

PENGARUH KEIKUTSERTAAN INDONESIA PADA TRANS PACIFIC PARTNERSHIP (TPP) TERHADAP REGULASI BIDANG PERKERETAAPIAN

THE IMPACT OF INDONESIA PARTICIPATION ON TRANS PACIFIC PARTNERSHIP (TPP) TOWARD RAILWAY REGULATIONS

¹Purwoko, ²Tazkiyah, dan ³Buni Lukito Hadi Fahma

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta-Indonesia

¹albert.purwoko@gmail.co

²ya_2ch@yahoo.com

³bunilukitohadifahma@yahoo.co.id

Diterima: 17 Oktober 2016, Direvisi: 24 Oktober 2016, Disetujui: 14 November 2016

ABSTRACT

Trans Pacific Partnership (TPP) is a free trade agreement that includes issues of 21st Century commerce and attended by almost 37% of world GDP and 28% of world imports. Indonesia's exports to the countries of TPP reached 48% of Indonesia's total exports to the world. Impact of the implementation of the TPP would be very devastating for Indonesian exports. The purpose of this study is to identify policy and regulatory field of railway transport if Indonesia joins the TPP, mapped the impact, and drafting of policies that support to join the TPP. This study used a descriptive qualitative analysis approach to the aspects of political, economic and legal in order to determine the advantages and disadvantages if Indonesia become member of the Trans Pacific Partnership. The conclusions of this study are they are some advantages by enabling regulations for railway and related regulations to be harmonized and amended so as not to conflict with the TPP agreement, while the disadvantages, it should change the entire legislation that is contrary to the rules of TPP. Which means it may effect the interests of Indonesia. Therefore, if Indonesia joined the Trans-Pacific Partnership (TPP) many disadvantages that must be faced from the profits, especially in the field of railway transport, as yet there are international agreements in the field of railways.

Keywords: *trans pacific partnership, railways, regulations*

ABSTRAK

Trans Pacific Partnership (TPP) merupakan perjanjian perdagangan bebas yang mencakup isu-isu perdagangan Abad ke-21 dan diikuti oleh hampir 37% dari GDP dunia dan 28% impor dunia. Ekspor Indonesia ke negara-negara TPP mencapai 48% dari total ekspor Indonesia ke dunia. Dampak pemberlakuan TPP akan sangat dahsyat bagi ekspor Indonesia. Maksud dan tujuan dilakukan kajian ini adalah dalam rangka melakukan identifikasi kebijakan dan regulasi bidang transportasi perkeretaapian yang akan berpengaruh apabila Indonesia bergabung kedalam TPP serta memetakan dampaknya, dan tersusunnya kebijakan agar kita dapat bergabung. Dalam menyelesaikan masalah kajian ini menggunakan analisis kualitatif deskriptif dengan metode pendekatan aspek politis, ekonomi dan hukum, sehingga menghasilkan untung dan ruginya bilamana Indonesia menjadi anggota Trans Pacific Partnership. Keuntungan membuka peluang terhadap peraturan-peraturan tentang perkeretaapian ataupun yang terkait untuk diselaraskan dan diubah supaya tidak bertentangan dengan perjanjian TPP, sedangkan kerugiannya harus mengubah seluruh peraturan perundang-undangan yang bertentangan dengan aturan TPP dimana tidak menutup kemungkinan dapat mengorbankan kepentingan Indonesia. Sehingga bilamana Indonesia masuk menjadi anggota Trans Pacific Partnership (TPP) banyak terjadi kerugian yang harus dihadapi dari pada keuntungannya, terutama dari transportasi di bidang perkeretaapian, karena belum terdapat perjanjian-perjanjian internasional di bidang perkeretaapian.

Kata Kunci: *kemitraan transportasi pasifik, perkeretaapian, peraturan*

PENDAHULUAN

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2004-2025 arah kebijakan transportasi antara lain, bahwa peran pemerintah difokuskan pada perumusan kebijakan dimana peran swasta semakin ditingkatkan terutama untuk sarana dan prasarana yang sudah layak secara komersial. Selain itu pembangunan transportasi dilaksanakan dengan pendekatan pengembangan wilayah untuk mendukung kegiatan ekonomi, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional, dan memantapkan pertahanan dan keamanan. Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan

terkait dengan perkembangan teknologi perkeretaapian serta perubahan lingkungan secara global yang tidak terpisahkan dari sistem perdagangan global, dimana menitikberatkan pada asas perdagangan bebas dan tidak diskriminatif serta meningkatkan peran serta pemerintah daerah dan swasta nasional maupun swasta asing dalam penyelenggaraan perkeretaapian, hal tersebut dipandang perlu untuk mendorong partisipasi pemerintah daerah dan pihak swasta untuk ikut serta dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Sehingga apabila bergabung dengan TPP maka kebijakan

transportasi perkeretaapian sangat terbuka bagi pihak swasta nasional maupun swasta asing untuk berperan serta dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang bersifat global sesuai dengan tuntutan TPP.

Secara historis bahwa penyelenggaraan kereta api dimulai sejak zaman Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda (1840-1942), kemudian dilanjutkan pada masa penjajahan Jepang (1942-1945) dan selanjutnya diselenggarakan oleh Pemerintah Indonesia (1945-sampai sekarang). Pada pasca Proklamasi Kemerdekaan (1945-1949) setelah terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam *Staatsspoorwagen/Verenigde Spoorwagenbedrijf* atau gabungan perusahaan kereta api pemerintah dan swasta Belanda (SS/VS) yang berada di Pulau Jawa dan *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM) yang berada di Sumatera Utara, masih menghendaki untuk beropersi di Indonesia. Berdasarkan UUD 1945 Pasal 33 ayat (2), bahwa angkutan kereta api dikategorikan sebagai cabang produksi penting bagi negara yang menguasai hajat hidup orang banyak, oleh karena itu perusahaan angkutan kereta api harus dikuasai oleh negara. Maka pada tanggal 1 Januari 1950 dibentuklah Djawatan Kereta Api (DKA) yang merupakan gabungan DKARI dan SS.

Pada tanggal 25 Mei 1963 terjadi perubahan status DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963. Sedangkan pada tahun 1971 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 terjadi pengalihan bentuk usaha PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Selanjutnya pada tahun 1990 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 PJKA beralih bentuk mejadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan terakhir pada tahun 1998 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998, Perumka beralih bentuk menjadi PT. KA (Persero). Dalam sejarah perjalanannya PT. KA (Persero) guna memberikan layanan yang lebih baik pada angkutan kereta api komuter telah menggunakan sarana Kereta Rel Listrik di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) dan Bekasi (Jabotabek) serta perusahaan bidang usaha non angkutan penumpang membentuk anak perusahaan PT. KAI Commuter Jabodetabek yang berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2008 dan surat Menteri Negara BUMN Nomor: S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008. Dilihat dari sejarah transformasi kelembagaan dapat disarikan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian dimulai dari swasta (pada jaman Belanda), nasionalisasi republik, perusahaan negara (BUMN), dan sekarang dengan regulasi yang mendorong keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan infrastruktur (Perpres nomor 67

Tahun 2005), perkeretaapian diarahkan untuk dapat diselenggarakan oleh swasta.

Kronologis terbentuknya pembina kelembagaan regulator perkeretaapian adalah dimulai dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 1996 tentang Perubahan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dimana salah satu Direktorat yang berada dibawahnya yaitu Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Rel. Selanjutnya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2001 tentang Perubahan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, menetapkan perubahan nama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Rel menjadi Direktorat Perkeretaapian. Selanjutnya berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I, pada Pasal 27 menetapkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian menjadi salah satu organisasi eselon satu di bawah Departemen Perhubungan yang mengurus pembinaan perkeretaapian Indonesia.

Tantangan yang dihadapi pada era sebelumnya dalam upaya pengembangan penyelenggaraan perkeretaapian nasional antara lain disebabkan lemahnya keberpihakan negara pada sektor kereta api. Keberpihakan pemerintah terhadap penyelenggaraan transportasi darat melalui pembangunan infrastruktur jalan mempengaruhi perkembangan industri otomotif. Keberpihakan pemerintah yang serupa dapat juga mendorong revitalisasi sektor perkeretaapian secara menyeluruh, termasuk industri perkeretaapian. Penyediaan sarana, penyediaan persinyalan, telekomunikasi dan listrik (sintelis), dan pendukung keselamatan (untuk prasarana dan sarana). Demikian pula halnya apabila Indonesia mengikuti TPP, maka berbagai regulasi terkait angkutan perkeretaapian perlu disempurnakan, tidak hanya guna mendukung kelancaran dan keselamatan angkutan kereta api nasional, tetapi juga agar transportasi kereta api bisa mempunyai daya saing yang tinggi dan mendukung distribusi angkutan barang dan penumpang dengan biaya yang efisien.

Rumusan masalah bagaimana dampaknya (kerugian dan manfaat) apabila Indonesia bergabung dan tidak bergabung dalam TPP bidang perkeretaapian? Maksud penelitian ini adalah untuk melakukan identifikasi kebijakan dan regulasi bidang transportasi perkeretaapian yang akan berpengaruh apabila Indonesia bergabung kedalam TPP serta memetakan bagaimana dampaknya dan tujuannya adalah tersusunnya kebijakan di bidang perkeretaapian agar kita dapat bergabung dalam TPP. Sedangkan hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah dapat dijadikan bahan masukan untuk kebijakan di bidang transportasi perkeretaapian apabila bergabung dengan TPP.

