

ANALISA KERJASAMA PEMERINTAH SWASTA DI BIDANG PERKERETAAPIAN (STUDI DESKRIPTIF 6 KPS PERKERETAAPIAN DI INDONESIA)

ANALYSIS OF PRIVATE PARTNERSHIP IN RAILWAYS SECTOR (DESCRIPTIVE STUDY IN SIX INDONESIAN RAILWAY PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS)

Adrianus Dwi Siswanto

Peneliti pada Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal, Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan
Jl. Dr. Wahidin No. 1 Jakarta Pusat 10710
[email: adsiswanto@yahoo.com](mailto:adsiswanto@yahoo.com)

Diterima: 3 April 2013, Revisi 1: 25 April 2013, Revisi 2: 13 Mei 2013, Disetujui: 21 Mei 2013

ABSTRAK

Studi tentang *Public Private Partnership* (PPP) di sektor perkeretaapian merupakan bagian dari studi infrastruktur. Ada kebutuhan untuk melibatkan sektor swasta dalam penyelenggaraan kereta api. Ini adalah terobosan penting untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif dengan menggunakan berbagai data yang berasal dari kegiatan *focus group discussion* yang menyajikan informasi tentang kemajuan dan kegiatan termasuk berbagai kebijakan yang telah dikeluarkan. Pengamatan terhadap proses pembangunan proyek kerjasama dengan memperhatikan perkembangan peraturan dimaksud.

Temuan menunjukkan bahwa proyek-proyek *public private partnership* di sektor perkeretaapian menghasilkan kemajuan yang relatif baik. Kendala pembebasan lahan telah menjadi masalah dalam investasi infrastruktur di Indonesia, khususnya di berbagai daerah, namun ada kecenderungan berkurang. Dukungan pemerintah daerah, khususnya pemerintah provinsi sangat penting. Meskipun dukungan dari kabupaten juga penting. Dari hasil penelitian mencatat bahwa kendala proyek skala besar, tidak terletak pada pendanaan. Beberapa perusahaan besar, baik secara individu atau konsorsium, tertarik pada proyek-proyek yang operasi kereta api yang ditandai dengan dana yang cukup besar. Jadi dana itu bukan hambatan untuk masuk bagi investor yang ingin berinvestasi sejak awal.

Kata kunci: kerjasama pemerintah swasta, operasi kereta api, infrastruktur, dukungan pemerintah daerah.

ABSTRACT

Studies on Public Private Partnerships (PPP) in the railway sector is part of infrastructure study. There is a need to involve the private sector in railway operations. It is an important way to breakthrough for infrastructure development gap in Indonesia.

This study used a descriptive approach using a variety of data that comes from focus group discussion activities that presents information on the progress and activities update including various policies that have been issued. Parallel development of the cooperation project with the release of the regulations referred to above activities.

The findings showed that the public private partnership projects in the railway sector produces relatively good progress. Constraints of land acquisition which has been a problem in infrastructure investment in Indonesia, particularly in the various regions, relatively reduced. Support local governments, particularly the provincial governments is very important. Although support from the county is also important.

From the results of the study note that the constraints of large-scale projects, not lies in funding. Several large companies, either individually or a consortium, interested in projects that railway operations are characterized by considerable funding. So that funding is not a barrier to entry for investors who wish to invest early.

Keywords: *public private partnership, railway operations, infrastructure, local government support.*

PENDAHULUAN

Kereta api merupakan moda transportasi massal yang dibutuhkan Indonesia dalam rangka mempercepat pergerakan orang dan barang. Kesungguhan Pemerintah Indonesia untuk menyediakan sarana kereta api ditunjukkan dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Undang-undang tersebut merupakan landasan hukum tertinggi dalam penyelenggaraan jasa perkeretaapian. Dalam undang-undang tersebut, diatur mengenai tugas pemerintah, kedudukan Badan Usaha Milik Negara, yaitu PT. KAI dan swasta, dengan menekankan fungsi masing-masing untuk didorong menjalankan perannya guna memajukan perkeretaapian di Indonesia.

Walaupun moda transportasi kereta api merupakan salah satu moda transportasi tertua di Indonesia, peraturan perundang-undangan tentang perkeretaapian relatif baru. Dengan dikeluarkan produk hukum sebagaimana disebutkan di atas tersebut, pemerintah semakin menunjukkan kesungguhannya untuk mengembangkan kereta api sebagai moda transportasi massal yang strategis. Berlandaskan peraturan perundang-undangan tersebut, Pemerintah Indonesia terus mengupayakan investasi di bidang infrastruktur perkeretaapian. Disamping itu, pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Melalui dua produk regulasi tersebut, diharapkan mendorong investasi, baik investasi di prasarana kereta api maupun sarana kereta api. Mengingat investasi di bidang kereta api, khususnya investasi prasarana merupakan investasi yang padat modal. Artinya dibutuhkan dana besar untuk menyediakan prasarana, baik dalam bentuk lahan maupun jalur rel kereta api.

Di sisi lain, investasi pemerintah di sektor kereta api, baik melalui proyek-proyek yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan ataupun penyertaan modal Pemerintah (PMN) di PT. Keretaapi Indonesia (PT.KAI), relatif belum menjawab kebutuhan publik akan ketersediaan transportasi kereta api. Di tinjau dari pertumbuhan permintaan kereta api dari sisi penumpang, khususnya jalur-jalur di Pulau Jawa dan Sumatera, ternyata terdapat pertumbuhan jumlah penumpang yang relatif sangat baik sebagaimana ditampilkan pada tabel 1.

Tabel 1. Jumlah Penumpang Kereta Api, 2006-2013

Tahun	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Jumlah Penumpang	212,179	199,337	203,270	406,140	194,076	175,336	159,419

Sumber: BPS, diolah.

Disamping perkembangan jumlah penumpang yang relatif cukup baik, transportasi kereta api juga mampu memberikan kontribusi terhadap pergerakan barang. Tabel 2 menunjukkan perkembangan angkutan barang yang menggunakan kereta api. Dari tabel 2 tersebut, diketahui bahwa pertumbuhan barang yang diangkut cukup menunjukkan bahwa bisnis angkutan kereta api memberikan potensi pendapatan yang cukup besar. Dari tahun ke tahun, volume barang yang diangkut melalui kereta api cenderung meningkat secara cukup signifikan.

Tabel 2. Jumlah Barang melalui Transportasi Kereta Api Indonesia Tahun 2004-2011 (Ribuan Ton)

Tahun	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Volume	150	152	159	175	194	207	203	199

Sumber: BPS, diolah.

Guna meningkatkan peran pemerintah dalam industri perkeretaapian Indonesia dan mendorong peran BUMN dan swasta, dikeluarkan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur. Kebijakan ini merupakan langkah awal untuk mendorong peran swasta, khususnya, untuk semakin meningkatkan porsi partisipasi dalam bisnis kereta api di Indonesia. Kebijakan ini merupakan landasan hukum untuk masuknya swasta dalam bisnis jasa kereta api, baik di bidang prasarana maupun sarana kereta api.

