

BAB VI

PENUTUP

VI.1 Kesimpulan

Sebagai negara berkembang Indonesia memiliki banyak sumber daya yang mampu untuk dikembangkan sehingga secara langsung dapat meningkatnya perekonomian negara. Hal ini tentu dilakukan harus tanpa menghilangkan kesejahteraan masyarakat, mengingat Indonesia memiliki kepadatan penduduk yang tinggi serta masih banyak ketimpangan yang terjadi terutama didaerah pedalaman atau dalam arti lain banyak daerah – daerah yang belum terjamah terutama terkait permasalahan transportasi. Transportasi merupakan alat penunjang untuk menghubungkan satu wilayah ke wilayah lain yang dapat menghubungkan keanekaragaman suku dan bangsa. Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang masih minim keberadaanya hingga saat ini yang hanya terdapat pada lingkup wilayah Jawa dan Sumatera. Maka dari itu pemerintah mengusungkan Rencana Induk Perkeretaapian sebagai langkah dalam penuntasan masalah tersebut dengan tujuan pembangunannya terhadap pengembangan perkeretaapian Trans-Sulawesi yang menjadi Proyek Strategis Nasional yang ahrus diselesai dalam kurun waktu dekat.

Berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nasional) yang diatur dalam Permenhub Nomor 43/2011, jaringan trase kereta api Makassar-Parepare merupakan bagian dari jaringan dan layanan kereta api lintas provinsi Trans Sulawesi (Makasar - Parepare, Parepare - Makasar - Takalar - Bulukumba, Manado - Bitung – Gorontalo). Dalam proses pembangunan jalur perkeretapian Makassar – Parepare, pelibatan investasi asing dan investasi lokal menjadi sebuah pilihan yang dijalankan yang terusung pada sekitar tahun 2017 setelah proyek tersebut berjalan selama 2 tahun yakni pada 2015 yang diakibatkan finansial negara atau APBN yang tidak dapat terpenuhi. Proyek ini teridentifikasi dalam skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Proyek ini diusungkan untuk pemenuhan kebutuhan publik saat ini berupa *demand* penumpang dan *demand* barang yang meningkat tiap tahunnya. Proses pelibatan asing dalam Jalur perkeretaapian Makassar – Parepare terwujud dalam jangka

waktu 8 bulan melalui pelelangan dengan teknik pendekatan penawaran melalui *Market Sounding* yakni B2B dengan menawarkan nilai kelayakan ekonomi serta kemudahan pengembalian serta mekanisme kerjasama yang tersusun rapih melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Pelibatan asing diharuskan dalam bentuk kerjasama gabungan/patungan serta yang telah mendirikan sehingga menghasilkan *joint venture* yakni PT. Celebes Railway Indonesia yang terdiri dari PT. PP Persero, PT. China Communications Construction Indonesia, PT. Bumi Karsa, PT. Iroda Mitra. Perihal dalam menarik investor maka diberikan dukungan pemangku kepentingan lainnya yang akan memiliki andil yang besar sehingga mampu mendukung keberhasilan Makassar – Parepare. Pemangku kepentingan tersebut beberapa diantaranya Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP), Konsultan Pengawas Independen, Kementerian Keuangan, BKPM, *Indonesia Infrastructure Finance (IIF)*, PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) SMI dan PT. Bank Syariah Indonesia (Persero), dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS). Selain itu penawaran terkait *availability payment* memberikan kemudahan dalam rencana bisnis karena telah terjadwal *level of return* sehingga badan usaha tidak perlu memikirkam risiko permintaan yang turun serta pendapatan sehingga badan usaha mampu untuk berfokus pada standar pelayanan minimum dari permintaan PJPK, selanjutnya potensi terjadinya resiko yang besar bagi badan usaha lebih kecil apabila dibandingkan dengan pihak asing. Hal ini dikarenakan risiko tersebut ditanggung oleh PJPK yakni Kementerian Perhubungan. Dengan adanya berbagai macam teknik negosiasi diantara pihak PJPK dan para private sector asing dalam proses *market sounding* tersebut terbitlah pemenang lelang yang mengarah pada lahirnya naskah kerjasama antar Pemerintah dan Badan Usaha pada 6 Februari 2019 yang memuat segala bentuk kewajiban terkait dengan proyek termasuk denda apabila pada saat keberlangsungan proyek tersebut terdapat pelanggaran.

