

SKEMA OPERASI DAN PEMELIHARAAN PADA KERJASAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA UNTUK PERKERETAAPIAN DALAM RANGKA PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI NASIONAL

Submission date: 18-Oct-2019 01:42PM (UTC+0700)
by Herawati Zetha Rahman

Submission ID: 1195345583

File name: SKEMA_OPERASI_DAN_PEMELIHARAAN_PADA_KERJASAMA_PEMERINTAH_DAN.pdf (406.32K)

Word count: 4454

Character count: 29974

**SKEMA OPERASI DAN PEMELIHARAAN PADA KERJASAMA PEMERINTAH DAN
BADAN USAHA UNTUK PERKERETAAPIAN DALAM RANGKA PENGEMBANGAN
JARINGAN TRANSPORTASI NASIONAL**

**Herawati Zetha Rahman¹, Mohammed Ali Berawi², Akhmad Dofir¹ dan Jade Sjafreca
Petroceany¹**

¹ Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila
Correspondent author: zetha.hera@univpancasila.ac.id

² Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia
maberawi@eng.ui.ac.id

ABSTRAK

Pembangunan sistem perkeretaapian nasional saat ini tengah digalakkan dengan memperluas konektivitas jaringan dan peningkatan jasa pelayanan transportasi baik kereta api antarkota maupun kereta api perkotaan. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2011 (RIPNAS) memproyeksikan bahwa pada tahun 2030 pangsa pasar KA secara nasional ditargetkan meningkat sebesar 13% dan 17% masing-masing untuk angkutan penumpang dan barang. Dengan dana minim yang dimiliki oleh pemerintah untuk merealisasikan pembangunan infrastruktur, maka partisipasi sektor swasta dalam bentuk Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) menjadi keharusan (imperative). Hal ini sejalan dengan RPJPN 2005-2025 yang mengamankan peningkatan peran serta sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur dan jasa pelayanan transportasi. Skema kontrak OM (Operation and Maintenance) merupakan salah satu skema KPBU yang paling mungkin diterapkan, dimana pemerintah berperan membangun infrastruktur, sementara fungsi pihak swasta adalah mengoperasikan dan memeliharanya. Penelitian ini merupakan langkah awal untuk membuat model skema OM Perkeretaapian yang dimulai dengan mengidentifikasi faktor-faktor dominan yang menjadi kunci sukses penerapan OM dalam infrastruktur perkeretaapian di Indonesia. Metodologi yang digunakan dalam kajian ini adalah kombinasi pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif dilakukan melalui survey kuesioner, sedangkan pendekatan kualitatif dilakukan dengan menggunakan in-depth interview. Hasil kajian menunjukkan bahwa kelebihan penerapan kontrak OM pada sektor perkeretaapian di Indonesia adalah adanya peningkatan layanan, kriteria evaluasi dokumen lelang dan penentuan pemenang ditentukan dengan spesifikasi keluaran, termasuk standar pelayanan minimum, jenis kontrak OM yang diinginkan adalah kontrak berbasis kinerja dengan jangka waktu optimum 3-5 tahun, dimana pemerintah tetap memberikan subsidi sebesar 20-30% pada skema OM perkeretaapian dan adanya dukungan kelayakan dan/atau insentif perpajakan.

Kata kunci: Perkeretaapian, Kerjasama Pemerintah Badan Usaha, Operation and Maintenance (OM)

I. PENDAHULUAN

Pembangunan sistem perkeretaapian nasional saat ini tengah digalakkan dengan memperluas konektivitas jaringan dan peningkatan jasa pelayanan transportasi baik kereta api antar kota maupun kereta api perkotaan. Hal ini sesuai dengan amanat undang – undang melalui RPJPN 2005-2025 yang menargetkan sistem dan jaringan infrastruktur transportasi sudah terintegrasi dan dapat diandalkan di akhir tahun 2025. Penyelenggaraan perkeretaapian nasional tersebut diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi nasional melalui perwujudan visi perkeretaapian nasional tahun 2030 untuk mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing,

berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan jaman.

Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) merupakan program strategis pemerintah yang ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. 43 Tahun 2011 untuk mendukung pembangunan sistem transportasi perkeretaapian nasional. RIPNAS 2011 memproyeksikan bahwa pada tahun 2030 pangsa pasar KA secara nasional akan meningkat sebesar 13% dan 17% masing-masing untuk angkutan penumpang dan barang. Untuk itu, diperlukan jumlah sarana angkutan penumpang sebanyak 2.805 unit lokomotif dan 27.960 unit kereta penumpang, serta sarana angkutan barang dengan 1.995 unit lokomotif dan 39.655 unit gerbong.

Peran serta sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur dan jasa pelayanan transportasi telah menjadi amanat RPJPN 2005-2025 yang harus dilaksanakan oleh RPJMN I-IV. Dengan dana minim yang dimiliki oleh pemerintah untuk merealisasikan pembangunan infrastruktur, maka partisipasi sektor swasta dalam bentuk Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) menjadi keharusan (*imperative*). KPBU di bidang perkeretaapian adalah upaya solutif yang dimaksudkan untuk menanggulangi *gap* pendanaan investasi infrastruktur transportasi.

