%)

2. Pada satu sisi pembangunan SAUM membutuhkan dana besar. Pada sisi lain, SAUM memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan sistem angkutan jalan raya, a.l. SAUM lebih aman, lebih cepat, daya angkut

lebih tinggi, lebih hemat lahan, lebih ramah lingkungan, dan banyak lagi (Tabel 2). Demikian pula dengan daya angkutnya yang tinggi, SAUM dapat menunjang pembangunan kota dengan kepadatan tinggi -- kota dengan berbagai pemusatan kegiatan serta fasilitas dan pelayanan perkotaan. Pada gilirannya bentuk kota ini memungkinkan rendahnya jarak perjalanan, tingginya moda jalan kaki, rendahnya pemakaian energi, dan rendahnya polusi (Kusbiantoro, 1994, 1997; Newman and Kenworthy, 1999; Johnson and Rodier, 1999; Banister, 2000)

Tabel 2
Perbandingan Jalan Raya dengan SAUM

Moda	Pax/jam/jalur/ arah	CO*	HC*	NOx*	Biaya/ jalur-km**
Jalan raya	2000	16.8	1.3	0.5	0.8 - 1.2
SAUM	60000	0.004	0.002	0.2	80 - 120

* gram / 1000 pax-km **USD juta

3. Dengan berbagai keunggulannya tersebut, banyak kota-kota metropolitan yang telah memiliki SAUM, misalnya di Asia lebih dari 20 kota telah memilikinya, mulai kota dengan penduduk 1 juta sampai lebih dari 10 juta (Tabel 3)

Tabel 3
Kota-Kota di Asia dengan SAUM

Negara	Kota	Penduduk(juta)	SAUM (km)
Jepang	Tokyo	8.35	248.7
	Osaka	2.63	115.6
	Nagoya	2.08	76.5
	Sapporo	1.29	48.0
	Yokohama	3.10	33.0
	Kyoto	1.45	26.4
	Kobe	1.34	22.7
	Fukuoka	1.10	17.8
Cina	Sendai	1.00	14.8
	Beijing	10.82	40.0
	Hong Kong	6.00	43.0
	Tianjin	7.80	7.4
Korea Selatan	Shanghai	12.00	6.6
	Seoul	10.72	118.0
	Pusan	3.83	26.1
Korea Utara	Pyongyang	2.72	22.5
India	Calcutta	3.50	10.0
Singapura	Singapore	2.71	63.8

Sumber: Kusayanagi (2000)

4. Jakarta Raya sebenarnya telah memiliki Rencana Induk untuk pengembangan SAUM sejak lebih dari 20 tahun yang lalu, demikian pula banyak studi dan rencana telah dikembangkan. Tetapi sampai saat ini pembangunan SAUM belum terealisasi dan salah satu kendala utama adalah keterbatasan dana pemerintah. Pada sisi lain, agar mampu berkompetisi secara global, Jakarta Raya harus ditunjang oleh fasilitas dan pelayanan transportasi serta infrastruktur lainnya.
5. Jakarta Raya dengan penduduk lebih dari 20 juta sudah seharusnya memiliki SAUM. Pada satu sisi pembangunan SAUM merupakan pembangunan jangka panjang dengan biaya besar. Pada sisi lain, dengan keterbatasan dana pemerintah dan terutama dalam era otonomi daerah, Jakarta Raya tidak mungkin mengharapkan bantuan dana dari pemerintah pusat untuk pembangunan SAUM. Dengan demikian pemerintah daerah seyogyanya mencari alternatif lain untuk pembiayaan pembangunan SAUM, a.l. kemitraan dengan pihak swasta (lihat misalnya Dalvi dan Patankar, 1999; Harris, 1999; Kusbiantoro, 1996b, 1998b, 2001; Mizutani, 1999; Wu dan Nash, 2000).
6. Mengingat keberhasilan privatisasi pengoperasian SAUM pada berbagai negara, misalnya di Inggris Raya, Jepang, Hong Kong, Singapura, dsb (Harris, 1999; Mizutani, 1999), hal ini dapat diartikan bahwa tidak ada masalah dengan biaya pengoperasian SAUM karena dapat ditutup dari pendapatan tiket. Dengan demikian studi ini akan mengkaji khususnya pendanaan pembangunan SAUM. Alternatif pembiayaan yang diajukan dalam studi ini merupakan suatu penjajagan awal untuk studi kelayakan (lihat juga Kusbiantoro, 2002).

