

## ANALISIS MANFAAT DAN BIAYA: KEBIJAKAN TRANSPORTASI KERETA CEPAT JAKARTA BANDUNG DARI KACAMATA PROYEK STRATEGIS NASIONAL

Teguh Saeful Hamzah <sup>1)</sup>, Teguh Kurniawan <sup>2)</sup>

Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Indonesia, Depok, Indonesia <sup>1,2)</sup>

Corresponding Author:

[teguhhamzah98@gmail.com](mailto:teguhhamzah98@gmail.com) <sup>1)</sup>, [teguh.kurniawan@ui.ac.id](mailto:teguh.kurniawan@ui.ac.id) <sup>2)</sup>

### Abstrak

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) adalah inisiatif infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas antara dua kota besar di Indonesia. Namun, sejak awal pembangunannya, proyek ini telah menghadapi berbagai tantangan dan kontroversi, terutama terkait dengan aspek politik, ekonomi, sosial, teknologi, legal, dan lingkungan. Melalui Analisis Biaya Manfaat/ Cost Benefit Analysis (CBA), artikel ini mengidentifikasi potensi manfaat dan risiko dari proyek KCJB. Perlu diketahui bahwa pembangunan proyek kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) merupakan Proyek Strategis Nasional (PSN). Total penawaran investasi awal KCJB adalah sebesar 5,5 miliar Dolar Amerika Serikat (AS) atau setara Rp74,3 triliun. KCJB memiliki panjang trase 142,3 kilometer dengan tipe struktur elevated sepanjang 82,7 kilometer dan sisanya berupa 13 tunnel dan subgrade. Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini memiliki empat stasiun perhentian di sepanjang lintasan, yaitu Stasiun Halim (Jakarta), Stasiun Karawang, Stasiun Padalarang, dan Stasiun Tegalluar (Bandung). Berdasarkan analisis biaya manfaat, proyek KCJB feasible untuk dilaksanakan mempertimbangkan manfaat yang diberikan oleh proyek KCJB lebih besar dibanding biayanya. Terdapat manfaat strategis yang melebihi biaya pembangunan KCJB bekerja sama dengan Tiongkok jika dilihat dari segi politik, ekonomi, sosial, teknologi, legal, dan lingkungan.

**Kata Kunci:** Kereta Api Cepat, Analisis Biaya dan Manfaat, Proyek Strategis Nasional

### Abstract

The Jakarta-Bandung Fast Train Project (KCJB) is an infrastructure initiative to improve connectivity between two major cities in Indonesia. However, since the beginning of its development, this project has faced various challenges and controversies, especially related to political, economic, social, technological, legal and environmental aspects. Through Cost Benefit Analysis (CBA), this article identifies the potential benefits and risks of the KCJB project. It should be noted that the construction of the Jakarta Bandung Fast Train (KCJB) project is a National Strategic Project (PSN). KCJB's total initial investment offer was 5.5 billion United States Dollars (US) or the equivalent of IDR 74.3 trillion. KCJB has a track length of 142.3 kilometers with an elevated structure type of 82.7 kilometers and the remainder in the form of 13 tunnels and subgrades. The Jakarta-Bandung Fast Train has four stops along the track, namely Halim Station (Jakarta), Karawang Station, Padalarang Station and Tegalluar Station (Bandung). Based on the cost benefit analysis, the KCJB project is feasible to implement considering that the benefits provided by the KCJB project are greater than the costs. There are strategic benefits that exceed the costs of developing KCJB in collaboration with China when viewed from a political, economic, social, technological, legal and environmental perspective.