Salah satu skema KPBU yang dapat diterapkan dalam perkeretaapian adalah kontrak OM (*Operation and Maintenance*). Kontrak ini terkonsentrasi pada pelayanan yang diberikan untuk publik dalam penyelenggaraan operasional sarana dan prasarana kereta api. Dalam skema OM ini pemerintah berperan pada pembangunan dan penerapan tarif serta aturan lainnya dalam fungsi pemerintah sebagai regulator, sedangkan sektor swasta dapat berperan sebagai operator penyedia layanan. Pada skema kontrak OM ini, pemerintah berperan membangun infrastruktur, sementara pihak swasta bertugas mengoperasikan dan memeliharanya. Skema ini telah banyak diterapkan di beberapa negara di dunia untuk mendukung peningkatan layanan perkeretaapian. Namun demikian, implementasinya dalam sektor perkeretaapian di Indonesia masih menemui banyak kendala.

Saat ini, perkeretaapian Indonesia didominasi oleh badan usaha milik pemerintah melalui PT. Kereta Api Indonesia (KAI) yang menjalankan sebagian besar jaringan rel di Indonesia. Dalam kurun waktu 5 tahun terakhir, PT. KAI telah menunjukkan adanya peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan yang dapat diberikan kepada masyarakat. Namun demikian, layanan yang diberikan dirasakan optimum, contohnya dalam hal ketepatan waktu yang belum dapat diakomodir oleh badan usaha yang disebabkan oleh permasalahan teknis ataupun non teknis terkait dengan pemeliharaan dan operasional perkeretaapian. Oleh karena itu pemerintah sebagai regulator harus menyediakan alternatif metode yang dapat meningkatkan layanan kepada masyarakat dalam sektor perkeretaapian, salah satunya adalah dengan memperkenalkan kontrak berbasis OM (*Operation and Maintenance*).

Karenanya, penelitian ini mengidentifikasi faktor-faktor dominan yang menjadi kunci sukses penerapan OM dalam infrastruktur kereta api di Indonesia, untuk selanjutnya dapat dirumuskan alternatif skema pembiayaan OM sehingga diharapkan mampu meningkatkan layanan perkeretaapian menjadi lebih baik serta mampu mendukung penyediaan aksesibilitas dengan sistem transportasi yang cepat, handal dan nyaman bagi masyarakat.

II. STUDI PUSTAKA

2.1. Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)

Keterlibatan pihak swasta dalam pengadaan fasilitas dan pelayanan publik semakin populer baik di negara berkembang maupun negara maju (Takim, Abdul-Rahman, Ismail, & Egbu, 2011). KPBU merupakan kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan/atau kegiatan pengelolaan infrastruktur dan/atau pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kemanfaatan infrastruktur (Perpres No. 38 Tahun 2015). KPBU memberikan skenario *triple win* yang mengakomodir pemerintah, konsorsium

badan swasta dan kepentingan publik. KPBU menjadi suatu pendekatan inovatif untuk mendeskripsikan hubungan jangka panjang antara sektor pemerintah dan swasta dalam mengadakan infrastruktur umum sebagai solusi dari ketatnya budget yang dimiliki pemerintah. Keuntungan ini termasuk kompetisi antara para investor dan pemanfaatan efisiensi dan inovasi yang lebih baik dari pihak swasta. KPBU mempunyai 4 karakteristik meliputi (1) kontrak jangka panjang, (2) investasi pihak swasta dimana siklus hidup proyek merupakan hal yang penting bagi pihak swasta, (3) inovasi dalam penyediaan jasa yang dilakukan pihak swasta dan; (4) adanya keuntungan yang didapatkan baik dari pihak swasta maupun dari pihak pemerintah (Alfen, et al., 2009).

Skema KPBU bertujuan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam pelaksanaannya, meningkatkan kualitas dari produk-produk dan pelayanan publik, dengan menanggung secara bersama-sama dalam hal modal, risiko, ilmu pengetahuan, SDM (Spiering & Dewulf, 2006). Tujuan lain yang hendak dicapai adalah untuk mendapatkan nilai lebih (*Value for Money*) dibandingkan dengan pengadaan proyek secara tradisional, mereduksi *Life Cycle Costing*, alokasi risiko yang lebih baik, mempercepat pembangunan dan meningkatkan kualitas layanan (Spiering & Dewulf, 2006). Keuntungan skema KPBU yang utama adalah efisiensi dalam proses transaksi proyek yang antara lain ditandai oleh menurunnya biaya konstruksi secara signifikan dan dapat membatasi potensi *cost-overflow* yang terjadi (Dikun, 2010). Keuntungan disisi swasta antara lain adalah mendapatkan akses di sektor baru dan dapat meraih lebih banyak aktivitas bisnis, mendapatkan keuntungan yang lebih baik, dan mendapatkan kepastian pasar yang lebih lama. Dari sisi sektor publik, keuntungan melaksanakan KPBU antara lain meningkatnya kualitas pelayanan, biaya proyek yang lebih rendah, pembangunan lebih awal dan lebih cepat, penganggaran lebih baik dan pengalokasian risiko.

Penggunaan KPBU telah berkembang cukup populer selama bertahun-tahun di negara maju seperti Australia, Amerika dan Inggris dan dikenal juga dengan istilah lain seperti *Private Finance Initiatives* (PFIs), *Design-Build-Finance-Operate* atau *Design-Build-Finance-Operate-Maintain* Beragam alasan negara memilih konsep kerjasama pembiayaan dengan swasta seperti ditunjukkan dalam tabel berikut.

