



**KERJASAMA INVESTASI ANTARA PEMERINTAH PUSAT DAN
BADAN USAHA KERETA CEPAT JAKARTA BANDUNG**

***INVESTMENT COOPERATION BETWEEN THE CENTRAL GOVERNMENT
AND THE JAKARTA BANDUNG FAST TRAIN BUSINESS ENTITY***

Ghina Nurjannah¹, Suyatno²

Fakultas Hukum Universitas Bung Karno

Email: Ghinanurjannah10@gmail.com

Article Info

Article history :

Received : 09-05-2024

Revised : 11-05-2024

Accepted : 13-05-2024

Published: 15-05-2024

Abstract

The Jakarta Bandung Fast Train (KCJB) infrastructure was developed to improve public transportation performance. However, development work at KCJB was hampered by lengthy and expensive land acquisition financing. This article aims to provide an overview of achieving KCJB development goals and explain the urgency of implementing meaningful public consultation and community participation (KPPM) in the land acquisition process. This research uses a descriptive qualitative approach through literature research. These findings show that the Indonesian and Chinese governments are committed to completing the construction of the KCJB. Even though land acquisition took five years (2017-2021), this activity was able to provide land covering an area of 7.6 million square meters and a length of 142.3 kilometers. The length of the land acquisition process has had an impact on increasing land acquisition financing from the original plan of 2 trillion to 113 trillion.

Kata Kunci : Central government, Business entities, Jakarta-Bandung fast train.

Abstrak

Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) dikembangkan untuk mengembangkan kinerja angkutan umum. Namun, pekerjaan pembangunan di KCJB terhambat oleh pembiayaan pembebasan lahan yang panjang dan mahal. Artikel ini bertujuan untuk memberikan gambaran pencapaian tujuan pembangunan KCJB dan menjelaskan urgensi pelaksanaan konsultasi publik dan partisipasi masyarakat (KPPM) yang bermakna dalam proses pengadaan tanah. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif melalui penelitian literatur. Temuan tersebut menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia dan Tiongkok berkomitmen untuk menyelesaikan pembangunan KCJB. Meski pembebasan lahan memakan waktu lima tahun (2017-2021), namun kegiatan tersebut mampu menyediakan lahan seluas 7,6 juta meter persegi dan panjang 142,3 kilometer. Lamanya proses pembebasan lahan berdampak pada peningkatan pembiayaan pembebasan lahan dari rencana semula sebesar 2 triliun menjadi 113 triliun. Hingga akhir tahun oktober pekerjaan kontruski proyek mencapai 100 persen.

Kata Kunci : Pemerintah Pusat, Badan Usaha, Kereta cepat Jakarta-Bandung



PENDAHULUAN

Awalnya, pembiayaan proyek KCJB menjadi pengeluaran mandiri oleh Konsorsium BUMN Indonesia yaitu PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan Konsorsium Kereta Api Cinayaitu High Speed Railway Company Limited (HSRCL), yang menggunakan rancangan bisnis untuk bisnis (B2B). Namun demikian, pada akhir 2021, skema pembiayaan B2B tersebut akhirnya berubah, dan pemerintah ikut serta membiayai proyek KCJB karena adanya sejumlah permasalahan dan pembengkakan pembiayaan (cost overrun). Kementerian Perhubungan dan Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mengidentifikasi permasalahan yang muncul pada saat pembangunan proyek yaitu: (1) pengadaan tanah yang membutuhkan 30% luasan tanah lebih banyak; (2) perubahan rancangan pembiayaan pengadaan tanah akibat berlarutnya proses pengadaan tanah; (3) adanya penolakan atau gugatan masyarakat atas nilai ganti kerugian pada saat tahap pembebasan tanah di beberapa tempat; (4) teknis konstruksi yang tergantung dari pihak asing dan tidak diterapkannya standar internasional; (5) perencanaan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang kurang baik; (6) tidak dipenuhinya manajemen risiko proyek serta adanya Pandemi Covid-19 (KCIC, 2021;). Permasalahan tersebut akhirnya mempengaruhi jumlah anggaran pembiayaan yang dibutuhkan dalam pembangunan proyek yang melebihi target waktu. Anggaran pembangunan proyek KCJB melonjak menjadi Rp 113,9 triliun (selisih Rp 27,17 triliun) dari perkiraan awal (KCIC, 2022). KCJB juga melewati sembilan kabupaten/kota dengan panjang 140,3 km mulai dari Jakarta Timur (Provinsi DKI Jakarta) hingga Kabupaten Bandung (Provinsi Jawa Barat) (Halim, 2016). Panjangnya jalur KCJB menjadikan beragamnya tema penelitian yang membahas pembangunan proyek, salah satunya tema pengadaan tanah.

Dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan infrastruktur, kerjasama investasi antara pemerintah pusat dan badan usaha swasta menjadi semakin penting. Pemerintah membutuhkan modal dan keahlian dari sektor swasta, sementara badan usaha mencari peluang investasi yang menguntungkan. Melalui kerjasama ini, kedua belah pihak dapat memanfaatkan sumber daya dan kapabilitas masing-masing untuk mencapai tujuan pembangunan yang berkelanjutan. Peluang Kerjasama Investasi: Pembangunan Infrastruktur Kerjasama investasi dan badan usaha dapat dimanfaatkan untuk membangun proyek-proyek infrastruktur seperti kereta cepat Jakarta Bandung dan fasilitas publik lainnya. Badan usaha swasta dapat menyediakan modal dan keahlian dalam pengelolaan proyek, sementara pemerintah dapat memberikan dukungan regulasi dan insentif fiskal. Pengembangan Sektor Energi investasi dalam proyek-proyek energi terbarukan, seperti pembangkit listrik tenaga surya atau angin, menawarkan peluang kerjasama antara pemerintah dan badan usaha (Polzin et al., 2021). Pemerintah dapat menyediakan insentif dan kebijakan yang mendukung transisi energi, sementara badan usaha dapat menyediakan modal dan teknologi terkini. Transparansi dan Akuntabilitas Untuk memastikan keberhasilan kerjasama investasi, diperlukan transparansi dan akuntabilitas dalam proses pengadaan, pengelolaan proyek,



dan pelaporan keuangan .Pemerintah dan badan usaha harus mematuhi standar tata kelola yang baik untuk mencegah praktik korupsi dan memastikan penggunaan sumber daya yang efisien.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif keseluruhan data yang diambil oleh peneliti untuk mendapatkan sumbernya dari jurnal ilmiah, buku, publikasi pemerintah dan portal berita nasional, contohnya kompas tv, Metro tv, dan Inews tv. Penulis melakukan tinjauan literature sistematis sesuai dengan tema dan berdasarkan kata kunci asas pengadaan tanah, kereta api cepat. Sejauh menyangkut data sekunder ini. Analisis data yang digunakan untuk menggambarkan isi secara lengkap dan mendalam. Pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung. Langkahnya adalah memulai Penulis mengatur dan merangkum literatur yang diperoleh dan praktik pengadaan tanah. Penulis kemudian menganalisis tingkat kepatuhan prinsip-prinsip tersebut berdasarkan urutan pelaksanaan pengadaan. Kesesuaian lahan dan tata ruang. Penulis juga menyandingkan lingkungan hidup membeli kehidupan subjek, konflik atau penyelesaian masalah tanah penilaian ganti dan pelaksanaan relokasi dan pemukiman kembali, Pihak yang terkena dampak. Penulis juga membandingkan. Beberapa aturan terbaru, misalnya. Putusan Mahkamah Konstitusi, Analisis Partisipasi masyarakat dan dipadukan dengan dukungan kebijakan pembebasan lahan, yang dapat digunakan untuk mengkaji investasi antara pemerintah pusat dan badan usaha, serta peluang dan tantangannya, dapat mencakup pendekatan kualitatif penelitian yang dapat dipertimbangkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Capaian Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Selama tujuh tahun sejak 2016, pemerintahan RI memprioritaskan pembangunan infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) (Ilmie, 2022). KCJB termasuk bagian dari 200 proyek dan 12 program Pemerintahan Presiden Jokowi sejak periode pertama hingga dengan nilai investasi mencapai Rp.5.739,7 triliun (Permenko 9/2022). Hingga akhir November 2022, Konsorsium Kereta Cepat Indonesia Cina(KCIC), yang merupakan gabungan dua konsorsium dua negara, telah menyelesaikan sekitar 88% proyek pembangunan sistem kereta berkecepatan tinggi yang menghubungkan ibukota Indonesia. Konsorsium Indonesia, tergabung menjadi PT PSBI yang terdiri atas PT KAI (Persero), PT Wijaya Karya (Persero), PT Jasa Marga (Persero), PTPN VIII. Pada sisilainnya, Konsorsium China merupakan High Speed Railway Company Limited (KCIC, 2022). PT. KCIC awalnya berdiri berdasarkan Perpres No. 107 Tahun 2015. kemudian digantikan dengan. No. 93 tahun 2021. Proyek mahal dan dapat merusak daerah di sekitarnya yang rawan longsor;2.Perizinan yang kompleks sehingga meniscayakan kualitas prima untuk kesempurnaan pemenuhannya. contohnya AMDAL, studi kelayakan, KLHS; .Audit proyek yang