Dalam rangka mendorong investasi, swasta memperoleh dukungan dan jaminan pemerintah baik dalam bentuk dukungan dan jaminan fiskal. Untuk mewujudkan dukungan dan jaminan fiskal tersebut, dikeluarkan Peraturan Menteri Perekonomian Nomor PER-04/M.EKON/06/2006 tentang Tata Cara Evaluasi Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur yang Membutuhkan Dukungan Pemerintah. Sebelumnya Kementerian Keuangan telah mengeluarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38/PMK/2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengendalian dan Pengelolaan Risiko Atas Penyediaan Infrastruktur.

Kedua kebijakan tersebut merupakan upaya mempercepat proses penyediaan infrastruktur yang mendukung percepatan pembangunan ekonomi, termasuk dalam upaya mempercepat tersedianya moda transportasi kereta api di Indonesia. Termasuk Surat Menteri Perhubungan Nomor :PR-004/1/9 Phb - 2008 tanggal 22 September 2008 perihal Investasi Penyelenggaraan Perkeretaapian di Indonesia yang secara khusus membahas bagan alir

proses penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia. Peran dari Kementerian Perhubungan sangat diharapkan mengingat dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM 49 Tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Tahun 2005 – 2025 menetapkan kereta api sebagai moda transportasi strategis yang menentukan pertumbuhan ekonomi nasional maupun regional.

Dengan memperhatikan uraian sebagaimana tersebut di atas, kajian ini mengangkat perkembangan investasi yang dilakukan badan usaha di bidang perkeretaapian di Indonesia berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 dan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha. Saat ini, badan usaha tertentu, berdasarkan regulasi tersebut, mulai melakukan upaya investasi sebagaimana yang ditawarkan oleh Pemerintah Indonesia. Kajian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui perkembangan dari investasi bidang perkeretaapian di Indonesia. Investasi di bidang perkeretaapian merupakan investasi jangka panjang dan membutuhkan modal yang sangat besar. Sehingga dapat dinyatakan bahwa skenario menurut Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tersebut merupakan upaya menumbuhkan peran badan usaha. Peran badan usaha di bidang perkeretaapian relatif rendah selama ini. Untuk itu kajian ini dapat memberikan manfaat bagi publik bahwa saat ini, pemerintah terus mengupayakan peningkatan investasi di bidang perkeretaapian dengan mengikutsertakan badan usaha.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Studi Sebelumnya

Studi tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta di sektor perkeretaapian pernah dilakukan oleh Rin Nuraeni Trismara (2011) dengan judul kajian “Manajemen Risiko Proyek Pembangunan Jalur Kereta Api Batu Bara di Kalimantan Tengah Dengan Skema KPS (Kerjasama Pemerintah dan Swasta)”. Hasil kajian menyatakan bahwa pembebasan lahan merupakan potensi risiko tertinggi. Dari hasil studinya, diketahui bahwa terdapat 10 sumber potensi risiko tertinggi yang perlu mendapat perhatian secara sungguh-sungguh. Potensi tersebut bersumber dari pembebasan lahan, pembengkakan biaya akibat krisis moneter, dukungan pemerintah yang belum jelas, kebangkrutan partner terkait dengan kemampuan kelompok pemilik proyek, kajian pembebasan lahan yang tidak akurat, restrukturisasi keuangan pemerintah yang bisa

menggagalkan atau menghentikan proses transaksi proyek kerjasama/pengadaan, kualitas tidak memenuhi spesifikasi (fisik) terkait kinerja kontraktor/subkontraktor, tidak terselesaikannya proyek terkait kemampuan kelompok pemilik proyek, pelanggaran kontrak dari pihak yang terkait, dan pemindahan penduduk yang terkena dampak proyek (*resettlement*).

Studi ini juga menghasilkan urutan risiko berdasarkan fase dari kegiatan proyek KPS. Menurut hasil studi ini, proyek akan dipengaruhi oleh waktu proyek dan investasi proyek. Dari urutan risiko tersebut, penulis merekomendasikan agar pembebasan lahan menjadi urusan dari pemerintah mengingat ada kewenangan dan kebijakan yang menjadi bagian dari pemerintah. Sejalan dengan pandangan tersebut, studi yang dilakukan oleh *Aid for Development Effectiveness* (2012) menyatakan bahwa apabila proyek KPS akan diterapkan secara murni maka swasta menghendaki adanya kelayakan secara finansial maupun ekonomi.

B. Kebijakan Kerjasama Badan Usaha

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pasal 23 menyatakan bahwa “Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum...dst dilakukan oleh badan usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri sendiri maupun melalui kerjasama”. Pasal tersebut secara jelas menempatkan posisi badan usaha sebagai satu entitas bisnis yang diperkenankan melakukan bisnis penyelenggaraan kereta api.

Pasal 33 undang-undang yang sama juga menyebutkan bahwa badan usaha dapat melakukan penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana pasal 23 tersebut di atas. Baik perkeretaapian umum maupun khusus, keterlibatan badan usaha meliputi jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api (pasal 35). Dengan liputan kegiatan yang sangat luas tersebut, badan usaha membutuhkan investasi yang sangat besar. Oleh karena itu penyelenggaraan perkeretaapian, baik khusus maupun umum, dapat dilakukan secara sendiri-sendiri maupun dalam bentuk kerjasama.

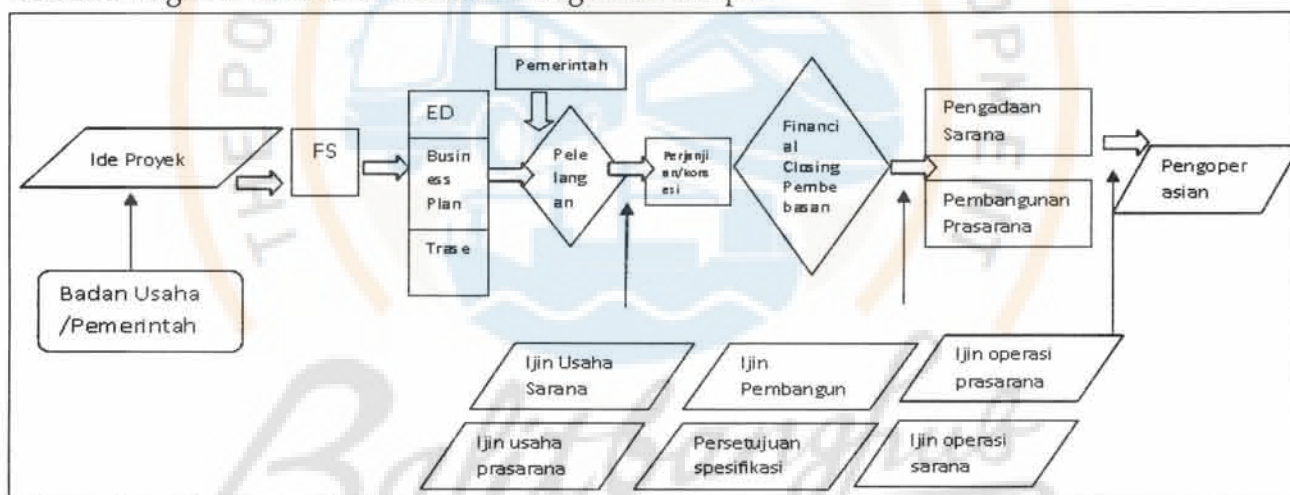
Untuk mengimplementasi kebijakan tersebut, pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan badan usaha. Walaupun Perpres ini tidak semata-mata mengatur di sektor perkeretaapian namun secara tegas dalam pasal 4 dinyatakan bahwa jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan mencakup infrastruktur jaringan rel