II. ALTERNATIF SISTEM PENDANAAN

7. Dengan tingginya daya angkut SAUM serta tingginya kepadatan bangunan dan nilai lahan sepanjang koridornya, maka pendapatan dari sewa bangunan sepanjang koridor tersebut merupakan sumber dana pembiayaan pembangunan SAUM yang sangat potensial. Untuk ini akan dikaji kelayakan alternatif pendanaan oleh investor swasta tanpa subsidi pemerintah, yakni dengan memberikan konsesi pada investor swasta untuk membangun SAUM dan lahan sepanjang koridor SAUM tersebut sebagai suatu kesatuan.
8. Untuk perhitungan kelayakan tersebut, diasumsikan pemerintah memberikan konsesi pada pihak investor untuk membangun dan mengelola koridor SAUM sepanjang @ 15 km dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a) investor swasta diberi konsesi selama 100 tahun untuk membangun dan mengelola SAUM beserta lahan sepanjang koridor SAUM;
 - b) investor bertanggungjawab untuk biaya pembangunan konstruksi serta pengelolaan SAUM serta bangunan sepanjang koridor tersebut;

- investor memperoleh pendapatan dari sewa gedung sepanjang koridor;
- c) pemerintah dapat mengeluarkan serangkaian ketentuan untuk pembangunan koridor SAUM tersebut sesuai dengan RTRW Jakarta Raya, misalnya berbagai ketentuan mengenai lahan terbuka, tinggi bangunan, *mixed land-use* (perdagangan, perumahan, sekolah, dsb), *mixed groups* (misalnya serupa dengan pola “1:3:6” untuk perumahan, tetapi juga diberlakukan untuk fasilitas sosial-ekonomi lainnya, termasuk untuk fasilitas kegiatan sektor informal), dsb;
 - d) mengingat kasus di beberapa negara akan keberhasilan privatisasi pengoperasian SAUM, meskipun keuntungan yang diperoleh dari sisi ini tidak diperhitungkan dalam studi ini, pemerintah dapat menetapkan agar pihak investor menyediakan SAUM untuk berbagai lapisan masyarakat, misalnya SAUM dengan berbagai tingkat pelayanan dan tarip, misalnya kelas-kelas Argo, eksekutif, bisnis, ekonomi (Kusbiantoro, 1996a); ketentuan ini selaras serta saling mendukung dengan ketentuan pola “1:3:6” di atas
9. Selanjutnya untuk analisis kelayakan pembangunan SAUM tanpa subsidi pemerintah, digunakan beberapa asumsi sebagai berikut:
- a) SAUM yang dibangun sepanjang 15 km
 - b) pembangunan lahan sepanjang koridor SAUM
 - wilayah konsesi = (15 km x 1 km) sepanjang 15 km koridor SAUM
 - masa konsesi = 100 tahun
 - biaya pembebasan lahan = Rp. 6 juta/m² (rata-rata)
 - lahan terbangun = 40% (60% = ruang terbuka, jaringan jalan, dsb)
 - tingkat bangunan = 25 lantai (rata-rata)
 - biaya pembangunan gedung = Rp. 6 juta/m² (rata-rata)
 - sewa bangunan = \$ 8.00/m²/ bulan (rata-rata; \$ 1 = Rp. 10000)
 - tingkat hunian:

- 10 tahun ke-1 = 5%	10 tahun ke-6 = 75%
- 10 tahun ke-2 = 20%	10 tahun ke-7 = 80%
- 10 tahun ke-3 = 30%	10 tahun ke-8 = 85%
- 10 tahun ke-4 = 50%	10 tahun ke-9 = 90%
- 10 tahun ke-5 = 70%	10 tahun ke-10 = 95%
 - dengan asumsi tingkat hunian di atas, tahapan pembangunan adalah sbb:

- 10 tahun ke-1 = 10%	10 tahun ke-4 = 75%
- 10 tahun ke-2 = 30%	10 tahun ke-5 = 100%
- 10 tahun ke-3 = 50%	
 - c) Pembangunan SAUM
 - Biaya konstruksi = \$ 100 juta/ km (\$ 1 = Rp. 10000)
 - d) Biaya modal (dua skenario)
 - (1) pinjaman modal luar negeri dengan bunga 4% per-tahun

- (2) pinjaman modal luar negeri dengan bunga 5% per-tahun
- e) untuk penyederhanaan, perhitungan dilakukan tiap periode @ 10 tahun
- f) perhitungan selisih pendapatan dengan pembiayaan dilakukan secara konservatif, yakni
- (1) pendapatan tiap periode dianggap baru diterima pada tahun ke-10 periode ybs serta baru diperhitungkan sebagai pengurangan modal yang dibutuhkan pada periode berikutnya
 - (2) pengeluaran tiap periode dianggap harus dikeluarkan/disediakan pada tahun ke-1 serta terkena biaya bunga-berbunga selama periode 10 tahun tsb
 - (3) setelah modal pinjaman tidak dibutuhkan lagi, pendapatan bersih tidak memperoleh keuntungan (tidak diberikan jasa bunga)
10. Berdasar asumsi-asumsi di atas, maka aliran dana (*cash flow*) untuk dua skenario dengan bunga pinjaman yang berbeda adalah sebagai berikut (lihat rincian perhitungan di Lampiran):

(1) Skenario bunga per-tahun = 4% (Rp. triliun untuk B, C, D, E, G, H)

A	B	C	D	E	F	G	H
10 th ke-1	72	15	90	90	1,480	289	
10 th ke-2	288			180	1,480	587	
10 th ke-3	432			180	1,480	709	
10 th ke-4	720			225	1,480	743	
10 th ke-5	1008			225	1,480	367	641
10 th ke-6	1080				1,480		1080
10 th ke-7	1152				1,480		1152
10 th ke-8	1224				1,480		1224
10 th ke-9	1296				1,480		1296
10 th ke-10	1368				1,480		1368

(2) Skenario bunga per-tahun = 5% (Rp. triliun untuk B, C, D, E, G, H)

A	B	C	D	E	F	G	H
10 th ke-1	72	15	90	90	1,629	318	
10 th ke-2	288			180	1,629	693	
10 th ke-3	432			180	1,629	953	
10 th ke-4	720			225	1,629	1216	
10 th ke-5	1008			225	1,629	1175	
10 th ke-6	1080				1,629	272	808
10 th ke-7	1152				1,629		1152

10 th ke-8	1224				1,629		1224
10 th ke-9	1296				1,629		1296
10 th ke-10	1368				1,629		1368

- A: Tahapan pembangunan
 B: Pendapatan dr sewa bangunan
 C: Biaya konstruksi SAUM
 D: Biaya pembebasan lahan
 E: Biaya konstruksi bangunan
- F: $[1+(1+i)^n]$; $n=10$; $i=4\%$ & 5%
 G: Modal yg dibutuhkan tiap periode dgn bunganya
 $F \times [(C+D+E)-B \text{ periode sebelumnya}]$
 H: Jika $(B - F) > 0$;
 maka pendapatan bersih = $(B - F)$
11. Perhitungan berdasar berbagai kemungkinan kelayakan pembangunan SAUM tanpa subsidi dari pemerintah, yakni aliran dana mulai positif pada periode ke-5 untuk Skenario (1) atau mulai periode ke-6 untuk Skenario (2)

