



Judul : Uang proyek kereta cepat ditambah
Tanggal : Selasa, 11 April 2023
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 10

Utang Proyek Kereta Cepat Ditambah

Biaya proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung membengkak. Pemerintah berencana menambah utang 560 juta dollar AS atau sekitar Rp 8,4 triliun.

JAKARTA, KOMPAS — Pemerintah Indonesia dan China menyelesaikan pembengkakkan biaya proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung atau KCJB sebesar 1,2 miliar dollar AS. Pemerintah kini tengah menegosiasikan pinjaman 560 juta dollar AS dari China untuk menutup kekurangan pembengkakkan biaya itu.

Hal ini diungkapkan Menteri Koordinator Bidang Kemeritiman dan Investasi Luhut Binsar Pandjaitan, di Jakarta, Senin (10/4/2023), ketika melaporkan hasil kunjungannya ke China pada 4-6 April 2023. Dari sekira 10 hal yang dibahas kedua pihak, yang menjadi pembahasan utama adalah proyek KCJB.

Luhut mengatakan, KCJB diharapkan mulai beroperasi pada 18 Agustus 2023 sebagai hadiah ulang tahun ke-78 Republik Indonesia. "Minggu lalu, saya sudah pergi meletakkan rel yang terakhir, jadi 304 kilometer rangkaian rel sudah selesai. Trial (ujicoba) akan dimulai Mei," ujarnya.

Kedua negara juga menyelesaikan nilai pembengkakkan biaya (*cost overrun*) proyek strategis nasional (PSN) ini sebesar 1,2 miliar dollar AS atau sekitar Rp 18,02 triliun. Angka itu merupakan hasil audit masing-masing negara yang telah disepakati bersama. Akibat pembengkakkan ini, biaya total proyek yang berlangs-

ung sejak 2016 itu kini mencapai 7,27 miliar dollar AS.

"Untuk pembiayaan *cost overrun*, kami sedang finalkan negosiasi mengenai suku bunga (dengan Bank Pembangunan China/CDB). Suku bunga sudah turun dari 4 persen, (tetapi) kita masih ingin lebih rendah lagi. Juga mengenai struktur penjaminan dan tenor, ini tinggal finalisasi," kata Luhut.

Secara spesifik, pemerintah menyelesaikan tawaran pinjaman dari China sebesar 560 juta dollar AS atau setengah dari *cost overrun*. Namun, bunga yang ditawarkan 3,4 persen dan Luhut berharap masih bisa ditekan lagi sampai ke 2 persen. Akan tetapi, kalaupun bunga itu bisa lebih rendah, pemerintah masih bisa melunasinya.

"Enggak ada masalah. Negara kita ini makin baik, makin efisien. Penerimaan pajak kita naik 48,6 persen dari tahun lalu (menjadi Rp 162,23 triliun) karena banyak efisiensi melalui digitalisasi," ucap Luhut.

Deputi Bidang Koordinasi Investasi dan Pertambangan Kemenko Kemeritiman Septian Hario Seto menambahkan, patokan bunga 2 persen adalah suku bunga yang berlaku pada 2017. Namun, tawaran 3,4 persen itu masih lebih rendah daripada bunga obligasi Pemerintah AS selama 30 tahun yang 5,6 persen.

"Jadi, bunga yang ditawarkan sudah lebih rendah daripada bunga Pemerintah AS, atau bunga obligasi dollar AS dari Pemerintah Indonesia. Tapi, kami mau nego lagi," kata Seto.

Menurut Seto, pembengkakkan biaya ini tak akan berpengaruh pada rentang waktu hingga tercapainya titik impas (*break even point*) proyek, yaitu 38 tahun. Masa konsepsi pun tak berubah, tetap di 80 tahun.

Yang kini perlu diperjelas adalah skema penyaluran pembiayaan. Menurut Luhut, pihak CDB ingin menyalurkannya via Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Pemerintah kemudian akan menyalurnykannya ke PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan diteruskan ke PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). "Tapi, kami jelaskan prosedurnya jadi panjang. Mereka masih pikir-pikir," ujarnya.

Tidak adil

Direktur Center of Economic and Law Studies (Celios) Bhima Yudhistira menilai, pembiayaan *cost overrun* yang hanya ditanggung Indonesia tidaklah adil dan hanya menguntungkan China. Pasalnya, pembengkakkan biaya ini berakar dari kesalahan proses perencanaan dan studi kelayakan dari kedua pihak.

"Waktu itu, proses peren-

canaan proyek overoptimistic dan kreditor menawarkan bunga murah. Tapi, begitu dijalankan, ada biaya bengkak. Apa semua tanggung jawab BUMN dan Pemerintah Indonesia? Ini, kan, kurang *fair*. Beban utang dari kereta cepat juga akan semakin menimbulkan efek berantai pada defisit APBN," ucapnya.

Nantinya, ujar Bhima, konsumen akan terbebani oleh pembengkakkan biaya karena harga tiket harus dinaikkan demi melunasi utang. Kalau harga tiket naik, jumlah penumpang berisiko tak mencapai proyeksi ideal. Akibatnya, subsidi negara untuk kereta cepat akan semakin berat.

Maka, skema ideal yang Bhima tawarkan adalah berbagi beban antara Indonesia dan China. Opsinya yaitu *debt swap* atau menukar utang kereta cepat yang harus dibayarkan Pemerintah Indonesia ke China dengan program subsidi tiket yang direncanakan.

Dihubungi terpisah, Vice President Public Relations PT KAI Joni Martinus menolak memberikan komentar karena masih rapat. General Manager Corporate Secretary PT KCIC Rahadian Ratry juga belum dapat menanggapi pertanyaan terkait pembengkakkan biaya dan bunganya karena harus merapatkannya lebih dulu. (OKA)