

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bahasan bab 6 dibagi dalam dua bagian yaitu kesimpulan dan saran. Kesimpulan ini merupakan hasil pembuktian Hipotesis yang diajukan yaitu ; *Sistem kelembagaan dan kerjasama pendanaan yang optimal akan menunjang pengembangan dan kinerja perkeretaapian, khususnya perkeretaapian daerah*, sementara yang berupa sarana merupakan hasil yang masih perlu dibuktikan lagi sebagaimana hipotesis yang diajukan berdasarkan *research question* peneliti ini

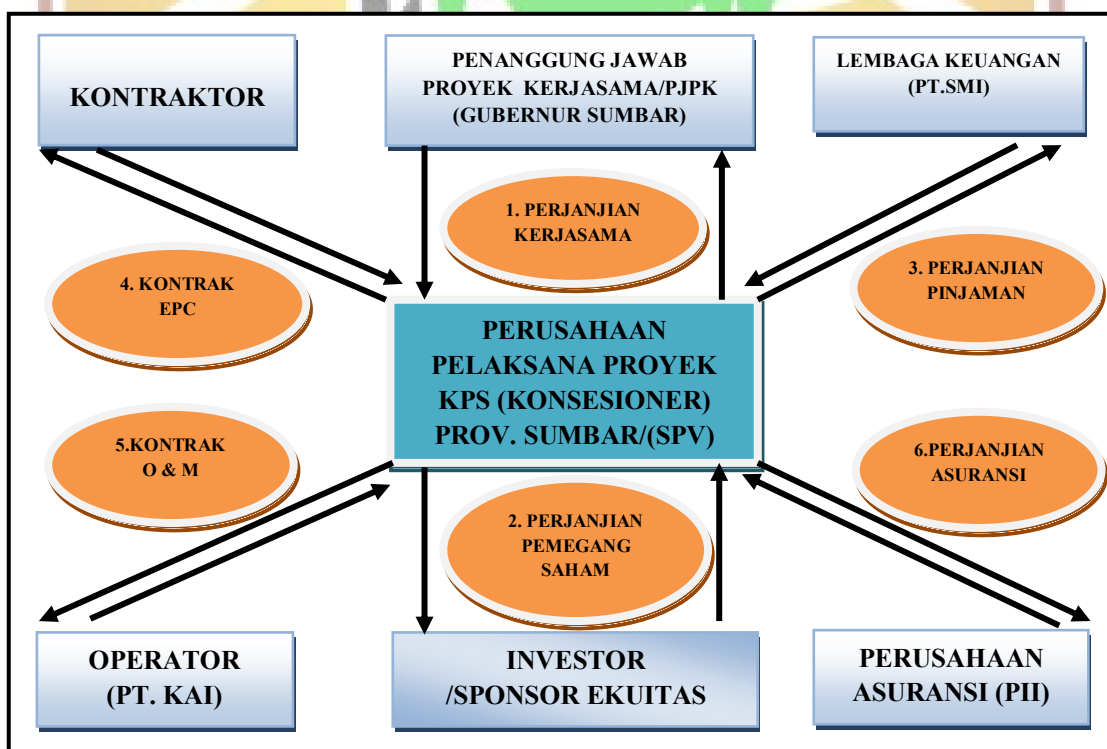
6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, baik kajian literatur maupun hasil pengolahan data dan kuisioner dari para responden, maka penelitian ini mempunyai kesimpulan sebagai berikut;

1. Variabel Prioritas yang sangat berpengaruh dalam pembentukan Sistem kelembagaan pembangunan Kereta Api Shortcut Padang- Solok adalah :
 - a. Bahwa Jaringan Jalur Kereta Api Milik Pemerintah.
 - b. Kemampuan Sumber Daya Manusia.
 - c. Meningkatkan Efisien dan efektifitas layanan.
 - d. PT. Kereta Api.
 - e. Pemerintah Pusat.
 - f. Study Kelayakan (*Pre-FS/FS*).
 - g. Kemampuan sumberdaya keuangan dan pengalaman manajemen.
 - h. Untuk membagi resiko dan keuntungan usaha.
 - i. Bidang perhubungan (ASDP, Angkasa Pura).
 - j. (*Build Operate and Transfer*).
 - k. Memberikan Manfaat keuntungan yang proporsional dan wajar bagi para pihak.
 - l. Masa konsesi lebih dari 20 tahunan.
 - m. Perjanjian dirancang secara baik sesuai dengan hukum dan peraturan investasi yang berlaku.