Tabel 1 Alasan Negara yang Memilih KPBU

No.	Negara	Alasan Memilih KPBU
1.	United States	To improve operational efficiencies
2.	United Kingdom	To increase competition
3.	South Korea	To access new and proven technologies
4.	India	To create employment opportunities
5.	Thailand	To provide services not currently provided
6.	Philippines	To create transparent procurement
7.	South Africa	Mobilize additional investment funds

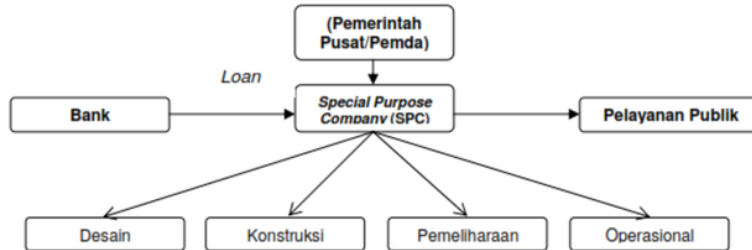
Sumber: Parente (2006)

2.2. Kontrak Operasi dan Pemeliharaan dalam KPBU

Kerjasama bentuk operasi dan pemeliharaan (*Operation and Maintenance-OM*) merupakan bentuk kerjasama pemerintah dan swasta yang paling sederhana yang bertujuan untuk mengoperasikan dan memelihara fasilitas pelayanan publik. Inti keberhasilan pengembangan kontrak OM adalah spirit semua pihak untuk mengambil manfaat sebesarnya dari skema ini. Pihak yang dimaksudkan terdiri atas:

1. Regulator, dalam hal ini pemerintah ataupun pemerintah daerah.
2. Penyandang dana, yang dimaksudkan adalah pihak perbankan/konsorsium.

3. *Special Purpose Company* (SPC) yang bertanggungjawab atas pelaksanaan suatu proyek mulai dari desain, konstruksi, pemeliharaan dan operasional, yakni pihak swasta/BUMN/BUMD.



Gambar 1 Pelaksanaan dalam *Public Private Partnership*

Untuk meningkatkan kelayakan KPBU dan/atau memberikan manfaat yang lebih besar kepada masyarakat, dalam tata perundangan yang baru juga ditetapkan bahwa KPBU dapat mengikutsertakan kegiatan penyediaan sarana komersial pada proyek KPBU. Dengan adanya sarana komersial tersebut maka proyek KPBU dapat mencapai tingkat kelayakan keuangan yang cukup sebanding dengan risiko yang dihadapi. Hal ini merupakan faktor yang dapat menarik badan usaha untuk mau berinvestasi pada proyek-proyek KPBU.

Penerapan skema OM-KPBU dalam penyediaan infrastruktur ditujukan untuk meningkatkan pelayanan publik. Manfaat yang diharapkan dari penerapan skema OM-KPBU ini antara lain:

- Keterbatasan sumber daya pemerintah dapat diisi oleh pihak swasta dengan keterbaruan layanan;
- Meningkatnya permintaan layanan infrastruktur akan kuantitas dan kualitas pelayanan dapat dipenuhi dengan bertambahnya operator layanan;
- Inefisiensi dalam pelayanan dapat ditekan dengan bergabungnya pihak swasta dalam melayani kepentingan umum;
- Masyarakat pengguna infrastruktur akan terhindar dari kualitas dan kuantitas pelayanan yang rendah dengan adanya SPM (standar pelayanan minimum) yang mengharuskan kepuasan pelanggan dalam layanan;
- Penguasaan teknologi yang memadai dibandingkan hanya dikelola oleh pihak pemerintah saja dengan sumber anggaran yang terbatas,
- Skema OM yang diterapkan ini akan menghilangkan monopoli dan birokrasi.



Gambar 2 *Key Success Factor* Proyek Infrastruktur

Sumber: PT. SMI, 2015

2.3. Kontrak Operation dan Maintenance dalam Skema KPBU di Beberapa Negara

2.3.1. Inggris

Sejak tahun 1948, industri perkeretaapian Inggris dikuasai oleh British Railway. Namun, British Railway melakukan perubahan radikal dari perusahaan milik negara menjadi perusahaan swasta dari tahun 1994 hingga 1997. British Railway dipecah menjadi beberapa bagian (Kain, P., 1998):

1. Pemilik dan pengelola infrastruktur perkeretaapian (Railtrack),
2. Operator kereta api angkutan penumpang yang mulanya sebanyak dua puluh lima perusahaan (TOCs),
3. Operator kereta api angkutan barang yang mulanya sebanyak enam perusahaan,
4. Perusahaan penyewaan kereta api bagi operator (ROSCOs), dan
5. Beberapa perusahaan subkontraktor untuk menjaga dan meningkatkan infrastruktur perkeretaapian.

Latar belakang dari perubahan British Railway tersebut adalah keinginan pemerintah Inggris untuk menghadirkan kompetisi pada perkeretaapian Inggris. Pemerintah memungkinkan pihak swasta yang memiliki keterbatasan dana untuk bergabung sebagai operator baru dengan menghadirkan perusahaan penyewaan kereta api (Kurosaki, 2008). Keterlibatan pihak swasta juga dipermudah dengan ketidakharusan berinvestasi pada infrastruktur.

Pollitt dan Smith (2001) menggunakan *cost-benefit analysis* untuk mengetahui dampak perubahan sistem perkeretaapian ini terhadap biaya pengoperasian. Penelitian telah dilakukan dari periode *post-privatization* sampai peristiwa Hatfield. Dari hasil penelitian tersebut, diperoleh kesimpulan bahwa perubahan tersebut mendatangkan penghematan pembiayaan sebesar 13%.