III. PENUTUP

12. Dengan keterbatasan dana pemerintah, alternatif pembiayaan pembangunan SAUM dimungkinkan dengan memberikan konsesi pada investor swasta untuk membangun dan mengelola SAUM beserta lahan/bangunan sepanjang koridor SAUM. Pendapatan dari sewa bangunan dapat menutup biaya pembangunan konstruksi SAUM dan bangunan sepanjang koridor.
13. Mengingat pembangunan SAUM serta bangunan sepanjang koridor telah diselesaikan dalam tahun ke-50 (lihat Lampiran), sebenarnya pemerintah cukup memberikan konsesi selama 50 tahun untuk Skenario (1) atau 60 tahun untuk Skenario (2); tetapi mengingat besarnya dana serta panjangnya waktu untuk mencapai *break-even-point*, maka pemerintah diharapkan dapat memberikan berbagai insentif untuk para investor, misalnya:
- konsesi selama 100 tahun
 - investor dibebaskan atau diberikan keringanan pajak untuk berbagai kegiatan ekonomi pada wilayah koridor tersebut selama 10-20 tahun pertama pembangunan
 - dsb
14. Melalui alternatif pembiayaan pembangunan SAUM di atas disertai berbagai insentif lainnya, diharapkan pemerintah dapat melakukan perencanaan dan pembangunan jangka panjang SAUM sekaligus program peremajaan kota, misalnya
- Jakarta Raya dirancang serta dibangun berdasar RTRW serta didukung oleh SAUM sebagai moda transportasi utamanya;

- b) Jakarta Raya dibagi menjadi beberapa zona dengan koridor utamanya sepanjang jaringan SAUM;
- c) tiap koridor ditawarkan pada para investor untuk membangun SAUM serta bangunan sepanjang koridor tersebut dengan ketentuan berdasar RTRW zona tsb

Dengan alternatif pembiayaan di atas, diharapkan dalam waktu yang tidak terlalu lama, Jakarta Raya dapat memiliki SAUM lengkap sekaligus meremajakan kotanya – tanpa subsidi yang memberatkan pemerintah.

15. Perhitungan yang dilakukan sebagai kajian awal akan kelayakan alternatif pembiayaan di atas diharapkan dapat ditindaklanjuti dengan suatu studi kelayakan yang lebih rinci, misalnya berdasar perhitungan pendapatan dan pembiayaan tahunan (bukan 10 tahunan). Demikian pula tahapan pembangunan SAUM dan/atau bangunan sepanjang koridor dilakukan berdasar studi pasar, misal kebutuhan akan perkantoran, perumahan, dsb – termasuk kebutuhan berdasar tingkat sosial-ekonomi calon penghuni/pengguna, dsb
16. Akhirnya keberhasilan pelaksanaan alternatif pembiayaan di atas ditentukan oleh ada/tidaknya pra-kondisi sbb:
 - a) dukungan politik serta komitmen dari pihak-pihak terkait, mulai dari pemerintah pusat sampai pemda-pemda yang terlibat, mulai dari eksekutif sampai legislatif; mulai dari pengambil keputusan sampai masyarakat pada umumnya;
 - b) dukungan sumberdaya yang dibutuhkan, seperti kesiapan aspek legal (mulai dari perundang-undangan sampai perda yang dibutuhkan, dsb); kesiapan organisasi beserta SDM-nya; kesiapan dana pendukung yang dibutuhkan (misal teralokasikannya dana untuk menyusun RTRW yang dibutuhkan, dsb);
 - c) dukungan kepemimpinan (*leadership*) yang berani tidak populer demi kepentingan jangka panjang masyarakatnya, misalnya apakah ada dukungan kepemimpinan yang berani memberikan konsesi 100 tahun kepada investor asing, dsb

Dengan terciptanya pra-kondisi di atas, diharapkan semua zona dalam wilayah Jakarta Raya berhasil ditawarkan pemerintah untuk dibangun oleh investor. Selanjutnya, dalam waktu 10 tahun Jakarta Raya telah memiliki SAUM lengkap. Demikian pula dalam waktu kurang dari 50 tahun, Jakarta Raya menjadi kota yang telah diremajakan hingga merupakan tempat yang nyaman untuk tinggal, bekerja, dan berekreasi.

