

TINJAUAN INVESTOR DALAM PENANAMAN MODAL DALAM NEGERI TERHADAP PEMBANGUNAN KOMPONEN TRANSPORTASI TERMINAL GIWANGAN DI KOTA YOGYAKARTA

(Poegoeh Soedjito)¹

Email : poearum@yahoo.com

ABSTRAK

Terminal Umbulharjo Yogyakarta pada tahun 2003 sudah kurang memenuhi kegunaan pelayanan sarana transportasi, sehingga dibangun terminal baru di lokasi Gimawang Yogyakarta. Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta bersama investor akan mewujudkannya, hal tersebut untuk memenuhi kepuasan dan kenyamanan dalam pelayanan publik.

Metode dalam menganalisa proyek ini dengan menggunakan analisa-analisa harga dasar, pengeluaran proyek, bunga pinjaman, depresiasi dan pembayaran pokok kredit tahun 2004.

Hasil dalam menilai kelayakan proyek terminal Giwangan Yogyakarta menunjukkan layak dengan nilai $1,400 > 1$ investasi profitabel bagi investor, pendapatan terhadap pengeluaran memiliki nilai $5,096 > 1$ tingkat resiko proyek kecil serta dalam mewujudkan faktor pendukung dan penghambat tercapainya BEP memberikan presentasi tingkat *Break event occupancy factor* sebesar $117,47 \% > 85 \%$.

Kata kunci : terminal, investor, kelayakan

ABSTRACT

The terminal Umbulharjo Yogyakarta in 2003 had less to meet the usability of services transportation, so that the new terminal was built at the site Gimawang Yogyakarta. The Government Region of Yogyakarta with investor will make it happen, it is to meet the satisfaction and comfort in public service.

Method in analyzing the project using the basic price analyzes, project expenditures, loan interest, depreciation and principal payments in 2004.

Results in assessing the feasibility of the project showed terminal Giwangan Yogyakarta worth to the value of $1.400 > 1$ profitable investment for investors, income over expenditure has a value of $5.096 > 1$ smaller project and the level of risk in realizing the factors supporting and barrier the achievement of BEP is presenting the event break occupancy factor of $117.47 \% > 85 \%$.

Keywords: terminal, investor, the feasibility

PENDAHULUAN

Layanan dan fasilitas transportasi seperti salah satu komponennya yang harus memadahi adalah terminal, Yogyakarta sebagai kota yang digunakan untuk transit dan penghubung jalur dari Jawa Barat, Jawa Tengah ke Jawa Timur, maka dituntut mempunyai terminal yang mampu memenuhi kebutuhan pengguna jasa terminal tersebut.

Terminal Umbulharjo sampai tahun 2003 sudah dapat dianggap kurang mampu memenuhi kebutuhan penggunanya baik dari segi kapasitas maupun pelayanannya, maka pemerintah bekerja sama dengan investor membangun terminal baru yaitu terminal Giwangan.

¹ Staf pengajar Jurusan Teknik Sipil, UNIBA - Balikpapan - KALTIM

Terminal Giwangan dibangun dengan kapasitas yang lebih memadai dan menjanjikan suatu pelayanan lebih baik, sehingga memberikan rasa nyaman bagi penumpangnya.

Dalam mewujudkan sasaran pada investor terminal Gimawang dapat mempunyai tujuan dan berfungsi sebagai parameter kelayakan pada penanaman modal yang menghasilkan fisibel, profitibel dan resiko pada analisa ekonomi teknik suatu bangun bangunan teknik sipil.

Pembelajaran kerja sama penanaman modal sebagai investor dengan pemerintahan sebagai pemilik bangun bangunan terminal akan bermanfaat bagi Pengelola Terminal dapat digunakan sebagai landasan dalam menentukan kebijakan-kebijakan, mempelancar dan memberikan tingkat pelayanan yang memuaskan bagi pengguna terminal.

Kegunaan bagi Akademisi dapat mengembangkan terapan ekonomi teknik untuk dijadikan sasaran olah pikir kelayakan suatu bangun bangunan ketekniksipilan dan bagi Investor dapat memprediksi serta memperhitungkan keuntungan nilai investasi pada terminal yang akan diperoleh kemudian hari.