kurang intensif dan lintas sektor serta lintas negara; 4. Menggunakan aset negara (2.900 ha) PTPN VIII, sejajar dengan tol Cipularang. Utang PT KCIC yang membutuhkan agunan sita dan masa konsesi 50 tahun Peraturan yang terkesan tambal sulam (Perubahan peraturan presiden); 7. Jalur rel kereta api melewati kawasan konservasi, seperti Walini; 8. Pinjaman dari CDB sebesar 75 persen dari total biaya proyek sedangkan sisanya akan dibayarkan dari ekuitas. 60 persen dari pinjaman berbentuk dolar AS dengan bunga 2%/tahun, 40% sisanya berbentuk Yuan Cina dengan bunga 3,4 %/tahun. Pemerintahan Indonesia saat ini meyakini bahwa terbangunnya infrastruktur KCIC berdampak baik bagi kemajuan bangsa dan menjadi fondasi pertumbuhan ekonomi di kedua ibukota hingga tetangga ibukota tersebut. Misalnya, dengan terbangunnya sistem KCJB maka akan mampu meningkatkan konektivitas dan menurunkan biaya logistik secara umum (Selain itu, produk-produk lokal di kedua ibukota dan tetangga ibukota diproyeksikan lebih bisa bersaing dengan produk impor Tersedianya kesempatan untuk masuk pasar dan memasarkan atas produk lokal menjadi langkah penting dalam mewujudkan kemandirian bangsa. Tantangan Kereta cepat Jakarta- Bandung

Terdapat tiga tantangan dalam penyelesaian pembangunan sistem KCJB yaitu: (1) pengadaan tanah; (2) konstruksi proyek; serta (3) pendanaan proyek. Permasalahan pertama, pengadaan tanah merupakan usaha mendapatkan tanah untuk pihak yang membutuhkan tanah dari pemilik tanah/pihak yang berhak. Oleh karenanya, dalam menjalankan pengadaan tanah memerlukan jaminan kepastian hukum hak atas tanah dan ketepatan lokasi proyek KCJB. Dalam rangka memenuhi kepastian hukum hak atas tanah, khususnya bagi pihak yang berhak, Undang-Undang (UU) No.5/1960 tentang UU Pokok Agraria (UUPA), telah mengatur pendaftaran

hak atas kepemilikan bidang-bidang tanah dengan penerbitan sertifikat untuk pembuktiannya yang kuat. Selain itu, pada ketentuan PP.24/1997 terdapat pernyataan “jika sertifikat tanah dalam jangka waktu 5 tahun tidak ada yang menggugat, maka orang lain tidak dapat menggugatnya lagi”. Namun demikian, ketentuan-ketentuan tersebut tidak selalu 142 Androva Renandra Tetama, dkk., Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Memaknai Konsultasi Publik dan Partisipasi Masyarakat dalam Pengadaan Tanah menjadi pertimbangan hakim ketika memutuskan permasalahan atau gugatan pertanahan. Oleh karena sertifikat tanah yang bersifat demikian (kuat tidak mutlak) maka ketidakpastian hukum untuk berusaha di kalangan investor proyek KCJB pun belum meyakinkan. Hal ini disebabkan masih dimungkinkannya orang lain yang lebih berhak untuk mengajukan gugatan. Utamanya terkait dengan penguasaan fisik tanah, pada saat pengumuman pengadaan tanah, ataupun pada waktu pemberian ganti rugi.

Akibatnya, proses pengadaan tanah terhadap bidang-bidang tanah yang digugat terhambat dan memungkinkan untuk bisa dibatalkan kepemilikannya, jika orang lain lebih berhak. Meskipun, terdapat sisi baik yaitu memberikan kesempatan kepada pemilik yang lebih berhak (pemilik sebenarnya) untuk mengajukan gugatan atas kepemilikan sertifikat tanah. Pengadaan tanah juga memerlukan ketepatan lokasi proyek. Maksudnya adalah bidang tanah yang dibebaskan dari pihak yang berhak atau terdampak harus benar dan tepat di jalur rel kereta api KCJB. Selain itu, jalur



KCJB tidak boleh melintas di kawasan penyangga hijau.

