



KAJIAN ANGGARAN BIDANG PERKERETAAPIAN SEBAGAI PENDUKUNG PEMBANGUNAN BIDANG INFRASTRUKTUR DI INDONESIA



**Direktorat Jenderal Anggaran
Kementerian Keuangan**

2015

**KAJIAN ANGGARAN BIDANG PERKERETAAPIAN
SEBAGAI PENDUKUNG PEMBANGUNAN BIDANG
INFRASTRUKTUR DI INDONESIA**



**DIREKTORAT JENDERAL ANGGARAN
2015**

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR TABEL.....	iii
DAFTAR GRAFIK.....	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Penelitian.....	4
1.3 Manfaat Penelitian.....	5
BAB II PEMBAHASAN	5
2.1 Kondisi Perkeretaapian Saat Ini	6
2.2 Kebijakan Pembangunan Perkeretaapian.....	8
2.3 Pendanaan Pembangunan Jaringan Perkeretaapian.....	16
2.4 Permasalahan Pada Anggaran Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan.....	19
BAB III KESIMPULAN	25
DAFTAR PUSTAKA	27

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1 Pangsa Pasar Angkutan Kereta Api 2014	2
Grafik 2 Perbandingan Alokasi Anggaran Ditjen Perkeretaapian Kemenhub dan Ditjen Bina Marga Kemen PUPR	3
Grafik 3 Penyerapan Anggaran Ditjen Perkeretaapian Kemenhub TA 2011-2015	4
Grafik 4 Alokasi Dan Realisasi Anggaran yang Bersumber dari PHLN TA 2011-2015.....	21
Grafik 5 Alokasi Dan Realisasi Anggaran yang Bersumber dari PHLN TA 2011-2015.....	22

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Jaringan Kereta Api Saat Ini	7
Gambar 2 Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2030.....	16

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Kebutuhan Pembiayaan Program Perkeretaapian Tahun 2015-2019.....	10
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sektor infrastruktur merupakan salah satu sektor vital untuk memacu pertumbuhan ekonomi yang pada dasarnya merupakan sektor antara yang menghubungkan berbagai macam aktivitas ekonomi. Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

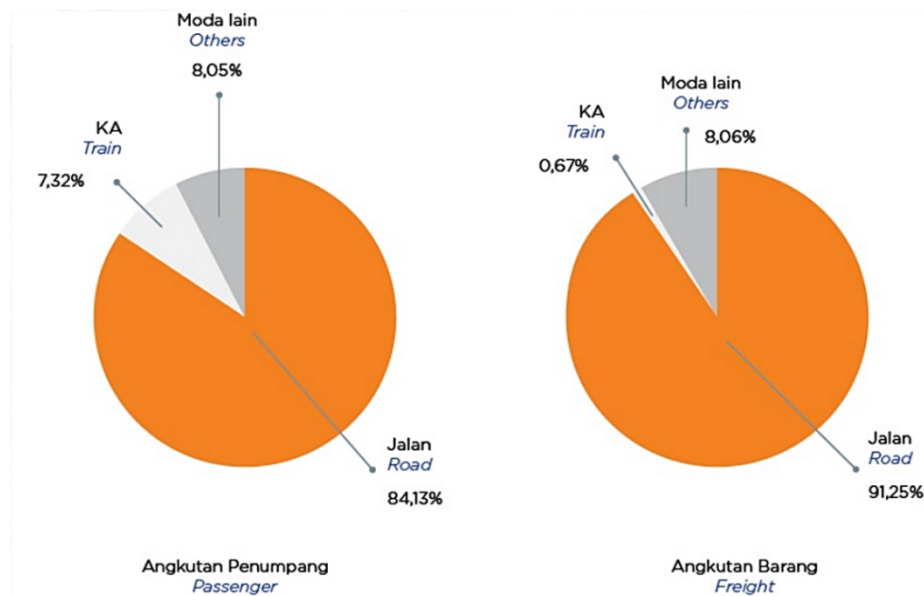
Peningkatan jumlah kendaraan bermotor dalam setahun telah mencapai 17 persen sedangkan pembangunan dan pelebaran jalan hanya sebesar 3 persen per tahun. Kebutuhan akan moda transportasi massal yang efisien, cepat, nyaman, dan murah merupakan suatu kebutuhan yang sangat mendesak. Pilihan pada pengembangan perkeretaapian sebagai transportasi massal untuk mengatasi kemacetan di perkotaan adalah sangat tepat. Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota.

Kereta api juga merupakan pilihan yang tepat dalam mobilisasi barang, mengalihkan atau mengurangi beban jalan raya. Fenomena banyaknya kendaraan berat yang membawa muatan melebihi izin saat melewati suatu jalan tertentu sudah menjadi suatu hal yang lazim akhir-akhir ini.

Jalan Pantura sebagai urat nadi perekonomian Pulau Jawa setiap tahun terus menerus mengalami perbaikan. Menurut Presiden Jokowi kondisi jalur Pantura yang selama berpuluh-puluh tahun tidak membaik, karena masalah utama tidak pernah beres. Jalur Pantura yang merupakan tumpuan dalam rangka distribusi logistic, mempunyai beban jalan yang melebihi kapasitas atau *overload*.¹

Sesuai data di tahun 2014, baik angkutan penumpang maupun barang masih mengandalkan jalan (*road*). Angkutan Penumpang 84,14% masih menggunakan jalan, sedangkan kereta api hanya 7,32%. Angkutan barang 91,25% masih menggunakan jalan, sedangkan kereta api hanya 0,67% .

Grafik 1
Pangsa Pasar Angkutan Kereta Api 2014



Sumber: PT KAI

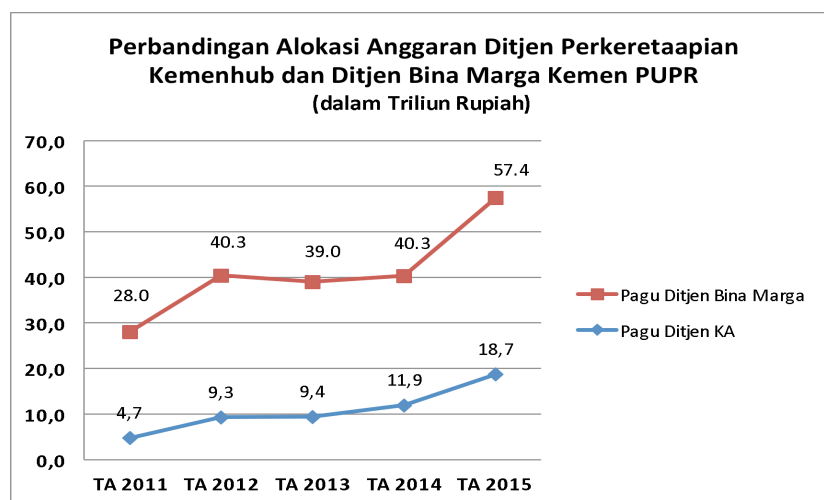
Pertumbuhan perekonomian Indonesia tidak dapat terus menerus dibebankan seluruhnya pada jalan raya. Peningkatan dan pembangunan transportasi perkeretaapian terus diupayakan oleh Pemerintah.