dan stasiun kereta api. Menurut pasal 4 Perpres Nomor 67 Tahun 2005 tersebut, penyelenggaraan perkeretaapian termasuk dari infrastruktur transportasi. Adapun infrastruktur transportasi lainnya yang dimungkinkan untuk dikerjasamakan dengan Badan Usaha juga mencakup pelabuhan laut, sungai atau danau, dan bandar udara.

Dengan demikian dari aspek legal formal, pemerintah memberikan ijin bagi badan usaha untuk berpartisipasi melakukan investasi di sektor perkeretaapian. Melalui regulasi tersebut, badan usaha diharapkan dapat meningkatkan peran yang diwujudkan dalam bentuk investasi nyata guna memperluas jaringan dan layanan di bidang perkeretaapian. Terutama penyelenggaraan perkeretaapian di Kalimantan, Sulawesi dan Sumatera bagian tengah. Mengingat badan usaha belum banyak melakukan investasi di wilayah-wilayah tersebut.

Dengan regulasi yang tersedia, Kementerian Perhubungan membuat bagan alir proses investasi bidang perkeretaapian di Indonesia sebagai berikut

Grafik 1. Bagan Alir Proses Investasi Bidang Perkeretaapian



Sumber: Informasi Transportasi 2012 Kementerian Perhubungan

Mode alur proses ini merupakan model standar yang dikembangkan dalam regulasi yang telah ada. Melalui regulasi tersebut, mekanisme kerjasama badan usaha memperoleh legitimasi hukum. Disamping itu terdapat produk-produk peraturan teknis lainnya yang dikeluarkan oleh kementerian sektoral maupun Kementerian Keuangan.

C. *Public Private Partnership*

Kewajiban pemerintah dalam menyediakan barang publik (**public goods**) merupakan suatu beban. Di negara-negara sedang berkembang, pemerintah mengalami keterbatasan dana sehingga kerap kali

kewajiban tersebut menjadi penyebab rendahnya ketersediaan barang-barang publik tersebut. Ada gap antara permintaan masyarakat dan suplai yang terjadi. Pada sisi lain, pemerintah belum berhasil memperkecil gap tersebut sehingga berdampak ke berbagai aspek dalam kehidupan masyarakat. Baik aspek ekonomi dan sosial.

Aspek ekonomi, terutama dalam kaitannya dengan barang publik yang berhubungan dengan penyediaan infrastruktur. Pendekatan *Public Private Partnership* (PPP) merupakan cara yang diperlukan untuk mengatasi gap tersebut. Dengan mengundang partisipasi dari swasta sebagai *private enterprise*, baik kontribusinya dalam pengelolaan maupun pendanaan terhadap proyek-proyek pemerintah, diharapkan ada isentif untuk memperbaiki gap tersebut.

Dalam berbagai literatur mengenai PPP, dimaknai sebagai "*Involvement of private enterprise (in the form of management expertise and/or monetary contributions) in the government projects aimed at public benefit*" (sumber: <http://www.businessdictionary.com>, 4 Januari 2013).

Diperlukannya keterlibatan badan usaha karena penyediaan infrastruktur atau *public goods*, memerlukan investasi besar dan tingkat pengembalian investasi membutuhkan waktu yang lama. Adanya pengembalian yang lama tersebut mengakibatkan dalam proses operasionalnya menimbulkan risiko dan biaya yang relatif besar. Adanya risiko dan biaya yang terus meningkat juga merupakan pertimbangan yang mengakibatkan badan usaha mempertimbangkan dirinya untuk terlibat dalam bisnis infrastruktur.

Menurut William J. Parente dari *USAID Environmental Services Program*, definisi PPP adalah "*an agreement or contract, between a public entity and a private*

party, under which : (a) private party undertakes government function for specified period of time, (b) the private party receives compensation for performing the function, directly or indirectly, (c) the private party is liable for the risks arising from performing the function and, (d) the public facilities, land or other resources may be transferred or made available to the private party" (Praptono, 2007).

Beberapa studi tentang PPP, memberikan informasi penting bahwa ada keuntungan besar di berbagai aspek, seperti inovasi, akses keuangan, penerapan teknologi, efisiensi, termasuk juga aspek ekonomi regional, khususnya pembangunan ekonomi antar wilayah. Pada sisi aspek ekonomi regional, proyek PPP diharapkan mampu memberikan kontribusi untuk mengurangi persoalan ketimpangan yang saat ini masih terjadi di berbagai wilayah di Indonesia. Ketimpangan regional antar daerah menjadi salah satu persoalan yang mengakibatkan terjadinya konflik-konflik sosial maupun konflik hukum lainnya.

Di beberapa negara, PPP telah diimplementasikan terutama di proyek-proyek dengan skala nasional dan di sektor infrastruktur. Beberapa proyek yang dikembangkan di wilayah Indonesia, seperti pembangkit listrik, bandara, pelabuhan, jalan tol, dan air minum sebagaimana juga dikembangkan oleh negara-negara lain, seperti Tate 's Cairn Tunnel di Hongkong (Zhang, 2001).

Pendekatan PPP di sejumlah negara, seperti Inggris, menciptakan penghematan yang cukup besar, yaitu 15 persen (Zhang, 2005). Pemerintah Inggris telah mengembangkan skenario PPP dengan menerapkan program *Private Finance Initiative* (PFI). Tujuan dari PFI adalah menciptakan ruang bagi swasta untuk berpartisipasi melalui instrumen fiskal atau kemampuan pendanaan perusahaan untuk terlibat langsung atas proyek-proyek di maksud. PFI di Inggris telah diterapkan sejak 1992 terhadap infrastruktur sosial dan layanan publik yang bertujuan untuk memberikan manfaat bagi pembayar pajak dan sekaligus mendorong terciptanya efisiensi pemerintah (Fumio Shinohara, 1998). Sehingga mekanisme PFI memberikan kesempatan yang lebih baik bagi publik memperoleh layanan dan memanfaatkan infrastruktur sebagaimana yang diharapkan. Dengan pendekatan PFI tersebut, publik menjadi memperoleh manfaat ekonomi, dan sosial.