TINJAUAN PUSTAKA

Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33 ayat (2) menyebutkan bahwa cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara, dan ayat (3) menyebutkan bahwa bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang menyebutkan bahwa memberikan arah sekaligus menjadi acuan bagi seluruh komponen bangsa didalam mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional sesuaidengan visi, misi dan arah pembangunan yang disepakati bersama sehingga seluruh upaya yang dilakukan oleh pelaku pembangunan bersifatsinergis, konduktif, dan saling melengkapi satudengan lainnya didalam satu pola sikap dan pola tindak.

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 23 ayat (1) menyebutkan bahwa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama. Sedangkan Pasal 31 ayat (1) menyebutkan bahwa penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama.

Undang-undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal Pasal 4 ayat (2) huruf (a) menyebutkan bahwa dalam menetapkan kebijakan dasar penanaman modal pemerintah memberi perlakuan yang sama bagi penanam modal asing dengan tetap memperhatikan kepentingan nasional, dan huruf (c) menyebutkan bahwa membuka kesempatan bagi perkembangan dan memberikan perlindungan kepada usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi. Pasal 5 ayat (2) menyebutkan bahwa Penanam modal asing wajib dalam bentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di dalam wilayah negara Republik Indonesia, kecuali ditentukan lain oleh undang-undang.

Pasal 10 ayat (2) menyebutkan bahwa Perusahaan penanam modal berhak menggunakan tenaga ahli warga negara asing untuk jabatan dan keahlian tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Pasal 7 menyebutkan bahwa jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri dari UUD 1945, Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, UU/

Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota. Dalam pembentukan peraturan tersebut peraturan yang berada dibawahnya tidak boleh bertentangan dengan peraturan sebelumnya. Dan kekuatan hukum peraturan perundang-undangan sesuai dengan hierarki peraturan perundang-undangan di atas.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional menyebutkan bahwa arah kebijakan dan peranan perkeretaapian nasional dalam keseluruhan moda transportasi terkait dengan perpindahan orang dan barang dengan rencana kebutuhan prasarana dan sarana, kebutuhan sumber daya manusia, selain membentuk kelembagaan, alih teknologi, pengembangan industri, strategi investasi dan perkuatan pendanaan penyelenggaraan perkeretaapian.

Dalam tulisannya, Naeli Fitria (2015) menyebutkan bahwa TPP adalah kerjasama perdagangan bebas di kawasan Asia Pasifik yang memiliki tujuan ambisius untuk menjadi model perdagangan percontohan abad 21. TPP tidak hanya mencakup kerjasama liberalisasi perdagangan barang, jasa dan investasi namun juga membahas *next generation trade issues* seperti *e-commerce*, HAKI dan Kebijakan perburuhan.

Jurnal Kajian Lemhanas RI Edisi 16 November 2013 menyebutkan bahwa perjanjian TPP bersifat komprehensif, yang meliputi liberalisasi disemua sektor menyangkut barang, jasa dan investasi disamping isu-isu lain seperti HAKI, kebijakan kompetisi dan fasilitas perdagangan. TPP adalah kesepakatan perjanjian perdagangan bebas dengan standar yang sangat tinggi, yang berada di atas standar kesepakatan-kesepakatan perdagangan bebas di WTO, APEC maupun ASEAN.

Dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional disebutkan bahwa sasaran pengembangan kelembagaan perkeretaapian nasional sampai dengan tahun 2030 adalah untuk mewujudkan:

1. Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian minimal 8 (delapan) badan usaha dengan tingkat penyebaran masing-masing 1 (satu) badan usaha pada setiap pulau-pulau besar (Sumatera, Jawa Bali, Kalimantan, Sulawesi dan Papua), serta 3 (tiga) badan usaha di wilayah perkotaan.
2. Penyelenggara sarana perkeretaapian minimal 5 (lima) badan usaha.
3. Badan pengatur penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian.

METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian ini meliputi antara lain pola pikir kajian, alur pikir kajian dan model analisis. Pola pikir penelitian ini melalui pendekatan Peraturan Perundang-undangan dan kebijakan terhadap regulasi di bidang perkeretaapian terkait dengan *Trans Pacific Partnership*, berorientasi kepada tingkat persaingan global dan perkembangan teknologi perkeretaapian dan mendorong peran swasta terlibat dalam pengelolaan di bidang prasarana, sarana serta menjadikan Perkeretaapian Nasional menjadi terbuka untuk tingkat pasifik didalam pengelolaannya.

Teori analisis penelitian ini menggunakan Analisis Deskriptif Kualitatif melalui pendekatan normatif hukum, serta hirarki peraturan perundang-undangan dari tingkat tertinggi sampai tingkat terendah pada bidang transportasi perkeretaapian.

Menurut Sugiyono (2004) analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami.

Menurut Lexy J. Moloeng (2007), penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Miles and Huberman (1994) dalam Sukidin (2002) metode kualitatif berusaha mengungkap berbagai keunikan yang terdapat dalam individu, kelompok, masyarakat, dan/atau organisasi dalam kehidupan sehari-hari secara menyeluruh, rinci, dalam, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Menurut Nasution (2003) penelitian kualitatif disebut juga penelitian naturalistik, karena dalam penelitian kualitatif dilakukan dalam setting latar yang alamiah atau natural.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Pengumpulan Data

Gambaran umum kondisi perdagangan dunia saat ini adalah terkait dengan munculnya Mega Trend *Free Trade Agreement* (FTA) dimana

dilakukan oleh negara-negara dengan perekonomian besar, sehingga memiliki dampak besar bagi perdagangan dunia. Sedangkan ASEAN menegosiasikan *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP) bersama enam mitra dialognya, antara lain meliputi Australia, New Zealand, China, Korea Selatan, India, dan Jepang. Negara-negara anggota APEC yang terdiri dari dua belas negara yaitu Amerika Serikat, Canada, Mexico, Peru, Chile, Singapura, Malaysia, Brunei Darussalam, Vietnam, Australia, New Zealand, dan Jepang telah berhasil menyelesaikan negosiasi *Trans-Pacific Partnership* (TPP) dan telah menandatangani pada tanggal 15 Oktober 2015. Sementara itu di jazirah Amerika dan Eropa, antara Amerika Serikat dan Uni Eropa telah melangsungkan perundingan *Trans Atlantic Trade and Investment Partnership* (TTIP).

Pergerakan trend *Free Trade Agreement* (FTA) dunia yang sangat dinamis akan berakibat besar pengaruhnya bagi daya saing bangsa. Dengan kondisi ini Indonesia tidak bisa tinggal diam dalam menghadapi dinamika dunia yang begitu cepat. Untuk itu perlu melakukan perubahan didalam meningkatkan daya saing bangsa di era globalisasi. Pembangunan infrastruktur, reformasi peraturan, dan berbagai macam reformasi di dalam negeri sudah menjadi keharusan untuk meningkatkan daya saing bangsa. Indonesia salah satu negara yang aktif dalam menjalin kerja sama perdagangan (*Free Trade Agreement* - FTA) dengan negara-negara di dunia. Tahun 2015 Indonesia mempunyai delapan FTA yang terdiri dari enam FTA regional - AFTA, ASEAN-Australia and New Zealand, ASEAN-China, ASEAN-India, ASEAN Japan dan ASEAN-Korea dan dua FTA bilateral - Indonesia-Japan EPA dan Indonesia-Pakistan FTA. Didalam kunjungan kenegaraan ke Amerika Serikat pada Oktober 2015 Presiden Joko Widodo mengungkapkan minat Indonesia untuk bergabung menjadi anggota *Trans Pacific Partnership*.

Trans Pacific Partnership (TPP) merupakan perjanjian perdagangan bebas yang mencakup isu-isu perdagangan Abad ke-21 dan diikuti oleh hampir 37% dari GDP dunia dan 28% impor dunia. Ekspor Indonesia ke negara-negara TPP mencapai 48% dari total ekspor Indonesia ke dunia. Dampak pemberlakuan TPP akan sangat dahsyat bagi ekspor Indonesia. Vietnam dan Malaysia sebagai negara anggota TPP akan menikmati bea masuk nol persen ke Amerika Serikat dan Jepang sejak

pemberlakuan TPP. Malaysia akan menghemat sekitar USD 1,2 milyar sebagai akibat diterapkannya bea masuk nol persen oleh negara anggota TPP. Daya saing Indonesia yang menjadi anggota TPP akan meningkat pesat dan akan menggerus ekspor Indonesia di negara-negara TPP. Berdasarkan isi perjanjiannya, TPP merancang Liberalisasi perdagangan barang dan jasa secara komprehensif, terjadwal dan mengikat.

1. Setiap negara anggota diharapkan dapat menurunkan tarifnya hingga 0% secara bertahap pada semua pos tarif di semua sektor, seperti barang dan jasa, investasi dan modal. Termasuk diantara sektor-sektor yang juga sangat mendapat perhatian adalah liberalisasi sektor kesehatan, asuransi, jasa keuangan dan transportasi yang selama ini dianggap sektor sensitif di banyak negara.
2. Ketentuan ini berlaku resiprokal atau timbal balik terhadap sesama negara anggota saja dan tidak berlaku terhadap negara non-anggota. Setiap negara anggota juga harus mengikut jadwal liberalisasi dengan ketentuan yang mengikat (*legally binding*) dan tidak bisa diubah (*Irreversible*).
3. Pada dasarnya, TPP adalah sebuah perjanjian yang disusun dengan standar tinggi, ambisius serta komprehensif guna mempromosikan pertumbuhan ekonomi, menjaga sekaligus menciptakan lapangan kerja baru, meningkatkan inovasi, produktivitas dan daya saing, standar hidup serta mengurangi tingkat kemiskinan di negara anggota. Perjanjian TPP juga mempromosikan praktek pemerintahan yang transparan serta meningkatkan perlindungan terhadap buruh/pekerja dan lingkungan.