¹ Tempo.com, jalan Rusak Terus, Jokowi: Pantura Kelebihan Beban, 18 Juni 2014

Dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019, ditargetkan *share* kereta api untuk angkutan penumpang 7,5% dan angkutan barang 5%. Dalam Rencana Induk Nasional 2030 ditargetkan *share* Kereta Api untuk angkutan Penumpang 13% dan angkutan Barang 17%.²

Permasalahan mulai muncul Pemerintah dituntut untuk menyediakan layanan angkutan kereta api yang cepat, murah, handal dan nyaman dan mencapai target dalam RKP, namun belum ditunjang dari sisi pendanaan. Berdasarkan data pada Kementerian Perhubungan, untuk mencapai target Rencana Strategis Kementerian Perhubungan sebesar Rp233,3 Triliun dan mencapai target Rencana Induk Nasional 2030 diperlukan alokasi sebesar Rp605 Triliun. Sedangkan alokasi anggaran pada Ditjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan masih sangat kecil yaitu Rp4,7 Triliun pada tahun 2011 dan 18,8 Triliun pada tahun 2015. Jika dibandingkan antara alokasi anggaran pada Ditjen Bina Marga, Kementerian PU dengan Ditjen Perkeretaapian Kemenhub (tahun 2011-2015) masih terdapat gap yang sangat jauh (diagram 1).

Grafik 2



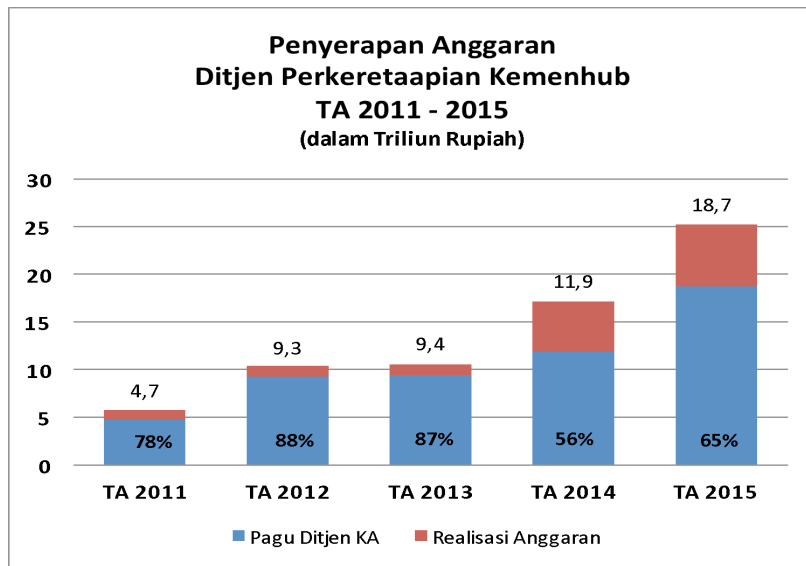
sumber: Kementerian Keuangan

Permasalahan kedua adalah penyerapan. Penyerapan pada Kementerian Perhubungan dari tahun 2010-2015 masih dibawah 90%, Terlebih lagi penyerapan pada Ditjen perkeretaapian, masih sangat rendah, 65% di tahun 2014 dan 65% di tahun 2015. Hal tersebut terjadi karena masih banyak kendala-

² Kementerian Perhubungan, Kebijakan Pembangunan Perkeretaapian Indonesia, Paparan, Januari 2016

kendala antara lain permasalahan hukum: pengadaan gerbong kereta kelas ekonomi, pembangunan jalan rel layang (*Loopline*) Jabodetabek, perawatan prasarana perkeretaapian (IMO); pengadaan/pembebasan lahan; masalah pinjaman dan hibah luar negeri (*loan/grant*); masalah internal pada Kementerian Perhubungan.

Grafik 3



Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka penelitian ini bermaksud mengkaji kebijakan anggaran di bidang perkeretaapian agar dapat mendukung pembangunan infrastruktur di Indonesia, serta mencapai target yang sudah ditetapkan dalam Rencana Strategis dan Rencana Induk Nasional. Selain itu juga diharapkan dapat memberikan rekomendasi penyelesaian masalah yang tepat terhadap hambatan-hambatan yang ada, dengan tetap menjaga *governance*.

1.2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan yang ingin dicapai dalam kajian ini:

1. Untuk mengetahui kebijakan dalam penganggaran perkeretaapian yang tepat sasaran dan dilaksanakan secara tertib, taat pada peraturan perundang-undangan, efisien, ekonomis, efektif, transparan, dan bertanggung jawab dengan memperhatikan rasa keadilan dan kepatutan agar dapat mewujudkan target sudah ditetapkan dalam Rencana Strategis dan Rencana Induk Nasional.

2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan dalam perencanaan penganggaran agar penyerapan pada Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen perkeretaapian dapat optimal.

1.3 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang ingin dicapai dalam kajian ini, antara lain:

1. Dapat memberikan rekomendasi dalam kebijakan dalam penganggaran perkeretaapian.
2. Diharapkan pembaca dapat menambah pengetahuan dan wawasan mengenai Implementasi Kebijakan yang diterbitkan.
3. Diharapkan dapat dijadikan referensi atau pedoman untuk penelitian selanjutnya dimasa yang akan datang.

BAB II

PEMBAHASAN

2.1. Kondisi Perkeretaapian Saat Ini

Kemajuan pelaksanaan pembangunan suatu negara sangat dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur penunjangnya, terutama infrastruktur transportasi, yang mencakup jalan raya, sungai, laut, udara dan jalan KA. Pada awalnya, peran transportasi lebih pada pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat untuk mengakomodasi aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Lebih lanjut, sistem transportasi berperan sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi yang memberikan dampak positif bagi kondisi ekonomi. Lebih jauh dari sisi makro ekonomi, transportasi memegang peranan strategis dalam meningkatkan PDB nasional, karena sifatnya sebagai *derived demand*, yang artinya apabila penyediaan transportasi meningkat akan memicu kenaikan angka PDB.

Berdasarkan riset yang dilakukan oleh Lembaga Manajemen FEUI terhadap perkembangan kontribusi transportasi terhadap PDB tahun 2006, menunjukkan kontribusi yang cukup besar dari transportasi terhadap perekonomian nasional dengan sumbangan terbesar adalah dari transportasi jalan raya (Rp.81,49 triliun), diikuti transportasi laut (Rp.16,120 triliun), transportasi udara (Rp.14,685 triliun), transportasi sungai (Rp.4,501 triliun), dan transportasi kereta api (Rp.1,345 triliun). Sementara itu, perkiraan pada tahun 2015, diperkirakan besar kontribusi transportasi jalan raya (Rp.463,058 triliun), transportasi laut (Rp.129,963 triliun), transportasi udara (Rp.62,214 triliun), transportasi sungai (Rp.24,708 triliun), dan transportasi kereta api (Rp.4,965 triliun).

Kondisi jaringan kereta api yang ada saat ini belum merata, baru terdapat di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera dengan total jalur kereta api yang beroperasi sepanjang 4.969 km (Sumetara 1.369 km dan jawa 3.600 km). Masih terdapat jaringan kereta api yang tidak beroperasi sepanjang 2.724 Km.

Kereta api belum dapat mendukung pemerintah untuk mengatasi kemacetan di perkotaan, KA Komuter Jabodetabek baru dapat mengangkut ± 880 ribu penumpang/ hari. Kereta api juga belum dapat mendukung pemerintah untuk mengatasi beban jalan raya. Dengan infrastruktur yang ada, saat ini kereta api baru dapat mengangkut penumpang antar kota untuk KA jarak jauh/menengah dapat melayani ± 277,65 juta penumpang / tahun dan angkutan

barang, dipergunakan untuk mengangkut karet, CPO, Semen, Batubara, Pulp dan BBM dapat mengangkut \pm 30,67 juta ton / tahun.

