

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. KESIMPULAN

Berdasarkan pada analisis di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa perubahan skema pendanaan dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung oleh Indonesia dan China, dilihat dari perspektif ekonomi politik menunjukkan bahwa terdapat proses interaksi, kait-mengkait, dan saling mempengaruhi antara faktor-faktor ekonomi dan politik dalam keputusan yang diambil.

Penulis menemukan bahwa Penyertaan Modal Negara dalam proyek kereta cepat Jakarta-bandung merupakan suatu bentuk upaya yang menyimpang dari kesepakatan awal yang telah dibuat oleh Indonesia dan China, dimana skema awal kerja sama tersebut telah ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama untuk menggunakan skema pendanaan *bussines to bussines*. Namun dalam perkembangannya, dikarenakan oleh banyak faktor, maka skema pendanaan tersebut terpaksa harus mengalami perubahan.

Dalam penelitian ini, penulis menemukan bahwa faktor ekonomi merupakan faktor dominan yang berperan sebagai variabel independen dalam perubahan skema pendanaan dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, sedangkan keputusan politik merupakan variabel dependen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor ekonomi berupa pembengkakan biaya proyek (*Cost Overrun*) merupakan faktor ekonomi dominan yang mempengaruhi perubahan skema pendanaan, juga turut serta dipengaruhi oleh sub-sub faktor

seperti adanya pandemi Covid-19, peningkatan biaya untuk EPC (*Engineering, Procurement, and Construction*), serta kenaikan biaya untuk pembebasan lahan. Faktor-faktor ekonomi yang telah disebutkan tersebut, pada gilirannya mempengaruhi terbentuknya keputusan politik pemerintah Indonesia, yang terlihat pada dikeluarkannya Peraturan Presiden No.93 tahun 2021 tentang Penyertaan Modal Negara sebagai upaya percepatan pengerjaan proyek.

Dalam konteks kerja sama pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, pembengkakan biaya dan perubahan skema pendanaan, hingga penyertaan modal oleh negara dalam proyek tersebut, menimbulkan adanya indikasi akan jebakan hutang (*debt trap*) dalam proyek tersebut, sebagaimana yang terjadi pada kerja sama dengan Sri Lanka.

Pemerintah Indonesia, melalui kementerian keuangan memberikan klarifikasi perihal laporan yang dirilis oleh AidData tersebut. Pemerintah Indonesia menyatakan bahwa tidak ada indikasi akan utang tersembunyi (*hidden debt*) dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Adapun utang yang dimuat dalam laporan AidData tersebut merupakan utang yang bersifat non-pemerintah.

Utang yang disebutkan dalam laporan AidData merupakan utang yang timbul dari penetapan skema *business to business* oleh BUMN, konsorsium, himbara, *special purpose vehicle*, dan swasta.

6.1. SARAN

Melalui penelitian terhadap perubahan skema pendanaan dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung oleh Indonesia dan China ini, penulis mengharapkan agar supaya di kemudian hari, penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi penelitian selanjutnya dan rekomendasi kebijakan bagi pemerintah. Saran utama yang dapat diperoleh dari tulisan ini adalah bagi pihak pemerintah Indonesia. Saran ini ditujukan atas dasar pertimbangan terhadap kerugian ekonomi yang akan timbul dari penyertaan modal negara dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Penggunaan APBN oleh Indonesia dalam kerja sama dengan China ini adalah skema yang menyimpang dari perjanjian awal. Oleh karena itu, sudah seharusnya dalam proyek dengan resiko investasi tinggi seperti ini, pemerintah telah memperhitungkan dan menganalisis dengan seksama resiko kerugian apa saja yang dapat timbul dari kerja sama ini. Tentu saja untuk menghindari kerugian yang besar bagi pihak Indonesia. Kemudian, pemerintah Indonesia perlu mengantisipasi kerugian ekonomi yang akan timbul di kemudian hari dari perubahan skema pendanaan ini. Hal ini patut untuk diperhatikan mengingat bahwa terdapat kemungkinan jebakan utang bagi Indonesia apabila nantinya proyek ini alih-alih mendatangkan keuntungan, justru menjerat Indonesia dengan utang akibat kegagalan balik modal dalam proyek ini.