Perihal alih teknologi serta transfer *knowledge* juga menjadi salah satu kewajiban bagi badan usaha dalam memenuhi sebuah inovasi pembaharuan bagi Indonesia melalui sektor yang dilibatkan seerti jalur konstruksi F serta Operasi dan Perawatan dan pengadaan tanah pada segmenn B,C,D, dan E termasuk didalamnya pemberian seminar serta pendirian balai yasa dan depo. Dengan terdapatnya skema

pelibatan asing dalam pembangunan jalur perkeretaapian Makassar – Pangepare tersebut dianggap sangat berpengaruh dan berjalan lancar terhadap proses pembangunan proyek sehingga mengalami perkembangan yang signifikan untuk memungkinkan rampung tepat pada waktu yang diharapkan. Proses keterlambatan yang terjadi dalam hal ini hanyalah terkait pengadaan lahan dikarenakan harus menyesuaikan antara pemilik serta pihak yang terlibat untuk mencapai solusi yang tepat. Pertemuan tetap dilakukan pada rentan waktu tertentu secara rutin untuk mendiskusikan terkait permasalahan atau perkembangan dalam proyek ini yang sekaligus menjadi pengawasan tersendiri bagi kedua belah pihak meskipun didukung oleh para pemangku kepentingan lainnya. Selain itu, dengan adanya keberhasilan dalam pembangunan ini hingga saat ini akan sangat memberikan dampak positif dalam perwujudan pelibatan asing apabila proyek tersebut mampu rampung dengan cepat ini yakni memberikan *multiplier effect* bagi kedua belah pihak baik dalam peningkatan SDA, SDM, rekam jejak proyek, pengaturan waktu yang sangat berguna dalam menghadapi proyek – proyek berikutnya yang akan berjalan bagi masing – masing pihak. Dengan ini maka konsep kebutuhan publik mampu terpenuhi melalui mekanisme FDI yang tepat melalui proyek pembangunan jalur perkeretaapian Makassar – Pangepare.

VI.2 Saran

Dalam kesimpulan yang ditarik oleh penulis terkait proyek ini bahwa dalam pelaksanaan perlu adanya kepuasan yang diberikan antar *home country* (Kementerian Perhubungan) dan *host country* (PT.CRI) dalam mewujudkan keberhasilan investasi yang diberikan. Hal ini didapatkan melalui skema serta pendekatan yang sesuai dengan harapan sehingga mampu menanggulangi risiko yang mungkin akan terjadi yang merupakan bentuk dari tanggung jawab masing-masing pihak. Permasalah pun tidak luput terjadi dalam sebuah proyek termasuk pengadaan lahan dalam hal ini, saran penulis terhadap para stakeholders untuk lebih meningkatkan pertemuan yang untuk menyesuaikan kembali permasalahan dengan aksi yang akan dilakukan. Dimana pemerintah perlu paling tidak memastikan ketersediaan dokumen yang diperlukan telah lengkap dan sesuai, perlu melakukan pengecekan terhadap dana yang dikeluarkan serta memastikan proses pembebasan lahan dengan membuat tim tertentu agar proyek pembangunan ini mampu untuk rampung tepat pada waktu yang sesuai dengan harapan.

Memastikan adanya sebuah kompensasi yang tepat serta pelaksanaan komunikasi yang lancar terhadap pihak yang terkena dampak dalam pembangunan ini. Jika perlu bisa dilakukan sosialisasi ulang terhadap pihak yang terkena dampak dengan mengumpulkan kembali mereka dalam sebuah pertemuan.