Perjanjian TPP mempunyai 5 fitur utama yaitu:

1. Akses pasar yang komprehensif: TPP menghilangkan atau mengurangi hambatan tarif dan non-tarif di hampir semua aspek perdagangan barang, jasa dan investasi sehingga menciptakan peluang dan manfaat baru untuk pelaku bisnis, pekerja, dan konsumen.
2. Pendekatan regional terhadap komitmen: TPP memfasilitasi pengembangan produksi dan rantai pasokan, perdagangan yang terintegrasi, peningkatan efisiensi, membuka lapangan pekerjaan, peningkatan standar hidup, konservasi,

integrasi lintas-perbatasan, serta membuka pasar domestik.

3. Mengatasi tantangan perdagangan baru: TPP mempromosikan inovasi, produktivitas, dan daya saing dengan mengedepankan isu-isu baru, termasuk pengembangan ekonomi digital, dan peran BUMN dalam perekonomian global.
4. Perdagangan inklusif: TPP mencakup unsur-unsur baru yang memastikan bahwa semua anggota TPP dengan tingkat kemajuan ekonomi yang beragam dapat mendapatkan keuntungan dari skema perdagangan TPP termasuk komitmen untuk membantu usaha kecil dan menengah.
5. *Platform* integrasi regional: TPP dirancang sebagai platform untuk integrasi ekonomi regional dan merangkul negara-negara di wilayah Asia-Pasifik.

B. Pro dan Kontra Keikutsertaan Indonesia Dalam TPP

Perjanjian TPP terdiri dari 30 bab yang meliputi perdagangan dan isu-isu terkait perdagangan seperti perdagangan barang, *sanitary* dan *phytosanitary*; bea cukai dan fasilitasi perdagangan; hambatan teknis perdagangan; *trade remedies*; investasi; jasa; perdagangan elektronik; pengadaan pemerintah; hak-hak intelektual; tenaga kerja; dan lingkungan hidup. Perjanjian TPP berpotensi meningkatkan PDB negara-negara anggotanya sebesar rata-rata 1,1% pada tahun 2030. Hal ini dibarengi dengan meningkatnya perdagangan negara-negara anggota sebesar 11% pada tahun 2030. Perjanjian TPP diperkirakan tidak akan mempunyai dampak positif yang terlalu signifikan bagi negara di luar anggota TPP, namun juga tidak akan merugikan negara non-anggota (*Potential Macroeconomic Implications of the Trans-Pacific Partnership (January 2016) - World Bank*).

Trans-Pacific Partnership menuntut tingkat liberalisasi yang luas dan dalam. TPP yang memuat 30 bab ini menuntut liberalisasi pada isu-isu yang cukup sensitif di WTO, seperti isu pengadaan pemerintah (*government procurement*), isu BUMN. Isu-isu sensitif ini perlu ditanggapi secara hati-hati dan memerlukan kajian yang komprehensif. Pernyataan Presiden Joko Widodo tersebut harus diikuti dengan kajian yang komprehensif, sehingga Indonesia benar-benar melangkah secara kuat dan pasti untuk mendapatkan manfaat yang sebesar-besarnya dalam

perjanjian perdagangan bebas dimaksud. Manfaat yang akan diperoleh dengan memutuskan untuk bergabung dengan TPP harus didasarkan pada kepentingan nasional, yaitu membantu mencapai tujuan-tujuan pembangunan ekonomi, sosial, dan politik, seperti yang dimandatkan oleh UU Nomor 17 Tahun 2007 (RPJP). TPP bisa membantu Indonesia mencapai target pembangunan ekonomi: pertumbuhan tentang ekonomi, kesempatan kerja, ketahanan pangan, dan lain-lain (kepentingan ekonomi); bagaimana TPP bisa membantu keamanan nasional serta stabilitas politik, geopolitik, demokrasi (politik); bagaimana TPP bisa membantu kemajuan teknologi, kesehatan, pendidikan (sosial). Akses Indonesia dalam TPP pada dasarnya adalah mengamankan kepentingan nasional. Isu-isu penting dalam negeri harus ditangani terutama yang berkaitan dengan tenaga kerja, investasi, kekayaan intelektual, dan BUMN. Perkembangan ekonomi politik global, berarti bahwa Indonesia harus mengamankan masa depan dengan kelembagaan yang diperlukan untuk dapat terlibat, memajukan dan membela kepentingan-kepentingannya.

Data dan Informasi pengamat ekonomi Faisal Basri pada sebuah diskusi di Jakarta Sabtu 14 Nopember 2015, mengatakan bahwa untung dan ruginya Indonesia masuk ke anggota TPP. "Dari sisi keuntungannya, akan memiliki akses mudah untuk memasarkan produknya ke AS, mengingat selama ini ekspor masih sering menghadapi kendala. Selain itu harus disadari juga bahwa dengan akses terbatas, Indonesia menghadapi berbagai kesulitan, sementara Vietnam sudah punya jalan tol ke AS. Sehingga makin susah Indonesia bersaing dengan Malaysia, Vietnam, karena tidak menjadi bagian (TPP). Sementara kerugian bagi Indonesia, kekuatan industri masih belum terlalu kuat, sehingga nantinya lebih banyak menjadi sasaran empuk negara-negara anggota TPP lainnya untuk memasarkan produk mereka".

Menurut Direktur Perdagangan, Investasi dan Kerjasama Internasional Bappenas Amalia Adininggar Widyasari mengatakan pemerintah akan lebih dulu melakukan kajian mendalam sebelum memutuskan bergabung dengan TPP. Secara umum bisa saja bergabung, tetapi harus diketahui terlebih dahulu secara detail, karena ada tiga puluh bidang yang harus dikomitmenkan. Sehingga kajian yang komprehensif menjadi syarat mutlak didalam memutuskan Indonesia menjadi anggota TPP.

Mengingat TPP memiliki karakteristik berbeda dibandingkan perjanjian komprehensif lainnya, seperti FTA di Uni Eropa (EFTA). Sementara konsep EFTA lebih banyak berfokus pada perdagangan dan investasi seperti penurunan tarif dan sebagainya. Sedangkan TPP lebih fokus kepada kepatuhan aturan atau *regulatory compliance*. Sehingga terkait dengan TPP akan lebih banyak membahas tentang regulasi dan Indonesia harus siap kalau nanti memutuskan untuk masuk.

Ketua Asosiasi Pertekstilan Indonesia (API) Ade Sudrajat mengatakan, TPP merupakan kebutuhan mendasar bagi pertumbuhan lapangan kerja dan peningkatan devisa. Namun, menurut dia, meski tergabung dalam TPP merupakan kesempatan yang mumpuni, pemerintah harus tetap realistis dalam perundingan nantinya. Dalam perundingan Indonesia dan AS akan saling membutuhkan dan bergantung baik dari segi ekonomi dan politik. Kesamaan ini yang harus dijadikan kesamaan fundamental perundingan.

Kemitraan Indonesia dalam TPP dengan Amerika Serikat dan *Comprehensive Economic Partnership Agreement* (CEPA) dengan Uni Eropa (UE) dinilai sangat penting. Karena hal ini merupakan kebutuhan yang mendasar bagi pertumbuhan lapangan kerja dan peningkatan devisa, begitu pula bagi AS dan UE. Jadi kemitraan tersebut sangat dibutuhkan, masalah untung rugi dalam suatu perjanjian selalu ada, sangat tidak mungkin dalam situasi dan kondisi dapat untung semua. Setiap FTA harus diberikan ruang untuk renegosiasi berdasarkan sifat sektor tertentu dan dalam jumlah tertentu. Secara fundamental Indonesia harus memiliki database yang terintegrasi di berbagai sektor ekonomi dan sosial secara nasional. Hal ini penting sebagai bahan dasar untuk mengambil berbagai keputusan strategis.

Sekjen API Ernovian menambahkan, dari sisi industri TPT, bergabungnya Indonesia dengan TPP akan banyak menguntungkan, karena untuk pengembangan pasar. Namun, pemerintah harus mempelajari apa saja syarat dan ketentuan yang harus dipenuhi secara mendetail. Sejauh ini, syarat antara lain mengenai ketenagakerjaan dan lingkungan tidak ada masalah. "Industri garmen Indonesia itu kuat, yang melemahkan selama ini adalah masuknya barang-barang ilegal. Ini yang harus diperangi, jika Indonesia tidak bergabung dengan TPP, maka dipastikan akan sulit untuk bersaing masuk ke negara yang memiliki pasar besar seperti AS, karena Indonesia akan

langsung kalah dengan anggota TPP lainnya yang mendapatkan banyak kemudahan. "Lawan Vietnam saja kita langsung kalah, karena Vietnam sudah bergabung dengan TPP.

