

Hubungan Bilateral Indonesia-Tiongkok dalam Mewujudkan Kereta Cepat Pertama di Asia Tenggara dan Penyebab Sebenarnya Penanggungan Utang Oleh APBN Sejak Terjadi *Cost Overrun*

Azhar Farel Rafianda¹, Wisesa Syauqi Molana², Farhan Bagus Mardiansyah³, Yeri Kurniawan⁴

TransBorders*

Abstract

As can be seen from the extensive bilateral cooperation between Indonesia and China since President Joko Widodo took office in 2014, this opportunity has had a relatively large and intense impact in both positive and negative forms. Of all the forms of cooperation that have been implemented by these two countries over time, one project that is currently attracting the attention of many people in Indonesia-China relations is the construction of the Jakarta-Bandung High Speed Train by the KCIC joint venture. This project faces various challenges, but what will be the main benchmark for the discussion now will be seen from the biggest issue during the middle to the end of the project's progress, namely cost overruns. This type of debt raises quite some worrying problems for the Indonesian budget due to the failure of paying in full only from their main business method, which is business to business (B2B) by the consortium of each respective national banks and companies from the two countries that funded the KCIC project. Because it can no longer be borne by these investors alone, the Indonesian government must step in by providing debt guarantees using its national budget or APBN, which currently also covers a lot of debt from other major projects. It is necessary to clarify again what the causes of this cost overrun are based on the development flow of the KCIC project and consider internal and external aspects that can be used as a reference in finding a definitive answer in pinpointing the source of the problem. Because the risk of using Indonesia's own national budget for large-scale projects can have serious implications for the state's integrity as a whole.

Keywords: *Indonesia-China Relations, KCIC, Cost Overrun, Business to Business (B2B), APBN*

Abstrak

Sebagaimana terlihat dari kerjasama bilateral yang luas oleh Indonesia dan Tiongkok sejak Presiden Joko Widodo menjabat pada tahun 2014, kesempatan ini telah membawa dampak yang relatif besar dan intens dalam bentuk yang positif maupun negatif. Dari semua bentuk kerjasama yang telah dilaksanakan oleh kedua negara ini seiring waktu berjalan, salah satu proyek yang cukup menarik perhatian banyak orang saat ini dalam hubungan Indonesia-Tiongkok adalah pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung oleh perusahaan patungan KCIC. Proyek ini menghadapi berbagai tantangan, namun yang akan menjadi patokan utama pembahasan sekarang akan dilihat dari isu terbesarnya selama pertengahan menuju akhir progres proyek tersebut yaitu biaya yang membengkak. Pembengkakan biaya atau *cost overrun* mengungkit masalah yang cukup mengkhawatirkan terhadap anggaran Indonesia dikarenakan kegagalan dalam membayar sepenuhnya hanya dari metode bisnis utama mereka yaitu *business to business* (B2B) oleh konsorsium bank dan perusahaan dari kedua negara yang mendanai proyek KCIC. Karena tidak dapat ditanggung lagi oleh para investor tersebut maka pemerintah Indonesia pun harus ikut turun tangan dengan memberi jaminan utang menggunakan APBN yang saat ini juga sudah menanggung banyak sekali utang dari proyek-proyek lainnya. Perlu diperjelaskan

¹ Prodi Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran

² Prodi Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran

³ Prodi Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran

⁴ Prodi Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran

* Jurnal Hubungan Internasional Fisip UNPAS

Email: trans'borders@unpas.ac.id

kembali apa saja penyebab dari pembengkakan biaya ini berdasarkan alur perkembangan proyek KCIC dan mempertimbangkan aspek-aspek internal maupun eksternal yang dapat dijadikan acuan dalam mencari jawaban definitif dalam menitikkan sumber masalahnya. Karena resiko penggunaan APBN untuk proyek berskala besar dapat membawa implikasi yang berat terhadap integritas Indonesia secara keseluruhannya.

Kata kunci: Hubungan Indonesia-Tiongkok, KCIC, Pembengkakan Biaya, *Business to Business* (B2B), APBN

Pendahuluan

Manusia telah terus mengembangkan teknologi dari masa ke masa untuk mempermudah kehidupan sehari-hari. Pada awalnya, manusia purba tanpa sengaja menemukan bahwa batang kayu di bawah objek berat dapat mengurangi friksi dengan tanah, menciptakan dasar untuk teknologi rollers. Peradaban Mesir kuno menggunakan rollers untuk memindahkan balok-balok besar dalam pembangunan piramida.

Pada 3500 SM, pengrajin tanah liat Mesopotamia menemukan poros, awalnya untuk roda pembuat tembikar. Kesadaran bahwa roda dan poros dapat digunakan untuk transportasi dimulai dari mainan-mainan. Gerobak pertama muncul, dan meskipun asal-usulnya tidak pasti, catatan arkeologi menunjukkan penyebarannya dari Timur Tengah hingga Eropa Barat dalam beberapa generasi.

Dari penemuan awal tersebut, evolusi transportasi terus berlanjut. Roda yang semula digunakan pada gerobak kini ditenagai oleh mesin, seperti mobil, motor, kereta, dan inovasi lainnya. Seiring dengan perkembangan teknologi transportasi, jumlah populasi manusia juga terus berkembang, dari sedikit manusia hingga mencapai 7 miliar orang saat ini.