TINJAUAN PUSTAKA

Morlok (1985) menyatakan bahwa terminal merupakan salah satu komponen penting bagi transportasi. Terminal merupakan tempat penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistim. Fungsi utama dari terminal adalah untuk menyediakan fasilitas masuk dan keluar dari objek-objek yang akan diangkut (penumpang dan barang) menuju dan dari sistim transportasi serta fungsi lain dari terminal adalah :

1. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transportasi serta membongkarnya.
2. Memindahkan penumpang atau barang dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
3. Menyediakan kenyamanan penumpang (misal: warung makan, kamar mandi, tempat ibadah, tempat istirahat, alat komunikasi, dsb).
4. Penyimpanan kendaraan, pemeliharaan dan penentuan tugas selanjutnya.
5. Menyiapkan dokumen perjalanan.
6. Menampung barang tiba hingga berangkat lagi.

Pendapatan terminal yang berasal dari luar redistribusi yaitu antara lain : Pendapatan penyewaan kios ; Redistribusi parker ; Peron para penumpang pengguna terminal

Klasifikasi terminal penumpang menurut Peraturan Pemerintah no 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan adalah :

- a. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).

- b. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKAP), Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).
- c. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES).

Fungsi terminal menurut Ditjen Perhubungan Darat (1995) antara lain : Fungsi terminal pada dasarnya dapat ditinjau dari tiga unsur yang terkait dengan terminal, yaitu penumpang, pemerintah dan operator bis dan Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu kendaraan yang satu ke kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (peralatan, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket dan lain-lain).

Sarwaji B (2002) ekonomi penghematan, yakni pencapaian tujuan dengan biaya terendah dalam hitungan input sumber daya, telah selalu dikaitkan dengan teknik. Selama sejarahnya yang panjang faktor-faktor yang membatasi itu didominasi oleh fisik. Jadi, inovasi yang menemukan roda, yang merupakan penemuan yang dinantikan, bukan karena tidak berguna atau mahal, tetapi karena manusia tidak dapat mensintesisakan lebih dini.

Sutojo S (2002), mengatakan kriteria kelayakan erat terkait dengan keberhasilan dan hal ini akan berbeda dari satu dan lain sudut pandang dan kepentingan. Bagi pemilik proyek juga tergantung pada macam proyek, berdasarkan dana dan sebagainya. Analisa *break event* adalah suatu tehnik analisa untuk mempelajari hubungan antara biaya tetap, biaya variabel, keuntungan dan volume kegiatan, atau sering juga disebut “ *Cost Profit Volume analysis*” (*C.P.V Analysis*) apabila suatu perusahaan hanya mempunyai biaya variabel saja, maka tidak akan muncul masalah *break even* dalam perusahaan tersebut. Masalah *break event* baru muncul apabila disamping mempunyai biaya variabel juga mempunyai biaya tetap.

Menurut poerbo H (1993), seorang investor yang melakukan investasi pasti selalu mengharapkan pengembalian sejumlah dana yang telah tertanam pada proyek bersangkutan. Pengembalian investasi tersebut harus lebih besar dari dana semula yang digunakan untuk investasi, dengan kata lain pemilik modal atau investor harus mendapatkan keuntungan dari sejumlah uang yang dikeluarkan. Dalam pola BOT (*Built, Operate and Transfer*) kontraktor bersama-sama perusahaan lain membentuk konsorsium yang menjadi promotor proyek. Konsorsium mengusahakan dana, mengerjakan pembangunan proyek dan mengoperasikan instalasi hasil proyek (dengan demikian memperoleh pengembalian dana) sampai jangka waktu tertentu, barulah kemudian instalasi tersebut sepenuhnya diserahkan kepada pemilik. Umur ekonomis proyek adalah masa dimana proyek tersebut layak dipergunakan dan dapat memberikan layanan standar yang di isyaratkan sejak proyek itu mulai dipergunakan hingga

masa waktu tertentu. Perhitungan umur ekonomis proyek tersebut penting karena dengan mengetahui umur ekonomisnya bisa memperkirakan waktu dan biaya yang dikeluarkan untuk pemeliharaan dan penggantian, disamping itu juga penting untuk memperhitungkan penghasilan yang akan diterima.