**Keywords:** Fast Train, Cost and Benefit Analysis, National Strategic Project

### PENDAHULUAN

Sarana transportasi adalah salah satu bagian dari sarana dan prasarana pendukung di setiap negara (Permadi et al. 2019). Menurut Aminah (2006) Transportasi merupakan perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain, dari titik asal ke titik tujuan, dengan menggunakan kendaraan atau sesuatu yang dibuat oleh manusia, dari hewan atau mesin. Bagi masyarakat luas, transportasi merupakan suatu kebutuhan dan jawaban atas permasalahan perpindahan stasiun atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi sendiri terbagi menjadi beberapa jenis seperti transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

Pemerintah dibawah Presiden Joko Widodo pada tanggal 29 September 2015 telah mengambil keputusan dan berniat untuk memunculkan wajah baru moda transportasi

#### History:

Received : 25 November 2023  
Revised : 10 Januari 2024  
Accepted : 21 Juni 2024  
Published : 21 Juni 2024

**Publisher:** LPPM Universitas Darma Agung

**Licensed:** This work is licensed under

[Attribution-NonCommercial-No](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

[Derivatives 4.0 International \(CC BY-NC-ND 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)



kereta api hasil kerjasama Indonesia dengan China, yakni Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Upaya ini dilakukan dengan tujuan agar dapat meningkatkan penyelenggaraan peningkatan transportasi massal guna menjawab kebutuhan masyarakat tadi. Karena Jakarta sebagai ibukota negara dengan pusat perekonomian dan bisnis yang tinggi pertama, dan Bandung yang menjadi ibukota provinsi Jawa Barat dengan potensi bisnis ketiga, keputusan ini dianggap tepat kala itu dan disinyalirkan menjadi sebuah transportasi yang mewujudkan ramah lingkungan dan mendukung pembangunan berkelanjutan. (Kadarisman, 2017)

Infrastruktur menjadi sebuah kata kunci dalam Pemerintahan periode 2014 – 2019 & 2019 – 2024 yang dipimpin oleh Ir. H. Joko Widodo sebagai Presiden ke-7 Republik Indonesia. Terkait dengan infrastruktur, pemerintah menyusun Proyek Strategis Nasional (PSN) yang berisikan proyek-proyek pembangunan yang akan didahulukan serta diprioritaskan pembangunannya dalam masa pemerintahan yang terdiri dari jalan tol, jalan nasional non tol, kereta api antar/dalam kota, bandar udara, pelabuhan, perumahan, energi, dan lainnya, yang dituangkan dalam aturan Peraturan Presiden (Perpres) Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN.

Salah satu objek pembangunan yang masuk dalam PSN adalah Kereta Cepat Jakarta – Bandung yang berada di Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat. KCJB merupakan proyek pembangunan kereta cepat pertama di kawasan ASEAN dan memiliki jarak sejauh 142,3 km yang dimulai dari Halim sampai dengan Tegalluar. Pembangunan kereta cepat sendiri ditujukan untuk menghadirkan alternatif transportasi yang dapat dipilih oleh masyarakat dalam menempuh perjalanan dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya seiring dengan makin meningkatnya mobilitas masyarakat antar dua kota tersebut. Sebelum adanya KCJB, banyak masyarakat yang memilih melakukan perjalanan via darat melalui kereta api konvensional ataupun kendaraan umum/pribadi via jalan tol yang dapat ditempuh masing-masing selama kurang lebih 3 s.d. 4 jam tergantung dari jumlah volume kendaraan. Dengan dibangunnya KCJB, maka waktu tempuh Jakarta Bandung akan berkurang hingga menjadi 30 menit.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah metode studi literatur dan kepustakaan (Darmalaksana 2020). Metode ini merupakan serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat, serta mengelola bahan penelitian (Zed, 2008:3). Teknik pengumpulan data Studi literatur dan kepustakaan berasal dari buku, jurnal, artikel, dokumentasi, dan publikasi terkait tema yang diambil, guna mendapatkan data yang faktual dan komprehensif. Pengumpulan data dimulai dengan mencari materi yang relevan dengan topik dan tema yang ada, kemudian membaca abstrak, mencatat bagian-bagian penting, dan menuliskan sistematika artikel sesuai dengan teori yang relevan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Hasil**