Pertumbuhan populasi manusia menyebabkan perpindahan yang signifikan, termasuk migrasi, urbanisasi, dan aktivitas perpindahan lainnya yang memerlukan transportasi. Dengan demikian, transportasi menjadi esensial untuk keberlangsungan hidup manusia, memainkan peran krusial dalam menghubungkan dan memfasilitasi

kehidupan sehari-hari serta perkembangan masyarakat.

Di negara kita sendiri ada sebanyak 278 juta manusia yang berkeliaran, dan tentu transportasi amat esensial untuk seluruh rakyat Indonesia, salah satu upaya pemerintah untuk memenuhi kebutuhan transportasi rakyat Indonesia adalah pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Pembangunan kereta cepat ini merupakan Kerjasama internasional Indonesia dan Tiongkok, hubungan bilateral antara dua negara ini memprioritaskan pembangunan kereta cepat pertama di Asia Tenggara.

Proyek ini ditetapkan sebagai salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) dalam Peraturan Presiden Nomor 3 tahun 2016. Pembangunan ini dianggap sebagai solusi untuk mempercepat dan membangun konektivitas yang lebih efisien antar kota dan wilayah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah dan nasional. KCIC pada awal rencananya akan beroperasi tanpa bantuan keuangan dari APBN maupun jaminan pemerintah Indonesia. Pembangunan proyek didanai oleh dana pinjaman China Development Bank (75%) dan 25% sisanya setoran modal pemegang saham proyek ini PSBI sebesar 60% dan Beijing Yawan HSR Co. Ltd. (40%). Tiongkok awal merinci dana yang dibutuhkan sebesar US\$ 5,13 miliar atau Rp 76 triliun dalam proposal awal, seiring waktu dana ini membengkak menjadi US\$ 6,071 miliar lalu melonjak lagi menjadi US\$ 7,5 miliar atau setara Rp 117,5 triliun (kurs Rp 15.700). Berdasarkan BPKP per 15 September 2022, penambahan

biaya untuk KCIC tercatat sebanyak Rp 22,7 triliun.

Perubahan signifikan ini mendorong Indonesia untuk melakukan negosiasi ulang dengan Tiongkok untuk meringankan pembengkakan dana, pada Senin (13/2/2023) keduanya sepakat bahwa pembengkakan dana dikurangi menjadi US\$ 1,2 miliar atau sebesar Rp 18 triliun. Memang terjadi sebuah penurunan dalam pembengkakan tetapi, ini bukan berarti Indonesia kuat untuk membayar tanpa bantuan APBN. Akhirnya dari pernyataan awal proyek ini tidak memerlukan APBN, perhitungan yang kurang matang menyebabkan Indonesia terpaksa mengambil dari APBN walaupun APBN sudah terbebani utang-utang lain yang juga membengkak. Ditambah juga kalau nanti APBN harus ikut serta menanggung pembiayaan Ibu Kota Nusantara (IKN).

Faktor terbesar dalam pembengkakan dana adalah *adjustment for change in cost* untuk komponen-komponen lokal seperti upah pekerja, harga barang, dan biaya-biaya lainnya. *Adjustment for change in cost* adalah 27,8% dari pembengkakan dengan total US\$1,449 miliar atau Rp21,74 triliun. Faktor kedua terbesar adalah *financing cost* yaitu biaya-biaya yang diperlukan untuk pembangunan dalam bentuk bunga pinjaman kepada China Development Bank senilai US\$ 373 juta, faktor ini mencapai 25,8% dari pembengkakan dana.

Dampak pajak-pajak untuk pengadaan lahan, senilai us\$ 157 juta juga merupakan faktor besar dalam pembengkakan dana, lebih tepatnya 10,83% dari total pembengkakan. Dalam artikel ini, kita akan berupaya untuk menjelaskan dan menganalisis dengan rinci penyebab-penyebab pembengkakan dana yang signifikan ini.

Artikel ini juga akan berupaya untuk memberi wawasan yang komprehensif untuk aspek-aspek krusial dalam pembangunan proyek KCJB dan bagaimana hubungan bilateral antara

Indonesia dan Tiongkok ini bisa jauh sekali dari proposal dan rencana awal. Artikel ini akan menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, keseluruhan data sekunder yang kami gunakan berasal dari jurnal ilmiah, buku, publikasi pemerintah, dan portal berita nasional. Kami melakukan tinjauan literatur secara sistematis (Hubungan Indonesia-Tiongkok, KCIC, KJCB, Pembengkakan Dana, *Business to Business* (B2B), dan APBN) Analisis kami juga menggunakan deskriptif kualitatif untuk memaparkan faktor-faktor pembengkakan dana proyek KCJB secara utuh dan mendalam. Dengan demikian, artikel ini akan berusaha untuk mencari tahu lebih dalam mengenai hubungan bilateral Indonesia Tiongkok dalam usahanya untuk merealisasikan proyek KCJB, serta faktor-faktor penyebab pembengkakan dana yang terjadi dalam proyek ini.