Di samping itu, Jepang juga melakukan pendekatan yang relatif sama melalui PFI. Menurut pemerintah Jepang, PFI fokus pada perbaikan sistem administrasi, infrastruktur sosial dan pelayanan

publik (Fumio Shinohara, 1998). Pemerintah Jepang melalui PFI, bertujuan mencapai pengembangan sektor bisnis swasta dan mendorong turunnya belanja publik sekaligus pajak dan hambatan yang dihadapi para pembayar pajak. Dengan pendekatan PFI ini diharapkan PPP akan berjalan sebagaimana yang diharapkan masyarakat, pemerintah, dan pelaku usaha.

Bentuk-bentuk dari PPP ada beberapa macam, seperti *Build Operate Transfer* (BOT) dan *Build Transfer Operate* (BTO). Bentuk PPP tersebut memiliki beberapa kelemahan, termasuk kelemahan pada tahap awal, yaitu pada saat proyek diusulkan untuk menggunakan skema PPP. Termasuk proses penetapan badan usaha yang akan menjalankan investasi dimaksud.

Di Indonesia, jenis proyek infrastruktur yang akan dan dapat dikerjasamakan dengan investor swasta meliputi :

1. Transportasi (pelabuhan laut, sungai atau danau, pelabuhan udara, jaringan rel dan stasiun kereta api);
2. Jalan (jalan tol dan jembatan tol)
3. Pengairan (saluran pembawa air baku)
4. Air minum (bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, instalasi pengolahan air minum)
5. Air limbah (instalasi pengolahan air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama) serta sarana persampahan (pengangkut dan tempat pembuangan)
6. Telekomunikasi (jaringan telekomunikasi)
7. Ketenagalistrikan (pembangkit, transmisi, dan distribusi tenaga listrik)
8. Minyak dan gas bumi (pengolahan, penyimpanan, pengangkutan, transmisi atau distribusi migas).

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis data sekunder yang berasal dari berbagai sumber, terutama hasil kegiatan yang dilakukan di Badan Kebijakan Fiskal maupun publikasi di berbagai media. Data sekunder yang digunakan merupakan data yang bersifat kualitatif yang akan memaparkan perkembangan proyek-proyek pembangunan kereta api di Indonesia yang menggunakan skema PPP. Dari data tersebut, penulis menyusun suatu matriks berdasarkan perkembangan dari masing-masing proyek kereta api di seluruh Indonesia.

Kajian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan melakukan pengamatan atas peristiwa-peristiwa perkembangan pelaksanaan PPP di sektor perkeretaapian. Sumber peristiwa tersebut berasal dari laporan maupun dokumen pertemuan-pertemuan yang diperoleh peneliti. Sebagai penelitian yang bersifat deskriptif maka dilakukan analisis atas data yang diamati. Penelitian ini akan menganalisa data berdasarkan informasi, hubungan, perbandingan dan mencoba untuk mencari pola perkembangan.

Dari hasil analisa tersebut selanjutnya dipaparkan situasi yang berkembang untuk disajikan dalam bentuk uraian naratif. Penelitian ini disamping memaparkan secara deskriptif juga berupaya menjelaskan fenomena yang terjadi. Dengan demikian diharapkan memperoleh justifikasi atas data yang diperoleh. Selanjutnya secara deskriptif akan disusun suatu abstraksi berdasarkan data yang bersifat induktif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam dokumen Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 - 2014 Bidang Perkeretaapian, persoalan utama angkutan kereta api adalah berpusat pada terbatasnya jumlah armada, kondisi sarana dan prasarana yang tidak handal, rendahnya pangsa pasar angkutan kereta api, belum terpadunya moda transportasi serta minimnya peran swasta maupun pemerintah daerah di dalam pembangunan perkeretaapian di Indonesia (Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 - 2014 Bidang Perkeretaapian, hal. 25).

Lebih lanjut dalam dokumen tersebut disebutkan bahwa bahwa peran BUMN perkeretaapian dan swasta yang masih minim tersebut disebabkan karena : 1). Belum adanya kejelasan arah restrukturisasi internal BUMN dan pemisahan peran BUMN sebagai operator prasarana dan sarana; 2). Masih rendahnya kualitas SDM perkeretaapian, terutama dalam budaya organisasi, manajemen, dan penguasaan teknologi; 3). Sistem kerjasama antara swasta, BUMN dan pemerintah belum berkembang; 4). Risk management dalam investasi swasta dan BUMN di bidang perkeretaapian perlu direncanakan secara menyeluruh dan detail untuk mempercepat dan meningkatkan iklim investasi di bidang perkeretaapian.

Sedangkan proyek-proyek yang sedang dalam proses dilaksanakan oleh swasta dalam rangka PPP saat ini berjumlah 10 proyek sebagaimana tabel 4.

Tabel 3. Proyek Infrastruktur Kereta Api di Indonesia 2010-2014

No.	Nama Proyek Perkeretaapian	Instansi Penanggungjawab
1	Pengadaan Rel UIC 54 dan Wesel (Rp. 2.470 M)	Ditjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan
2	Penambahan kereta (rolling stock) dan prasarana penunjang perkeretaapian jabodetabek (Rp. 5.146 M)	PT. KAI
3	Pembangunan semarang - bojonegara-surabaya 280 km (Rp. 6.433 M)	Ditjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan
4	Pembangunan Kereta api cepat Jakarta - Surabaya, hasil studi Jetto 2009 (Rp. 185.000 M)	PT. Jakarta Surabaya Rapid Transit
5	Pembangunan double track Semarang - Bojonegoro - Surabaya 185 km (Rp. 9.500 M)	Kementerian Perhubungan/Kementerian Keuangan
6	Pembangunan Jalur Ganda Cirebon-Kroya (Rp. 1.742 M)	Ditjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan
7	Pembangunan elektrifikasi Padalarang-Bandung-Cicalengka (45 km track), Kiara Condong-Cicalengka (double track 22 km track) (Rp. 1.722 M)	Ditjen Perkeretaapian, Kemenhub
8	Pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno Hatta (Rp. 2.161 M)	PT. KAI
9	Pembangunan rel Manggarai-Bekasi double double track, Bekasi-Cikarang elektrifikasi (Rp. 8.300 M)	Kementerian Perhubungan/Kementerian Keuangan
10	Pembangunan MRT North-South Tahap I dan II (Rp. 40.000 M)	Pemda DKI
11	Pembangunan Double Track Lintas Cirebon-Brebes 62 km (Rp. 23.981 M)	Ditjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan
12	Pembangunan Kereta api layang (Rp. 5.625 M)	PT. Jakarta Elevated Public Transport
13	Pembangunan Inner City Surabaya 50 km (Rp. 760 M)	Ditjen Perkeretaapian, Kemenhub
14	Pembangunan elektrifikasi Citayam-Nambo 20 km track (reaktivasi dan Perengaran (revitalisasi) (Rp. 304 M)	Ditjen Perkeretaapian, Kemenhub

Sumber : Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 - 2014 Bidang Perkeretaapian.