Gambar 1
Jaringan Kereta Api Saat Ini

sumber:Kementerian Perhubungan

Hingga saat ini bisnis transportasi perketaapian masih dimonopoli oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI), disamping melayani jasa angkutan penumpang sebagai bisnis inti, PT. KAI juga melayani angkutan barang.

Komitmen Pemerintah dalam mengembangkan dan meningkatkan peranan transportasi perkeretaapian didahului dengan pemisahan Unit Eselon 1 pada tahun 2006, yang sebelumnya tergabung dengan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. Pemisahan unit eselon 1 tersebut diharapkan akan lebih fokus terhadap percepatan pembangunan jalur kereta api di seluruh Indonesia.

Pagu yang dialokasikan pada Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan yang antara lain digunakan untuk membangun prasarana perkeretaapian setiap tahun mengalami peningkatan yang sangat signifikan. Tahun 2011 dialokasikan sebesar Rp4,7 triliun, tahun 2012 mengalami peningkatan menjadi Rp9,2 triliun, tahun 2013 sebesar Rp9,3 triliun, tahun 2014 sebesar 11,9 triliun dan tahun 2015 mengalami peningkatan menjadi 18,6 triliun.

Untuk mencapai target yang ditetapkan pada Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019 yang memerlukan alokasi dana sebesar Rp233,3 Triliun dan Rencana Induk Nasional 2030 yang memerlukan dana sebesar Rp605 triliun, maka alokasi pada tahun 2015 sebesar Rp18,6 triliun masih belum mencukupi.

2.2. Kebijakan Pembangunan Perkeretaapian

Sembilan agenda prioritas Pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla yang disebut Nawa Cita untuk menunjukkan prioritas jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Dalam agenda prioritas keenam adalah "*Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional*". Dalam RPJMN 2015-2019, Nawacita prioritas keenam tersebut diwujudkan dalam arah kebijakan:

1. Membangun Konektivitas Nasional Untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan, dengan kebijakan implementasi:
 - a. Jumlah barang yang diangkut KA menjadi 1,5 juta TEUs/Tahun,
 - b. Pangsa muatan angkutan KA minimal 5 % (barang) dan 7,5 % (penumpang)
 - c. Pembangunan jalur KA sepanjang 3.258 km pada lintas Sumatera, Lintas Selatan Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Papua
 - d. Meningkatnya SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi *baseline*
 - e. Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional dalam rangka pemberdayaan hasil industri transportasi dalam negeri diantaranya fasilitas dan sarana perkeretaapian nasional
 - f. Menurunnya rasio angka kecelakaan kereta api menjadi kurang dari 0,25 persen
 - g. Tersedianya infrastruktur yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim dengan menurunkan tingkat emisi sesuai RAN-GRK di sektor transportasi dan energi sebesar 4,95 % (usaha sendiri) atau 9,66 % (dengan bantuan asing) dari BAU hingga Tahun 2020
 - h. Terselenggaranya integrasi pelayanan transportasi perintis di wilayah pedalaman, perbatasan, dan pulau terluar

- i. Pembangunan akses KA ke bandara (Soekarno-Hatta, Minangkabau, Kualanamu, Juanda, Kertajati, Kulon Progo) dan Pelabuhan (Kuala Tanjung, Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Tanjung Emas, dan Penyeberangan Merak-Bakauheni)
 - j. Pembangunan KA Kalimantan dan Sulawesi serta penyelesaian jalur kereta api lintas Sumatera, serta peningkatan kapasitas jalur eksisting menjadi jalur ganda di Sumatera dan lintas selatan Jawa
 - k. Optimalisasi dan integrasi penyelenggaraan subsidi angkutan perintis dan PSO diantara subsidi bus perintis, angkutan laut, penyeberangan, udara, dan kereta api
2. Membangun Transportasi Massal Perkotaan, dengan kebijakan implementasi:
- a. *Modal share* angkutan umum perkotaan di Kota Megapolitan/Metropolitan/Besar minimal 32 %
 - b. Jumlah kota yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis jalan dan/atau kereta api minimal 29 kota
 - c. Pembangunan angkutan massal cepat berbasis rel (MRT diwilayah Jabodetabek, monorail dan Tram Surabaya, monorail Bandung, jalan layang loopleftone KA Jabodetabek).
 - d. Pengembangan kereta perkotaan di 10 kota metropolitan: Batam, Medan, Palembang, Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, dan Makassar

Jika dibandingkan dengan capaian 2010-2014, rencana pembangunan kereta api tahun 2015-2019 sangat luar biasa. Pada tahun 2010-2014 jaringan kereta api terbangun sepanjang 985 km. Pada tahun 2015-2019 direncanakan terbangun jaringan kereta api sepanjang 3.258 km. Pada tahun 2030 dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional direncanakan terbangun jaringan perkeretaapian nasional sepanjang 12.100 km (Pulau Jawa-Bali, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua) termasuk jaringan kereta api perkotaan sepanjang 3.800 km.

Jumlah bandara yang diakses oleh jalur kereta api pada tahun 2010-2014 adalah 2 bandara (Bandara Kualanamu dan Bandara SoekarnoHatta), pada tahun 2015-2019 direncanakan jumlah bandara yang diakses oleh jalur kereta api adalah sebanyak 13 bandara termasuk bandara Yogyakarta.

Dalam mengatasi kemacetan perkotaan, rencana tahun 2015-2019 diharapkan 13 kota sudah menerapkan angkutan masal berbasis rel, antara lain Jabodetabek, Batam, Medan, Palembang, Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, dan Makassar.

Dalam Rencana Strategis Tahun 2015-2019, daya saing pangsa angkutan kereta api untuk angkutan penumpang menjadi 7,5 % naik hampir 2 kali lipat dari capaian tahun 2010-2014 sebesar 3,18%. Daya saing untuk angkutan barang direncanakan mengalami peningkatan yang sangat besar dari capaian 2010-2014 sebanyak 0,16% direncanakan menjadi 5 % pada tahun 2015-2019.

Kebutuhan alokasi pendanaan untuk program perkeretaapian 2015-2019 adalah sebesar Rp233,3 Triliun.

Tabel 1
Kebutuhan Pembiayaan Program Perkeretaapian Tahun 2015-2019

Dalam ribuan rupiah

PROGRAM/KEGIATAN	TAHUN					JUMLAH
	2015	2016	2017	2018	2019	
Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana & Fasilitas Pendukung KA	17.773.694.568	38.415.400.000	44.992.100.011	62.182.300.317	64.310.400.006	227.673.894.902
Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Sarana Perkeretaapian	442.776.999	686.000.000	725.600.000	562.400.000	795.900.000	3.212.676.999
Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Keselamatan Perkeretaapian	167.380.959	175.800.000	184.500.000	192.800.000	201.500.000	921.980.959
Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	170.588.268	156.400.000	164.600.000	172.400.000	180.700.000	844.688.268
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	116.226.528	125.246.384	134.013.630	143.394.583	153.432.203	672.313.328
JUMLAH	18.670.667.322	39.558.846.384	46.200.813.641	63.253.294.900	65.641.932.209	233.325.554.456

Sumber: Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019

a. Pembangunan Jalur Ganda Lintas Selatan Jawa

Jalur ganda lintas selatan jawa yang telah beroperasi sampai tahun 2013 adalah sepanjang 186 km. Jalur ganda lintas selatan jawa yang dalam tahap konstruksi sampai tahun 2014 adalah sepanjang 75 km. Rencana pembangunan jalur ganda lintas selatan jawa tahun 2015-2019 sepanjang 348 km. Sehingga

apabila telah selesai maka panjang seluruh jalur KA Lintas Selatan Jawa (Cirebon – Yogyakarta – Surabaya) adalah sepanjang 609 km.