IV. KEPUSTAKAAN

- Banister, D. 2000. Sustainable Urban Development and Transport – a Eurovision for 2020. *Transport Review, Vol. 20, No. 1*
- Dalvi, M.Q. and P.G. Patankar. 1999. Financing a metro rail through private sector initiative: the Mumbai Metro. *Transport Review, Vol. 19, No. 2*

- Harris, N. G. 1999. Competitive strategies for railway in the UK: a corporate perspective. *Transport Review, Vol. 19, No. 2*
- Johnston, R.A. and C.J. Rodier. 1999. Synergisms Among Land use, Transit, and Travel Pricing Policies. *Transportation Research Record, No. 1670*
- Kusayanagi, S. 2000. Planning and Construction of Mass Rapid Transit System. Paper presented at JICA Seminar on Urban Railways, Dephub-JICA, Jakarta, 15 March
- Kusbiantoro, BS .1994. Menuju Kota Bebas Transportasi. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, No. 14, Agustus*
- Kusbiantoro, BS. 1996a. Urban Mass Transit Planning and Management: some basic concepts. Paper presented as expert from the 3rd world country at Seminar on Urban Mass Transit, JICA/NCTS University of the Philippines, Manila, 18-22 March
- Kusbiantoro, BS. 1996b. Transportation Problems in Rapidly Developing New Town Areas. Paper presented at the 4th PRSCO Summer Institute of RSAI, Tsukuba, 7-8 May
- Kusbiantoro, BS. 1997. Arah Kebijakan Transportasi Perkotaan. Dalam *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia*, eds. B.T.S. Soegijoko dan BS Kusbiantoro. Jakarta: PT Gramedia Widasarana Indonesia
- Kusbiantoro, BS. 1998a. Transportation Problems in Jabotabek. In *Transportation in Developing Countries Conference Proceedings*, eds. R. Cervero and J. Mason. IURD University of California at Berkeley, Working Paper 98-07, September 1998
- Kusbiantoro, BS. 1998. Mendorong Partisipasi Masyarakat dan Pemanfaatan Bantuan Luar Negeri dalam Pembangunan Perkotaan. Makalah disampaikan dalam Lokakarya Kerjasama Kota Kembar dan Program Kota-Kota Asia., Deplu, Bandung, 19-20 Oktober
- Kusbiantoro, BS. 1999a. The Need for Efficient, Reliable, and Modern Public Transport System in Jakarta. Paper presented as keynote speaker at the Discussion on Public Transport System in Jakarta, MTI, Jakarta 7 April
- Kusbiantoro, BS. 2001. Review on Land Use and Integrated Transportation System: some principles. Paper presented at Seminar on Integrated Transportation System for Jabotabek, Bappenas-JICA, Jakarta, 3 April
- Kusbiantoro, BS. 2002. MRT Development without Government Subsidy: an alternative financing scheme. Paper presented at International Symposium on Regional, City, and Building Planning in Globalization and Autonomy Era, UKI-Universitat Karshure, Jakarta 19 October
- Mizutani, F. 1999. An Assessment of the Japan Railway companies since privatization: performance, local rail services and debts. *Transport Review, Vol. 19, No. 2*
- Newman, P. and J. Kenworthy. 1999. Sustain-ability and Cities: overcoming automobile dependence, Island Press
- Wu, J.H. and C. Nash. 2000.. Railway Reform in China. *Transport Review, Vol. 20, No. 1*

