

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Seiring dengan semakin dekatnya inaugurasi kereta cepat Jakarta-Bandung, arah utama untuk penelitian masa depan adalah melakukan evaluasi komprehensif terhadap implementasi operasional proyek tersebut. Studi tentang impor kereta *Electrical Multiple Unit* (EMU) ini dapat mencakup penilaian multifaset, termasuk pola penumpang, efek sosial-ekonomi pada komunitas lokal, dampak pergeseran moda transportasi, dan kontribusi kereta terhadap pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Evaluasi ini harus mencakup dampak langsung dan menawarkan wawasan tentang keberlanjutan jangka panjang.

Selain itu, analisis hati-hati terhadap tantangan potensial dan hambatan operasional sangat penting. Ini dapat mencakup manajemen logistik, keselamatan penumpang, strategi penetapan harga tiket, dan integrasi yang mulus dengan jaringan transportasi yang ada. Studi evaluasi akan memberikan wawasan berharga untuk terus meningkatkan sistem kereta cepat dengan mengidentifikasi area untuk optimalisasi dan menangani tantangan secara proaktif. Evaluasi inklusif ini membantu pembuat kebijakan dan pemangku kepentingan dalam membuat keputusan yang tepat yang memprioritaskan pembangunan berkelanjutan dan kesejahteraan masyarakat jangka panjang.

Proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung menggunakan skema pembiayaan Business to Business (B2B), yang mengharuskan PT KCIC menanggung seluruh biaya tanpa dukungan finansial dari pemerintah. Awalnya, proyek ini diperkirakan membutuhkan biaya sebesar US\$ 6,071 miliar atau sekitar Rp 88,4 triliun (dengan asumsi kurs Rp 14.564 per dolar AS). Namun, biaya tersebut meningkat sekitar 23 persen atau setara dengan Rp 20 triliun karena munculnya berbagai kebutuhan yang tidak terprediksi di awal proyek, seperti kenaikan biaya pembebasan lahan, perubahan harga selama pengerjaan proyek, pemindahan utilitas publik, dan lain-lain. Proses panjang pembebasan lahan juga berkontribusi terhadap munculnya

biaya tak terduga. Studi kelayakan proyek ini tidak mencantumkan jadwal akuisisi lahan, sehingga penyelesaiannya sulit diprediksi. Pemerintah Indonesia perlu meninjau dan menerbitkan kebijakan dengan kekuatan hukum yang kuat untuk mendukung pembangunan kereta cepat, seperti standarisasi, sertifikasi, pembebasan lahan, suplai tenaga listrik, konsesi, ketersediaan frekuensi, subsidi, dan peraturan lainnya. Belajar dari negara lain, pemerintah bisa mempertimbangkan pembentukan badan khusus yang bertugas mengatur sistem dan kebijakan kereta cepat. Badan ini diharapkan dapat mengkoordinasikan berbagai kebijakan yang diperlukan untuk memperlancar pembangunan kereta cepat berkelanjutan, termasuk dalam perencanaan studi kelayakan, penyusunan gambar, manajemen konstruksi, hingga implementasi di lapangan.

6.2 Saran

6.2.1 Saran Praktis

Untuk kemajuan infrastruktur Indonesia dalam hal ini bidang industri perkeretaapian perlu adanya konsep pendanaan proyek yang sudah memiliki pakem dan tidak sekedar menduga-duga. Perhitungan haruslah dilakukan secara cermat agar tidak membebani APBN dan membawa keuntungan (*profit*) bagi Indonesia. Diplomasi infrastruktur yang dilakukan China haruslah dimaksimalkan dengan baik untuk kepentingan infrastruktur nasional dengan menerapkan transfer pengetahuan dan teknologi, serta penyerapan tenaga kerja dari dalam negeri agar suatu saat Indonesia dapat lebih mandiri dalam mengembangkan kereta cepatnya di seluruh penjuru negeri.

6.2.2 Saran Teoritis

Guna penelitian selanjutnya mengenai pengembangan industri kereta cepat dalam hal ini perusahaan PT. Kereta Cepat Indonesia- China, maka perlu adanya kajian ulang terkait pembelian rangkaian kereta cepat dari China yang haruslah disesuaikan dengan kondisi sosial dan alam di Indonesia. Perlu adanya informasi lebih lanjut terkait pelaksanaan proyek kereta cepat yang direncanakan akan diperpanjang sampai kota Surabaya.