Pembangunan yang dilakukan adalah: pembangunan jalur kereta api Kutoarjo – Kroya sepanjang 76 km (konstruksi 2015-2017), pembangunan jalur kereta api Solo – Paron – Madiun sepanjang 95 km (konstruksi 2015-2017), dan pembangunan jalur kereta api Madiun – Mojokerto – Wonokromo sepanjang 166 km (desain 2015, konstruksi 2016-2017). Kegiatan pendukung Pengadaan peralatan konstruksi prasarana spoor 1067 mm. Target penyelesaian jalur ganda lintas selatan jawa adalah Tahun 2017. Total kebutuhan alokasi untuk pembangunan jalur ganda lintas selatan jawa tahun 2015-2017 adalah sebesar Rp8,12 triliun. Alokasi dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2015 untuk pembangunan lintas selatan jawa adalah sebesar Rp2,3 triliun dipergunakan untuk pembangunan jalur ganda lintas selatan Jawa antara Solo – Paron – Madiun dan Madiun – Mojokerto – Wonokromo.

b. Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Trans Sumatera

Pembangunan jalur kereta api trans Sumatera tahun 2015-2019 direncanakan dari Lhoksumawe sampai Prabumulih, yaitu: pembangunan jalur kereta api Lhoksumawe-Langsa-Besitang sepanjang 248 km (desain 2015, konstruksi 2017-2019), pembangunan jalur kereta api Besitang- Binjai sepanjang 85 km (konstruksi 2015-2016), pembangunan jalur kereta api Rantau Prapat – Duri - Dumai sepanjang 249 km (amdal 2015, konstruksi 2016-2018), pembangunan jalur kereta api Duri – Pekanbaru sepanjang 90 km (desain 2015, konstruksi 2016-2017), pembangunan jalur kereta api Pekanbaru – Jambi sepanjang 350 km (kajian kelayakan 2015, konstruksi 2018-2019), pembangunan jalur kereta api Jambi – Palembang – Kertapati sepanjang 218 km ((kajian kelayakan 2015, konstruksi 2018-2019), Pembangunan jalan kereta api Prabumulih – Kertapati sepanjang 80 km (konstruksi 2016-2016), pembangunan jalur kereta api Pekanbaru - Muaro sepanjang 164 km (desain 2015, konstruksi 2017-2019), dan pembangunan jalur kereta api Muaro Kalaban – Muaro sepanjang 26 km (konstruksi 2015-2016). Kegiatan pendukung yang akan dibangun adalah: pembangunan sarana perintis dan sarana kerja spoor 1067 mm, pembangunan balai yasa/depo, pengadaan peralatan konstruksi prasarana spoor 1067 mm & material rel/wesel dan pembangunan gudang/workshop. Total kebutuhan alokasi untuk pembangunan jalur kereta api trans Sumatera tahun

2015-2017 adalah sebesar Rp. 41,12 Triliun. Alokasi dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2015 untuk pembangunan jalur kereta api trans Sumatera adalah sebesar Rp922,9 miliar dipergunakan untuk pengembangan jaringan KA antara Rantauprapat – Kertapari.

c. Rencana Pembangunan Kalur Kereta Api Trans Sulawesi

Pembangunan jalur kereta api trans Sulawesi tahun 2015-2019 direncanakan dari Manado sampai Bulukumba - Watampone, yaitu: pembangunan jalur kereta api Manado-Bitung sepanjang 48 km (kajian dan desain 2015, konstruksi 2017-2018), pembangunan jalur kereta api Bitung – Gorontalo – Isimu sepanjang 340 km (kajian dan desain 2015, konstruksi 2017-2019), Pembangunan jalur kereta api Palu – Isimu sepanjang 460 km (kajian dan kelayakan trase 2016, pengadaan lahan tahap I 2019), pembangunan jalur kereta api Mamuju – Palu sepanjang 295 km (kajian dan kelayakan trase 2016, pengadaan lahan tahap I 2019), pembangunan jalur kereta api Pare-pare – Mamuji sepanjang 225 km (kajian dan kelayakan trase 2015, konstruksi 2018-2019), pembangunan jalur kereta api Makassar – Pare-pare sepanjang 145 km (pengadaan lahan 2015-2016, konstruksi 2015-2017), dan pembangunan jalur kereta api Makasar – Bulukumba – Watampone sepanjang 259 km (kajian, kelayakan trase, desain 2015-2016 dan konstruksi 2017-2019). Kegiatan pendukung yang akan dibangun adalah: pembangunan sarana perintis dan sarana kerja spoor 1435 mm, pembangunan balai yasa/depo, pengadaan peralatan konstruksi prasarana spoor 1435 mm & material rel/wesel dan pembangunan gudang/workshop. Total kebutuhan alokasi untuk pembangunan jalur kereta api trans Sulawesi tahun 2015-2017 adalah sebesar Rp. 31,25 Triliun. Alokasi dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2015 untuk pembangunan jalur kereta api trans Sulawesi adalah sebesar Rp274,3 miliar dipergunakan untuk pembangunan badan jalur KA Makassar – Pare Pare.

e. Rencana Pembangunan Kalur Kereta Api Trans Kalimantan

Pembangunan jalur kereta api trans Kalimantan tahun 2015-2019 direncanakan dari Batasnegara sampai Banjarmasin, yaitu: pembangunan jalur kereta api Batasnegara - Tanjungredep sepanjang 279 km (kajian dan kelayakan trase 2016, Pengadaan lahan tahap I 2019), pembangunan jalur kereta api Tanjungredep – Lubuktutung sepanjang 293 km (kajian dan kelayakan trase

2016, Pengadaan lahan tahap I 2019), Pembangunan jalur kereta api Samarinda – Lubuktutung sepanjang 145 km (kajian dan kelayakan trase 2016, pengadaan lahan tahap I 2019), pembangunan jalur kereta api Balikpapan - Samarinda sepanjang 89 km (Review basic desain/ trase dan detail desain, konstruksi 2017-2018), pembangunan jalur kereta api Tanjung – Balikpapan sepanjang 234 km (kajian dan kelayakan trase 2015, konstruksi 2018-2019), pembangunan jalur kereta api Banjarmasin – Tanjung sepanjang 196 km (pengadaan lahan 2015, konstruksi 2018-2019), pembangunan jalur kereta api Pontianak – Batasnegara sepanjang 268 km (kajian dan kelayakan trase 2016, Pengadaan lahan tahap I 2019), pembangunan jalur kereta api Pontianak – Sanggau sepanjang 143 km (kajian dan kelayakan trase 2016, Pengadaan lahan tahap I 2019), pembangunan jalur kereta api Sanggau – Palangkaraya sepanjang 587 km (kajian dan kelayakan trase 2016, Pengadaan lahan tahap I 2019), dan pembangunan jalur kereta api Banjarmasin – Palangkaraya sepanjang 194 km (kajian dan kelayakan trase 2015 dan konstruksi 2018-2019). Kegiatan pendukung yang akan dibangun adalah pembangunan sarana perintis dan sarana kerja spoor 1435 mm, pembangunan balai yasa / depo, pengadaan peralatan konstruksi prasarana spoor 1435 mm & material rel/wesel dan pembangunan gudang/workshop. Total kebutuhan alokasi untuk pembangunan jalur kereta api trans Kalimantan tahun 2015-2017 adalah sebesar Rp. 22,90 Triliun. Alokasi dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2015 untuk pembangunan jalur kereta api trans Sulawesi adalah sebesar Rp65,3 miliar dipergunakan untuk peralatan prasarana untuk KA Trans Kalimantan (lebar spoor 1435 mm).