Dari tabel 4, diketahui bahwa proyek terbesar adalah pembangunan jalur KA Tanjung Enim - Kota Padang - Pulau Baai (Provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu) yang membutuhkan dana sebesar Rp20 triliun. Merupakan inisiasi dari Pemerintah Propinsi Bengkulu untuk memperoleh akses bagi angkutan batu bara dan barang guna mendukung perekonomian daerah.

Adapun pembangunan jalur kereta api Tanjung Enim - Kota Padang - Pulau Baai di dasarkan pada pertimbangan bahwa:

1. Potensi pengangkutan hasil tambang dengan jarak yang lebih singkat terutama tambang batu bara PT Bukit Asam Sumatra Selatan jalur Tebing Tinggi -

Tabel 4. Rencana Pengembangan Jalur Kereta Api di Indonesia

No	Infrastruktur	Calon Investor	Panjang	Biaya (Rp. Triliun)
1.	Pembangunan Jalur KA Lubuk Linggau - Tanjung Api-Api (Provinsi Sumatera Selatan)	Ras Al-Khaimah Mineral and Metal Investment (RMMI)	-	-
2.	Pembangunan Jalur KA Banko Tengah - Srengsem (Provinsi Sumatera Selatan dan Lampung)	PT. Bukit Asam Transpacifik Railways	280 Km	11
3.	Pembangunan Jalur KA Tanjung Enim - Kota Padang - Pulau Baai (Provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu)	PT. Pathaway International	310 Km	20
4.	Pembangunan Jalur KA Puruk Cahu - Bangkuang (Provinsi Kalimantan Tengah)	Itchu Corp.	185 Km	7
5.	Pembangunan Jalur KA Muara Wahau - Lubuk Tutung (Provinsi Kalimantan Timur)	PT. Trans Kutai Kencana	150 Km	6
6.	Penyelenggaraan Perkeretaapian Bandara Soekarno-Hatta (Provinsi DKI Jakarta dan Banten)	1. Konsorsium PT. Railink; 2. Konsorsium Mitsui & Co. Ltd; 3. Konsorsium CHEC-ASP	33 Km	5

Sumber: Focus Group Discussion BKF-2013.

Pulau Baai Bengkulu (262,14 Km) ini lebih singkat dibandingkan dengan jalur melalui Pelabuhan Tarahan (408,11 Km) dan Tanjung Api-api Sumatera Selatan sepanjang 305 Km;

2. Potensi pengangkutan hasil bumi dan olahannya, seperti minyak sawit (CPO), karet dan hasil bumi lainnya baik dari dan via Bengkulu;

3. Interkoneksi antar moda, dengan makin mudahnya biaya transportasi udara melalui Bengkulu maka masyarakat di Sumatra Selatan terutama Kabupaten Musi Rawas, Lahat, Muara Enim dapat mempunyai akses ke moda transportasi udara via Bengkulu yang cepat dan aman;

4. Potensi pariwisata, jalur Sumatera Selatan ke Propinsi Bengkulu melewati daerah pegunungan yang secara alam mempunyai view yang menarik untuk dinikmati dan berakhir dikawasan WISATA TERPADU PESISIR

5. Pengembangan Wilayah: mendukung pengembangan wilayah regional sumatera bagian selatan

Berdasarkan pertimbangan tersebut Kementerian Perhubungan mengembangkan skema PPP untuk

mempercepat proses pembangunan jalur tersebut. Namun demikian perkembangan kegiatan proyek relatif tidak mengalami kemajuan yang signifikan. Sekalipun telah dibentuk Panitia Pemilihan Mitra Strategis dan Koordinasi Pembangunan Proyek Tanjung Api-Api hingga saat ini kemajuan proyek belum memberikan perkembangan yang signifikan.

Jika dibandingkan dengan jumlah proyek perkeretaapian yang tercantum dalam Rencana Kerja Kementerian Perhubungan Direktorat Perkeretaapian, terdapat 19 proyek kegiatan. Namun demikian jika dikaitkan dengan proyek dalam skema PPP, ternyata hanya ada 6 proyek yang direncanakan untuk dikembangkan. Dengan membandingkan proyek yang tercantum dalam perencanaan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Perkeretaapian, khususnya yang terkait dengan rencana proyek skema PPP, ternyata hanya proyek perkeretaapian Bandara Soekarno Hatta yang ada dan akan dikerjakan oleh salah satu dari tiga Badan Usaha Konsorsium yang akan terpilih dalam proses lelang.

Berdasarkan enam proyek tersebut diperoleh informasi perkembangan kegiatan pelaksanaan PPP sebagai berikut :

1. Proyek Pembangunan Jalur KA Lubuk Linggau - Tanjung Api-Api.

Berdasarkan informasi yang ada, kegiatan pembangunan proyek dimaksud telah memiliki ijin prinsip oleh Kementerian Perhubungan pada tanggal 22 Januari 2009. Posisi proyek hingga saat ini adalah telah diperoleh mitra strategis dan koordinator pembangunan proyek Tanjung Api-Api. Sedangkan dari sisi dukungan, pemerintah daerah akan memberikan dukungan dalam pembebasan lahan. Persoalan lahan telah mendapat perhatian lebih serius oleh Gubernur Sumatera Selatan dan diharapkan memberikan kemudahan bagi badan usaha yang akan melakukan kegiatan dimaksud.

2. Pembangunan Jalur KA Banko Tengah - Srengsem.

Pembangunan jalur ini telah dilakukan oleh PT Bukit Asam Transpacifik Railway, suatu badan usaha yang dimiliki oleh PT Bukit Asam Tbk, Grup Rajawali, dan China Railway Engineering Corporation. Kegiatan *ground breaking* telah dilakukan pada bulan Nopember 2011. Jalur kereta api diharapkan akan dapat digunakan pada awal 2014. Pembangunan jalur akan sepanjang lebih dari 307 kilometer yang diharapkan mampu mengangkut 27 juta ton batu

Tabel 5. Perkembangan Proyek Berdasarkan Surat Ijin dan Dukungan Pemerintah

Infrastruktur	Progress	Dukungan Pemerintah
Pembangunan Jalur KA Lubuk Linggau - Tanjung Api-Api (Provinsi Sumatera Selatan)	- Persetujuan Izin Prinsip Trase Jalur Kereta Api Simpang - Tanjung Api-Api oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian kepada Gubernur Sumatera Selatan. - Telah dibentuk Panitia Pemilihan Mitra Strategis dan Koordinasi Pembangunan Proyek Tanjung Api-Api.	- Surat dari Gubernur Sumsel kepada Direktur RMMI No. 552/942/Bappeda-KP/2008, tanggal 6 Mei 2008, Pemrov Sumsel akan memberikan dukungan dalam pembebasan lahan; - kebijakan Pemerintah Provinsi tentang prioritas pembangunan rel kereta api angkutan batubara Lubuk Linggau - Tanjung Api-Api;

Sumber: Focus Group Discussion BKF-2013.

bara per tahun. Adapun batu bara berasal dari tambang Banko Tengah, Tanjung Enim, Sumatera Selatan hingga Srengsem, Lampung.