Pembahasan

Sejarah dan Pentingnya Hubungan Bilateral antara Indonesia dan Tiongkok

Sejarah hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dimulai pada abad ke-15, ketika para pedagang Tiongkok mulai berdagang dengan kerajaan-kerajaan di kepulauan Nusantara. Pada abad ke-7, para pedagang Tiongkok juga telah melakukan perdagangan dengan kerajaan Sriwijaya di Sumatera. Selain itu, pada masa Dinasti Tang (618-907 M), seorang pelaut Tiongkok bernama Wang Dayuan menulis sebuah catatan perjalanan yang mencatat keberadaan beberapa pelabuhan di Indonesia. Pada masa modern, hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok semakin erat setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945. Pada tahun 1950, Indonesia menjadi salah satu negara pertama yang mengakui Republik Rakyat Tiongkok sebagai negara yang sah. Sejak itu, hubungan kedua negara semakin

berkembang, terutama dalam bidang ekonomi⁵.

Pentingnya hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok terletak pada potensi ekonomi yang besar. Tiongkok merupakan salah satu mitra dagang terbesar Indonesia, dengan total nilai perdagangan mencapai sekitar 79,4 miliar dolar AS pada tahun 2020. Selain itu, Tiongkok juga merupakan investor terbesar di Indonesia, dengan total investasi mencapai sekitar 4,8 miliar dolar AS pada tahun 2020. Selain bidang ekonomi, hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok juga penting dalam bidang politik dan keamanan. Kedua negara memiliki komitmen untuk memperkuat kerja sama dalam mengatasi masalah keamanan regional, seperti terorisme dan perdagangan narkoba. Selain itu, Indonesia dan Tiongkok juga memiliki peran penting dalam menjaga stabilitas di kawasan Asia Tenggara⁶.

Dalam rangka memperkuat hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok, kedua negara telah melakukan berbagai kerja sama, seperti kerja sama dalam bidang infrastruktur, energi, dan pariwisata. Selain itu, Indonesia dan Tiongkok juga telah menandatangani berbagai perjanjian, seperti Perjanjian Perdagangan Bebas ASEAN-Tiongkok dan Perjanjian Kerja Sama Ekonomi Komprehensif Indonesia-Tiongkok. Hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok memiliki sejarah yang panjang dan penting dalam bidang ekonomi, politik, dan keamanan. Kedua negara memiliki komitmen untuk memperkuat kerja sama dalam berbagai sektor, dan telah melakukan

berbagai kerja sama dan perjanjian untuk mencapai tujuan tersebut⁷.

Kerjasama Ekonomi dan Infrastruktur antar Kedua Negara

Kerja sama ekonomi dan infrastruktur antara Indonesia dan Tiongkok telah berkembang pesat dalam beberapa tahun terakhir. Kedua negara saling mendukung dalam meningkatkan perdagangan, investasi, dan kegiatan bisnis yang saling menguntungkan. Selain itu, proyek-proyek infrastruktur yang melibatkan kedua negara juga telah dilaksanakan dengan tujuan memperkuat konektivitas regional. Kerja sama ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok telah membantu meningkatkan perdagangan antara kedua negara. Tiongkok menjadi salah satu mitra dagang terbesar Indonesia, dengan total nilai perdagangan mencapai sekitar 79,4 miliar dolar AS pada tahun 2020. Tiongkok merupakan investor terbesar di Indonesia, dengan total investasi mencapai sekitar 4,8 miliar dolar AS pada tahun 2020. Kerja sama ekonomi dan infrastruktur antara kedua negara telah memungkinkan Tiongkok untuk memperluas jangkauan investasi di berbagai sektor, termasuk energi, komunikasi, dan infrastruktur⁸.

Proyek-proyek infrastruktur yang melibatkan kedua negara telah dilaksanakan untuk memperkuat konektivitas regional dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Misalnya, Indonesia telah menyusun rencana untuk membangun 25 lembah pergudangan baru, mesin energi, dan berbagai proyek massa rapid transit Kerjasama antara

⁵ Otele, Lim, & Alves, "China-Driven Rail Development: Lessons from Kenya and Indonesia," *Policy Insights*, 2-11, (2022)

⁶ Park & Papadopoulou, "Causes of cost overruns in transport infrastructure projects in Asia: their significance and relationship with project size," *Built Environment Project and Asset Management*, 2(2), 195-216, (2012)

⁷ Flyvbjerg, Skamris, & Buhl, "What causes cost overrun in transport infrastructure projects?" *Transport reviews*, 24(1), 3-18, (2004).

⁸Fajar, "Dinamika Hubungan Bilateral Indonesia-China Pada Era Pemerintahan Presiden Joko Widodo pada Sektor Ekonomi (2014-2019)," Doctoral dissertation, Universitas Jenderal Soedirman, (2021)

Indonesia dan Tiongkok juga telah fokus pada pengembangan energi. Proyek-proyek ini meliputi pembuangan mesin energi, termasuk mesin energi berbasis biogas dan hidro. Kerja sama ekonomi dan infrastruktur antara Indonesia dan Tiongkok juga memungkinkan untuk meningkatkan inovasi dan pengembangan teknologi di kedua negara. Tiongkok telah berkontribusi dalam pengembangan infrastruktur dan fasilitas yang diperlukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di Indonesia⁹.