METODOLOGI PENELITIAN

Data yang digunakan untuk studi kelayakan finansial di sini meliputi dari dua macam, antara lain seperti :

1. Data Primer, data primer diperoleh dari hasil pengamatan di lokasi penelitian.

Harga Pembangunan Terminal = Rp. 90.004.457.000,00

a. Sarana penunjang lainnya

b. Mekanikal dan elektrikal

c. Furniture dan peralatan kantor

Harga Tanah = Rp. 29.392.455.917,00

Jadi Investasi Total = Rp. 119.396.912.917,00

Luas Tanah = 58.850 m² ; Umur Ekonomis = 32 tahun

Depresiasi = 5 % ; Jumlah Armada Bis = 1719

Bunga = 16 % ; Masa Pelunasan = 28 tahun

Masa Konstruksi = 2 tahun

Perubahan Nilai Mata Uang Terhadap Waktu = 7 %

Modal Sendiri (PT Perwita Karya) = Rp. 90.004.457.000,00

Modal Dari Pemkot = Rp. 29.392.455.917,00

Jumlah Kios Yang Dibangun = 524 Kios

2. Data Sekunder, data sekunder diperoleh dari studi pustaka beberapa buku-buku, data dan referensi / rujukan yang memiliki spesifikasi sama.

Titik impas dapat tercapai bila pendapatan dapat menutup pengeluaran pokok gedung. Pendapatan max = Jumlah operasional x 12 bln x (faktor pendapatan diluar dari operasional) x R. Pengeluaran-pengeluaran pokok : Biaya operasional dan pemeliharaan, Pembayaran kembali pokok kredit, Pembayaran bunga.

ANALISA

Pengembalian keputusan investasi perlu didukung oleh data-data akurat, data-data tersebut digunakan sebagai analisa dan perhitungan yang hasilnya digunakan sebagai dasar dalam pengembalian keputusan investasi :

Jumlah Kios Yang Tersewa = 75%

Jumlah Kios yang Tersewa :

= jumlah kios yang tersewa 75% dari 524 kios = $524 \times 75\% = 393$ kios

Pendapatan Proyek :

$$\begin{aligned} &= 393 \times 12 \text{ bln} \times \text{jumlah armada bis} \times \text{koefisien pendapatan operasional} \times \text{tingkat} \\ &\quad \text{operasional rata-rata} \times \text{pendapatan rata-rata (R)} \\ &= 393 \times 12 \times 1719 \times 2,2 \times 0,85 \times R = \text{Rp.15.159.723,48 R} \end{aligned}$$

Pengeluaran Proyek Terdiri Dari :

1. Biaya Operasional dan Pemeliharaan :

$$= 0,2 \times \text{pendapatan kotor terminal} = 0,2 \times 12 \times 0,85 \times 1719 \times 2,2 \times R = \text{Rp.7.174.872 R}$$

2. Perkembangan Kredit Setelah Masa Konstruksi. $Ln = Lo(1 + \frac{i}{2})^{nl}$

Dimana : Ln = jumlah modal setelah masa konstruksi ; Lo = jumlah modal awal

i = perubahan nilai mata uang terhadap waktu ; nl = masa konstruksi

$$\begin{aligned} \text{Penyelesaian :} &= \text{Rp. 29.392.455.917,00} (1 + 0,07 / 2)^2 \\ &= \text{Rp. 29.392.455.917,00} \times 1,071225 = \text{Rp. 31.485. 933.589,00} \end{aligned}$$

3. Bunga : $= \frac{i(1+i)^{n2}}{(1+i)^{n2} - 1} \times Ln - \frac{Ln}{n2}$

Dimana : $n2$ = Masa pelunasan kredit ; Ln = jumlah modal setelah masa konstruksi ;

i = bunga

$$\begin{aligned} \text{Penyelesaian :} &= \frac{0,16(1+0,16)^{28}}{(1+0,16)^{28} - 1} \times \text{Rp} 31.485.933.589,00 - \frac{\text{Rp} 31.485.933.589,00}{28} \\ &= 0,162547752 \times \text{Rp. 31.485. 933.589 ,00} - \text{Rp.1.124.497.628,00} \\ &= \text{Rp.3.993.470.095,00} \end{aligned}$$