- n. Adanya kepastian hukum dan rasa aman mematuhi ketentuan tertulis yang telah disetujui bersama.
 - o. Bahwa penyelenggaraan angkutan Kereta Api oleh pemerintah diserahkan kepada badan penyelenggara (PT. Kereta Api).
 - p. Track.
2. Variabel Prioritas yang sangat berpengaruh dalam pembentukan Sistem Pendanaan pembangunan Kereta Api Shortcut Padang- Solok adalah :
- a. Pemerintah Pusat.
 - b. Konsesi Lebih dari 20 tahun.
 - c. Bahwa jaringan jalur kereta api milik pemerintah.
 - d. Pembangunan (*Construction*).
 - e. Skema BOT (*Build Operate and Transfer*).
 - f. Bahwa penyelenggaraan angkutan kereta api oleh pemerintah diserahkan kepada badan penyelenggara (PT. Kereta Api).
 - g. Track.
 - h. Pengadaan Tanah untuk jalur kereta api.
 - i. Jumlah dan penyertaan modal yang dibutuhkan (*Working Capital*).
 - j. Operasional (*Operation and Maintenance*).
 - k. Meningkatkan Efisiensi dan efektifitas layanan.
 - l. JO (*Joint Operation-Kerjasama Operasi*).
 - m. Lokomoti.
 - n. Kereta penumpang.
 - o. Gerbong barang.
 - p. Kereta khusus.
 - q. Kemampuan sumberdaya keuangan dan pengalaman manajemen.
 - r. Bidang industri (INKA, PINDAD, KS, DI, LEN).
 - s. Pengadaan dan pemesanan (*Procurement*).
 - t. PT. Kereta Api.
 - u. Bahwa jaringan jalur kereta api disusun dalam satu sistem terpadu dengan moda transportasi lain.

3. Berdasarkan analisa dari penelitian ini tentang jenis skema yang efisien pada pembangunan *shortcut* Padang– Solok yang paling sesuai adalah skema kerjasama Bangun Alih dan Kelola /*Build Operate and Transfer (BOT)* dengan waktu Konsesi lebih dari 20 tahunan (masa konsesi 30 tahun, *break even point/BEP*).
4. Dalam hal ini kerjasama Bangun Alih dan Kelola /*Build Operate and Transfer (BOT)* sebagaimana hasil analisis bahwa secara umum kerjasama *BOT* merupakan varian yang secara umum paling sering dipakai dalam meningkatkan partisipasi swasta untuk pembangunan infrastruktur.
5. Berdasarkan analisa penelitian diatas jenis skema yang sesuai pada pembangunan *shortcut* Padang –Solok adalah skema kerjasama Bangun Alih dan Kelola /*Build Operate and Transfer (BOT)* dengan waktu Konsesi lebih dari 20 tahunan, maka desain sistem kelembagaan proyek pembangunan *Shortcut* Padang–Solok dapat dilihat pada gambar 6.1 dibawah ini : dari enam partisipan/*Stakeholder* (Para pihak yang berpengaruh) diatas apabila dibuatkan pola hubungannya dalam kerangka kerjasama *BOT* akan terlihat seperti pada **gambar 6.1** dibawah ini :



Gambar 6.1 Bentuk Rancangan Sistem Kelembagaan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) Skema *BOT* Proyek Pembangunan *Shortcut* Kereta Api Padang -Solok

Tugas Pokok dari masing-masing stakeholder (Para Pemangku Kepentingan) ada pada Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2014.