Indonesia dan Tiongkok juga menghadapi pelatihan dan pengembangan sosial seperti pendidikan, kesehatan, dan layanan sosial. Kerja sama ekonomi dan infrastruktur antara Indonesia dan Tiongkok telah memberikan dampak positif pada kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi kedua negara. Kedua negara akan terus berkoordinasi untuk mengembangkan proyek-proyek infrastruktur dan ekonomi yang bersamaan, baik dalam wilayah Indonesia maupun di luar negeri.¹⁰

Keterlibatan Tiongkok dalam Proyek Kereta Cepat Indonesia

Keterlibatan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat di Indonesia mencapai dimensi strategis yang memahat pola baru dalam kerjasama internasional di sektor infrastruktur. Peran kunci yang dimainkan oleh Tiongkok tidak hanya tercermin dalam kontribusinya terhadap keahlian dan teknologi, tetapi juga dalam dinamika geopolitik dan ekonomi yang memperkaya hubungan bilateral kedua negara. Secara teknis, kehadiran Tiongkok menjadi elemen vital dalam merealisasikan ambisi Indonesia memiliki sistem transportasi yang modern dan efisien.

Keahlian yang telah teruji dari insinyur, ahli teknologi, dan perusahaan konstruksi Tiongkok membawa inovasi yang tak terhindarkan dalam proyek ini. Dari desain perkeretaapian hingga pelaksanaan konstruksi, transfer teknologi yang dilakukan Tiongkok mengangkat standar infrastruktur Indonesia ke tingkat global, menciptakan fondasi yang kokoh untuk masa depan mobilitas dan konektivitas¹¹.

Namun, lebih dari sekadar dimensi teknis, keterlibatan Tiongkok membawa dampak signifikan dalam konteks geopolitik dan ekonomi. Proyek kereta cepat menjadi bagian integral dari Belt and Road Initiative (BRI), inisiatif global Tiongkok untuk meningkatkan konektivitas infrastruktur di seluruh dunia. Dengan menjadi bagian dari proyek ini, Indonesia secara tidak langsung terlibat dalam jaringan investasi dan perdagangan global yang dipromosikan oleh Tiongkok. Hal ini membuka peluang bagi Indonesia untuk mendiversifikasi sumber pembiayaan, memperluas akses ke pasar global, dan meningkatkan daya tawar ekonominya di tingkat internasional.

Tentu saja, keterlibatan Tiongkok juga menimbulkan sejumlah pertanyaan dan perhatian terkait dengan implikasi politik dan ekonomi jangka panjang. Pengelolaan risiko, pemenuhan standar lingkungan, serta penyebaran manfaat secara adil di dalam negeri menjadi isu-isu yang harus ditangani dengan cermat untuk memastikan bahwa hubungan ini memberikan hasil positif yang berkelanjutan bagi kedua belah pihak. Dengan demikian, keterlibatan Tiongkok dalam proyek kereta cepat di Indonesia bukan hanya tentang pembangunan infrastruktur, tetapi juga merupakan tonggak penting dalam pembentukan

⁹ Samijan, Berawi, & Kusuma, "Analysis of the Influence of Region Development Factors, Individual and Activity, Internal Operator and External Operator on the Demand for the Jakarta Bandung High-Speed Rail," In *International Conference on Rehabilitation and Maintenance in*

Civil Engineering (pp. 799-809), Singapore: Springer Nature Singapore, (Juli, 2021)

¹⁰ Otele, Lim, & Alves, *loc. cit*

¹¹ Park & Papadopoulou, *loc. cit*

dinamika hubungan bilateral yang kompleks. Ini menandai pertemuan antara keahlian teknis dan ambisi geopolitik, membuka lembaran baru dalam kerjasama internasional yang menggiring Indonesia dan Tiongkok menuju sinergi yang lebih dalam dalam berbagai aspek pembangunan dan pertumbuhan ekonomi¹² (Sanjaya & Puspitasari, 2020).

Dampak Proyek Kereta Cepat Indonesia bagi Indonesia

Pembangunan kereta cepat di Indonesia memunculkan antisipasi terhadap dampak positif yang melimpah bagi negara ini, melampaui sekadar peningkatan konektivitas dan mobilitas. Proyek ini diharapkan menjadi katalisator untuk transformasi multidimensional dalam aspek ekonomi, perdagangan, dan pariwisata, membentuk fondasi yang kuat untuk pertumbuhan berkelanjutan. Dalam konteks ekonomi, dampak positifnya melibatkan dorongan signifikan pada sektor perdagangan dan investasi. Keterhubungan yang ditingkatkan antarwilayah, yang dibawa oleh kereta cepat, menjadi faktor kunci dalam mempercepat aliran barang dan layanan. Ini membuka peluang bagi perusahaan lokal untuk meraih pasar yang lebih luas, sementara juga memudahkan akses bagi investasi asing yang dapat memperkuat pilar-pilar pertumbuhan ekonomi Indonesia. Proyek ini, dengan demikian, diharapkan dapat memberikan kontribusi substansial terhadap diversifikasi ekonomi dan peningkatan daya saing global negara ini. Selanjutnya, dalam sektor pariwisata, kereta cepat menciptakan peluang baru dan potensi pertumbuhan yang signifikan. Peningkatan aksesibilitas ke destinasi wisata utama tidak hanya memperluas pasar pariwisata Indonesia, tetapi juga memicu pengembangan infrastruktur pariwisata di

sepanjang jalur kereta. Dengan demikian, proyek ini bukan hanya menjadi penyokong pengembangan pariwisata, tetapi juga pemicu penghasilan yang substansial melalui industri ini¹³.