Di tahun 2012, Badan Regulasi Kereta Api (ORR) Inggris meneliti tentang pemasukan dan pengeluaran TOC. Pemasukan TOC Inggris sebagian besar berasal dari penjualan tiket. Pengeluaran TOC dibagi ke dalam tiga yaitu gaji pegawai, penyewaan pada ROSCOs, dan biaya operasi yang mencakup energi, perawatan, serta hal-hal terkait lainnya. Hasilnya menunjukkan bahwa terdapat peningkatan pendapatan sebesar 233% pada tahun 2011/2012 dibandingkan dengan tahun 1997/1998.

Peningkatan tersebut didominasi oleh kenaikan penjualan tiket yang cukup besar. Kondisi tersebut juga diikuti oleh kenaikan biaya operasi dan gaji namun tidak sebesar kenaikan pada penjualan tiket. Kenaikan gaji juga merupakan efek positif dari kemajuan perkeretaapian Inggris dimana terjadi penambahan jumlah pegawai sebesar 26% dari 39.721 orang menjadi 50.136 orang. Menurut Kurosaki (2008), peningkatan signifikan ini disebabkan oleh dua faktor yaitu pertumbuhan ekonomi dan upaya dari operator kereta api sendiri.

Reformasi pada perkeretaapian juga berpengaruh terhadap pelayanan perkeretaapian. Ketepatan waktu kedatangan dan pemberangkatan menjadi perubahan yang paling signifikan. Meskipun pada masa tersebut tingkat kecelakaan semakin sering terjadi dikarenakan intensitas tinggi pengoperasian kereta api, *vertical separation* tetap menjadi sesuatu yang dinilai positif pada perkeretaapian Inggris. Saat ini terdapat berbagai perusahaan yang bergerak di pelayanan perkeretaapian angkutan penumpang dan barang.

2.3.2. Jepang

Kereta api memiliki peranan penting di Jepang dalam transportasi penumpang terutama di daerah perkotaan. Sejarahnya dimulai pada tahun 1872 ketika pihak pemerintah mengaktifkan jaringan perkeretaapian pertama. Pengembangannya dilakukan oleh pemerintah dan swasta hingga tahun 1906 ketika pemerintah Jepang menasionalisasi hampir seluruh elemen perkeretaapian. Sampai pada tahun 1987, perkembangan rel terus didominasi oleh Japan National Railways (JNR) selaku perusahaan milik negara.

Tabel 2 Perkembangan Jaringan Rel Kereta Api Jepang dalam Kilometer

Tahun	Rel Perusahaan Kereta Api	
	Pemerintah/JNR	Rel Perusahaan Kereta Api Swasta
1872	29	
1890	886	1.365
1900	1.528	4.675
1910	7.836	824
1930	14.574	7.018
1950	19.786	5.943
1970	20.890	6.213
1985	20.789	5.830

Sumber : Noda et al, 1986

Pemerintah daerah dan swasta mulai berkolaborasi dengan JNR pada April 1987. Kolaborasi ini menghasilkan program *Japanese Railway Enterprises Act* yang mengklasifikasikan pihak yang mau terlibat dalam perkeretaapian Jepang ke dalam tiga jenis lisensi usaha (Kurosaki, 2013).

Tabel 3 Klasifikasi Lisensi Perusahaan Kereta Api Jepang

Jenis	Tipe	Deskripsi Umum
Lisensi		
Kelas 1	Penyedia layanan serta infrastruktur perkeretaapian	Menyediakan pelayanan pengangkutan penumpang dan/atau barang pada infrastrukturnya sendiri
Kelas 2	Penyedia layanan perkeretaapian	Menyediakan pelayanan pengangkutan penumpang dan/atau barang pada infrastruktur sewaan
Kelas 3	Penyedia infrastruktur perkeretaapian	Menyediakan infrastruktur yang dijual kepada Kelas 1 atau yang disewakan kepada Kelas 2

Sumber: Mizhutani et al, 2004

Sebagian besar perusahaan kereta api Jepang merupakan pemegang lisensi Kelas 1. Kelas tersebut merupakan penerapan dari sistem *vertical integrated* karena mengombinasikan pengelolaan terhadap pelayanan penumpang dan/atau barang serta infrastrukturnya. *Vertical separation* terdapat pada perkeretaapian Jepang dengan mengombinasikan pihak Kelas 2 yang beroperasi pada infrastruktur Kelas 1 atau Kelas 3. Perbedaannya adalah sebagian perusahaan pemegang lisensi Kelas 2 tetap bertanggung jawab terhadap pengelolaan infrastruktur yang disewakan.

Meskipun Jepang dan Inggris memiliki kemiripan dari bentuk geografi negaranya, perbedaan kepadatan penduduk menjadikan dua negara tersebut mengadopsi sistem perkeretaapian yang berbeda. Kepadatan penduduk Inggris yang relatif rendah membuat sistem *vertical separation* lebih cocok diterapkan demi meningkatkan persaingan antar-operator. Kepadatan penduduk yang tinggi di Jepang menjadikan penerapan sistem *vertical integrated* dinilai lebih menguntungkan. Oleh karenanya, sebagian besar perusahaan kereta api Jepang menjadi pemegang lisensi Kelas 1 demi meraup keuntungan yang lebih besar.