Ditinjau dari dukungan yang diberikan pemerintah, perusahaan telah memperoleh rekomendasi untuk dapat menggunakan tanah eks pelabuhan Srengsem untuk digunakan bagi terminal untuk kepentingan angkutan batu bara dibawah pengelolaan PT. Bukit Asam. Disamping itu, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan persetujuan prinsip pembangunan perkeretaapian khusus yang merupakan upaya untuk mempercepat pelaksanaan proyek dimaksud.

Dari sumber PT Bukit Asam Transpacific Railways, pihak China Railway Group Limited merupakan kontraktor untuk jalur tersebut. Perusahaan tersebut telah membuat usulan trase jalur dan telah disetujui oleh Pemda Propinsi Sumatera Selatan. Pada tanggal 18 Nopember tahun 2011, telah ditandatangani framework agreement pendanaan. Selanjutnya akan

dilakukan pembebasan lahan untuk jalur kereta api dan areal pelabuhan di Lampung.

3. Pembangunan Jalur KA Tanjung Enim - Kota Padang - Pulau Baai

Salah satu proyek pembangunan perkeretaapian yang sedang direncanakan oleh Pemda Propinsi Bengkulu adalah jalur Tanjung Enim - Kota Padang - Pulau Baai. Pada tahap awal akan dibuat jalur Tanjung Enim - Linau dengan jarak tempuh 160 km. Proyek ini merupakan pembangunan jalur kereta api yang bersifat lintas propinsi. Di samping itu merupakan proyek yang akan menembus kawasan hutan lindung di kedua propinsi tersebut.

Pada tahun 2012, telah dilakukan tahap perencanaan teknis dan prose perijinan. Selanjutnya akan dilakukan kegiatan sosialisasi di hadapan pejabat pemerintah kabupaten akan dilintasi. Kegiatan sosialisasi ini diharapkan mampu memberikan kesamaan persepsi dan tujuan dari pembangunan jalur kereta api dan sekaligus memperoleh

Tabel 6. Perkembangan Proyek Berdasarkan Surat Ijin dan Dukungan Pemerintah

Infrastruktur	Progress	Dukungan Pemerintah
Pembangunan Jalur KA Banko Tengah - Srengsem (Provinsi Sumatera Selatan dan Lampung)	- Izin Prinsip Penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus kepada PT. Bukit Asam Transpacific Railways. - Persetujuan prinsip pembangunan perkeretaapian khusus oleh Menteri Perhubungan. - Telah dilakukan pembahasan Izin Prinsip Pembangunan Jalur Kereta Api Khusus Angkutan Batubara dari Banko Tengah (Sumatera Selatan) ke Srengsem (Lampung). - Permohonan Izin Prinsip Trase Jalur Kereta Api Angkutan Batubara dari Banko Tengah (Sumatera Selatan) ke Srengsem (Lampung) oleh PT. Bukit Asam Transpacific Railways	Rekomendasi Rencana Pemanfaatan Tanah Eks Pelabuhan Srengsem menjadi Terminal Untuk Kepentingan Sendiri Batubara PT. Bukit Asam Transpacific Railways.

Sumber: Focus Group Discussion BKF-2013.

dukungan untuk kelancaran kegiatan dimaksud. Pemerintah Propinsi Bengkulu bersama-sama Pemerintah Propinsi Sumatera Selatan dan Pemerintah Propinsi Sumatera Barat, akan mendorong percepatan proyek dimaksud.

Pada tahun 2010, telah dilakukan pembangunan rel hingga perbatasan Bengkulu dengan Sumatera Selatan di Kabupaten Rejang Lebong. Selanjutnya pembangunan jalur Tanjung Enim menuju Pelabuhan Linau di Kabupaten Kaur. Dengan selesainya pembangunan pada seluruh jalur tersebut, perusahaan telah menginvestasikan sekitar Rp21 triliun, termasuk untuk pengembangan kawasan Pelabuhan Pulau Baai. Pelabuhan Baai akan menjadi pelabuhan utama perdagangan batu bara untuk Sumatera Selatan dan Bengkulu.

Permasalahan yang dihadapi proyek adalah bersumber dari belum keluarnya ijin lintasan untuk melewati kawasan hutan lindung dan pegunungan. PT. Pathaway International sebagai badan usaha pelaksana penyelenggaraan perkeretaapian khusus batu bara tersebut, tengah melakukan proses pengajuan ijin pinjam pakai hutan lindung, kelayakan teknis dan analisis dampak lingkungan (amdal).

itu telah dilakukan uji publik untuk mengetahui dan memperoleh respon masyarakat, pemda kabupaten dan kota, serta dunia usaha.

Pada awalnya direncanakan pemenang tender pembangunan jalur kereta api ditetapkan pada kuartal I 2013. Terdapat 4 calon peserta yang telah diseleksi, yaitu Bakrie Indo Infrastructure, Itochu Corporation, China Railways dan MEP Dubai. Pemenang lelang akan melakukan kegiatan pembangunan jalur kereta api sepanjang 425 kilometer yang kegiatannya akan dilaksanakan pada Juni 2014 tahun depan. Pada tahap pertama akan dilakukan pembangunan yang dimulai dari Puruk Cahu ke Batanjung. Selanjutnya pada tahap kedua akan dilanjutkan pembangunan dari Kudangan menuju Nanga Bulik dengan stasiun akhir di Pelabuhan Kumai. Pada tahap berikutnya, pembangunan jalur dari Puruk Cahu menuju Tumbang Samba (Kuala Kurun) dan Kuala Pembuang. Jadi terdapat 4 tahapan pembangunan jalur kereta api. Pertama, Puruk Cahu – Bangkuang, dan kedua, yaitu Kudangan – Kujan – Sungai Rangit. Ketiga, Puruk Cahu – Kuala Kurun – Tambang Samba – Pelantaran – Sampit – Bagendang.

Tabel 7. Perkembangan Proyek Berdasarkan Surat Ijin dan Dukungan Pemerintah

Infrastruktur	Progress	Dukungan Pemerintah
Pembangunan Jalur KA Tanjung Enim – Kota Padang – Pulau Baai (Provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu).	- Penyiapan persetujuan izin trase lintas Tanjung Enim – Kota Padang; - Pemerintah Provinsi Bengkulu telah menunjuk PT. Pathaway International sebagai Badan Usaha Pelaksana Penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus Batubara dengan Trase Perkeretaapian khusus dari Kecamatan Kota Padang ke Pelabuhan Pulau Baai (Keputusan Gubernur Bengkulu No. U.137.XV Tahun 2008 tanggal 23 Mei 2008).	Perpanjangan waktu tentang penunjukan PT. Pathaway International sebagai badan usaha penyelenggara perkeretaapian angkutan batubara mengingat, belum selesainya perijinan pinjam pakai hutan lindung, kelayakan teknis dan AMDAL.

Sumber: Focus Group Discussion BKF-2013.