Namun, untuk mengoptimalkan dampak positif ini, peran pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya dalam pengembangan kebijakan yang berkelanjutan dan inklusif menjadi sangat penting. Strategi pengembangan sumber daya manusia, pengelolaan lingkungan yang bijaksana, dan inklusi masyarakat lokal dalam proses pembangunan adalah beberapa aspek yang perlu diperhatikan untuk memastikan bahwa manfaat proyek ini dapat dirasakan secara merata di seluruh lapisan masyarakat. Kereta cepat di Indonesia diharapkan bukan hanya menjadi jaringan transportasi modern, tetapi juga pendorong transformasi ekonomi dan pariwisata yang berkesinambungan. Antisipasi terhadap dampak positif ini menciptakan momentum yang membawa Indonesia ke arah puncak pertumbuhan, memperkuat peran negara ini dalam kancah global, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh¹⁴.

Cost Overrun dan Konsekuensinya dalam Proyek Kereta Cepat Indonesia

Cost overrun, fenomena yang menandai peningkatan biaya yang tidak terduga, telah mewarnai proyek pembangunan kereta cepat dengan konsekuensi yang memerlukan perhatian serius. Peningkatan biaya yang tidak terduga menjadi salah satu pemicu utama penanggungan utang oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), menandakan kompleksitas dan tantangan dalam mengelola proyek infrastruktur berskala besar. Faktor-faktor yang mendorong *cost overrun* ini melibatkan

¹² Sanjaya, & Puspitasari, "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme." *Sanjaya, Padjadjaran Journal*

of International Relations, Jurnal Universitas Padjadjaran, (2020)

¹³ Flyvbjerg, Skamris, & Buhl, *loc. cit*

¹⁴ Samijan, Berawi, & Kusuma, *loc. cit*

dinamika yang rumit dan dapat bersifat multifaktorial. Perubahan dalam perencanaan proyek, entah itu karena faktor eksternal atau keputusan internal, seringkali menjadi pemicu utama. Selain itu, kesalahan dalam estimasi biaya awal juga dapat memainkan peran signifikan, terutama ketika menghadapi ketidakpastian dalam kondisi lapangan atau perkembangan teknologi yang cepat. Tantangan teknis yang tak terduga, seperti masalah geoteknik atau perubahan regulasi, dapat memberikan tambahan kompleksitas yang sulit diantisipasi pada tahap awal perencanaan¹⁵

Dampak *cost overrun* bukan hanya terbatas pada aspek keuangan semata, melainkan menciptakan gelombang efek domino yang dapat mempengaruhi jadwal proyek, kualitas hasil akhir, dan kepercayaan pemangku kepentingan. Penundaan dalam penyelesaian proyek, sebagai akibat dari kesulitan keuangan atau perubahan perencanaan, dapat berdampak negatif pada manfaat yang diharapkan dan merugikan pihak-pihak yang terlibat. Lebih jauh, *cost overrun* dalam proyek kereta cepat ini menciptakan tekanan tambahan pada APBN, memicu pertimbangan dan prioritas dalam alokasi sumber daya. Hal ini menciptakan tantangan dalam menjaga keseimbangan antara mendukung proyek infrastruktur penting dan menjaga stabilitas keuangan nasional. Oleh karena itu, manajemen risiko yang efektif dan pemantauan yang cermat menjadi imperatif untuk mengidentifikasi potensi *cost overrun* sejak dini dan mengambil tindakan korektif yang diperlukan. Untuk mengatasi konsekuensi *cost overrun* ini, penting untuk merancang strategi pengelolaan risiko yang komprehensif dan transparan. Ini melibatkan evaluasi yang cermat terhadap estimasi biaya awal, pembentukan cadangan dana yang memadai, serta implementasi sistem pemantauan proaktif¹⁶.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Cost Overrun* dalam Proyek Kereta Cepat Indonesia-Tiongkok

Faktor-faktor yang mendukung *cost overrun* dalam proyek kereta cepat Indonesia-Tiongkok merupakan panorama dinamis yang melibatkan berbagai elemen kompleks dan interkoneksi. Analisis yang mendalam terhadap faktor-faktor ini tidak hanya menyoroti tantangan teknis, melainkan juga menyelami dimensi regulasi, manajemen risiko, dan lingkungan, membentuk kajian komprehensif terkait risiko keuangan dan jadwal proyek. Pertama-tama, kompleksitas teknis proyek menjadi pemicu potensial *cost overrun* yang signifikan. Mencakup aspek rekayasa perkeretaapian modern, teknologi tinggi, dan konstruksi infrastruktur berskala besar, proyek ini rentan terhadap tantangan teknis yang tidak terduga. Keberhasilan integrasi berbagai teknologi dan inovasi menciptakan kebutuhan akan pemahaman yang mendalam dan pemecahan masalah yang cepat terhadap kendala teknis yang mungkin muncul selama proses pembangunan¹⁷

Selanjutnya, kendala lingkungan memainkan peran penting dalam menentukan arah *cost overrun*. Tantangan seperti kondisi geografis yang sulit, perlindungan lingkungan, dan masalah pembebasan lahan dapat memperlambat proyek dan menyebabkan peningkatan biaya yang tidak terduga. Oleh karena itu, analisis dampak lingkungan yang menyeluruh dan strategi mitigasi yang terencana menjadi aspek integral untuk menghindari potensi *cost overrun* yang berasal dari aspek lingkungan. Perubahan regulasi dan kebijakan yang tidak terduga juga dapat memainkan peran signifikan. Ketidakpastian dalam kebijakan atau perubahan regulasi dapat menyebabkan penundaan proyek, memicu perubahan