Oleh karenanya, dokumen rencana tata ruang dan izin lokasi dari Kementerian ATR/BPN menjadi panglima dalam rangka pengadaan tanah jalur rel KCJB. Izin lokasi KCJB yang telah terbit dari kementerian ATR/BPN digunakan oleh pihak ketiga dalam melakukan pengadaan tanah. Kecepatan pembebasannya akan terhubung dengan proses pembangunan proyek fisiknya. Hadirnya UU Pengadaan Tanah akan turut memudahkan dan mengakselerasi proses pengadaan tanah. Masalah kedua adalah perencanaan dan penyiapan proyek dan berhubungan dengan koordinasi antar stakeholder. Sebelumnya, proyek KCJB pada September 2014 diperkirakan menelan biaya \$6,07 miliar dan selesai pada 2019. Namun, proyek tersebut kemudian menghadapi rintangan dan tertunda selama lebih dari dua tahun.

Pada sisi lain, proyek KCJB juga telah mengikutsertakan lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah provinsi hingga kabupaten/kota, pemerintah desa hingga masyarakat. Oleh karenanya, untuk mencari titik temu dalam perencanaan hingga penyelesaian proyek sering kali terkendala waktu dan rutinitas tugas pokok sehari-hari. Hal ini menjadikan intensitas pertemuan semakin sedikit sehingga kualitas dokumen perencanaan proyek pun kurang baik. Penulis berpendapat untuk mengadakan sebuah lembaga yang mampu mengkoordinasikan dan mengatasi persoalan bersama/antar sektor layak untuk dikedepankan sebagai alternatif solusi. Sebagai contoh keberadaan Badan Layanan Umum (BLU), Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN), Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) atau pun perizinan/pelayanan terpadu satu pintu dapat dijadikan contoh sebagai lembaga-lembaga sentral. Harapannya, koordinasi antar lembaga-lembaga sehingga dapat mempercepat pembangunan infrastruktur yang terkendala penyiapan proyek.

Terdapat tiga tantangan dalam penyelesaian pembangunan sistem KCJB yaitu: (1) pengadaan tanah; (2) konstruksi proyek; serta (3) pendanaan proyek. Permasalahan pertama, pengadaan tanah merupakan usaha mendapatkan tanah untuk pihak yang membutuhkan tanah dari pemilik tanah/pihak yang berhak. Oleh karenanya, dalam menjalankan pengadaan tanah memerlukan jaminan kepastian hukum hak atas tanah dan ketepatan lokasi proyek KCJB. Dalam rangka memenuhi kepastian hukum hak atas tanah, khususnya bagi pihak yang berhak, Undang-Undang (UU) No.5/1960 tentang UU Pokok Agraria (UUPA), telah mengatur pendaftaran hak atas kepemilikan bidang-bidang tanah dengan penerbitan sertifikat untuk pembuktiannya yang kuat (Sapardiyono & Pinuji, 2022).

Selain itu, pada ketentuan PP. 24/1997 terdapat pernyataan “jika sertifikat tanah dalam jangka waktu 5 tahun tidak ada yang menggugat, maka orang lain tidak dapat menggugatnya lagi”. Namun demikian, ketentuan-ketentuan tersebut tidak selalu 142 Androvaga Renandra Tetama, dkk., Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Memaknai Konsultasi Publik dan Partisipasi Masyarakat dalam Pengadaan Tanah menjadi pertimbangan hakim ketika memutuskan permasalahan atau gugatan pertanahan. Oleh karena sertifikat tanah yang bersifat demikian (kuat tidak mutlak)