f. Rencana Pembangunan Kalur Kereta Api Trans Papua

Pembangunan jalur kereta api trans Papua tahun 2015-2019 direncanakan dari Sorong sampai Manokwari sepanjang 390 km yang meliputi masterplan tahun 2015 dan konstruksi di tahun 2018-2019. Total kebutuhan alokasi untuk pembangunan jalur kereta api trans Papua tahun 2015-2017 adalah sebesar Rp. 10,33 Triliun. Alokasi dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2015 untuk pembangunan jalur kereta api trans Papua adalah sebesar Rp10,8 miliar dipergunakan untuk Kajian kelayakan & Trase Pembangunan Jalur KA antara Sorong – Manokwari dan Jayapura - Sarmi - 205 km.

Pengembangan Keterpaduan Jaringan Prasarana Antarmoda 2015-2019, pengembangan akses jalur kereta api menuju bandara, diperkirakan kebutuhan alokasi dana sebesar Rp12,38 triliun, sbb:

- a. Bandara Adi Sucipto, DIY (sudah ada akses)
- b. Bandara Kualanamu, Sumut (sudah ada akses), peningkatan kapasitas
- c. Bandara Internasional Minangkabau (BIM), Sumbar
- d. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, Sumsel
- e. Bandara Hang Nadim, Batam
- f. Bandara Soekarno – Hatta (*commuter line*), Banten
- g. Bandara Kertajati, Jabar, (tahap Persiapan)
- h. Bandara Ahmad Yani, Jateng
- i. Bandara New Yogyakarta (Kulonprogo), DIY (tahap persiapan)
- j. Bandara Juanda, Jatim
- k. Bandara Sultan Hasanuddin, Sulsel
- l. Bandara Syamsudin Noor, Kalsel
- m. Bandara Ngurah Rai, Bali, (tahap persiapan)

Alokasi dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2015 untuk pengembangan akses jalur kereta api menuju bandara adalah sebesar Rp800,4 miliar dipergunakan untuk akses kereta api Bandar udara Kuala Namu termasuk Pembangunan Jalan KA Layang di Kota Medan antara Medan-Bandar Khalipah Lintas Medan -Araskabu – Kualanamu dan akses kereta api Bandara Internasional Minangkabau (BIM).

Pengembangan Keterpaduan Jaringan Prasarana Antarmoda 2015-2019, pengembangan akses jalur kereta api menuju pelabuhan, diperkirakan kebutuhan alokasi dana sebesar Rp35,96 triliun, sbb:

- a. Pelabuhan Merak (pelabuhan penyeberangan) (sudah ada akses), Banten, Pengembangan Stasiun
- b. Pelabuhan Tarahan, Lampung (sudah ada akses), peningkatan kapasitas
- c. Pelabuhan Tanjung Perak/Kalimas (sudah ada akses), peningkatan kapasitas
- d. Pelabuhan Cilacap, (sudah ada akses), peningkatan kapasitas
- e. Pelabuhan Belawan, Sumut, (sudah ada akses), peningkatan kapasitas
- f. Pelabuhan Lhokseumawe, Aceh
- g. Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumut
- h. Pelabuhan Dumai, Riau
- i. Pelabuhan Tj Api-Api, Sumsel
- j. Pelabuhan Panjang, Lampung, (reaktivasi)
- k. Pelabuhan Bakauheni (pelabuhan penyeberangan), Lampung,

- l. Pelabuhan Tj. Priok (pasoso-JICT)
- m. Pelabuhan Bojonegara
- n. Pelabuhan Cirebon
- o. Pelabuhan Tanjung Mas (reaktivasi)
- p. Pelabuhan Tuban (reaktivasi)
- q. Pelabuhan Teluk Lamong
- r. Pelabuhan Bitung, Sulut
- s. Pelabuhan Garonggong/Makassar

Alokasi dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2015 untuk pengembangan akses jalur kereta api menuju pelabuhan adalah sebesar Rp108,3 miliar dipergunakan untuk peningkatan jalan KA di pelabuhan Belawan dan pembangunan jalur rel di Pelabuhan Kuala Tanjung.

Pada Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) 2010-2030, diharapkan jaringan perkeretaapian telah dibangun secara Nasional pada sepanjang 12.100 km (Pulau Jawa-Bali, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua) termasuk jaringan kereta api perkotaan sepanjang 3.800 km. Sarana angkutan penumpang dengan jumlah lokomotif 2.805 unit, kereta api penumpang sebanyak 27.960 unit. Sarana angkutan barang dengan jumlah lokomotif 1.995 unit dan gerbong 39.655 unit. Daya saing untuk angkutan kereta api penumpang dapat mencapai 11-13% dan untuk angkutan barang mencapai 15-17%. Pada Tahun 2030 diharapkan telah terbangun jalur ganda dan elektrifikasi lintas utama Jawa, terbangunnya jaringan kereta api Trans Sumatra, beroperasinya Argo Cahaya (High Speed Train/ HST) di Pulau Jawa, Kereta Api sebagai tulang punggung transportasi angkutan barang di Kalimantan, Sulawesi dan Papua dan reintegrasi, Aman, Selamat, Nyaman, Pelayanan Yang Handal dan Terjangkau Kereta Api sebagai tulang punggung angkutan massal antar kota dan perkotaan

Gambar 2

1. RENCANA INDUK PERKERETAAPIAN NASIONAL 2030

Visi: " Kompetitif ,Terintegrasi, Teknologi Tinggi, Sinergi Industri, Terjangkau, Responsif Terhadap Perkembangan"



Sumber : Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) 2010-2030

13

2.3. Pendanaan Pembangunan Jaringan Perkeretaapian

Pendanaan infrastruktur perkeretaapian sampai tahun 2019 dan 2030 memerlukan dana yang sangat besar diperkirakan mencapai Rp233,3 triliun sampai tahun 2019 dan Rp605 triliun sampai tahun 2030. Oleh karena itu perlu dipikirkan alternative pembiayaan untuk mencapai sasaran dan target yang telah ditetapkan. Beberapa alternative pendanaan yang dapat ditempuh:

- a. Pendanaan melalui skema Kerja Sama Pemerintah Swasta (*Public Private Partnership/PPP*)

Kerjasama Pemerintah Swasta atau KPS merupakan kontrak jangka panjang yang antara Pihak Pemerintah dan Pihak Swasta dalam hal penyediaan infrastruktur atau layanan publik dimana pihak swasta mengambil alih sebagian tanggung jawab dan risiko yang diemban oleh pemerintah. Kemampuan pemerintah untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur masih sangat terbatas. Celah pembiayaan tersebutlah yang diharapkan akan terpenuhi melalui skema pembiayaan KPS.³

³ www.ptsmi.co.id/

Kondisi pembangunan infrastruktur Indonesia saat ini mengalami berbagai permasalahan diantaranya adalah ketidakjelasan sumber pembiayaan (*funding gap*) guna menutupi kekurangan yang ada. Pembangunan infrastruktur pada hakikatnya adalah ranah sektor publik dan merupakan kewajiban, baik di daerah maupun pusat. Namun dalam kondisi keterbatasan anggaran pada APBN dan APBN dan kebutuhan yang mendesak akan layanan infrastruktur maka partisipasi swasta menjadi variabel yang layak dipertimbangkan. Kemampuan pendanaan, inovasi teknologi, keahlian pengoperasian dan kecepatan merupakan kelebihan yang dimiliki oleh pihak swasta dalam melakukan percepatan pembangunan infrastruktur.