¹⁵ Fajar, *loc. cit*

¹⁶ Sanjaya, & Puspitasari, *loc cit*

¹⁷ Flyvbjerg, Skamris, & Buhl, *loc. cit*

desain, atau mengakibatkan kenaikan biaya yang signifikan. Oleh karena itu, keterlibatan aktif dengan pemangku kebijakan dan pemantauan konstan terhadap perkembangan regulasi menjadi kunci untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko potensial ini. Selain itu, tantangan dalam manajemen risiko menjadi elemen sentral dalam memahami dan mengatasi *cost overrun*. Dari perubahan ekonomi hingga ketidakpastian geopolitik, pemahaman menyeluruh terhadap risiko eksternal dan internal penting untuk mengidentifikasi potensi *cost overrun*. Implementasi strategi manajemen risiko yang proaktif, termasuk alokasi dana cadangan yang memadai, membentuk tameng pertahanan yang kuat terhadap potensi ketidakpastian yang dapat mempengaruhi proyek¹⁸.

Kontribusi Cost Overrun terhadap Penanggungan Utang oleh APBN

Kontribusi fenomena *cost overrun* terhadap penanggungan utang oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam konteks proyek kereta cepat menandai peran krusial yang tidak hanya ekonomis, tetapi juga kebijakan fiskal dan keuangan pemerintah. Dalam dinamika ini, *cost overrun* bertransformasi menjadi pemicu struktural yang dapat membentuk jalur kebijakan ekonomi nasional. Secara substansial, *cost overrun* mengindikasikan ketidaksetaraan antara biaya aktual proyek dan estimasi biaya awal yang diperkirakan. Ketika proyek melibatkan anggaran yang tidak terduga, pemerintah sering kali terdorong untuk mencari sumber pendanaan tambahan untuk menutupi defisit tersebut. APBN, sebagai sumber dana utama pemerintah, menjadi opsi yang tidak dapat dihindari, menggambarkan bagaimana *cost overrun* secara langsung memberikan kontribusi terhadap peningkatan utang negara.

Penanggungan utang oleh APBN dalam konteks *cost overrun* ini menciptakan ketidakseimbangan dalam alokasi sumber daya fiskal. Sumber daya yang seharusnya dialokasikan untuk program-program strategis lainnya, seperti pendidikan, kesehatan, atau pembangunan infrastruktur lainnya, terpindahkan untuk menutupi biaya tambahan yang muncul selama proyek kereta cepat. Ini menciptakan dilema kebijakan yang memerlukan pemahaman mendalam terhadap prioritas pembangunan nasional dan strategi pengelolaan utang yang efektif. Peningkatan utang akibat *cost overrun* juga membuka jendela kajian kestabilan fiskal dan dampaknya terhadap rating kredit negara. Ketergantungan pada utang sebagai sumber pendanaan tambahan dapat mempengaruhi keyakinan pasar dan kredibilitas kebijakan fiskal, memicu penurunan rating kredit dan kenaikan suku bunga. Oleh karena itu, efek domino *cost overrun* tidak hanya dirasakan dalam skala proyek itu sendiri, tetapi juga memperlihatkan implikasi mendalam dalam arena ekonomi dan keuangan makro.

Untuk mengatasi tantangan ini, perlu adanya keterlibatan pemerintah yang lebih cermat dalam manajemen proyek dan pengendalian biaya. Penilaian yang lebih ketat terhadap estimasi biaya awal, pembentukan cadangan dana yang memadai, dan penerapan praktik manajemen risiko yang efektif dapat membantu mengurangi potensi *cost overrun*. Sementara itu, diversifikasi sumber pendanaan dan penguatan pengelolaan utang menjadi instrumen kunci dalam meminimalkan dampak ekonomi dan fiskal yang merugikan. Sehingga, kontribusi *cost overrun* terhadap penanggungan utang oleh APBN bukan hanya sebagai kisah fiskal belaka, melainkan menjadi narasi kompleks yang memerlukan pemikiran kritis dan solusi terencana. Dengan merangkai strategi yang holistik, pemerintah dapat menciptakan

¹⁸ Samijan, Berawi, & Kusuma, *loc. cit*

fondasi yang kokoh untuk keberlanjutan proyek-proyek infrastruktur, menjaga keseimbangan keuangan negara, dan memastikan dampak positif jangka panjang bagi masyarakat dan ekonomi.

Pembatasan Anggaran untuk Proyek Infrastruktur Lainnya

Dampak penanggungan utang oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), terutama yang berasal dari *cost overrun* dalam proyek kereta cepat, meluas ke dimensi pembangunan infrastruktur nasional secara keseluruhan. Fenomena ini membuka jendela pada perubahan dinamika alokasi anggaran, menciptakan gelombang efek yang melibatkan proyek infrastruktur lainnya, dan menggambarkan kompleksitas keseimbangan kebijakan fiskal. Pertama-tama, penanggungan utang yang terkait dengan *cost overrun* kereta cepat memberikan potret tentang pengaruh pembatasan anggaran yang dapat terjadi di sektor infrastruktur lainnya. Sumber daya fiskal yang seharusnya dialokasikan untuk proyek-proyek infrastruktur strategis lainnya, seperti jalan, pelabuhan, atau energi, kemungkinan akan direlokasi untuk menutupi biaya tambahan proyek kereta cepat. Dengan begitu, pembangunan infrastruktur yang direncanakan dapat mengalami penurunan anggaran, merugikan proyek-proyek yang mungkin memiliki dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan daya saing nasional.