Proyek pembangunan kereta api cepat Jakarta Bandung bukanlah proyek yang bisa dikatakan baru, proyek ini sudah direncanakan sejak 2014 dan diestimasikan selesai pada 2019 lalu namun karena pandemi COVID-19, yang membuat pemerintah mengambil kebijakan untuk menunda seluruh proyek pembangunan dan focus dalam penyelesaian pandemic di dalam negeri. Proyek ini bisa dikatakan mangkrak dan disinyalir akan selesai tahun 2023 ini. Dilansir dari lama resmi PT.Kereta Cepat Indonesia Cina, yang merupakan perusahaan yang menaungi Kereta Api Cepat Jakarta Bandung ini dikatakan bahwa proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) pemerintah Indonesia sesuai dengan Peraturan Presiden No. 3 tahun 2016. Pembangunan KCJB ini akan memiliki panjang

trase 142,3 kilometer disertai dengan tipe struktur elevated sepanjang 82,7 kilometer dan sisanya berupa 13 tunnel dan subgrade. Dengan tambahan Batching Plant dan Casting Yard yang akan dibangun di beberapa titik tertentu. KJCB ini diketahui akan berhenti di 4 stasiun yang sudah terintegrasi dengan konsep pengembangan berorientasi transit antara lain: Stasiun Pemberhentian Halim, Karawang, Padalarang, Tegalluar dengan satu depo yang berlokasi di Tegalluar.

Pemerintah juga sudah mengeluarkan Regulasi yang mengatur terkait pembangunan proyek Kereta Api Cepat Jakarta Bandung melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung. Dalam kebijakan ini dikatakan bahwa proyek ini dikategorikan Proyek Strategi Nasional Pemerintah, dalam regulasi ini juga dicantumkan kebijakan mengenai pendanaan untuk memodali proyek ini.

Terkait dengan pelaksana pekerjaan KCJB, konsorsium yang terpilih untuk melaksanakan proyek ini berasal dari Tiongkok, dan telah dilakukan groundbreaking/ pembangunan pada tanggal 21 Januari 2016 yang juga dihadiri oleh Presiden Republik Indonesia. Proyek ini awalnya direncanakan selesai pada tahun 2019 namun dikarenakan adanya kendala di beberapa hal maka proyek ini baru akan selesai dan mulai aktif beroperasi pada tanggal 1 Oktober 2023. Meski sebagian meragukan KCJB kami memandang proyek ambisius ini sungguh akan membanggakan bangsa Indonesia jika Pemerintah dapat mengevaluasi dan memperbaiki pelaksanaan proyek agar kriteria keberhasilan program dari segi politik, ekonomi, sosial, teknologi, legal, dan lingkungan bisa terpenuhi.

## B. Pembahasan

### 1. COST-BENEFIT ANALYSIS (CBA)

Terkait dengan proses kebijakan dan pengambilan keputusan yang ada pada proyek KCJB, tim melakukan Analisis CBA berdasarkan sudut pandang Pemerintah selaku pemilik proyek dengan berdasarkan kondisi dan dokumen penawaran pada waktu proses perencanaan sampai dengan pemilihan pemenang proyek untuk menjawab apakah proyek KCJB memiliki urgensi yang tinggi untuk segera dilaksanakan dan menggunakan skema pendanaan yang mana.