Terdapat beragam kategorisasi perusahaan kereta api di Jepang. Biasanya perusahaan kereta api tersebut dibedakan ke dalam perusahaan milik negara, perusahaan besar, dan perusahaan kecil. Qian (2009) secara sederhana mengkategorikan perusahaan perkeretaapian ke dalam empat bagian:

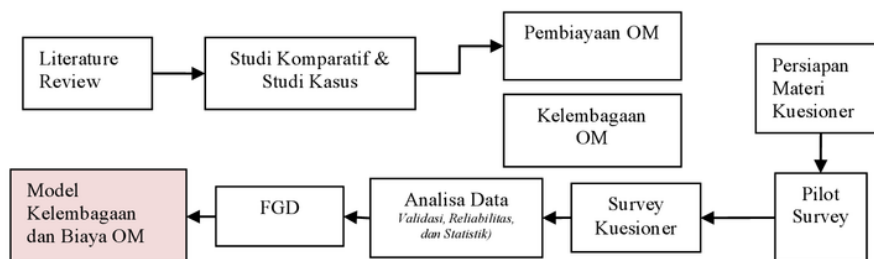
- Japan Railway (JR) yang terdiri dari enam perusahaan pengangkutan penumpang JR (JR East, JR Central, JR West, JR Hokkaido, JR Shikoku, dan JR Kyushu) dan satu perusahaan pengangkutan barang JR,
 - Lima belas perusahaan swasta besar (*Big Private*) yaitu delapan perusahaan di Tokyo (Keiyo, Keio, Keisei, Odakyu, Seibu, Sotetsu, Tobu, dan Tokyu), lima di Osaka (Hankyu, Hanshin, Keihan, Kintetsu, dan Nankai), satu di Nagoya (Meitetsu), dan satu di Fukuoka (Nishitetsu),
 - Perusahaan swasta kecil (*Small Private*), dan
 - Perusahaan pemerintah lokal (*Urban Public*) yang menangani kereta bawah tanah.
- Perusahaan kereta api swasta Jepang menguasai sekitar 30% jaringan perkeretaapian. Perusahaan kereta api swasta besar (*big private*) berlokasi pada kota-kota metropolitan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi. Sementara itu, perusahaan kereta api swasta kecil (*small private*) tersebar hampir di seluruh daerah Jepang.

III. METODOLOGI

Untuk mencapai tujuan yang ditargetkan maka, penelitian akan menggunakan kombinasi pendekatan kuantitatif dan kualitatif (Green & Caracelli, 1997). Pendekatan kuantitatif dengan penggunaan variabel kontrol dan objektivitas akan dilakukan melalui survey kuesioner. Pendekatan kualitatif (Creswell, 1998) akan dilakukan dengan menggunakan penelitian tindakan partisipatif (*participative action*) yang mengkritisi asumsi dan memungkinkan proses pembelajaran (Carr & Kemmis, 1986) serta ‘grounded theory’ (Strauss & Corbin, 1998) melalui Focus Group Discussion.

Pengumpulan data survey kuesioner akan dilakukan secara *offline* dan *online*. Narasumber penelitian merupakan praktisi dan *stakeholder* yang terkait langsung dengan proyek infrastruktur KPBU antara lain: Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, Bappenas, PT IIGF (*Indonesia Infrastructure Guarantee Fund*), PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI), dan para pelaku bisnis dan industri.

Narasumber penelitian merupakan praktisi dan *stakeholder* yang terkait langsung dengan proyek infrastruktur kereta api di Indonesia. Hasil analisa akan menghasilkan suatu model kelembagaan dan pembiayaan kontrak OM KPBU. Validasi hasil penelitian dilakukan melalui studi kasus pada proyek infrastruktur kereta api. Untuk melaksanakan proses penelitian secara komprehensif, peneliti menstrukturkan kegiatan penelitian dalam Diagram alir seperti terlihat pada gambar berikut.



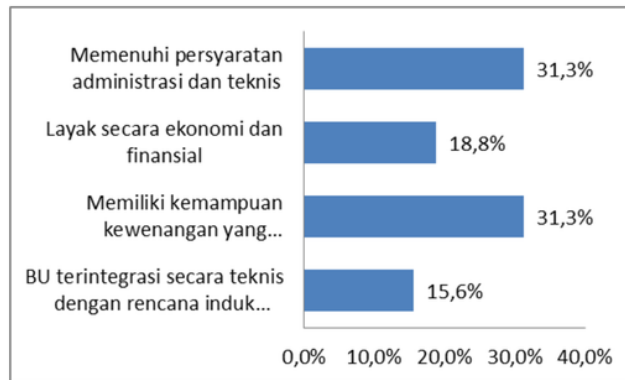
Gambar 3 Metodologi Penelitian

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Persyaratan badan usaha untuk memenuhi kelayakan dalam kontrak OM Perkeretaapian

Dari hasil survei dapat diketahui bahwa nilai rata-rata untuk jawaban yang tersedia adalah 20%. Sehingga persyaratan badan usaha untuk memenuhi kelayakan dalam kontrak OM perkeretaapian yaitu:

- a) Memenuhi persyaratan administrasi dan teknis (31.3%)
- b) Memiliki kemampuan kewenangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan penyediaan infrastruktur (31.3%)



Gambar 4 Persyaratan BU

Berdasarkan hasil analisa reabilitas, maka variabel persyaratan badan usaha untuk memenuhi kelayakan dalam kontrak OM perkeretaapian memiliki nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0.593. Hal ini menunjukkan bahwa data yang diperoleh memiliki hasil uji 59.3 % *reliable*/dapat dipercaya. Hasil uji 0.593 menunjukkan bahwa variabel diyakini cukup konsisten.