Dampak ini tidak hanya sebatas pada tingkat pembatasan anggaran, melainkan juga membawa konsekuensi langsung terhadap kecepatan dan kemajuan pembangunan infrastruktur lainnya. Proyek-proyek yang mungkin telah direncanakan atau bahkan sudah berada dalam tahap pelaksanaan dapat mengalami penundaan atau pengurangan skala, menyebabkan ketidakpastian dan kendala bagi pertumbuhan ekonomi. Pembatasan anggaran ini menjadi benteng penghambat, menghadirkan tantangan ekonomi dan

manajemen yang kompleks dalam upaya mencapai target pembangunan nasional. Selain itu, pembatasan anggaran ini dapat memicu pertanyaan strategis tentang prioritas nasional dalam alokasi sumber daya. Pemilihan untuk mengalokasikan lebih banyak dana untuk menutupi *cost overrun* kereta cepat dapat menghadirkan dilemma terkait prioritas kebijakan pembangunan. Keberlanjutan investasi dalam sektor kunci lainnya, seperti pendidikan dan kesehatan, mungkin menjadi taruhan dalam konteks pembatasan anggaran yang dihasilkan oleh *cost overrun* tersebut. Untuk mengatasi dampak negatif ini, pemerintah perlu merancang strategi keuangan yang cerdas dan efektif. Evaluasi yang cermat terhadap estimasi biaya awal, pengelolaan risiko yang efektif, dan implementasi praktik manajemen proyek yang unggul menjadi langkah-langkah penting dalam mencegah *cost overrun*. Penguatan kebijakan keuangan dan diversifikasi sumber pendanaan juga dapat membantu meminimalkan risiko pembatasan anggaran yang merugikan proyek-proyek infrastruktur lainnya, menjaga keseimbangan pembangunan nasional dan keberlanjutan ekonomi.

Risiko Terhadap Keseimbangan Fiskal dan Stabilitas Ekonomi

Risiko terhadap keseimbangan fiskal dan stabilitas ekonomi, yang timbul dari tingginya utang yang ditanggung oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), membuka pintu untuk mendalami dimensi makroekonomi yang memerlukan pemahaman mendalam terhadap kebijakan fiskal dan strategi pengelolaan utang. Tingkat utang yang meningkat dapat menciptakan ketidakseimbangan dalam keseimbangan fiskal negara. Pada tingkat ini, pembayaran bunga dan pokok utang dapat menyerap sebagian besar pendapatan pemerintah, meninggalkan anggaran yang terbatas untuk pembiayaan program-program pembangunan dan kesejahteraan masyarakat. Risiko ini melibatkan

pertimbangan strategis dalam alokasi sumber daya, dengan potensi merugikan investasi dalam pembangunan manusia dan proyek-proyek strategis lainnya. Dalam konteks stabilitas ekonomi, risiko tersebut dapat bersifat menggerus daya saing dan menghambat pertumbuhan. Dengan tingkat utang yang signifikan, pemerintah mungkin terbatas dalam melakukan stimulus ekonomi dalam situasi krisis atau merespons fluktuasi pasar yang cepat. Ini menciptakan tantangan dalam menjaga ketahanan ekonomi terhadap gejolak global dan menjelang perubahan dinamika ekonomi internal¹⁹

Strategi pengelolaan utang menjadi krusial dalam mengatasi risiko ini. Pengelolaan utang yang bijaksana melibatkan kebijakan pembayaran utang yang berkelanjutan, restrukturisasi utang yang memperhatikan kondisi pasar, dan diversifikasi sumber pembiayaan. Penilaian cermat terhadap tren ekonomi global dan lokal, serta proyeksi pendapatan nasional, menjadi landasan untuk merumuskan kebijakan utang yang responsif dan efektif. Lebih lanjut, risiko terhadap stabilitas ekonomi juga menunjukkan pentingnya menjaga keseimbangan antara investasi dalam proyek-proyek strategis dan menjaga kondisi ekonomi yang sehat. Ini melibatkan analisis kebijakan ekonomi yang holistik, yang menggabungkan aspek fiskal, moneter, dan struktural untuk menciptakan kerangka kerja yang mendukung pertumbuhan berkelanjutan. Dalam merespon risiko ini, pemerintah dapat melibatkan lembaga keuangan, sektor swasta, dan pemangku kepentingan lainnya untuk menciptakan sinergi dalam mengelola utang dan mendukung stabilitas ekonomi. Dengan begitu, risiko terhadap keseimbangan fiskal dan stabilitas ekonomi dapat diatasi secara efektif, memastikan bahwa utang yang ditanggung oleh APBN berperan sebagai instrumen pembangunan yang mendukung pertumbuhan

berkelanjutan dan kesejahteraan masyarakat²⁰.

Kesimpulan

Proyek kereta cepat tidak hanya meningkatkan mobilitas penduduk tetapi juga membuka peluang investasi dan pertumbuhan industri pariwisata. Kesuksesan ini memberikan dorongan positif bagi pertumbuhan ekonomi regional. Namun, dampak lingkungan dan pemerataan manfaat menjadi tantangan yang harus diatasi dengan bijaksana. Proyek Jakarta-Bandung bukan hanya proyek infrastruktur biasa, melainkan simbol dari hubungan bilateral yang matang. Keberhasilan proyek membuka lembaran baru dalam transformasi infrastruktur regional, memberikan dampak luar biasa terhadap konektivitas, pertumbuhan ekonomi, dan dinamika wilayah.