Ketua Umum DPP Perhimpunan Perusahaan dan Asosiasi Kosmetika (PPAK) Putri Wardani mengatakan, para pengusaha sudah membahas bersama-sama mengenai rencana perjanjian TPP yang akan dilakukan pemerintah. Namun, pembahasan belum dilakukan secara detail karena pengusaha belum mendapatkan rincian perjanjiannya seperti apa. Secara umum, TPP akan memberikan manfaat bagi Indonesia karena akses pasar menjadi lebih luas sehingga memudahkan pengusaha melakukan ekspor. "Jika Indonesia sudah menjalankan TPP maka harus siap dengan segala prosedurnya. PLT Dirjen Perdagangan Luar Negeri Kemendag Karyanto Suprih mengatakan, manfaat yang diperoleh Indonesia jika bergabung dengan TPP adalah akses pasar akan terbuka lebar dan lebih luas sehingga sesama negara anggota bisa meningkatkan perekonomian dan ekspor. Namun pihak Kemendag masih mempelajari lebih detail mengenai TPP.

Sementara itu, Direktur Utama PT. Bank Mandiri (Persero) Tbk Budi Gunadi Sadikin menuturkan, *free trade agreement* (FTA) saat ini sudah banyak dilakukan Indonesia melalui APEC maupun forum-forum lain. Menurut dia, selama itu baik bagi Indonesia, maka FTA akan dapat menguntungkan bagi Indonesia. "Tapi jangan sampai industri belum siap tapi dilakukan FTA, harus negosiasi dengan baik karena mereka (pihak lain) juga ada kepentingan yang dibawa. Direktur Utama PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (BNI) Achmad Baiquni juga menilai, di bidang jasa, FTA sebenarnya mulai dilakukan melalui implementasi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Jika nantinya dilakukan FTA dengan Amerika Serikat, mau tidak mau industri jasa keuangan perlu mempersiapkan diri. "Rasanya kalau untuk perbankan, relatif siap,"

Ekonom PT Bank Central Asia Tbk (BCA) David Sumual mengatakan, saat ini FTA dengan AS dan Uni Eropa belum dilakukan, karena mungkin belum ada peninjauan dari pemerintah Indonesia. Sedangkan Indonesia telah menjalankan FTA dengan Tiongkok. Untuk itu, dia menilai, saat ini Indonesia memang perlu melakukan peninjauan FTA dengan AS dan Uni Eropa. "Bagi negara yang sudah maju, mungkin dampak FTA tidak begitu besar. Tetapi bagi negara berkembang ini adalah peluang besar. Di sisi lain, Direktur

Institute for Development of Economics and Finance (INDEF) Enny Sri Hartati berpendapat, sebelum memutuskan untuk bergabung dengan satu kawasan perdagangan bebas, sebaiknya pemerintah memiliki landasan kajian yang jelas mengenai manfaat dan kerugian yang bakal diperoleh. Pemerintah juga harus melakukan identifikasi mengenai produk-produk unggulan yang dimiliki Indonesia serta potensi produk mana saja yang akan menguntungkan perdagangan secara nasional. Dari sekitar enam *free trade area* yang kita ikuti, bagaimana dampaknya terhadap neraca perdagangan kita, bukan semakin baik malah semakin defisit. Berarti ini ada yang salah. Apakah kita akan mengulang kesalahan yang sama.

Menurut Enny, kenapa pemerintah tidak fokus saja pada MEA yang sudah ada di depan mata, ketimbang masuk lagi ke kawasan perdagangan bebas lainnya. Dia tak memungkiri bahwa dalam satu kerja sama memang pasti akan ada keuntungan yang akan diperoleh. Namun masalahnya, apakah keuntungan itu sepadan. Enny menilai, industri yang diuntungkan dari TPP ini hanyalah segelintir saja yakni tekstil dan minyak sawit mentah (CPO). Untuk tekstil, kata dia, karena kompetitor utama yakni Vietnam itu bergabung dalam TPP, sementara untuk CPO kompetitor utama yakni Malaysia juga bergabung dengan FPP. "Jangan sampai kita sekadar ikut-ikutan, atau hanya membela pengusaha komoditas tertentu sementara untuk komoditas lain kita akan babak belur.

Menurut Abdulkadir Jailani (Direktur Perjanjian Internasional Ekonomi Sosial dan Budaya Kementerian Luar Negeri) ada 3 aspek yang patut dipertimbangkan secara mendalam sebelum memutuskan untuk bergabung ke TPP, yaitu aspek politik, ekonomi dan hukum. Dengan bergabungnya ke dalam TPP justru dikawatirkan dapat menghadapi upaya dalam mewujudkan kemandirian ekonomi nasional sesuai Nawa Cita. Menurut Pakar Hukum Internasional UI, Hikmahanto Juwana terdapat 3 hal yang dapat merugikan Indonesia:

1. Pemerintah Indonesia tidak mengikuti dari awal pembentukan *Trans Pacific Partnership* (TPP);
2. Banyak peraturan yang diubah salah satunya pasal 33 ayat 2 dan 3 UUD 1945;
3. Bilamana menjadi anggota TPP semua keistimewaan yang diberikan pada BUMN tidak ada lagi, sementara Indonesia belum siap menuju kesana.

Pada sektor transportasi perkeretaapian masih banyak diperlukan prasarana dan sarana dalam mendukung pergerakan penumpang dan barang. Untuk angkutan barang sangat dibutuhkan di luar Pulau Jawa sedangkan angkutan penumpang banyak diperlukan di Pulau Jawa. Dalam rangka menjamin terlaksananya sasaran di bidang perkeretaapian maka perlu dilakukan penataan dari sisi sarana maupun prasarana. Kebutuhan sarana dan prasarana di bidang perkeretaapian masih sangat besar memerlukan dana untuk pengadaan dan pembangunannya. Penataan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi di

bidang perkeretaapian telah dituangkan dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAs) pada tahun 2011 sampai dengan tahun 2030 untuk beberapa pulau besar di Indonesia, yaitu Pulau Jawa dan Bali, Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi dan Pulau Papua. Maka terkait dengan beberapa pulau tersebut, untuk penataan infrastruktur saat sekarang ini biaya yang diperlukan dalam pembangunan sangat besar. Lebih jelasnya mengenai kebutuhan sarana kereta api barang dan penumpang per pulau dapat dilihat dalam Tabel 1 dan 2.

Tabel 1.
Kebutuhan Sarana Kereta Api Penumpang per Pulau

Kebutuhan Sarana	Tahun			
	2011-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
Pulau Jawa-Bali				
Lokomotif	870	1.175	1.740	2.585
Kereta	8.660	11.705	17.385	25.825
Pulau Sumatera				
Lokomotif	30	50	85	145
Kereta	285	470	815	1.435
Pulau Kalimantan				
Lokomotif	-	5	15	20
Kereta	-	45	105	185
Pulau Sulawesi				
Lokomotif	-	-	35	50
Kereta	-	-	315	470
Pulau Papua				
Lokomotif	-	-	-	5
Kereta	-	-	-	45

Sumber: RIPNAs Perkeretaapian (Tahun 2011)

Tabel 2.
Kebutuhan Sarana Kereta Api Barang per Pulau

Kebutuhan Sarana	Tahun			
	2011-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
Pulau Jawa-Bali				
Lokomotif	55	180	595	1.010
Gerbong	1.050	3.525	11.835	20.115
Pulau Sumatera				
Lokomotif	130	285	655	760
Gerbong	2.555	5.630	1.320	15.170
Pulau Kalimantan				
Lokomotif	-	25	60	95
Gerbong	-	470	1.195	1.860
Pulau Sulawesi				
Lokomotif	-	-	85	105
Gerbong	-	-	1.695	2.040
Pulau Papua				
Lokomotif	-	-	-	25
Gerbong	-	-	-	470

Sumber: RIPNAs Perkeretaapian (Tahun 2011)

Berdasarkan Rencana Induk Perkeretapihan Nasional (RIPNAs) bahwa kebutuhan panjang jalan rel minimal dari hasil perhitungan untuk Pulau Sumatera dengan jalan rel eksisting 1.348 km (tahun 2009) maka sampai tahun 2030 masih dibutuhkan 1.050 sampai dengan 1.150 km panjang jalan rel untuk melayani kebutuhan angkutan kereta api penumpang dan barang hal ini masih kebutuhan minimal sifatnya. Sedangkan di Pulau Kalimantan, Sulawesi dan Papua, jika memperhatikan hasil perhitungan hanya memerlukan 1.000 sampai dengan 1.100 km untuk Kalimantan. Pulau Sulawesi dan

Papua memerlukan antara 100 s.d. 200 km panjang rel tetapi dengan mempertimbangkan faktor lain, misalnya jarak antar kota didalam provinsi dan jarak antar provinsi pulau-pulau tersebut serta kebutuhan masyarakat di wilayah tersebut maka kebutuhan panjang rel dapat disesuaikan dengan kondisi lapangan (misalnya di Pulau Sulawesi dengan perencanaan Makasar-Pare-pare $\pm$ 120 km, Makasar-Takalar $\pm$ 80 km, Gorontalo-Bitung $\pm$ 300 km maka total terbangun $\pm$ 500 km). Lebih jelasnya untuk mengetahui panjang rel yang diperlukan pada tabel 3.