4. Depresiasi : = 5% x biaya bangunan lengkap

$$= 0,05 \times \text{Rp. 90.004.457.000,00} = \text{Rp. 4.500.222.850,00}$$

5. Pembayaran Pokok Kredit : $= \frac{Ln}{n2}$;

Dimana : Ln = jumlah modal setelah masa konstruksi ; $n2$ = Masa pelunasan

$$\text{Penyelesaian :} = \frac{\text{Rp} 31.485.933.589,00}{28} = \text{Rp.1.124.497.628,00}$$

6. Jumlah Pengeluaran proyek :

$$\begin{aligned} &= (\text{biaya operasional dan pemeliharaan} + \text{bunga} + \text{depresiasi} + \text{pembayaran pokok kredit}) \\ &= (\text{Rp.7.714.872 R} + \text{Rp.3.993.470.095,00} + \text{Rp.4.500.222.850,00} + \\ &\quad \text{Rp.1.124.497.628,00}) = (\text{Rp.7.714.872 R} + \text{Rp.9.618.190.573,00}) \end{aligned}$$

Pendapatan rata-rata minimum didapat apabila pendapatan sama dengan pengeluaran.

Pendapatan = Pengeluaran

$$\text{Rp.15.159.723,48 R} = \text{Rp.7.714.872 R} + \text{Rp. 9.618.190.573,00}$$

$$\text{Rp.7.444.851,48 R} = \text{Rp. 9.618.190.573,00}$$

$$R = \text{Rp.1.291,92} \rightarrow R = \text{Rp.1.200,00}$$

TINGKAT PENGEMBALIAN MODAL SENDIRI (TPMS)

Tingkat pengembalian modal sendiri adalah perbandingan jumlah nilai sekarang dari laba dikurangi kembali pokok kredit, terhadap nilai sekarang modal sendiri.

1. Sebelum Kredit Lunas

Laba dikurangi pokok kredit

$$Y_1 = (\text{pendapatan} - \text{bunga} - \text{biaya operasional dan pemeliharaan} - \text{pembayaran pokok kredit})$$

$$= (\text{Rp.15.159.723,48 R} - \text{Rp.3.993.470.095,00} - \text{Rp.7.714.872 R} -$$

$$\text{Rp.1.124.497.628,00}) = \text{Rp.7.444.851,48 R} - \text{Rp.2.868.972.467,00}$$

$$\text{Nilai Sekarang Sebelum Kredit Lunas : } Y_1 \times \frac{(1+i)^{n_2} - 1}{i(1+i)^{n_2}}$$

Dimana :

$$Y_1 = (\text{pendapatan} - \text{bunga} - \text{biaya operasional dan pemeliharaan} - \text{pembayaran pokok kredit}) ; n_2 = \text{masa pelunasan kredit}$$

$$i = \text{perubahan nilai uang terhadap waktu}$$

Penyelesaian :

$$= \frac{(1+0,07)^{28} - 1}{0,07(1+0,07)^{28}} \times (\text{Rp.7.444.851,48 R} - \text{Rp.2.868.972.467,00})$$

$$= (12,13711125) \times (\text{Rp. 7.444.851,48 R} - \text{Rp.2.868.972.467,00})$$

$$= \text{Rp.90.358.990,65 R} - \text{Rp.34.821.038.010,00}$$

2. Sesudah Kredit Lunas

Sesudah kredit lunas tidak membayar bunga dan pokok kredit.

$$Y_2 = (\text{Pendapatan} - \text{biaya operasional dan pemeliharaan})$$

$$= (\text{Rp.15.159.723,48 R} - \text{Rp. 7.714.872 R}) = \text{Rp.7.444.851,48R}$$