➤ **Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK)**

Merupakan pihak yang bertanggung jawab atas penyediaan layanan kepada public serta sebagai pihak yang melakukan kontrak kerjasama dengan perusahaan KPS (Perusahaan Pelaksana Proyek Kps (Konsesional) / (SPV).

➤ **Investor/ Sponsor (Ekuitas)**

Merupakan perusahaan-perusahaan swasta yang biasanya bergabung dengan membentuk konsorsium untuk mengikuti lelang pengadaan perusahaan.

➤ **Perusahaan Pelaksana Proyek KPS (Konsesional) / (SPV)**

Merupakan Perusahaan yang khusus didirikan oleh sponsor yang memenangkan proses pelelangan Badan Usaha.

➤ **Kontraktor**

Merupakan pihak yang bertanggung jawab untuk melakukan pembangunan atas proyek infrastruktur dan/atau pengelolaan proyek Proyek Pembangunan Shortcut Padang – Solok.

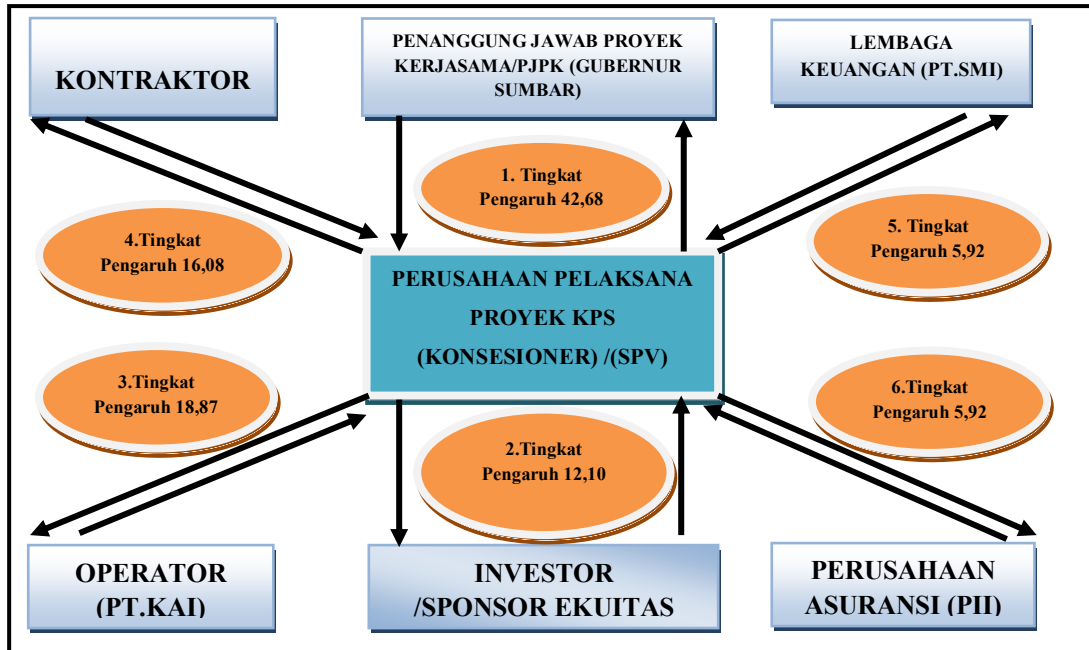
➤ **Operator tugasnya :**

Merupakan pihak yang bertanggung jawab untuk melakukan pengoperasian selama waktu konsesi atas proyek infrastruktur dan/atau pengelolaan proyek Pembangunan Shortcut Padang – Solok.