Tabel 3.
Kebutuhan Panjang Rel s.d. Tahun 2030

Kebutuhan Jaringan	Panjang Minimal Berdasarkan Hitungan (km)	Panjang Terbangun Tahun 2030 (km)
Pulau Jawa-Bali	6.700-6.800	6.800
Pulau Sumatera	2.400-2.500	2.900
Pualau Kalimantan	1.000-1.100	1.400
Pulau Sulawesi	100-200	500
Pulau Papua	100-200	500
Total Nasional	10.300-10.800	12.100

Sumber: RIPNAs Perkeretaapian (Tahun 2011)

Selain kebutuhan panjang rel terdapat asumsi kebutuhan panjang jaringan jalan rel kereta api perkotaan adalah yang meliputi keliling kota ditambah 2 (dua) kali diameter kota, dan di asumsikan juga bahwa kota dengan jumlah penduduk lebih besar 3 juta jiwa harus dilayani oleh jalan kereta api *double track*. Jumlah kebutuhan panjang rel secara keseluruhan adalah sepanjang 3.760,00 km yang meliputi Pulau Jawa, Pulau Bali dan di luar kedua pulau tersebut. Untuk Pulau Jawa dan Bali terdiri dari 7 kota dengan panjang kebutuhan jalan rel sepanjang 2.020,00 km, sedangkan untuk pulau-pulau di luar Jawa dan Bali terdiri dari 8

kota dengan panjang kebutuhan jaringan jalan rel sepanjang 1.740,00 km. Kebutuhan panjang jalan rel kereta api perkotaan dari ke lima belas kota-kota besar di Indonesia terpanjang adalah kota aglomerasi Jabodetabek, yaitu sepanjang 890,00 km dan untuk terpendek adalah Yogyakarta sepanjang 70,00 km. Sedangkan di luar Pulau Jawa dan Bali terpanjang adalah pada Kota Manado sepanjang 330,00 km. Kebutuhan minimal panjang jaringan jalan rel kereta api perkotaan yang terdiri dari luas, kaliling, dan diameter, maka untuk mengetahui secara terinci kebutuhannya terdapat pada tabel 4.

Tabel 4.
Kebutuhan Panjang Jaringan Jalan Rel Perkotaan

Kota	Luas (km ²)	Keliling (km)	Diameter (km)	Kebutuhan Jalan Kereta Api Perkotaan (km)
Jawa-Bali				
Jabodetabek	5789,11	269,65	85,88	890,00
Bandung Raya	164,91	45,51	14,49	150,00
Surabaya	1221,55	123,87	39,45	410,00
Semarang	365,30	67,74	21,57	230,00
Yogyakarta	32,25	20,13	6,41	70,00
Malang	110,03	37,17	11,84	130,00
Denpasar	133,78	40,99	13,05	140,00

Kota	Luas (km ²)	Keliling (km)	Diameter (km)	Kebutuhan Jalan Kereta Api Perkotaan (km)
Luar Jawa-Bali				
Batam	370,58	68,22	21,73	230,00
Medan	460,28	76,03	24,21	250,00
Palembang	93,34	34,24	10,90	120,00
Pekanbaru	766,09	98,09	31,24	330,00
Padang	199,90	50,11	15,96	170,00
Lampung	178,50	47,35	15,08	160,00
Makasar	159,02	44,69	14,23	150,00
Manado	770,27	98,36	31,32	330,00
Total				3.760,00

Sumber: RIPNas Perkeretaapian (Tahun 2011)

C. Analisis dan Pembahasan

Indonesia salah satu negara yang aktif dalam menjalin kerja sama perdagangan *Free Trade Agreement* dengan negara-negara di dunia. Hal ini dilakukan guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja baru, meningkatkan inovasi, produktivitas dan daya saing, serta standar hidup dan mengurangi tingkat kemiskinan di negara-negara anggotanya. Pada tahun 2015, tercatat Indonesia mempunyai delapan FTA yang terdiri dari enam FTA regional-AFTA, ASEAN-Australia and New Zealand, ASEAN-China, ASEAN-India, ASEAN Japan dan ASEAN-Korea dan dua FTA bilateral-Indonesia-Japan EPA dan Indonesia-Pakistan FTA. Di dalam kunjungan kenegaraan ke Amerika Serikat pada Oktober 2015 Presiden Joko Widodo mengungkapkan minat Indonesia untuk bergabung menjadi anggota *Trans Pacific Partnership* (TPP). Delapan asosiasi perdagangan dengan negara-negara di dunia akan memberikan atau mendorong beberapa aspek perekonomian di Indonesia. *Trans Pacific Partnership* adalah sebuah perjanjian yang disusun dengan standar tinggi, ambisius serta komprehensif. Mengingat TPP memiliki karakteristik berbeda dibandingkan perjanjian komprehensif lainnya, seperti FTA di Uni Eropa (EFTA). Sementara konsep EFTA, lebih banyak berfokus pada perdagangan dan investasi seperti penurunan tarif dan sebagainya. Sedangkan TPP lebih fokus kepada kepatuhan aturan atau *regulatory compliance*. Sehingga terkait dengan TPP akan lebih banyak membahas tentang regulasi dan Indonesia harus siap kalau nanti memutuskan untuk masuk.

Secara umum pada bidang perkeretaapian Indonesia masih banyak memerlukan kebutuhan sarana dan prasarana hal ini sesuai

dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) sampai pada tahun 2030, sehingga perlu mengundang investor asing untuk terlibat dalam pengelolaan sarana dan prasarana kereta api. Namun perlu juga mempertimbangkan keuntungan dan kerugian bilamana masuk menjadi anggota *Trans Pacific Partnership*. Karena ditinjau dari perangkat aturan di bidang transportasi perkeretaapian Indonesia belum banyak terlibat terkait dengan tatanan hukum internasional, dengan demikian banyak berkonsentrasi untuk kepatuhan aturan di bidang perkeretaapian (*regulatory compliance*). Bilamana ditinjau dari Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 telah diamanatkan bahwa penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian umum dilakukan oleh badan usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama. Apabila dalam hal penyelenggaraan tersebut tidak ada badan usaha yang menyelenggarakan prasarana dan sarana perkeretaapian umum Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana dan sarana perkeretaapian. Sesuai dengan semangat undang-undang tersebut, pemerintah berkewajiban untuk menyediakan biaya pembangunan dan pemeliharaan prasarana perkeretaapian. Sedangkan untuk pengadaan sarana merupakan kewajiban operator sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian. Namun kenyataannya pendanaan prasarana maupun sarana perkeretaapian belum sepenuhnya didukung oleh kerangka regulasi, kelembagaan dan kebijakan pemerintah yang kondusif, efisien dan akuntabel.

Sumber pembiayaan pemerintah untuk investasi semakin terbatas, akibatnya adalah lemahnya pemeliharaan prasarana yang semakin masif. Oleh karena itu diperlukan upaya mobilisasi sumber daya dari berbagai alternatif, seperti

swasta asing maupun dalam negeri, masyarakat, atau negara-negara donor, dan lebih jauh lagi dalam era otonomi daerah sumber pembiayaan daerah dapat menjadi alternatif yang perlu di dorong. Saat ini pembiayaan penyelenggaraan perkeretaapian diatur melalui skema PSO (*Compensation for Public Service Obligation*), IMO (*Infrastructure Maintenance and Operation Fund*), dan TAC (*Track Access Charge*). Kelemahan dari tiga skema tersebut, selama ini disebabkan oleh ketiga-tiganya masih di *bundle* sehingga lemah akan transparansi. Program investasi dan pendanaan infrastruktur perkeretaapian diarahkan untuk mewujudkan iklim investasi kondusif dan pendanaan yang kuat dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional. Pengertian dari skema pembiayaan penyelenggaraan perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. *Public Service Obligation* (PSO) pembiayaan atas pelayanan umum angkutan kereta api penumpang kelas ekonomi, berupa subsidi pemerintah kepada penumpang kereta api kelas ekonomi yang dihitung berdasarkan selisih tarif angkutan yang ditetapkan oleh pemerintah dengan tarif yang dihitung oleh penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah.
2. *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) adalah pembiayaan atas perawatan dan pengoperasian prasarana kereta api, berupa biaya yang harus ditanggung oleh pemerintah atas perawatan dan pengoperasian prasarana kereta api yang dimiliki pemerintah.
3. *Track Access Charges* (TAC) adalah biaya atas penggunaan prasarana kereta api, berupa biaya yang harus dibayar oleh penyelenggara sarana perkeretaapian kepada penyelenggara prasarana perkeretaapian atas penggunaan prasarana kereta api yang dimiliki pemerintah.

Perkembangan transportasi bidang perkeretaapian di Indonesia sangat pesat sekali, namun sampai saat ini untuk operatornya masih mono operator yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan penyelenggaraan prasarana masih pemerintah, yaitu Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Perkembangan tersebut yang saat sekarang ini telah melakukan operasi antara lain Kereta Commuter Jabodetabek (KCJ), KA Logistik dan KA penumpang jarak sedang dan jauh. Selain itu terdapat beberapa lokasi sedang di bangun infrastruktur diantaranya *Mass Rapid*

Transit (MRT) atau angkutan cepat terpadu dan *Light Rail Transit* (LRT) atau kereta api ringan. Dalam mendukung perkembangan transportasi di bidang perkeretaapian pelaksanaan kebijakan peningkatan investasi dan pendanaan serta mendorong keterlibatan swasta asing maupun dalam negeri, maka penyelenggaraan perkeretaapian perlu dilakukan program-program sebagai berikut:

1. Penyusunan regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi iklim investasi penyelenggaraan perkeretaapian, dalam pengertian pemerintah perlu mendorong kontribusi swasta asing maupun lokal dalam penyelenggaraan perkeretaapian melalui penciptaan iklim investasi yang kondusif. Bentuk dukungan pemerintah tersebut dapat diwujudkan melalui upaya menghilangkan berbagai hambatan investasi melalui regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi terciptanya iklim investasi pada sektor transportasi perkeretaapian.
2. Pembentukan lembaga pembiayaan infrastruktur perkeretaapian, hal ini dalam rangka menjamin ketersediaan dan keberlanjutan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian perlu dibentuk lembaga keuangan khusus yang bertugas menyediakan dana untuk pembangunan infrastruktur termasuk infrastruktur perkeretaapian. Keberadaan lembaga ini diharapkan mampu menanggulangi dan menjamin kekurangan dana pembangunan infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah melalui APBN maupun APBD. Program ini merupakan kebijakan yang bersifat institusional sebagai salah satu usaha pemerintah untuk memberikan kemudahan dan fasilitasi dalam pembiayaan infrastruktur (*infrastructure financing facilities* atau IFF). Selain itu, lembaga keuangan ini harus mampu memberikan jaminan dalam penyediaan dana untuk pembebasan lahan.
3. Pengembangan pola dan mekanisme pembiayaan/investasi melalui pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS). Skema kerjasama pemerintah dan swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional merupakan alternatif yang paling tepat dalam penyelenggaraan infrastruktur perkeretaapian umum karena selain membutuhkan investasi yang besar dan waktu yang relatif lama juga menuntut keterlibatan pemerintah khususnya terkait

dengan penyediaan transportasi publik. KPS difokuskan untuk mendanai pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang memiliki kelayakan finansial tinggi. Hal ini dapat dilihat dari besar *Financial Internal Rate of Return* (FIRR) atau indikator untuk mengukur besarnya pengembalian investasi di masa mendatang. FIRR biasanya digunakan oleh para investor untuk menentukan keputusan investasinya pada suatu bidang. Tinggi besarnya FIRR untuk proyek transportasi dipengaruhi oleh tinggi besarnya kontribusi pemerintah dalam bentuk *government support*.

Beberapa model skema KPS yang dapat digunakan sebagai alternatif antara lain *Design Bid Build*, *Private Contract*, *Design Build*, *Build Operate Transfer* (BOT), *Long Term Lease Agreement*, *Design Build Finance Operate* (DBFO), *Build Own Operate* (BOO). Untuk mendorong keterlibatan swasta secara bertahap dan proporsional, perlu dilakukan fragmentasi lingkup pekerjaan sesuai dengan kemampuan pendanaan swasta. Strategi fragmentasi tersebut sangat dibutuhkan untuk menentukan skala investasi (besar dan sedang) sehingga peran swasta dapat menjadi lebih luas.

4. Pengembangan pola pembiayaan penyelenggaraan perkeretaapian khusus. Untuk mengatasi keterbatasan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian, sejumlah upaya akan dilakukan termasuk mengundang partisipasi swasta dalam bentuk penyelenggaraan perkeretaapian

khusus. Dengan skema pembiayaan ini memberikan konsekuensi terhadap adanya hak istimewa atau monopoli penyelenggaraan perkeretaapian pada jalur yang dibangunnya selama masa tertentu atau masa konsesi yang diizinkan oleh pemerintah. Pola pembiayaan/investasi ini akan ditetapkan khusus untuk angkutan komoditi tertentu seperti angkutan batubara, CPO, dan sumber daya alam lainnya dalam jumlah besar dan waktu eksplorasi yang relatif panjang.

Dari keempat program dalam mendukung kebijakan pemerintah di bidang perkeretaapian, maka keikutsertaan Indonesia sebagai anggota TPP secara umum dapat ditinjau dari tiga aspek.

1. Aspek Politis

Secara politis bilamana ditinjau dari sektor perdagangan dan investasi bahwa *Trans Pacific Partnership* (TPP) mengatur juga persoalan lingkungan hidup, perburuan dan persoalan-persoalan lainnya dimana selama ini merupakan urusan domestik suatu negara. Selain itu dalam proses perundingan sangat dipengaruhi oleh kepentingan Amerika Serikat. Proses *Trans Pacific Partnership* terpisah dan bukan merupakan bagian dari upaya penguatan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) yang saat ini menjadi prioritas utama diplomasi ekonomi Indonesia.

Keuntungan dan kerugian Indonesia masuk ke dalam TPP pada bidang transportasi perkeretaapian dari aspek politis sebagaimana disajikan pada tabel 5.

Tabel 5.
Keuntungan dan Kerugian dari Aspek Politis

No.	Uraian	Keuntungan	Kerugian
1.	Lingkungan Hidup	Tertatanya dan terlaksananya aturan yang terkait dengan lingkungan hidup yang telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan secara umum di bidang transportasi di Indonesia.	Belum memiliki perangkat aturan lingkungan hidup yang bersifat internasional di bidang transportasi perkeretaapian
2.	Perburuan	Membuka lapangan kerja di bidang transportasi perkeretaapian baik untuk tenaga ahli maupun tenaga buruh dan akan berdampak positif dalam mengurangi angka kemiskinan serta menambah jumlah pendapatan negara	Indonesia akan di banjiri oleh tenaga kerja asing di bidang perkeretaapian, baik tenaga ahli maupun tenaga pelaksana di lapangan

No.	Uraian	Keuntungan	Kerugian
3.	Pembentukan TPP	Tidak ada hal yang signifikan walaupun tidak terlibat pembentukan dari awal <i>Trans Pacific Partnership</i> (TPP).	Indonesia tidak mengikuti dari awal dalam pembentukan <i>Trans Pacific Partnership</i> (TPP), sehingga akan di dikte oleh negara penggagas dan anggota yang terlebih masuk sebagai anggota
4.	Pengembangan Pasar	Secara umum akan memberikan manfaat bagi Indonesia karena akses pasar menjadi lebih luas sehingga memudahkan pengusaha melakukan ekspor.	Harus siap dengan segala prosedur dan aturan yang telah ditetapkan oleh TPP dalam proses ekspor ke negara-negara anggotanya.
5.	Akses Ekspor Produksi	Indonesia akan memiliki akses mudah untuk memasarkan produknya ke AS, mengingat selama ini ekspor masih sering menghadapi kendala.	Kekuatan industri Indonesia masih belum terlalu kuat sehingga nantinya lebih banyak menjadi sasaran empuk bagi negara-negara anggota TPP lainnya untuk memasarkan produknya.

Sumber: Hasil Analisis, 2016

2. Aspek Ekonomi

Dari aspek ekonomi pembentukan TPP tidak serta merta menjadikan perdagangan di kawasan Asia Pasifik akan menjadi lebih bebas. Justru sebaliknya *Trans Pacific Partnership* telah menerapkan peraturan tentang akses pasar yang lebih kompleks dan sulit untuk dipenuhi oleh produk dan jasa dari Indonesia. Akibatnya berdasarkan pada pengalaman implementasi perjanjian perdagangan bebas sebelumnya, banyak pihak justru mengkhawatirkan keikutsertaan Indonesia pada TPP hanya akan menjadikan Indonesia sebagai pasar bagi produk dan jasa dari negara lain. Sebagian besar komitmen dalam TPP juga dinilai jauh lebih eksklusif dibanding dengan komitmen dalam WTO maupun perjanjian perdagangan bebas lainnya. Hak negara untuk mengambil kebijakan dalam rangka melindungi kepentingan nasional yang strategis dihapuskan. Pemerintah Indonesia juga tidak akan bisa melaksanakan komitmennya untuk

melindungi pengusaha nasional melalui pembatasan keikutsertaan perusahaan asing dalam proses tender pengadaan barang dan jasa oleh pemerintah. Keberlangsungan usaha BUMN di Indonesia akan terpengaruh karena adanya larangan pemberian keistimewaan atau insentif dalam TPP. Dalam hal investasi, TPP menekankan pada pemberian hak yang lebih dan mengedepankan kepentingan investor asing daripada memperhatikan hak negara untuk menegakkan kedaulatan dan melindungi kepentingan nasionalnya. Sementara itu, ketentuan TPP yang mengutamakan pemberian hak yang lebih kepada perusahaan multi nasional yang secara faktual menguasai Hak Atas Kekayaan Intelektual (HAKI) dikhawatirkan akan mempengaruhi kemampuan Pemerintah dalam mengambil langkah-langkah khusus guna kepentingan nasionalnya, misalnya penyediaan obat-obat murah bagi rakyat serta memfasilitasi proses alih teknologi.

Tabel 6.
Keuntungan dan Kerugian dari Aspek Ekonomi

No.	Uraian	Keuntungan	Kerugian
1.	Produk-produk di bidang perkeretaapian (kereta, gerbong, dan lok)	Membuat produk-produk perkeretaapian Indonesia (kereta, gerbong, dan lok) beredar di negara-negara anggota TPP	Bilamana kalah bersaing dari sisi produk-produk perkeretaapian dari anggota TPP, produksi kereta api Indonesia terpuruk, sehingga menukarkan penjualan Perdagangan bebas lebih banyak menguntungkan negara yang memiliki produsen kuat

No.	Uraian	Keuntungan	Kerugian
2.	Penyelenggaraan Prasarana KA	Mengundang investor asing dalam pengelolaan prasarana kereta api	Dari sisi kebijakan Indonesia banyak di pengaruhi oleh pihak investor asing
3.	Penyelenggaraan Sarana KA	Mengundang investor asing dalam pengelolaan sarana kereta api	Dari sisi kebijakan Indonesia banyak di pengaruhi oleh pihak investor asing
4.	Pengadaan Barang dan Jasa	Mengundang Investor asing untuk ikut serta dalam melakukan pengadaan Barang dan Jasa dalam Sektor Perkeretaapian	Kebijakan penggunaan Produk Lokal (TKDN) akan bertabrakan langsung dengan pengaturan TPP terkait dengan Pengadaan Barang dan Jasa
5.	<i>Stated- Owned Enterprises</i> (SOEs) atau Badan Usaha Milik Negara	Terjadi persaingan yang sehat antara Investor Asing dan Badan Usaha Milik Negara dalam hal ini PT. Kereta Api	Keistimewaan yang telah diperoleh PT. Kereta Api sebagai BUMN yang bergeser dalam hal perkeretaapian harus dihapuskan dan hal ini akan berdampak pada kinerja PT. Kereta Api.