Pelaksanaan KPS di sektor infrastruktur didasarkan pada Perpres No. 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, yang telah diamandemen dengan Perpres No. 66 Tahun 2013. Disamping itu dukungan dan penjaminan pemerintah dalam rangka pendanaan melalui KPS dituangkan dalam PMK No. 223 Tahun 2012 dan PMK 260 tahun 2010.

Sampai dengan saat ini belum ada pembiayaan infrastruktur perkeretaapian menggunakan mekanisme pendanaan Kerja Sama Pemerintah Swasta (*Public Private Partnership/PPP*) ini.

b. Pendanaan melalui penerbitan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN)

Pemerintah Indonesia khususnya kementerian keuangan melakukan usaha diversifikasi dalam sumber-sumber pembiayaan untuk mendukung APBN khususnya untuk memperoleh tambahan budget untuk pembangunan infrastruktur. Instrumen SBSN merupakan salah satu dari alternatif sumber pembiayaan APBN.

Sejak tahun 2013 pembangunan infrastruktur perkeretaapian telah didanai melalui mekanisme SBSN. Tahun 2013 dialokasikan dana yang berasal dari SBSN sebesar Rp800 miliar dipergunakan untuk Pembangunan Jalur Ganda Cirebon – Kroya segmen I. Tahun 2014 dialokasikan dana yang berasal dari SBSN sebesar Rp1,3 triliun yang dipergunakan untuk pembangunan jalur ganda Cirebon – Kroya segmen II, pembangunan fasilitas KA stasiun Manggarai sampai Jatinegara tahap I dan pembangunan double Track antara Jatinegara – Bekasi. Tahun 2015 dialokasikan dana yang berasal dari SBSN

sebesar Rp2,9 triliun, yang dipergunakan untuk pembangunan pembangunan fasilitas KA stasiun Manggarai sd Jatinegara tahap II, Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara s/d Bekasi, Pembangunan jalur ganda kereta api antara Martapura - Baturaja total sepanjang 35 Km'sp, Pembangunan Jalan KA Layang di Perkotaan Medan (tahap 1 antara Medan - Bandar Khalifah Baru lintas Medan - Araskabu - Kualanamu) dan Pembangunan Jalur Ganda KA antara Purwokerto-Kroya lintas Cirebon-Kroya segmen III.

c. Pendanaan melalui Pinjaman dan Hibah Luar Negeri (PHLN)

Untuk membiayai berbagai kegiatan pembangunan, pemerintah dihadapkan kepada keterbatasan anggaran sehingga menyebabkan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) mengalami defisit setiap tahun. Upaya yang dilakukan oleh pemerintah untuk menutup defisit tersebut antara lain dengan melakukan Pinjaman dan Hibah Luar Negeri.

Dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 10 Tahun 2011 telah ditegaskan bahwa PHLN yang kita terima harus memenuhi prinsip sebagai berikut: transparan, akuntabel, efisien, efektif, kehati-hatian, tidak disertai ikatan politik, dan tidak memiliki muatan yang dapat mengganggu stabilitas keamanan Negara. Oleh karena itu pinjaman luar negeri lebih diutamakan untuk membiayai defisit APBN, membiayai kegiatan prioritas Kementerian/Lembaga, mengelola portofolio utang, diteruskanpinjamkan kepada Pemerintah Daerah atau BUMN, dan/atau dihibahkan kepada Pemerintah Daerah.

Mengingat hal tersebut, maka pinjaman yang diterima harus dikelola dengan cermat dan hati-hati (*prudent*). Pinjaman yang sudah dinyatakan efektif harus segera direalisasi untuk membiayai kegiatan (*project/program*) yang sudah direncanakan sebelumnya.

Dalam DIPA Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan 2011-2015, banyak kegiatan yang dibiayai melalui pinjaman luar negeri, tahun 2011 sebesar Rp1 triliun, tahun 2012 sebesar Rp1,3 triliun, tahun 2013 sebesar Rp680 miliar, tahun 2014 sebesar Rp2,4 triliun dan tahun 2015 sebesar Rp1,9 triliun.

d. Pendanaan melalui Penyertaan Modal Pemerintah (PMN)

Definisi secara umum penyertaan modal yaitu suatu usaha untuk memiliki perusahaan yang baru atau yang sudah berjalan, dengan melakukan setoran modal ke perusahaan tersebut. Penyertaan Modal Negara adalah pemisahan kekayaan negara dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara atau penetapan cadangan perusahaan atau sumber lain untuk dijadikan sebagai modal BUMN dan/atau Perseroan Terbatas lainnya, dan dikelola secara korporasi. Penyertaan modal pemerintah pusat/daerah adalah pengalihan kepemilikan barang milik negara/daerah yang semula merupakan kekayaan yang tidak dipisahkan menjadi kekayaan yang dipisahkan untuk diperhitungkan sebagai modal/saham negara atau daerah pada badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum lainnya yang dimiliki negara. Pada tahun 2015 terdapat PMN kepada PT KAI sebesar Rp2 triliun.

Selain dengan sumber-sumber pendanaan di atas, Pemerintah diharapkan dapat menciptakan iklim usaha yang kompetitif dan sehat agar inventasi terutama dibidang transportasi dapat tercipta. Dengan begitu, akan banyak badan usaha yang muncul dan masuk untuk melaksanakan operasional perkeretaapian sehingga tidak menjadi monopoli suatu badan usaha/BUMN. Persaingan usaha yang baik tentu saja akan membantu pemerintah memberikan pelayanan transportasi yang aman dan nyaman bagi masyarakat. Pembangunan prsarana dan sarana transportasi memang memerlukan biaya yang tidak sedikit. Hanya perlu diketahui, bahwa infrastruktur merupakan investasi jangka panjang yang keuntungannya dapat dirasakan setelah 5-10 tahun yang akan datang.

2.4. Permasalahan Pada Anggaran Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan

Penyerapan Ditjen Perkeretaapian yang tergolong rendah apabila dibandingkan dengan unit eselon I lainnya di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain disebabkan karena beberapa masalah. Permasalahan-permasalahan tersebut dapat dikelompokkan sebagai berikut; permasalahan dasar hukum, permasalahan dokumen administrasi terkait dengan penyerapan anggaran yang bersumber dari Pinjaman Luar Negeri (PLN) dan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), dan permasalahan internal di Ditjen Perkeretaapian sendiri.