maka ketidakpastian hukum untuk berusaha di kalangan investor proyek KCJB pun belum meyakinkan. Hal ini disebabkan masih dimungkinkannya orang lain yang lebih berhak untuk mengajukan gugatan. Utamanya terkait dengan penguasaan fisik tanah, pada saat pengumuman pengadaan tanah, ataupun pada waktu pemberian ganti rugi. Akibatnya, proses pengadaan tanah terhadap bidang-bidang tanah yang digugat terhambat dan memungkinkan untuk bisa dibatalkan kepemilikannya, jika orang lain lebih berhak. Meskipun, terdapat sisi baik yaitu memberikan kesempatan kepada pemilik yang lebih berhak (pemilik sebenarnya) untuk mengajukan gugatan atas kepemilikan sertifikat tanah. Pengadaan tanah juga memerlukan ketepatan lokasi proyek. Maksudnya adalah bidang tanah yang dibebaskan dari pihak yang berhak atau terdampak harus benar dan tepat di jalur rel kereta api KCJB. Selain itu, jalur KCJB tidak boleh melintas di kawasan penyangga hijau. Oleh karenanya, dokumen rencana tata ruang dan izin lokasi dari Kementerian ATR/BPN menjadi panglima dalam rangka pengadaan tanah jalur rel KCJB. Izin lokasi KCJB yang telah terbit dari kementerian ATR/BPN digunakan oleh pihak ketiga dalam melakukan pengadaan tanah. Kecepatan pembebasannya akan terhubung dengan proses pembangunan proyek fisiknya.

Hadirnya UU Pengadaan Tanah akan turut memudahkan dan mengakselerasi proses pengadaan tanah. Masalah kedua adalah perencanaan dan penyiapan proyek dan berhubungan dengan koordinasi antar stakeholder. Sebelumnya, proyek KCJB pada September 2014 diperkirakan menelan biaya \$6,07 miliar dan selesai pada 2019. Namun, proyek tersebut kemudian menghadapi rintangan dan tertunda selama lebih dari dua tahun.

Proyek KCJB juga telah mengikutsertakan lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah provinsi hingga kabupaten/kota, pemerintah desa hingga masyarakat. Oleh karenanya, untuk mencari titik temu dalam perencanaan hingga penyelesaian proyek sering kali terkendala waktu dan rutinitas tugas pokok sehari-hari. Hal ini menjadikan intensitas pertemuan semakin sedikit sehingga

Kualitas dokumen perencanaan proyek pun kurang baik. Penulis berpendapat untuk mengadakan sebuah lembaga yang mampu mengkoordinasikan dan mengatasi persoalan bersama/antar sektor layak untuk dikedepankan sebagai alternatif solusi. Sebagai contoh keberadaan Badan Layanan Umum (BLU), Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN), Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) atau pun perizinan/pelayanan terpadu satu pintu dapat dijadikan contoh sebagai lembaga-lembaga sentral. Harapannya, koordinasi antar lembaga-lembaga sehingga dapat mempercepat pembangunan infrastruktur yang terkendala penyiapan proyek.

KESIMPULAN



Pemerintah Indonesia Berupaya meningkatkan transportasi nasional dengan membangun kereta cepat Jakarta cepat (KCJB). melalui kerja sama Pemerintah Indonesia melalui skema pembiayaan *business to business* antara pemerintah Cina. Melalui PT. KCIC. Pengopreasian KCJB memiliki trase 142, 3 km dengan empat Stasiun pemberentian Halim, Karawang,

Padalarang dan Tegal luar, proyek pembangunan KCJB telah mencapai 100 persen pengadaan tanahnya pada 2 oktober 2023. Proyek ini mengalami beberapa tantangan, termasuk lambatnya proses pengadaan tanah, kondisi geografis, Pandemi, dan kurangnya pendanaan. Perencanaan yang matang dan partisipasi masyarakat yang signifikan dalam proses pengadaan tanah menjadi kunci untuk kelancaraan proyek Kereta cepat Jakarta-Bandung 2 oktober 2023.

DAFTAR PUSTAKA

- Agranoff, R. (2012). Collaborating to manage: A primer for the public sector. Georgetown University Press.
- Chou, J. S., & Pramudawardhani, D. (2015). Cross-country comparisons of key drivers, critical success factors and risk allocation for public-private partnership projects. *International Journal of Project Management*, 33(5), 1136-1150.
- Della Corte, V., Aria, M., & Del Gaudio, G. (2019). The role of public-private partnerships in fostering sustainable tourism development in Italian destinations. *Sustainability*, 11(21), 6047.
- Hodge, G. A., & Greve, C. (2017). On public-private partnership performance: A contemporary review. *Public Works Management & Policy*, 22(1), 55-78.
- Polzin, F., Sanders, M., & Täube, F. (2021). Public-private co-investment mobilizing private renewable energy finance. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 144, 110971.
- Roehrich, J. K., Lewis, M. A., & George, G. (2014). Are public-private partnerships a healthy option? A systematic literature review. *Social Science & Medicine*, 113, 110-119.