➤ **Pihak Asuransi tugasnya :**

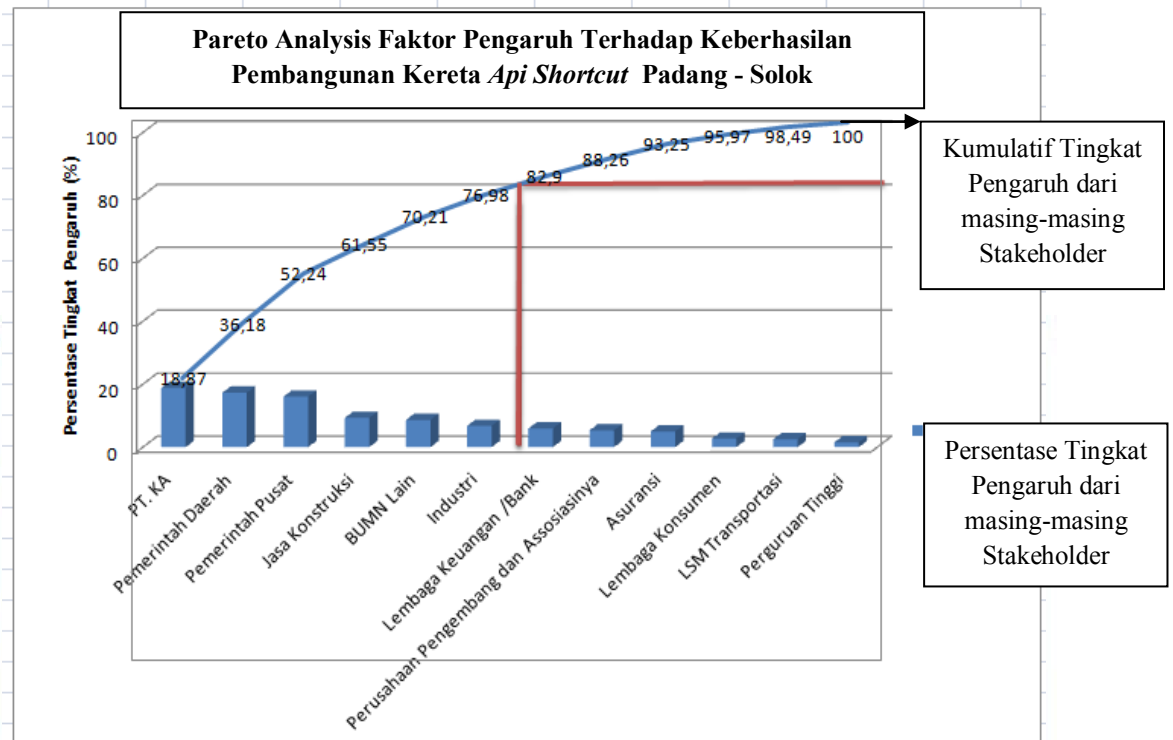
Merupakan pihak/perusahaan yang bertanggung jawab untuk memberikan jaminan terhadap resiko-resiko selama masa pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan selama waktu konsesi atas proyek infrastruktur dan/atau pengelolaan proyek Pembangunan Shortcut Padang – Solok berakhir (jaminan diatur dalam pasal kontrak antara Perusahaan Pelaksana Proyek KPS (Konsesional) / (SPV).

4. Lembaga SPV dibentuk berupa Perusahaan Baru yang terdiri dari Gabungan BUMN dan BUMD yang bergerak dibidang Konstruksi. Yang di berinama Perusahaan Pelaksanakan Proyek KPS *Shortcut* Padang- Solok, Skema pengaruh tergambar pada struktur dibawah ini :