Meskipun berhasil, proyek ini dihadapkan pada fenomena *cost overrun*, yang memerlukan perhatian serius dari pemerintah dan pemangku kepentingan. *Cost overrun* menciptakan gelombang efek domino, mempengaruhi jadwal proyek, kualitas hasil akhir, dan kepercayaan pemangku kepentingan. Manajemen risiko yang efektif dan pemantauan yang cermat diperlukan untuk mengidentifikasi potensi *cost overrun* sejak dini.

Faktor-faktor pendukung *cost overrun* melibatkan kompleksitas teknis, tantangan lingkungan, perubahan regulasi, dan manajemen risiko yang kurang efektif. Analisis mendalam terhadap faktor-faktor ini menjadi kunci dalam memahami risiko keuangan dan jadwal proyek. Implikasi jangka panjang dari *cost overrun* mencakup dampak terhadap keseimbangan fiskal, pertumbuhan ekonomi, dan prioritas pembangunan nasional. Penanggungan utang oleh APBN menciptakan ketidakseimbangan dalam alokasi sumber daya fiskal, membatasi fleksibilitas

¹⁹ Fajar, *loc. cit*

²⁰ Samijan, Berawi, & Kusuma, *loc. cit*

kebijakan pemerintah. Oleh karena itu, perlu adanya perencanaan keuangan yang matang dan manajemen utang yang bijaksana.

Saran untuk mengatasi tantangan ini melibatkan peningkatan pengawasan dan transparansi dalam proyek infrastruktur, evaluasi ketat terhadap estimasi biaya, dan penguatan manajemen risiko. Pemerintah juga perlu menjelajahi cara-cara inovatif untuk mendiversifikasi sumber pendanaan dan memastikan kesinambungan pembangunan yang inklusif.

Sebagai kesimpulan, pemerintah perlu mengambil langkah-langkah proaktif untuk mengelola dampak cost overrun, menciptakan landasan yang kokoh untuk pertumbuhan ekonomi berkelanjutan, dan memajukan pembangunan infrastruktur yang mendukung kepentingan masyarakat secara menyeluruh. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung bukan hanya prestasi teknis, tetapi juga tonggak sejarah dalam kemitraan Indonesia dan Tiongkok, membuka jalan menuju masa depan yang berkelanjutan dan saling menguntungkan. Kesuksesan proyek ini akan menjadi panduan berharga bagi pembangunan regional dan global yang berkelanjutan.

Daftar Pustaka

- Fajar, P. (2021). *Dinamika Hubungan Bilateral Indonesia-China Pada Era Pemerintahan Presiden Joko Widodo pada Sektor Ekonomi (2014-2019)* (Doctoral dissertation, Universitas Jenderal Soedirman).
- Flyvbjerg, B., Skamris Holm, M. K., & Buhl, S. L. (2004). What causes cost overrun in transport infrastructure projects?. *Transport reviews*, 24(1), 3-18.
- Kadarisman, M. (n.d.). *KEBIJAKAN TRANSPORTASI KERETA API CEPAT JAKARTA-BANDUNG DALAM MEWUJUDKAN ANGKUTAN RAMAH LINGKUNGAN THE POLICY OF HIGH SPEED TRAI*. Jurnal Institut Transportasi dan Logistik Trisakti. Retrieved November, 2017, from <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog/article/download/167/121>
- Otele, O. M., Lim, G., & Alves, A. (2022). China-Driven Rail Development: Lessons from Kenya and Indonesia. *Policy Insights*, 2-11.
- Park, Y. I., & Papadopolou, T. C. (2012). Causes of cost overruns in transport infrastructure projects in Asia: their significance and relationship with project size. *Built Environment Project and Asset Management*, 2(2), 195-216.
- Rustandi, R., Muktiyanto, A., & Srimindarti, C. (2022). COST OVERRUNS ON RAILWAY SIGNALLING PROJECT: QUALITATIVE CASE STUDY ON LRS COMPANY. *Jurnal Riset Bisnis dan Manajemen*, 15(01), 33-41.
- Samijan, Berawi, M. A., & Kusuma, A. (2021, July). Analysis of the Influence of Region Development Factors, Individual and Activity, Internal Operator and External Operator on the Demand for the Jakarta Bandung High-Speed Rail. In *International Conference on Rehabilitation and Maintenance in Civil Engineering* (pp. 799-809). Singapore: Springer Nature Singapore.
- Sanjaya, F., & Puspitasari, V. (2020). *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme | Sanjaya | Padjadjaran Journal of International Relations*. Jurnal Universitas Padjadjaran.

Suroso, M. F., & Taufik, T. A. ANALYSIS OF THE JAKARTA-BANDUNG HIGH SPEED TRAIN PROJECT IN A STATE-OWNED CONSTRUCTION COMPANY PT XYZ.

Yamin, M., & Windymadaksa, S. (2017). *PEMBANGUNAN KERETA*

CEPAT JAKARTA-BANDUNG SEBAGAI MERCUSUAR HUBUNGAN INDONESIA-TIONGKOK. Rumah Jurnal UIN Alauddin Makassar.
<https://journal.uin-alauddin.ac.id/index.php/jpp/article/view/4345/3984>