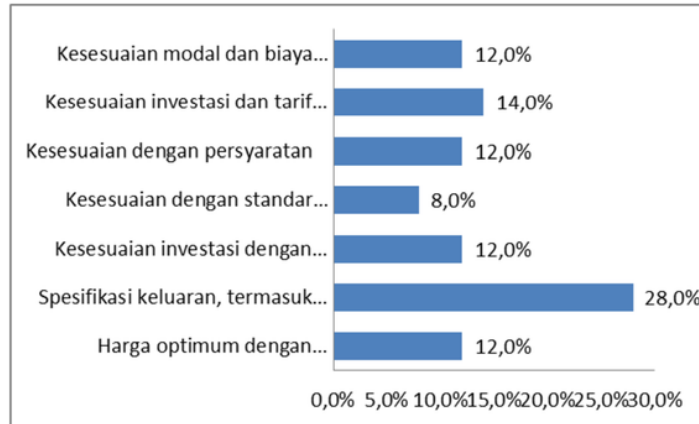
Sedangkan berdasarkan hasil analisa *One-Sample t-Test* diketahui bahwa: variabel "memiliki kemampuan kewenangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan penyediaan infrastruktur" mengindikasikan bahwa nilai-*t* (*t-value*) = 0.717 dan nilai signifikansi 2-tailed = 0.236, maka faktor "memiliki kemampuan kewenangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan penyediaan infrastruktur" signifikan.

Dari hasil analisa nilai rata-rata (*mean*), analisa distribusi frekuensi, dan analisa *One-Sample t-Test* terhadap data tersebut diatas diketahui bahwa persyaratan badan usaha untuk memenuhi kelayakan dalam kontrak OM perkeretaapian adalah: Memiliki kemampuan kewenangan yang memadai untuk membiayai pelaksanaan penyediaan infrastruktur

4.2. Kriteria evaluasi dokumen lelang dan penentuan pemenang

Dari survey dapat diketahui bahwa nilai rata-rata untuk jawaban yang tersedia adalah 12.5%. Sehingga kriteria evaluasi dokumen lelang dan penentuan pemenang yaitu:

- a) Kesesuaian investasi dan tarif yang diusulkan selama masa konsesi (14%)
- b) Spesifikasi keluaran, termasuk standar pelayanan minimum (28%)



Gambar 5 Evaluasi Pemenang

Berdasarkan hasil analisa reabilitas, maka variabel kriteria evaluasi dokumen lelang dan penentuan pemenang memiliki nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0.710. Hal ini menunjukkan bahwa data yang diperoleh memiliki hasil uji 71 % *reliable*/dapat dipercaya. Hasil uji 0.710 ini menunjukkan bahwa variabel diyakini sangat konsisten dikarenakan lebih besar dari 0.70.

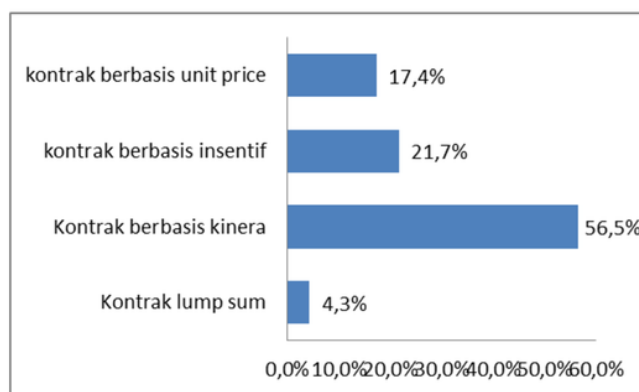
Sedangkan berdasarkan hasil analisa *One-Sample t-Test* diketahui bahwa: variabel "Spesifikasi keluaran, termasuk standar pelayanan minimum" mengindikasikan bahwa nilai-t (*t-value*) = 3.395 dan nilai signifikansi 2-tailed = 0.004, maka faktor "Spesifikasi keluaran, termasuk standar pelayanan minimum" signifikan.

Dari hasil analisa nilai rata-rata (*mean*), analisa distribusi frekuensi, dan analisa *One-Sample t-Test* terhadap data tersebut diatas diketahui bahwa kriteria evaluasi dokumen lelang dan penentuan pemenang adalah: Spesifikasi keluaran, termasuk standar pelayanan minimum.

4.3. Jenis Kontrak OM yang Cocok Diterapkan pada Perkeretaapian di Indonesia

Dari survey dapat diketahui bahwa nilai rata-rata untuk jawaban yang tersedia adalah 20%. Sehingga jenis kontrak OM yang cocok diterapkan pada perkeretaapian di Indonesia yaitu;

- a) Kontrak berbasis insentif (21.7%)
- b) Kontrak berbasis kinerja (56.5%)



Gambar 6 Kontrak OM yang Cocok diterapkan

Berdasarkan hasil analisa reabilitas, maka variabel jenis kontrak OM yang cocok diterapkan pada perkeretaapian di Indonesia memiliki nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0.526. Hal ini menunjukkan bahwa data yang diperoleh memiliki hasil uji 52.6 % *reliable*/dapat dipercaya. Hasil uji 0.526 ini menunjukkan bahwa variabel diyakini cukup konsisten.