Biaya dan manfaat pada proyek ini berdasarkan hasil Analisis penulis dengan menitikberatkan pada Aspek Politik, Ekonomi, Sosial, Teknologi, Legal, dan Environment/ Lingkungan (PESTLE) adalah sebagai berikut:

**Tabel 1. Cost-Benefit Analysis Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung**

No	Sektor	Coast	Benefit
1.	Politik	- Biaya diskusi/ rapat/perjalanan dinas terkait -Hubungan diplomatic dengan jepang yang mungkin terganggu	-Proyek mercusuar -Legacy Pemerintah -Penguatan hubungan bilateral Indonesia - Tiongkok
2.	Ekonomi	-Biaya investasi relative besar -Opportunity Cost atas dana PMN untuk KAI	-Potensi pendapatan terutama jika dikembangkan dalam konsep transit oriented Development (TOD) - Lapangan kerja baru
3.	Sosial	Biaya pembebasan kawasan pemukiman	-Potensi pengurangan jumlah kecelakaan berkendara -Peningkatan kualitas hidup dengan adanya moda transportasi baru lebih cepat dan nyaman
4.	Teknologi	-Biaya pengembangan SDM (transfer knowledge) -Biaya Operasional	-Moda transportasi alternatif yang memiliki teknologi tinggi -Pemangkas waktu

			tempuh Jakarta– Bandung -Mengurangi kepadatan moda transportasi darat
5.	Legal	Kedudukan RRC yang lebih dominan, membuat klausul perjanjian kerja sama kurang seimbang: - Cost Overrun - Bunga meningkat - Konsesi 50 tahun	- Skema B2B - Saham mayoritas 60% - Memungkinkan skema tanpa perlunya jaminan pemerintah
6.	Lingkungan	-Terjadi alih fungsi lahan (misal dari jalur hijau yang terdampak pembangunan rel/stasiun - AMDAL	-Mengurangi penggunaan bahan bakar fosil -Mengurangi emisi kendaraan bermotor

Pada prosesnya, terdapat dua negara yang mengajukan penawaran untuk proyek KCJB, yaitu Jepang dan Tiongkok. Pada awalnya, Jepang merupakan negara pertama yang menunjukkan ketertarikannya dengan melakukan feasibility study (FS) terlebih dahulu yang dimulai sebelum masa Pemerintahan Presiden ke-7 dan dilakukan dengan biaya sendiri. Kemudian Tiongkok juga mengajukan penawaran atas proyek kereta cepat melalui konsorsium badan usahanya.

**Tabel 2. Perbandingan Penawaran Jepang & Tiongkok**

No.	Perihal	Jepang	Tiongkok
1.	Nilai Investasi	USD 6,2 Milyar (Rp. 83,7 Triliun)	USD 5,5 Milyar (Rp. 74,3 Triliun)
2.	Permodalan	75% loans (JICA) 25 % Pembiayaan negara	75% loans (JICA) 25 % Konsorsium (ekuitas)
3.	Durasi Pekerjaan	Konstruksi : 2017 Selesai : 2019 Beroperasi : 2021	Konstruksi : 2016 Selesai : 2018 Beroperasi : 2019
4.	Model Bisnis	Government to Government Deal Meminta adanya jaminan pemerintah (garansi) dan pembiayaan negara (APBN)	Business to Business Deal Tidak ada jaminan pemerintah & tidak menggunakan APBN

Dikutip dari Giantara (2018), bahwa nilai total benefit (penghematan nilai waktu penghematan biaya bahan bakar penghematan BOK (Biaya Operasional Kendaraan), pengurangan emisi, penghematan biaya kecelakaan) yang bisa dihasilkan adalah sebesar Rp2,2 triliun untuk tahun pertama. Analisis lebih lanjut berdasarkan perbandingan penawaran, Tiongkok menawarkan paket yang lebih efisien dan efektif dari sudut pandang ekonomi dikarenakan nilai investasi yang lebih kecil dengan durasi pekerjaan yang lebih cepat jika dibandingkan dengan apa yang ditawarkan oleh Jepang. Tiongkok juga menawarkan model bisnis B2B sehingga memperkecil risiko bagi Pemerintah apabila terjadi kegagalan konstruksi. Hal-hal tersebut bisa menjadi poin krusial dalam pemilihan penyedia dikarenakan terbatasnya anggaran yang dimiliki oleh negara dan minimnya risiko yang akan berdampak dikemudian hari.