4. Pembangunan Jalur KA Puruk Cahu – Bangkuang

Proyek perkeretaapian umum yang dikembangkan di Propinsi Kalimantan Tengah akan membangun lintas Puruk Cahu – Bangkuang – Batanjung. Proyek ini telah berkekuatan hukum tetap dengan dikeluarkannya Peraturan Daerah Kalimantan Tengah No. 1 tahun 2011 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Propinsi Kalimantan Tengah Tahun 2010 – 2015. Disamping

Sedangkan tahap keempat meliputi jalur Puruk Cahu – Ujung Pandaran – Kuala Pembuang.

5. Pembangunan Jalur KA Muara Wahau – Lubuk Tutung

Propinsi Kalimantan Timur akan menjadi propinsi pertama di Kalimantan yang memiliki jalur kereta api. Hal ini terjadi apabila proyek pembangunan jalur KA Muara Wahau – Lubuk Tutung telah terealisasi. Proyek usulan dari Pemerintah Propinsi Kalimantan Timur akan memiliki panjang rel sejauh 150 kilo-

Tabel 8. Perkembangan Proyek Berdasarkan Surat Ijin dan Dukungan Pemerintah

Infrastruktur	Progress	Dukungan Pemerintah
Pembangunan Jalur KA Puruk Cahu - Bangkuang (Provinsi Kalimantan Tengah)	- mengajukan permohonan penetapan trase jalur kereta api di Provinsi Kalimantan Tengah yang terdiri dari 4 tahap, yaitu: - Tahap I (Puruk Cahu - Bangkuang); - Tahap II (Kudangan - Kujan - Runtu - Sungai Rangit); - Tahap III (Puruk Cahu - Kuala Kurun - Tambang Samba - Pelantaran - Sampit - Bagendang - Ujung Pandaran - Kuala Pembuang); - Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah melengkapi dokumen-dokumen (Feasibility Study dan Rencana Trase) guna proses penetapan trase jalur kereta api dimaksud. - menyampaikan rencana trase Puruk Cahu Bangkuang dan Dokumen Pra FS, untuk dapat diterbitkan Izin Prinsip trase jalur kereta api Puruk Cahu - Bangkuang - Pemerintah Provinsi Kalteng telah melaksanakan konsultasi publik terhadap rencana pembangunan. - Telah melaksanakan <i>pre market sounding</i> dalam rangka pengadaan/pemilihan investor.	Persetujuan Prinsip Penetapan Trase Jalur Kereta Api Angkutan Batubara dari Puruk Cahu - Bangkuang di Provinsi Kalimantan Tengah oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian kepada Gubernur Kalimantan Tengah melalui surat Nomor HK.501/B.34/DJKA/04/09 tanggal 29 April 2009.

Sumber: Focus Group Discussion BKF-2013.

meter. Proyek ini akan didukung oleh pembangunan rel kereta api umum yang bertolak dari Kabupaten Kutai Barat menuju Kota Balikpapan sepanjang 160 kilometer. Adapun Propinsi Kalimantan Timur telah merencanakan untuk membangun dua rel kereta api angkutan khusus batubara (KA2KB) Muara Wahau - Lubuk Tutung di Kabupaten Kutai Timur sepanjang 150 kilometer dan rel kereta api umum dari Kabupaten Kutai Barat - Kota Balikpapan sepanjang kurang lebih 160 Km.

Menurut Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kaltim, Suprianto, proyek pembangunan kereta api akan dikerjakan oleh PT Minerals Energy Commodities (MEC) Coal,

dengan lebar 100 meter.

Dari hasil pengumpulan data, diperoleh beberapa informasi tambahan yang terkait dengan kemajuan kegiatan proyek dimaksud. Dari sisi kemajuan, proyek ini relatif cukup memberikan kemajuan yang signifikan dilihat dari pembebasan lahan yang telah mencapai 95 persen. Hal ini disebabkan karena pada tahap awal, persetujuan teknis untuk ijin pembangunan dan prasarana dan sarana telah dikeluarkan pada tahun 2009.

Proyek jalur kereta api ini akan menghabiskan anggaran sekitar Rp11 triliun dan akan melalui sejumlah wilayah seperti Muara Tuhup di

Tabel 9. Perkembangan Proyek Berdasarkan Surat Ijin dan Dukungan Pemerintah

Infrastruktur	Progress	Dukungan Pemerintah
Pembangunan Jalur KA Muara Wahau - Lubuk Tutung (Provinsi Kalimantan Timur)	- Ditetapkannya trase jalur perkeretaapian khusus; - Persetujuan Teknis (Trase) untuk Mendapatkan Ijin Pembangunan dan Pengadaan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian Khusus dan Pengoperasian Perkeretaapian Khusus Sepanjang 150 Km di Kabupaten Kutai Timur;	Surat Gubernur Kalimantan Timur kepada Menhub Nomor 027/1721/EK tanggal 23 Pebruari 2009 perihal Rencana Pembangunan dan Pengoperasian Perkeretaapian Khusus di Kabupaten Kutai Timur;

Sumber: Focus Group Discussion BKF-2013.

perusahaan patungan MEC Holdings dan Ras Al Khaimah, perusahaan yang berpusat di Uni Emirat Arab. Dari sisi perencanaan, akan dibuat Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kutai Timur. Mengingat kebutuhan lahan mencapai 135 km

Kalimantan Tengah, Muara Wahau, Lubuk Tutung, Balikpapan di Kalimantan Timur sepanjang 160 km. PT. Kalimantan Rail Pte. Ltd selaku investor akan merencanakan untuk melakukan pemancangan pertama di Kabupaten Kutai, Kalimantan Timur

pada bulan Oktober 2013. Direncanakan proyek akan selesai 2015 dan diperkirakan mampu untuk mengangkut batu bara dengan kapasitas angkut 15 juta – 40 juta ton per tahun.

Untuk Jalur kereta api Muara Wahau – Lubuk Tutung dan Muara Wahau – Maloy dengan panjang lintasan 135 kilometer, telah ditetapkan pembangunan proyek tersebut dilakukan oleh perusahaan patungan antara MEC Holdings dan Ras Al Khaimah. Kedua perusahaan tersebut akan membentuk badan usaha baru yaitu MEC Coal dan MEC Infra. Total investasi untuk pembangunan jalur tersebut diperkirakan Rp10 triliun.