Lampiran

- a) Biaya konstruksi SAUM = $15 \text{ km} \times \$ 100 \text{ juta/km} = \$ 1500 \text{ juta} = \text{Rp. } 15 \text{ triliun}$
- b) Biaya pembebasan lahan = $15000 \text{ m} \times 1000 \text{ m} \times \text{Rp. } 6 \text{ juta/m}^2 = \text{Rp. } 90 \text{ triliun}$
- c) Biaya konstruksi bangunan = $40\% \times 25 \times 15000 \text{ m} \times 1000 \text{ m} \times \text{Rp. } 6 \text{ juta/m}^2 = \text{Rp } 900 \text{ triliun}$
- 10 th ke-1 = $10\% = \text{Rp. } 90 \text{ triliun}$
 - 10 th ke-2 = $20\% = \text{Rp } 180$
 - 10 th ke-3 = $20\% = \text{Rp } 180$
 - 10 th ke-4 = $25\% = \text{Rp } 225$
 - 10 th ke-5 = $25\% = \text{Rp } 225$
- d) Pendapatan per 10 th = $40\% \times 25 \times 15000 \text{ m} \times 1000 \text{ m} \times (10 \times 12 \times \$ 8) = \$ 144000 \text{ juta} = \text{Rp. } 1440 \text{ triliun}$
- | | |
|---|--|
| 10 th ke-1 = $5\% = \text{Rp. } 72 \text{ triliun}$ | 10 th ke-6 = $75\% = \text{Rp. } 1080 \text{ triliun}$ |
| 10 th ke-2 = $20\% = \text{Rp. } 288$ | 10 th ke-7 = $80\% = \text{Rp. } 1152$ |
| 10 th ke-3 = $30\% = \text{Rp. } 432$ | 10 th ke-8 = $85\% = \text{Rp. } 1224$ |
| 10 th ke-4 = $50\% = \text{Rp. } 720$ | 10 th ke-9 = $90\% = \text{Rp. } 1296$ |
| 10 th ke-5 = $70\% = \text{Rp. } 1008$ | 10 th ke-10 = $95\% = \text{Rp. } 1368$ |
- e) Biaya modal termasuk bunga (bunga per-tahun = 4%)
- | | |
|--|------------------------|
| 10 th ke-1 = $1.480 \times (15 + 90 + 90) =$ | Rp.288.6 triliun (1) |
| 10 th ke-2 = $1.480 \times [(288.6 - 72) + 180] =$ | Rp 586.968 triliun (2) |
| 10 th ke-3 = $1.480 \times [(586.968 - 288) + 180] =$ | Rp 708.873 triliun |
| 10 th ke-4 = $1.480 \times [(708.873 - 432) + 225] =$ | Rp.742.772 triliun |
| 10 th ke-5 = $1.480 \times [(742.772 - 720) + 225] =$ | Rp.366.703 triliun |
| pendapatan = Rp. 1008 triliun | |
| surplus = $\text{Rp. } 1008 - \text{Rp. } 366.703 = \text{Rp. } 641.297 \text{ triliun}$ (3) | |
| 10 th ke-6 surplus = Rp. 1080 triliun | |
| 10 th ke-7 surplus = Rp. 1152 triliun | |
| 10 th ke-8 surplus = Rp. 1224 triliun | |
| 10 th ke-9 surplus = Rp. 1296 triliun | |
| 10 th ke-10 surplus = Rp. 1368 triliun | |
- (1) biaya dianggap dikeluarkan pada awal periode ke-1, hingga terkena beban bunga-berbunga, dst
- (2) pendapatan periode ke-1 dianggap baru diterima pada akhir periode ke-1, hingga baru dapat diperhitungkan pada (awal) periode ke-2, dst
- (3) mulai periode ke-5 pendapatan > (modal + bunga), mulai surplus
- f) Biaya modal termasuk bunga (bunga per-tahun = 5 %)
- | | |
|--|---------------------|
| 10 th ke-1 = $1,629 \times (15 + 90 + 90) =$ | Rp. 317,655 triliun |
|--|---------------------|

$$\begin{aligned}
10 \text{ th ke-2} &= 1,629 \times [(317,655 - 72) + 180] = && \text{Rp } 693,392 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-3} &= 1,629 \times [(693,392 - 288) + 180] = && \text{Rp } 953,604 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-4} &= 1,629 \times [(953,604 - 432) + 225] = && \text{Rp. } 1216,218 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-5} &= 1,629 \times [(1216,2179 - 720) + 225] = && \text{Rp. } 1174,864 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-6} &= 1,629 \times (1174,864 - 1008) = && \text{Rp. } 271,821 \text{ triliun} \\
&\text{pendapatan} = \text{Rp. } 1008 \text{ triliun} \\
&\text{surplus} = \text{Rp. } 1008 - \text{Rp. } 271,821 = \text{Rp. } 808,179 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-7} &\text{ surplus} = \text{Rp. } 1152 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-8} &\text{ surplus} = \text{Rp. } 1224 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-9} &\text{ surplus} = \text{Rp. } 1296 \text{ triliun} \\
10 \text{ th ke-10} &\text{ surplus} = \text{Rp. } 1368 \text{ triliun}
\end{aligned}$$