## SIMPULAN

Berdasarkan Analisis diatas, proyek KCJB merupakan proyek yang bisa dilaksanakan karena cukup banyak memberikan manfaat dari berbagai aspek (politik, ekonomi, sosial, teknologi, legal, dan lingkungan) maka Tiongkok merupakan pilihan yang *preferable* dan *feasible* bagi Pemerintah untuk melaksanakan proyek KCJB. Namun tingkat okupansi kereta akan sangat menentukan kebermanfaatan dari proyek yang membanggakan ini. Jakarta dan Bandung sebagai kota terbesar pertama dan ketiga di Indonesia adalah menjadi pusat perekonomian saat ini. Dengan potensi ekonomi yang sangat tinggi di Indonesia tersebut, maka, kebijakan Pemerintah memutuskan pembangunan infrastruktur KA Cepat Jakarta-Bandung adalah sudah tepat dan layak,

untuk lebih meningkatkan gerak pembangunan perekonomian, pariwisata, yang terjadi di Jakarta, Bandung, dan kota-kota yang dilewati jalur kereta cepat tersebut.

Dengan kondisi tersebut, di samping kereta cepat adalah menjadi pilihan pemerintah sebagai bentuk modernisasi transportasi massal dalam membangun konektivitas antarkota antarprovinsi, dan pembangunan kawasan. Dengan disubstitusinya jenis pergerakan dari kereta api konvensional dan moda berbasis jalan raya kepada kereta cepat akan mengurangi emisi karbon perharinya. Pengurangan emisi dengan skenario rute Bandung lebih besar 10 kali lipat dibandingkan dengan pengurangan emisi karbon melalui skenario rute Pantai Utara.

Isu lingkungan lainnya ialah mengenai penggunaan lahan hutan cadangan dan hutan produksi, serta daerah rawan longsor. Namun proyek tersebut dapat diselesaikan dengan telah dilengkapinya dokumen Analisis Masalah dan Dampak Lingkungan (AMDAL) serta penggunaan teknologi yang mutakhir. Di samping masalah lingkungan tersebut, juga terdapat masalah sosial yaitu proyek ini akan menggusur 1200 hingga 3000 rumah tangga. Namun masalah sosial tersebut dapat diselesaikan dengan keputusan bahwa pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung dilakukan di jalur jalan tol secara layang/elevated, sehingga penggusuran tersebut tidak terjadi. Proses perancangan dan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang dilakukan oleh Pemerintah dilakukan dengan sistem Design-Build-Lease, yang menghasilkan FIRR (Financial Internal Rates of Return) mencapai 15.8%. Hal ini menandakan bahwa proyek menjadi layak baik secara finansial maupun secara ekonomi, dan terdapat dukungan dari pemerintah.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- BAPPENAS, 2003. Urgensi Perkeretaapian. Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS), Makalah, Maret.
- Darmalaksana, Wahyudin. 2020. "Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka Dan Studi Lapangan." *Pre-Print Digital Library UIN Sunan Gunung Djati Bandung*.
- Giantara, O. T., Purba, A., & Herianto, D. (2018). Analisis Ekonomi dan Finansial Kereta Cepat Jakarta - Bandung. *JRSDD*, 6(4), 323-334.
- McBeth, J., & Crispin, S. W. (2022, November 16). Indonesia, China and the future of the Belt and Road. *Asia Times*. <https://asiatimes.com/2022/11/indonesiachina-and-the-future-of-the-belt-and-road/>
- Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Bandung-Jakarta.
- Peraturan Presiden No 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- Permadi, L. Adi, Sri Darwini, Weni Retnowati, and Sri Wahyulina. 2019. "Persepsi Dan Preferensi Wisatawan Muslim Terhadap Sarana Dan Prasarana Wisata Halal Di Lombok (Studi Kasus Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika)." *Jurnal Sosial Ekonomi dan Humaniora (JSEH) ISSN 2461: 666*.