Nilai Sekarang Sesudah Kredit Lunas

$$= Y_2 \times \left[\frac{(1+i)^{n_3} - 1}{i(1+i)^{n_3}} - \frac{(1+i)^{n_2} - 1}{i(1+i)^{n_2}} \right]$$

$$= \text{Rp.7.444.851,48 R} \times \left[\frac{(1+0,07)^{32} - 1}{0,07(1+0,07)^{32}} - \frac{(1+0,07)^{28} - 1}{0,07(1+0,07)^{28}} \right]$$

$$= \text{Rp.7.444.851,48 R} \times (12,6455532 - 12,13711125)$$

$$= \text{Rp.7.444.851,48 R} \times 0,50844195$$

3. Menjumlahkan Hasil Nilai Sekarang Sebelum dan Sesudah Kredit Lunas

$$= (Rp.90.358.990,65 R - Rp.34.821.038.010,00) + (Rp.7.444.851,48 R \times 0,50844195)$$

$$= Rp.97.803.841,96 R + Rp. 17.704.476.470,00$$

4. Nilai Sekarang Dari Modal Sendiri

$$= (1 + i/2)^{nl} \times (\text{modal sendiri PT. Perwita Karya})$$

$$= (1 + 0,07/2)^2 \times (Rp.90.004.457.000,00)$$

$$= 1,071225 \times Rp.90.004.457.000,00 = Rp.96.415.024.449,00$$

5. Jadi Tingkat Pengembalian Modal Sendiri (TPMS)

$$\text{Rumus TPMS} = \frac{c}{d}$$

$$= \frac{(Rp.97.803.841,96 R) + Rp.17.704.476.470,00}{Rp.96.415.024.449,00}$$

Untuk R = Rp.1.200,00

$$= \frac{(Rp.97.803.841,96 \times Rp.1.200,00) + Rp.17.704.476.470,00}{Rp.96.415.024.449,00}$$

$$= \frac{Rp.117.364.610.400 + Rp.17.704.476.470,00}{Rp.96.415.024.449,00}$$

$$= \frac{Rp.135.069.086.900,00}{Rp.96.415.024.449,00} = 1,4009 > 1$$

Ternyata tingkat pengembalian modal sendiri sebesar 1,4009 lebih besar daripada 1 maka investasi tersebut cukup profitabel / menguntungkan bagi investor.

ANALISA BREAK EVENT POINT

Pendapatan penuh terminal :

$$= (\text{jumlah armada bis} \times 12 \text{ bln} \times 100\% \times \text{koefisien pendapatan total} \times R)$$

$$= (1719 \times 12 \times 1 \times 2,2 \times R) = 45.381,6 R$$

Pengeluaran – pengeluaran pokok :

1. Biaya operasional dan pengeluaran	= 12 x 1719 x 0,2 x 2,2 x R = 9.076,32 R
2. Pembayaran pokok kredit	= Rp.1.124.497.628,00
3. Pembayaran bunga	= Rp.3.993.470.095,00
	<u>Rp.5.117.967.723,00</u>

Jumlah = 9.076,32 R + Rp. 5.117.967.723,00

Break event occupancy factor = V %

Pendapatan proyek = 45.381,6 RV

Pengeluaran – pengeluaran pokok :

▪ Biaya operasional dan pemeliharaan	= 9.076,32 RV
▪ Pembayaran pokok kredit	= Rp.1. 124.497.628,00
▪ Bunga	= Rp.3. 993.470.095,00
	<u>= Rp. 5.117.967.723,00</u>

Jumlah pengeluaran pokok = 9.076,32 RV + Rp. 5.117.967.723,00

Persamaan : Pendapatan = Pengeluaran

$$45.381,6 \text{ RV} = 9.076,32 \text{ RV} + \text{Rp. } 5.117.967.723,00$$

$$36.305,28 \text{ RV} = \text{Rp. } 5.117.967.723,00$$

$$V = \frac{\text{Rp. } 5.117.967.723,00}{36.305,28 \text{ R}}$$

$$36.305,28 \text{ R}$$

$$\text{Untuk R} = \text{Rp. } 1.200,00$$

$$V = \frac{\text{Rp. } 5.117.967.723,00}{36.305,28 \times \text{Rp. } 1.200,00}$$

$$V = 1,17,47 > 0,85$$

Break event occupancy factor adalah $1,1747 > 0,85$ berarti tingkat pengoperasional armada bis melebihi 0,85, dan untuk nilai investasi akan kembali sebelum pada tahun ke 28.