6. Penyelenggaraan Perkeretaapian Bandara Soekarno Hatta

Pembangunan penyelenggaraan perkeretaapian Bandara Soekarno – Hatta telah mencapai tahap yang cukup signifikan. Saat ini tengah diproses konsorsium yang akan melaksanakan kegiatan dimaksud. Dari tiga konsorsium yang telah ada, diharapkan akan diperoleh satu konsorsium yang akan mengerjakan proyek dimaksud. Tiga calon investor tersebut, konsorsium PT Railink, konsorsium PT Mitsui & Co. Ltd, dan konsorsium CHEC – ASP.

memutuskan kereta api komuter tersebut diselenggarakan oleh PT. Kereta Api Indonesia. Dengan demikian kereta komuter akan melintasi jalur yang telah ada, yaitu jalur ganda lintas Duri – Tangerang sepanjang 19,31 kilometer. Selanjutnya akan dilakukan pembangunan jalur baru sepanjang 7 kilometer menuju bandara.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia merupakan kegiatan yang membutuhkan investasi dalam skala besar dan berjangka panjang. Hasil kajian terhadap regulasi dan kebijakan yang diambil pemerintah, baik pusat maupun daerah, menunjukkan adanya perbaikan respon untuk membantu badan usaha yang berminat melakukan investasi. Beberapa kebijakan telah diambil oleh pemerintah daerah, seperti penyusunan Peraturan Daerah (Perda) yang semakin dipercepat proses pembuatannya dan inisiatif sosialisasi kegiatan telah dilakukan setelah perangkat hukum tersebut disahkan oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah. Artinya dukungan regulasi untuk mempercepat proses pelaksanaan kegiatan investasi semakin banyak ditemukan dalam kegiatan investasi

Tabel 10. Perkembangan Proyek Berdasarkan Surat Ijin dan Dukungan Pemerintah

Infrastruktur	Progress	Dukungan Pemerintah
Penyelenggaraan Perkeretaapian Bandara Soekarno-Hatta (Provinsi DKI Jakarta dan Banten)	a. Penetapan trase oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (September 2008); b. Studi AMDAL; (masih dalam proses Kementerian Lingkungan Hidup) c. Pengumuman lelang tanggal 21 Agustus 2008; d. Prakualifikasi I dan Prakualifikasi II. e. Telah diperoleh 3 calon investor: Konsorsium PT. Railink; Konsorsium Mitsui & Co. Ltd; Konsorsium CHEC-ASP	Rekomendasi trase dari Pemerintah Provinsi Banten; Rekomendasi dari Gubernur DKI Jakarta untuk proses pinjam pakai kawasan hutan Mangrove (2008); dukungan Pemerintah pada proyek ini, berupa pembebasan tanah pada jalur kereta api Bandara Soekarno-Hatta ini; pembahasan mengenai bentuk dukungan Pemerintah terhadap penyelenggaraan perkeretaapian Bandara Soekarno-Hatta pada tanggal 3 Agustus 2009.

Sumber: Focus Group Discussion BKF-2013.

Pada tahun 2011, proyek kereta Bandara Soekarno – Hatta kembali ditawarkan disamping 9 proyek perkeretaapian lainnya. Proyek ini telah disepakati untuk diserahkan kepada PT. Kereta Api Indonesia untuk melakukan pembangunan kereta api komuter Bandara Soekarno – Hatta – Manggarai. Adapun keputusan ini diambil dalam rapat koordinasi di Kementerian Koordinasi Perekonomian. Menurut Wakil Menteri Perhubungan, pemerintah telah

penyelenggaraan perkeretaapian Indonesia. Hal yang sama dilakukan oleh pemerintah pusat, khususnya Kementerian Perhubungan, untuk meningkatkan kecepatan proses di berbagai tahapan kegiatan. Disamping itu dukungan juga diberikan secara nyata. Bentuk dukungan fiskal juga diberikan untuk proyek-proyek tersebut melalui skema pembiayaan maupun jaminan. Pemerintah pusat juga menghendaki seluruh tahapan proses investasi

berjalan dengan cepat dan memberikan dampak bagi percepatan pembangunan infrastruktur. Adanya percepatan pembangunan infrastruktur akan memberikan jaminan perbaikan kualitas pembangunan. Percepatan penyediaan infrastruktur tidak saja menciptakan lapangan kerja pada saat proyek berjalan namun lebih dari itu dampak multiplier dari adanya infrastruktur tersebut.

B. Saran

Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) relatif baru di Indonesia. Perangkat hukum yang ada sudah memberikan dukungan untuk kegiatan tersebut. Namun demikian, ada beberapa kelemahan dari kebijakan yang ada. Misalnya proyek-proyek KPS tidak paralel dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang mengakibatkan RTRW perlu disusun kembali. Hal ini membutuhkan waktu dan biaya dalam penyusunan RTRW yang disesuaikan dengan proyek-proyek dimaksud. Hal ini juga mencerminkan belum adanya visi ke depan yang dimiliki oleh para pemangku kepentingan.

Dengan memperhatikan perkembangan kegiatan proyek dari waktu ke waktu, nampak bahwa masalah perijinan menjadi persoalan yang seringkali ditemukan. Ada perijinan pusat dan daerah yang harus dilengkapi oleh badan usaha. Berkenaan dengan hal tersebut penulis menganggap perlu untuk menggabungkan berbagai bentuk proses perijinan dimaksud. Adanya pelayanan perijinan pusat dan daerah dalam satu atap, akan memberikan kepastian waktu dan biaya bagi badan usaha. Dengan adanya proses satu atap untuk pengajuan ijin, badan usaha dapat memperoleh kepastian hukum sekaligus mempercepat proses investasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Analisis Permintaan Sektor Angkutan Umum*. Biro Riset LM FE UI.
- BPS. *Jumlah Penumpang dan Barang Melalui Transportasi Kereta Api Indonesia Tahun 1987 – 2011*.
- Buku Informasi Transportasi. 2012 Kementerian Perhubungan.
- Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS); *Pembiayaan KPS Infrastruktur dan Kesesuaiannya pada KPS Sosial*. Aid for Development Effectiveness Secretariat. Maret 2012.
- Infrastruktur : Peranan dan Problematikanya*. KPPOD. Edisi September – Oktober 2012.
- Investasi Penyelenggaraan Perkeretaapian di Indonesia*. Focus Group Discussion. Oktober 2009.
- Praptono Djunaedi. *Implementasi Public-Private Partnerships dan Dampaknya Ke APBN*. <http://www.fiskal.depkeu.go.id>. (diakses 10 Pebruari 2013).
- Program Pembangunan Kereta Api dan Pengembangan Pelabuhan Pulau Baai di Propinsi Bengkulu*. Focus Group Discussion. Pemerintah Daerah Propinsi Bengkulu. 2009.
- Presentasi Rapat Koordinasi MP3Ei- Koridor Ekonomi Sumatera, Jawa dan Kalimantan*. 8 April 2013. Sekretaris Koridor. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian.
- Rin Nuraeni Trismara. 2011. *Manajemen Risiko Proyek Pembangunan Jalur Kereta Api Batubara di Kalimantan Tengah Dengan Skema KPS (Kerjasama Pemerintah dan Swasta) (Tesis)*. Fakultas Teknik Program Pascasarjana. Universitas Indonesia.
- Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 Bidang perkeretaapian*. Kementerian Perhubungan
- SMI Siap Danai Proyek Kereta Api Hingga Akhir 2014*. 30 Agustus 2013. Bisnis Indonesia.com.
- Zhang, X. Q. dan Kumaraswamy. 2001. *Hongkong Experience in Managing BOT Project, A Case Study Of The Hong Kong Zhuhai-Macau Bridge*. www.eprints.qut.edu.au
- <http://www.businessdictionary.com>. *Public Private Partnership Definition* (diakses 29 Maret 2013).