Sumber: Hasil Analisis, 2016

3. Aspek Hukum

Pada aspek hukum, penerapan standar kewajiban hukum yang sangat tinggi di TPP akan memaksa Indonesia melakukan perubahan peraturan perundangan nasional di berbagai bidang untuk disesuaikan dengan standar TPP (antara lain di sektor keuangan, lingkungan hidup, perburuhan, HAKI, kebebasan penggunaan internet dan berbagai sektor lainnya). Kewajiban untuk melakukan perubahan hukum nasional tersebut tentunya dapat mempengaruhi dan bahkan bertentangan dengan strategi pembangunan hukum nasional.

Selain itu pada isu hukum lainnya adalah persoalan *Investor-State Dispute Settlement* (ISDS). Indonesia tidak dapat menerima ketentuan ISDS yang memberi hak kepada investor asing untuk secara langsung untuk menggugat Pemerintah ke arbitrase internasional tanpa persetujuan sebelumnya dari Pemerintah. Ketentuan tersebut tidak sejalan dengan semangat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 23 ayat (1) menyebutkan bahwa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama. Sedangkan Pasal 31 ayat (1) menyebutkan bahwa penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama.

Undang-undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal Pasal 4 ayat (2) huruf (a) menyebutkan bahwa dalam menetapkan kebijakan dasar penanaman modal pemerintah memberi perlakuan yang sama bagi penanam modal asing dengan tetap memperhatikan kepentingan nasional, dan huruf (c) menyebutkan bahwa membuka kesempatan bagi perkembangan dan memberikan perlindungan kepada usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi.

Tabel 7.
Keuntungan dan Kerugian dari Aspek Hukum

No.	Uraian	Keuntungan	Kerugian
1.	<i>Regulatory Covergence</i>	Membuka peluang terhadap peraturan-peraturan tentang Perkeretaapian ataupun yang terkait untuk diselaraskan dan diubah supaya tidak bertentangan dengan perjanjian TPP.	Indonesia harus mengubah seluruh peraturan perundang-undangan tentang perkeretaapian dan peraturan terkait yang bertentangan dengan aturan TPP dimana perubahan tersebut tidak menutup kemungkinan dapat mengorbankan kepentingan Indonesia

No.	Uraian	Keuntungan	Kerugian
2.	Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007, Pasal 23 ayat (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama	Membuka peluang bagi swasta asing maupun dalam negeri untuk berpartisipasi dalam pengelolaan di bidang perkeretaapian	Dari sisi kebijakan Indonesia banyak di pengaruhi oleh pihak investor asing
3.	Pasal 31 ayat (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama	Membuka peluang bagi swasta asing maupun dalam negeri untuk berpartisipasi dalam pengelolaan di bidang perkeretaapian	Dari sisi kebijakan Indonesia banyak di pengaruhi oleh pihak investor asing
4.	Undang-undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, pasal 4 ayat (2) dalam menetapkan kebijakan dasar penanaman modal pemerintah: a. memberikan perlakuan yang sama bagi penanaman modal asing dengan tetap memperhatikan kepentingan nasional b. menjamin kepastian hukum, kepastian berusaha, dan keamanan berusaha bagi penanaman modal sejak proses pengurusan perizinan sampai dengan berakhirnya kegiatan penanaman modal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. c. membuka kesempatan bagi perkembangan dan memberikan perlindungan kepada usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi.	Memberikan peluang yang besar untuk investor asing menanamkan modal di sektor Perkeretaapian	Investor Lokal akan tergeser apabila tidak mempunyai kemampuan yang lebih besar dari investor asing, membahayakan ketahanan ekonomi dan dapat menyebabkan <i>Capital Flow</i>
5.	Pasal 5 ayat (2) Penanaman modal asing wajib dalam bentuk perseroan terbatas berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di dalam wilayah negara Republik Indonesia, kecuali ditentukan lain oleh undang-undang.	Memberikan peluang yang besar untuk investor asing menanamkan modal di sektor Perkeretaapian	Banyak melakukan perubahan-perubahan peraturan perundang-undangan yang terkait di bidang perkeretaapian, karena Indonesia masih belum banyak melakukan perjanjian dengan pihak asing pada bidang perkeretaapian.

No.	Uraian	Keuntungan	Kerugian
6.	Pasal 10 ayat (2) Perusahaan penanaman modal berhak menggunakan tenaga ahli warga negara asing untuk jabatan dan keahlian tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.	Memberikan peluang yang besar untuk investor asing menanamkan modal di sektor Perkeretaapian	Banyak melakukan perubahan-perubahan peraturan perundang-undangan yang terkait di bidang perkeretaapian, karena Indonesia masih belum banyak melakukan perjanjian dengan pihak asing pada bidang perkeretaapian.

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Dari tabel 5, 6, dan 7 dapat disimpulkan keuntungan dan kerugian dari aspek politis, aspek ekonomi, dan aspek hukum yang mempengaruhi TPP terhadap regulasi yang berkaitan dengan perkeretaapian. Hierarki peraturan perundang-undangan menurut Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

1. Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat
3. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang
4. Peraturan Pemerintah
5. Peraturan Daerah Provinsi
6. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota

Sedangkan beberapa peraturan perundang-undangan yang akan mempengaruhi terhadap keikutsertaan Indonesia sebagai bagian dari perjanjian TPP dalam sektor transportasi adalah:

1. Undang-Undang Dasar 1945
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
3. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal
4. Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal
5. Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

Dari ke lima peraturan perundang-undangan yang akan mempengaruhi terhadap keikutsertaan Indonesia sebagai bagian dari perjanjian TPP dalam sektor transportasi akan dibahas lebih dalam sebagai berikut:

1. Undang-undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

Pada level paradigma, TPP adalah bertentangan dengan Pasal 33 UUD 1945.

Perdagangan bebas merupakan implementasi gagasan ekonomi liberal pada skala global. Perdagangan bebas menghendaki sedikit intervensi dari pemerintah terhadap aktivitas perekonomian, termasuk menghapuskan ruang intervensi negara terhadap aktivitas perekonomian lintas batas negara. Sedangkan Pasal 33 UUD 1945 menghendaki negara selalu hadir dan kuat di dalam kehidupan perekonomian, selama menyangkut cabang produksi penting menyangkut hajat hidup orang banyak dan sumber daya alam untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Pasal 33 UUD 1945 diimplementasikan dengan pemberian hak eksklusif kepada BUMN untuk melaksanakannya. Negara mengambil kebijakan penggunaan produk lokal dibandingkan dengan produk luar negeri dalam rantai *supply* perusahaan terkait dengan cabang-cabang produksi penting dan sumber daya alam. Corak ekonomi Pasal 33 UUD 1945 memiliki corak ekonomi proteksionis dan monopolistik yang sangat bertentangan dengan prinsip dan semangat dari perdagangan bebas yang memiliki semangat kompetisi bebas dan anti monopoli.

Pada TPP kompetisi bebas dan anti monopoli merupakan jiwa yang mengatur 30 kluster pengaturan, dimana dua diantaranya, pengaturan BUMN dan Pengadaan Pemerintah sangat berpotensi bertabrakan secara langsung dengan konstitusi Indonesia. Sebagai contoh, rumusan-rumusan pertimbangan komersil (*commercial considerations*), anti kompetisi (*anticompetitive*), non diskriminasi (*non-discrimination*) atau non-monopoli (*non-monopolised market*) pada TPP merupakan rumusan yang berpotensi untuk membatasi BUMN di dalam melaksanakan fungsinya sebagai agen pemerintah dalam mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Pasal 23 ayat 1 menyebutkan bahwa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama. Implikasi dari pasal ini adalah dihilangkannya hak monopoli BUMN PT. Kereta Api (Persero) dengan membuka peluang bagi pihak swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian di bidang sarana dan prasarana. Hal ini ditujukan untuk mendorong masuknya investasi swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian baik sebagai operator (yang diharapkan juga meningkatkan kualitas sarana perkeretaapian yang digunakan) ataupun sebagai investor di bidang prasarana guna mendorong perluasan jaringan transportasi kereta api di Indonesia. Dengan bergabungnya Indonesia menjadi anggota TPP maka pasal tersebut menjembatani dan memberikan peluang kepada pihak swasta maupun pihak asing untuk ikut serta dalam pengelolaan sarana dan prasarana perkeretaapian. Dengan adanya perjanjian TPP akan mendorong kompetisi yang sehat antara pihak swasta dan BUMN yang dapat berdampak pada perbaikan pelayanan perkeretaapian. Dengan adanya perjanjian TPP peluang investasi di bidang perkeretaapian akan terbuka lebar setelah sebelumnya masih sedikit investor swasta maupun asing yang tertarik dengan pembiayaan perkeretaapian. Pembiayaan untuk investasi sarana dan prasarana perkeretaapian dapat dilakukan juga dengan skema *public private partnership* (PPP).

3. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal Asing

Pasal 4 ayat (2) dalam menetapkan kebijakan dasar penanaman modal pemerintah:

- a. memberikan perlakuan yang sama bagi penanaman modal asing dengan tetap memperhatikan kepentingan nasional
- b. menjamin kepastian hukum, kepastian berusaha, dan keamanan berusaha bagi penanaman modal sejak proses pengurusan perizinan sampai dengan berakhirnya kegiatan

penanaman modal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- c. membuka kesempatan bagi perkembangan dan memberikan perlindungan kepada usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi.

Dari pasal tersebut dapat diketahui bahwa Perjanjian TPP didukung dengan peraturan mengenai penanaman Modal Asing di Indonesia dimana pemerintah memberikan perlakuan yang sama bagi penanaman modal asing meskipun dengan memperhatikan kepentingan nasional. Kepentingan nasional dalam pasal ini dimaksudkan untuk membatasi investor asing dalam menanamkan modalnya di beberapa bidang usaha yang terbuka dengan persyaratan tertentu dan bidang usaha yang hanya boleh dengan modal dalam negeri sepenuhnya. Pembatasan tersebut tertuang dalam daftar negatif investasi yang diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016. Daftar negatif investasi yang terdapat dalam lampiran perpres tersebut dalam bidang perhubungan antara lain:

- a. Angkutan Barang Umum dan khusus dengan Moda Darat
- b. Angkutan Orang dengan Moda Darat Dalam dan Tidak Dalam Trayek
- c. Angkutan Moda Laut Dalam dan Luar Negeri
- d. Angkutan Moda Laut Luar Negeri Untuk Penumpang dan Barang
- e. Angkutan Penyeberangan Umum Antar Provinsi, Antar Kabupaten/Kota dan Dalam Kabupaten/Kota
- f. Angkutan Penyeberangan Perintis Antar Provinsi dan antar Kabupaten/Kota
- g. Angkutan Sungai dan Danau untuk penumpang dengan Trayek Tetap dan Teratur
- h. Angkutan Sungai dan Danau dengan Trayek Tetap dan Teratur untuk Wisata
- i. Angkutan Sungai dan Danau untuk Barang Umum dan/atau Hewan, untuk Barang Khusus, dan Barang Berbahaya
- j. Penyediaan Fasilitas Pelabuhan
- k. Penyediaan Fasilitas Pelabuhan berupa penampungan Limbah
- l. Jasa Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air (PBA)

- m. Usaha Penunjang pada Terminal
- n. Jasa Kebandarudaraan
- o. Jasa Penunjang Angkutan Udara, Pelayanan Jasa Terkait dengan Bandar Udara, jasa Bongkar Muat, Jasa pengurusan Transportasi, dan Jasa Ekspedisi Muatan Pesawat Udara.
- p. Agen Penjualan Umum (GSA) Perusahaan Angkutan Udara Asing
- q. Penyediaan dan Pengusahaan Pelabuhan Penyeberangan, Sungai dan Danau
- r. Pelayaran Rakyat
- s. Angkutan Moda Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Berjadwal Luar Negeri dan Tidak Berjadwal
- t. Angkutan Udara Bukan Niaga
- u. Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor
- v. Pembangunan Terminal Penumpang Angkutan Darat
- w. Angkutan Multimoda

Untuk Bidang Perhubungan yang tercantum diatas Penanaman Modal Asing dibatasi maksimal 49%, 67% dan 70%. Pembatasan penanaman modal asing ini sejatinya mengingkari dari perjanjian TPP yang memberikan keleluasaan tentang perdagangan bebas. Namun sektor Perkeretaapian tidak dalam daftar negatif investasi yang diatur dalam peraturan presiden tersebut. Hal ini memberikan peluang yang besar dalam sektor perkeretaapian untuk asing ikut serta dalam berinvestasi baik dalam segi sarana maupun prasarana.

Dukungan terhadap perjanjian TPP juga dapat dilihat pada pasal 6 ayat 2 Peraturan tersebut menyebutkan bahwa Perlakuan yang sama kepada semua penanam modal yang berasal dari negara manapun yang melakukan kegiatan penanaman modal di Indonesia tidak berlaku bagi penanam modal dari suatu negara yang memperoleh hak istimewa berdasarkan perjanjian dengan Indonesia. Dalam pasal tersebut mempertegas apabila Indonesia tergabung dalam Perjanjian TPP maka hak istimewa dari negara-negara anggota TPP akan berlaku pada penyelenggaraan penanaman modal di Indonesia.

4. Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

Pasal 96 Ayat 1 menyebutkan bahwa Dalam pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa, K/L/D/I wajib:

- a. Memaksimalkan penggunaan barang/jasa hasil produksi dalam negeri, termasuk rancang bangun dan perekayasa nasional dalam pengadaan barang/jasa
- b. Memaksimalkan penggunaan penyedia barang/jasa nasional
- c. Memaksimalkan penyediaan paket-paket pekerjaan untuk Usaha Mikro dan Usaha Kecil serta koperasi kecil.

Ayat 3 menyebutkan bahwa perjanjian/kontrak wajib mencantumkan persyaratan penggunaan:

- a. Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar lain yang berlaku dan/atau standar internasional yang setara dan ditetapkan oleh instansi terkait yang berwenang;
- b. Produksi dalam negeri sesuai dengan kemampuan industri nasional
- c. Tenaga ahli dan/atau penyedia barang/jasa dalam negeri

Ayat 5 menyebutkan bahwa dalam pelaksanaan pengadaan barang/jasa diupayakan agar penyedia barang/jasa dalam negeri bertindak sebagai penyedia barang/jasa utama, sedangkan penyedia barang/jasa asing dapat berperan sebagai sub-penyedia barang/jasa sesuai dengan kebutuhan.

Ayat 6 menyebutkan bahwa penggunaan tenaga ahli asing yang keahliannya belum dapat diperoleh di Indonesia, harus disusun berdasarkan keperluan yang nyata dan diusahakan secara terencana untuk semaksimal mungkin terjadinya pengalihan keahlian pada tenaga kerja Indonesia.

Dalam pasal tersebut mengatur kebijakan dalam pengadaan barang dan jasa untuk memaksimalkan hasil produksi dalam negeri selain itu dalam pelaksanaan pengadaan barang/jasa diupayakan agar penyedia barang/jasa dalam negeri bertindak sebagai penyedia barang/jasa utama, sedangkan penyedia barang/jasa asing dapat berperan sebagai sub-penyedia barang/jasa sesuai dengan kebutuhan.

Hal ini tidak selaras dengan perjanjian TPP karena Perjanjian TPP berusaha untuk tidak membatasi pengadaan pemerintah. Dalam hal praktek pengadaan pemerintah segala kebijakan yang terkait dengan perdagangan harus berlandaskan prinsip-prinsip non diskriminasi, keterbukaan dan transparansi sehingga memungkinkan untuk membatasi peran pemerintah negara-negara anggota didalamnya juga terdapat prinsip timbal balik yaitu dengan mematuhi aturan mengenai pengadaan pemerintah, maka anggota akan mendapatkan akses pasar yang lebih luas.

KESIMPULAN

Secara umum *Trans Pacific Partnership* (TPP) dapat di tinjau dari tiga aspek yaitu aspek politis, ekonomi dan hukum. Dari ketiga aspek tersebut terdapat untung dan ruginya bagi Indonesia bilamana masuk menjadi anggota *Trans Pacific Partnership*, terutama pada bidang transportasi perkeretaapian.

Pada aspek hukum, penerapan standar kewajiban hukum yang sangat tinggi di TPP akan memaksa Indonesia melakukan perubahan peraturan perundangan nasional di berbagai bidang untuk disesuaikan dengan standar TPP (antara lain di sektor keuangan, lingkungan hidup, perburuan, HAKI, kebebasan penggunaan internet dan berbagai sektor lainnya). Kewajiban untuk melakukan perubahan hukum nasional tersebut tentunya dapat mempengaruhi dan bahkan bertentangan dengan strategi pembangunan hukum nasional.

Selain itu pada isu hukum lainnya adalah persoalan *Investor-State Dispute Settlement* (ISDS). Indonesia tidak dapat menerima ketentuan ISDS yang memberi hak kepada investor asing untuk secara langsung untuk menggugat Pemerintah ke arbitrase internasional tanpa persetujuan sebelumnya dari Pemerintah. Ketentuan tersebut tidak sejalan dengan semangat Undang-Undang Nomor 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal.

SARAN

Dari hasil kesimpulan dapat disarankan, bahwa bilamana Indonesia masuk menjadi anggota TPP banyak terjadi kerugian yang harus dihadapi dari pada keuntungannya, terutama dari transportasi di bidang perkeretaapian, karena belum terdapat perjanjian-perjanjian internasional di bidang perkeretaapian.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini kami ucapkan terima kasih kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian selaku pengarah, Drs. Sabungan Halomoan Hutapea, M.Kom selaku pembimbing.

DAFTAR PUSTAKA

- Basrowi, Sukidin. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif Perspektif Mikro*. Surabaya: Insan Cendikia.
- Fitria, Naeli. 2015. *Posisi Indonesia Menghadapi Pembentukan Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) Tahun 2011 dan Trans Pacific Partnership (TPP) Tahun 2013*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Lemhanas RI. 2013. *Implikasi Kerjasama Trans-Pasific Partnership Guna Meningkatkan Peran Indonesia di Kawasan ASEAN Dalam Rangka Ketahanan Regional*. Jurnal Edisi 16 November 2013.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nasution, S. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Undang-undang Dasar 1945 Republik Indonesia. Jakarta.
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP). Jakarta.
- Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Jakarta.
- Undang-undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Jakarta.
- Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Jakarta.
- Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Jakarta.
- Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Jakarta.