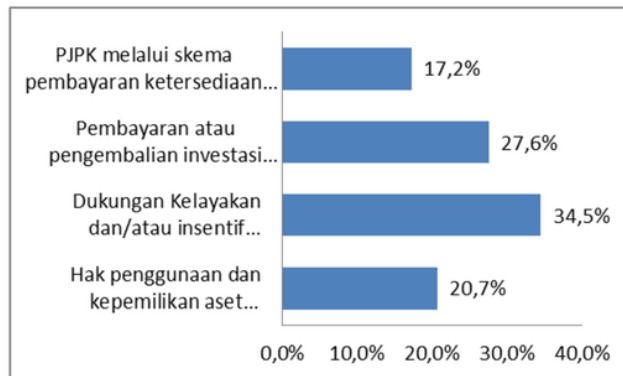
Sedangkan berdasarkan hasil analisa *One-Sample t-Test* diketahui bahwa: variabel "kontrak berbasis kinerja" mengindikasikan bahwa nilai-*t* (*t-value*) = 2.496 dan nilai signifikansi 2-tailed = 0.024, maka faktor "kontrak berbasis kinerja" signifikan.

Dari hasil analisa nilai rata-rata (*mean*), analisa distribusi frekuensi, dan analisa *One-Sample t-Test* terhadap data tersebut diatas diketahui bahwa jenis kontrak OM yang cocok diterapkan pada perkeretaapian di Indonesia adalah: Kontrak berbasis kinerja

4.4. Mekanisme hubungan antara PJKP dengan *Lenders*

Dari survey dapat diketahui bahwa nilai rata-rata untuk jawaban yang tersedia adalah 20%. Sehingga mekanisme hubungan antara PJKP dengan *lenders* yaitu;

- Hak penggunaan dan kepemilikan aset infrastruktur adalah pada PJKP (20.7%)
- Pembayaran atau pengembalian investasi kepada lender dilakukan oleh pengguna (user charge) (27.6%)
- Dukungan Kelayakan dan/atau insentif perpajakan dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan berdasarkan usulan PJKP (34.5%)



Gambar 7 Mekanisme Hubungan PJKP dengan Lender

Berdasarkan hasil analisa reabilitas, maka variabel mekanisme hubungan antara PJKP dengan *lenders* memiliki nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0.473. Hal ini menunjukkan bahwa data yang diperoleh memiliki hasil uji 47.3 % *reliable*/dapat dipercaya. Hasil uji 0.473 ini menunjukkan bahwa variabel diyakini berada pada nilai dibawah 0.50 atau dapat diinterpretasikan bahwa variabel belum cukup konsisten. Hal ini dapat terjadi salah satunya dikarenakan keterbatasan responden dalam melakukan pengisian sehingga sampel dinilai belum memadai. Namun demikian, setidaknya hasilnya dapat menunjukkan indikasi hasil yang ingin dicapai.

Sedangkan berdasarkan hasil analisa *One-Sample t-Test* diketahui bahwa: variabel "Dukungan Kelayakan dan/atau insentif perpajakan dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan berdasarkan usulan PJKP" mengindikasikan bahwa nilai-*t* (*t-value*) = 0.717 dan nilai signifikansi 2-tailed = 0.484 maka faktor "Dukungan Kelayakan dan/atau insentif perpajakan dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan berdasarkan usulan PJKP" signifikan.

Dari hasil analisa nilai rata-rata (*mean*), analisa distribusi frekuensi, dan analisa *One-Sample t-Test* terhadap data tersebut diatas diketahui bahwa mekanisme hubungan antara PJKP dengan

lenders adalah; Dukungan Kelayakan dan/atau insentif perpajakan dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan berdasarkan usulan PJPk.

Dari praktik terbaik yang telah dibahas sebelumnya, visi perkeretaapian Indonesia perlu dilihat dan diuraikan lebih jelas ke arah dan tujuannya. Liberalisasi oleh Jepang sejak tahun 1980an telah memimpin negara tersebut untuk memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Di sisi lain, penyerahan diri sepenuhnya ke mekanisme pasar adalah cara yang bertentangan dengan semangat Indonesia.

Di sisi lain, konsep pemisahan vertikal yang diterapkan di negara-negara Eropa solusi bagi para pemangku kepentingan. Pemerintah bertanggung jawab atas pengembangan, perencanaan dan pemeliharaan (diberikan kepada badan otonom khusus) dan operasi diserahkan ke sektor swasta. Namun, pemerintah juga perlu memperhatikan keberlanjutan jangka panjang operator. Menyerahkan entitas bisnis untuk mengelola tanpa mempertimbangkan fasilitas dan kemampuan yang diberikan akan membuat operator baru dan yang ada gagal berpartisipasi dalam proyek infrastruktur. Hal ini menyebabkan operator kereta api saat ini meminta persetujuan berupa modalitas pemerintah untuk operasi perusahaan.

Hal ini bisa diminimalisir jika pemerintah mencari operator untuk bisa mengelola sumber daya di luar bisnis intinya yaitu transportasi. Pendapatan yang atraktif di luar bisnis transportasi akan mendorong operator untuk melakukan inovasi dan diversifikasi usaha.

Oleh karena itu kejelasan aset merupakan langkah awal bagi pemerintah agar bisa dioperasikan dan dikelola oleh operator. Dengan demikian, jelas bahwa klaim aset harus dilakukan oleh pemerintah sehingga langkah strategis untuk meningkatkan daya saing industri perkeretaapian bisa dipercepat.