Berdasarkan penelitian dan kajian terhadap permasalahan tersebut, dapat dijelaskan beberapa penyebab dari permasalahan-permasalahan tersebut, yaitu sebagai berikut:

1. Permasalahan Dasar Hukum

Beberapa peraturan di bidang transportasi perkeretaapian yang sudah ada, secara tidak sadar telah menutup peluang Ditjen Perkeretaapian untuk menyediakan sarana transportasi berbasis rel tersebut, sehingga alokasi anggarannya yang telah disediakan dalam RKAKL/DIPA menjadi tidak dapat diserap/direalisasikan.

- UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, khususnya pasal 31 ayat (1), yang berbunyi:

“Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada pasal 25 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama”,

sehingga menjadi penghambat Pemerintah (c.q. Ditjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan) untuk melakukan pengadaan sarana perkeretaapian (Kereta penumpang gerbong kereta api kelas ekonomi). Dengan adanya ketentuan tersebut, maka mulai TA 2013 Ditjen Perkeretaapian tidak dapat mencairkan anggaran untuk pengadaan kereta kelas ekonomi, yang sudah dialokasikan pada DIPA-nya.

Terkait permasalahan ini, kiranya dapat diupayakan melalui pendanaan yang bukan melalui DIPA Kementerian Perhubungan, tetapi melalui mekanisme Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) pada PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), yang pengajuannya melalui Kementerian BUMN.

- Peraturan Presiden No. 83 Tahun 2011 tentang Penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) untuk menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi, yang dengan adanya penugasan kepada PT KAI untuk mengelola jalur KA Jakarta Bogor Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek), maka pembangunan jalur KA lingkar (*loop line*) Jakarta oleh Kementerian Perhubungan c.q. Ditjen Perkeretaapian, yang sudah tersedia dalam RKAKL/DIPA TA 2014 dan 2015, menjadi terkendala (tidak dapat) terserap. Anggaran tersebut tidak dapat direalisasikan dan akhirnya dipergunakan untuk memenuhi

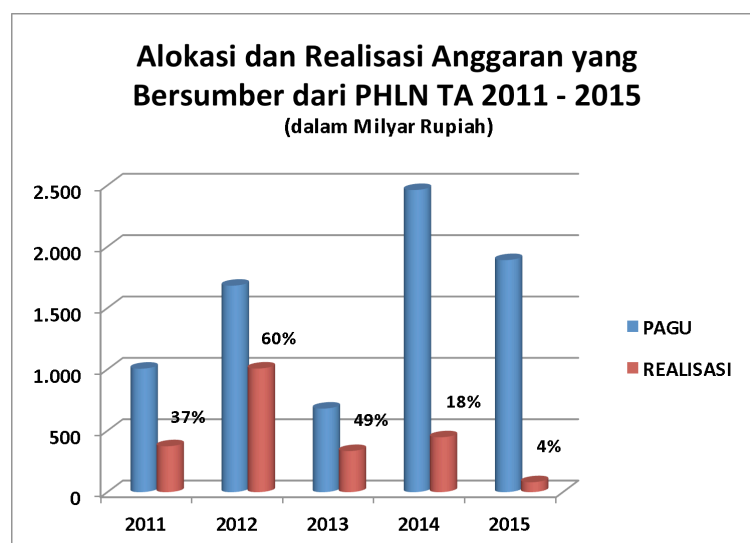
kebijakan penghematan anggaran TA 2014 dan diusulkan revisi realokasi anggaran untuk melaksanakan kegiatan prioritas lainnya untuk TA 2015. Penyelesaian terhadap masalah tersebut, seyogyanya dilakukan revisi Peraturan Presiden tersebut.

- Penyerapan Anggaran *Infrastructure Maintenance and Operation (IMO)*
Penyerapan anggaran untuk IMO, yang sudah tersedia pada RKAKL/DIPA Ditjen Perkeretaapian sejak TA 2013, tidak kunjung dapat dilakukan oleh Ditjen Perkeretaapian, oleh karena belum adanya dasar hukum pengenaan *track access charge (TAC)* kepada PT KAI, yang diamanatkan oleh Menteri Keuangan melalui suratnya No. S-412/MK.02/2013 tanggal 19 Juni 2013 bahwa pembayaran IMO dan pengenaan TAC oleh Pemerintah kepada PT KAI, harus diimplementasikan (dilakukan) secara bersamaan.

Anggaran IMO sudah disediakan pada RKAKL/DIPA Ditjen Perkeretaapian sejak TA 2013 sebesar Rp1,712Triliun, TA 2014 sebesar Rp1,700Triliun. Sedangkan anggaran IMO TA 2015 yang jumlahnya sebesar Rp1,700Triliun, baru dapat diserap/direalisasikan oleh Ditjen Perkeretaapian pada Juli 2015, setelah ditetapkannya Peraturan Pemerintah tentang Tarif dan Jenis PNBK Kementerian Perhubungan, dengan realisasi anggaran IMO sebesar Rp1,471 triliun.

2. Permasalahan PLN

Grafik 4



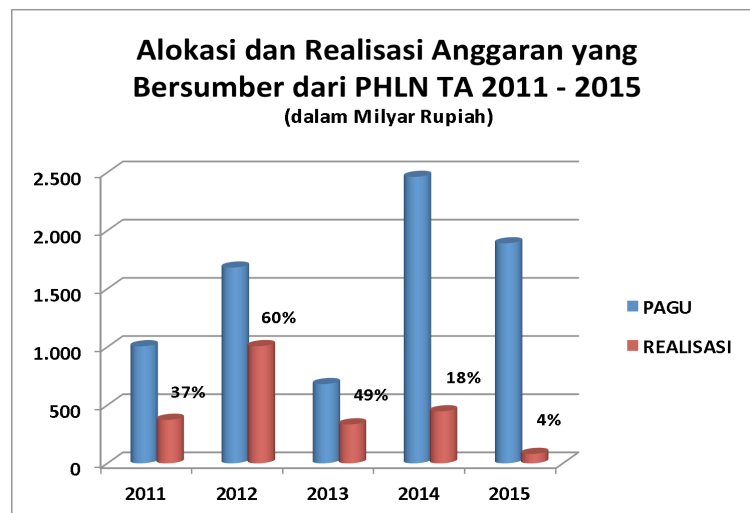
Permasalahan terkait PLN yang terjadi pada Ditjen Perkeretaapian, lebih disebabkan karena belum selesainya proses penyelesaian administrasi dokumen PLN dan kurangnya kesiapan dokumen pelaksanaan kegiatan di lapangan, sehingga mengakibatkan rendahnya penyerapan anggaran yang bersumber dari PLN, yaitu:

- a. Belum ditandatanganinya dokumen *loan agreement* antara pemerintah Indonesia dengan pihak pemberi pinjaman (*lender*), sehingga nomor register pinjaman berkenaan belum dapat diterbitkan. Permasalahan belum selesainya dokumen perjanjian pinjaman dan register ini selalu terjadi/terulang setiap tahun anggaran.
- b. Permasalahan lainnya yang sering terjadi yaitu pada tahapan pelaksanaan (penyerapan) anggaran, yakni belum siapnya kegiatan fisik di lapangan untuk dieksekusi, yang disebabkan karena belum selesainya dokumen perencanaan konstruksinya.

Penyelesaian masalah tersebut yaitu faktor kesiapan merupakan hal yang harus menjadi perhatian utama dalam pendanaan kegiatan yang bersumber dari PLN. Kesiapan tersebut, baik kesiapan dalam penyelesaian dokumen *agreement*, maupun kesiapan pelaksanaan kegiatan (proyek) setelah *agreement* selesai.