KESIMPULAN

Hasil analisis perhitungan ekonomi terhadap nilai investor biaya pembangunan terminal dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Hasil perhitungan dan analisa dalam menilai kelayakan proyek terminal Giwangan Yogyakarta ditinjau dari ekonomi teknik menunjukkan proyek tersebut layak dengan ditunjukkan besaran – besaran :
 - a. Perhitungan tingkat pengembalian modal sendiri menunjukkan nilai sebesar $1,400 > 1$, berarti investasi tersebut cukup profitabel / menguntungkan bagi investor.
 - b. Perhitungan pendapatan terhadap pengeluaran menunjukkan nilai sebesar $5,096 > 1$, berarti tingkat resiko proyek / investasinya kecil.
2. Dalam mewujudkan faktor pendukung dan penghambat tercapainya BEP dapat diberikan nilai Presentasi tingkat *Break event occupancy factor* sebesar $117,47 \% > 85 \%$, berarti tingkat pengoperasional armada bis melebihi 85 % dan nilai investasi kembali sebelum tahun ke 28.

DAFTAR PUSTAKA

1. Anonim, 1993, Peraturan Pemerintah no 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Jakarta
2. Anonim, 1995, Fungsi Terminal, Ditjen Perhubungan Darat Jakarta
3. Morlok, 1985, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta

4. Paulus, 2005, Analisa Ekonomi Teknik Terhadap Pengaruh Investasi Biaya Pembangunan Terminal Yogyakarta, Tugas Akhir Strata 1 Universitas Kristen Emanuel Yogyakarta, Yogyakarta. (Tidak dipublikasikan)
5. Poerbo H, 1993, Tekno Ekonomi Bangunan Bertingkat Banyak, Djambatan, Jakarta
6. Sarwaji B, 2002, Ekonomi Teknik (alih bahasa : Thuesen G.J), Carley T Ed. 9, Jakarta
7. Soeharto I, 1999, Manajemen Proyek, Erlangga, Jakarta
8. Sutojo S, 2002, Study Kelayakan Proyek, Sari Manajemen no 66, Damar Mulia Pustaka, Jakarta

**KONTRIBUSI PENERIMAAN TETAP YANG DITERIMA
PEMERINTAHAN KOTA YOGYAKARTA
DARI TERMINAL PENUMPANG TYPE A GIWANGAN
DASAR BAGI HASIL ATAS KELEBIHAN TARGET PENDAPATAN**

NO.	PENERIMAAN TETEAP PEMKOT PER TAHUN	TARGET PENDAPATAN RETRIBUSI P.T PERWITA KARYA PER TAHUN
1	75.000.000,00	1.629.000.000,00
2	75.000.000,00	1.629.000.000,00
3	75.000.000,00	1.629.000.000,00
4	75.000.000,00	1.629.000.000,00
5	75.000.000,00	1.629.000.000,00
6	100.000.000,00	2.125.176.000,00
7	100.000.000,00	2.125.176.000,00
8	100.000.000,00	2.125.176.000,00
9	100.000.000,00	2.125.176.000,00
10	100.000.000,00	2.125.176.000,00
11	150.000.000,00	2.689.986.000,00
12	150.000.000,00	2.689.986.000,00
13	150.000.000,00	2.689.986.000,00
14	150.000.000,00	2.689.986.000,00
15	150.000.000,00	2.689.986.000,00
16	200.000.000,00	3.332.791.800,00
17	200.000.000,00	3.332.791.800,00
18	200.000.000,00	3.332.791.800,00
19	200.000.000,00	3.332.791.800,00
20	200.000.000,00	3.332.791.800,00
21	275.000.000,00	4.062.089.940,00
22	275.000.000,00	4.062.089.940,00
23	275.000.000,00	4.062.089.940,00
24	275.000.000,00	4.062.089.940,00
25	275.000.000,00	4.062.089.940,00
26	350.000.000,00	4.886.845.770,00
27	350.000.000,00	4.886.845.770,00
28	350.000.000,00	4.886.845.770,00

Sumber : Data Kerja Sama PT.Perwita Karya dan Pemerintah Kota Yogyakarta