V. KESIMPULAN

Dari praktik terbaik yang telah dibahas sebelumnya, visi perkeretaapian Indonesia perlu diuraikan lebih jelas ke arah dan tujuannya agar dapat memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Konsep pemisahan vertikal yang diterapkan di negara-negara Eropa dapat dijadikan solusi bagi para pemangku kepentingan. Namun, pemerintah bertanggung jawab atas pengembangan, perencanaan dan pemeliharaan (diberikan kepada badan otonom khusus) dan operasi diserahkan ke sektor swasta. Kemudian pemerintah juga perlu memperhatikan keberlanjutan jangka panjang operator dengan mempertimbangkan fasilitas dan kemampuan yang diberikan. Selain dari itu, pemerintah dapat mencari operator untuk kompeten mengelola sumber daya di dalam dan di luar bisnis intinya yaitu transportasi. Pendapatan yang atraktif di luar bisnis transportasi akan mendorong operator untuk melakukan inovasi dan diversifikasi usaha. Maka, pemisahan aset merupakan langkah awal bagi pemerintah agar dapat dioperasikan dan dikelola oleh berbagai operator sehingga langkah strategis untuk meningkatkan daya saing industri perkeretaapian bisa dipercepat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kelebihan penerapan kontrak OM perkeretaapian di Indonesia adalah adanya peningkatan layanan, kriteria evaluasi dokumen lelang dan penentuan pemenang ditentukan dengan spesifikasi keluaran, termasuk standar pelayanan minimum, jenis kontrak OM yang diinginkan adalah kontrak berbasis kinerja dengan jangka waktu optimum 3-5 tahun, dimana pemerintah tetap memberikan subsidi sebesar 20-30% pada OM kereta api dan adanya dukungan Kelayakan dan/atau insentif perpajakan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami mengucapkan terima kasih kepada Kementerian Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi melalui dukungan yang diberikan dalam menghasilkan karya ilmiah sebagai indeks kinerja utama penelitian serta Kementerian Perhubungan yang memberikan wawasan dan keahlian yang membantu terselenggaranya penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Takim, R. et al. (2011). *A Value for Money Assessment Method for Public Private Partnership: A Lesson from Malaysian Approach*. 2011 International Conference of Economics and Finance Research, IPEER, Vol. 4, IACSIT Press, Singapore.
- [2] Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
- [3] Alfen, Hans Wilhelm et al. (2009) "Public-Private Partnership in Infrastructure Development - Case Studies from Asia and Europe", in: Schriftenreihe der Professur Betriebswirtschaftslehre im Bauwesen; Alfen, H.W. (Hrsg.) Band 7, Weimar, 2009, URL: <http://e-pub.uni-weimar.de/volltexte/2009/1468/>
- [4] Bult-Spiering, M.; Dewulf, G. (2006) Strategic Issues in Public-Private Partnerships: an International Perspective. Oxford: Blackwell Publishing.
- [5] Dikun, Suyono et al. (2010). Merancang Model Kerjasama Pemerintah dan Swasta Pada Pembiayaan Proyek Infrastruktur Kereta Api , Laporan Akhir Hibah Strategis Nasional 2010.
- [6] Parente, William J., "Public Private Partnerships" dalam Workshop on "Fundamental Principles and Techniques for Effective Public Private Partnerships in Indonesia", Jakarta, 2006
- [7] Kain, P. 1998, 'The Reform of Rail Transport in Great Britain', Journal of Transport Economics and Policy, vol. 32, no. 2, 247–66.
- [8] Kurosaki, Fumio. (2008). An Analysis of Vertical Separation of Railways. The University of Leeds.
- [9] Kurosaki, Fumio. "Shinkansen investment before and after JNR Reform." International Transport Forum Discussion Paper, 2013.
- [10] Pollitt, Michael G. & Andrew S. J. Smith. (2001). The Restructuring and Privatisation of British Railway: Was It Really that Bad? University of Cambridge.
- [11] Noda, M., Aoki, E., Harada, K. and Oikawa, Y. eds. (1986) *Japan's Railway—Its Formation and Development* (Railway History Series), Nihon Keizai Hyouronsha (Japan Economic Review Press), Tokyo.
- [12] Mizutani, Fumitoshi, and Kenichi Shoji. "Rail operation—infrastructure separation: the case of Kobe rapid transit railway." *Transport Policy* 11.3 (2004): 251-263.
- [13] Qian, J. Y. (2009). The Making of Japan's Railway Systems —with a Comparison with Britain. Association for Europe Transport and Contributions.
- [14] Greene, J.C., and Caracelli, V.J. (1997). Defining and describing the paradigm issue in mixed-method evaluation. In J.C. Greene and V.J. Caracelli (eds.), *Advances in mixed-method evaluation: The challenges and benefits of integrating diverse paradigms. New Directions for Evaluation*, no. 74 (pp. 5-17). San Francisco: Jossey-Bass.
- [15] Creswell, J.W. (1998). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing among Five Tradition*. London: Sage Publications
- [16] Carr, W., & Kemmis, S. (1986). *Becoming Critical: education, knowledge and action research*. Lewes, East Sussex: The Falmer Press.
- [17] Strauss, A., & Corbin, J. (1998). *Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.

SKEMA OPERASI DAN PEMELIHARAAN PADA KERJASAMA PEMERINTAH DAN BADAN USAHA UNTUK PERKERETAAPIAN DALAM RANGKA PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI NASIONAL

ORIGINALITY REPORT

10%

SIMILARITY INDEX

10%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

www.scribd.com

Internet Source

5%

2

id.scribd.com

Internet Source

5%

Exclude quotes Off

Exclude matches < 3%

Exclude bibliography On