3. Permasalahan SBSN

Grafik 5



Beberapa permasalahan yang terkait dengan rendahnya penyerapan SBSN pada Ditjen Perkeretaapian, antara lain:

- a. Pertama yaitu belum selesainya proses administrasi penerbitan dokumen penetapan pembiayaan (DPP) SBSN yang ditandatangani oleh Kementerian Keuangan c.q. Ditjen Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko-PPR dan Kementerian Perhubungan c.q. Ditjen Perkeretaapian. Permasalahan tersebut terjadi pada TA 2014 dan 2015, sehingga mengakibatkan keterlambatan penyerapan anggaran dan memberikan kontribusi rendahnya penyerapan anggaran SBSN TA 2014 dan TA 2015.
- b. Kedua, yaitu mekanisme penganggaran SBSN, yang belum memiliki peraturan sefleksibel/selengkap sumber-sumber pembiayaan lain, misalnya pinjaman/hibah luar negeri. Disamping itu juga karena kurangnya sosialisasi SBSN, hal-hal terkait SBSN, dan mekanismenya, baik kepada internal Kementerian Keuangan, maupun Kementerian Lembaga.

Hal ini pula yang menyebabkan mis-interpretasi tentang penganggaran SBSN TA 2014 dan 2015, sehingga pada waktu nomor register SBNS belum diterbitkan oleh Ditjen PPR karena dokumen DPP-nya belum selesai, alokasi anggarannya menjadi diblokir (diberi tanda '@'), sehingga penyerapan anggarannya baru dimulai pada tahun anggaran berjalan, setelah dilakukan revisi anggaran terlebih dahulu.

- c. Ketiga, yakni belum siapnya kegiatan fisik di lapangan yang disebabkan karena belum selesainya dokumen perencanaan konstruksinya.

Guna menghindari masalah tersebut, sebagaimana halnya dalam penyiapan anggaran untuk kegiatan yang bersumber dari PLN, maka Ditjen Perkeretaapian harus aktif berkomunikasi dengan Ditjen PPR dan harus memperhatikan faktor kesiapan pelaksanaan kegiatan/proyek yang bersumber dari SBSN tersebut.

4. Permasalahan Internal

Yang dimaksudkan dalam permasalahan ini yaitu terkait belum lengkapnya data dukung (TOR/RAB) yang disiapkan oleh pihak-pihak Satker, sehingga alokasi anggarannya diusulkan diblokir oleh pihak Setjen Kementerian Perhubungan.

Permasalahan tersebut dapat dihindari Ditjen Perkeretaapian, dengan sering mensosialisasikan tentang pentingnya mempersiapkan dokumen-dokumen perencanaan/penganggaran, atau dengan membentuk unit khusus pada

setiap Saker terkait dengan proses perenancaan, penganggaran, pelaksanaan, dan mempertanggungjawabkannya. Dalam DIPA Ditjen Perkeretaapian Tahun APBNP 2015, dengan pagu sebesar Rp18,6 triliun terdapat blokir karena permasalahan internal sebesar Rp391,7 miliar.

BAB III

KESIMPULAN

Harapan masyarakat terhadap pembenahan sistem perkeretaapian nasional sangat mendesak. Kereta api adalah moda transportasi massal yang efisien, cepat, nyaman, dan murah yang sangat efektif untuk mengatasi kemacetan perkotaan dan mengalihkan beban jalan raya baik untuk angkutan orang maupun barang.

Untuk dapat mencapai target yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019 yaitu *share* kereta api untuk angkutan penumpang 7,5% dan angkutan barang 5%, dan dalam Rencana Induk Nasional 2030 yaitu *share* Kereta Api untuk angkutan Penumpang 13% dan angkutan Barang 17%. ada tiga hal penting yang perlu mendapat perhatian serius.

Pertama, menyelesaikan permasalahan dalam penganggaran Ditjen Perkeretaapian Kemenhub, sehingga penyerapan dapat dilakukan dengan baik, sebagai berikut:

- a. Pengadaan kereta api kelas ekonomi tidak dialokasikan dalam DIPA Kementerian Perhubungan karena tidak sejalan dengan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam DIPA Kementerian Perhubungan tahun 2016 sudah tidak ada alokasi untuk pengadaan kereta api kelas ekonomi. Pengadaan kereta api kelas ekonomi dapat diupayakan melalui mekanisme Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) pada PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), yang pengajuannya melalui Kementerian BUMN.
- b. Revisi Peraturan Presiden No. 83 Tahun 2011 tentang Penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) untuk menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkak Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekas, sehingga pembangunan jalur KA lingkak (*loop line*) Jakarta dapat dilakukan oleh Kementerian Perhubungan c.q. Ditjen Perkeretaapian.
- c. Dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 tentang jenis dan tarif atas PNBPN yang berlaku pada Kementerian Perhubungan, maka diharapkan penyerapan Anggaran *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) yang sudah tersedia dalam DIPA Kementerian Perhubungan tahun 2016 tidak mengalami hambatan.

- d. Terhadap kegiatan-kegiatan yang akan dibiayai melalui Pinjaman Luar Negeri, sebaiknya proses administrasi dokumen pinjaman luar negeri seperti belum dokumen *loan agreement* telah ditandatangani. Selain itu, dokumen pelaksanaan kegiatan perlu disiapkan dengan baik seperti dokumen perencanaan konstruksi telah selesai dilakukan, sehingga kegiatan fisik di lapangan dapat dieksekusi.
- e. Dengan ditetapkannya Peraturan Menteri Keuangan No.220/PMK.08/2015 tentang Tata Cara Pembiayaan Proyek/Kegiatan melalui Penerbitan Surat Berharga Syariah Negara maka diharapkan permasalahan administrasi dalam penganggaran Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) dapat terselesaikan.
- f. Kementerian Perhubungan perlu menyelesaikan permasalahan-permasalahan internal yang terkait dengan kelengkapan dokumen seperti TOR, RAB, dokumen tanah dll sehingga blokir yang diusulkan oleh Itjen Kementerian Perhubungan dalam DIPA dapat berkurang.

Kedua, kemampuan APBN untuk membiayai infrastruktur sangat terbatas, oleh karena itu perlu diupayakan untuk digali sumber-sumber pembiayaan yang lain, seperti Pendanaan melalui skema Kerja Sama Pemerintah Swasta (*Public Private Partnership/PPP*), Pendanaan melalui penerbitan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), Pendanaan melalui Pinjaman dan Hibah Luar Negeri (PHLN) dan Pendanaan melalui Penyertaan Modal Pemerintah (PMN).

Ketiga, pentingnya koordinasi antar pihak yang terkait, yaitu Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Keuangan dan Bappenas. Kementerian Keuangan dan Bappenas, selaku *central agencies* dalam penganggaran berperan penting dalam merencanakan kegiatan dan alokasi pagu belanja kementerian/lembaga serta mencari alternatif pembiayaannya.

DAFTAR PUSTAKA

DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2011-2015
Nota Keuangan APBN TA 2010 s.d. TA 2014
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009
tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) 2010-2030
Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2015-2019
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2003 TENTANG Keuangan
Negara
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan
Usaha Milik Negara
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang
Perkeretaapian
UU APBN TA 2011 s.d. TA 2015
www.anggaran.depkeu.go.id
www.dpr.go.id
www.ptsmi.co.id
www.tempo.com



**DIREKTORAT JENDERAL ANGGARAN
KEMENTERIAN KEUANGAN
2015**