5. Hasil kesimpulan dari Analisis data dari Bab V Berdasarkan Analisis *Pareto* terlihat pada grafik dibawah ini :

| No. | Pihak -pihak Yang berpengaruh | Tingkat Pengaruh (%) | Kumulatif Tingkat Pengaruh |
|-----|--|----------------------|----------------------------|
| 1 | PT. KA | 18,87 | 18,87 |
| 2 | Pemerintah Daerah | 17,31 | 36,18 |
| 3 | Pemerintah Pusat | 16,06 | 52,24 |
| 4 | Jasa Konstruksi | 9,31 | 61,55 |
| 5 | BUMN Lain | 8,66 | 70,21 |
| 6 | Industri | 6,77 | 76,98 |
| 7 | Lembaga Keuangan /Bank | 5,92 | 82,9 |
| 8 | Perusahaan Pengembang dan Assosiasinya | 5,36 | 88,26 |
| 9 | Asuransi | 4,99 | 93,25 |
| 10 | Lembaga Konsumen | 2,72 | 95,97 |
| 11 | LSM Transportasi | 2,52 | 98,49 |
| 12 | Perguruan Tinggi | 1,51 | 100 |
| | | 100 | |



Sumber : Analisis Pareto

Dari diagram diatas dapat kita jelaskan bahwa analisis pareto adalah teknik statistik dalam pengambilan keputusan yang digunakan untuk pemilihan sejumlah tugas yang menghasilkan efek keseluruhan yang signifikan. Prinsip analisis pareto juga dikenal sebagai aturan 80/20 adalah gagasan bahwa dengan melakukan 20% dari pekerjaan anda dapat menghasilkan 80 % dari manfaat melakukan seluruh pekerjaan, kita lihat dari diagram diatas ada beberapa pihak (*Stakeholder*) yang kategori 20 % mendapatkan bobot pengaruh yang signifikan dalam penyelenggaraan KPS dalam Pembangunan Jalur Kereta Api *Shortcut* Padang – Solok adalah :

1. PT. KA
2. Pemerintah Daerah
3. Jasa Konstruksi
4. BUMN
5. Industri

6.2. Saran

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan yang diperoleh serta opini kualitatif dari para *stakeholders*, penyelenggaraan infrastruktur kereta api ini tidak memberikan keuntungan finansial secara langsung namun secara jangka panjang sangat mempengaruhi kondisi perekonomian secara umum juga sektor politik selain mempengaruhi kondisi infrastruktur kereta api itu sendiri yang saat ini belum sepenuhnya berfungsi secara optimal karena adanya perubahan *konstelasi* kepemilikan dan peraturan yang menaunginya. Untuk itu perlu memperhatikan hal hal berikut:

1. Sistem kelembagaan dari pendanaan baru ini bukan berarti sama sekali baru. tetapi merupakan pengembangan / *hybrid* dari sistem yang sudah ada dengan penekanan yang berbeda terhadap:
 - Struktur kepemilikan antara prasarana dengan Sarana (*unbundling*), dalam hal ini pemerintah Pusat dan Pemda Sumatera Barat bisa sebagai pemilik aset prasarana kereta api di Provinsi Sumatera Barat.
 - Mengusahakan aset sarana kereta api dengan penyertaan modal pihak industri di daerah melalui kerjasama pendanaan untuk kegiatan operasional
2. Perlu dilakukan tinjauan (*review/assessment*) terhadap aspek hukum dan perundangan yang berlaku seperti Undang-undang perkeretaapian dan peraturan pendukung di bawahnya, peraturan tentang tata cara penanaman modal dan undang-undang / peraturan tentang privatisasi BUMN, khusus dalam pengembangan infrastruktur kereta api, undang-undang pemerintahan daerah, undang-undang Agraria dan Undang-Undang keuangan negara serta undang-undang/peraturan lain yang terkait.
3. Pengaturan perundangan yang lebih detail dan jelas berkenaan dengan banyaknya undang-undang maupun peraturan lain yang perlu disesuaikan agar pengembangan kereta api di Sumatera Barat ini dapat dilaksanakan dengan kerangka kerjasama pemerintah dan swasta sesuai yang diharapkan.

4. Sistem kelembagaan dan pola pendanaan dalam pengembangan infrastruktur kereta api ini harus memperhatikan tahapan proyek mulai tahap Studi Kelayakan (*Feasibility Study/FS*), tahap pengadaan dan pembangunan serta tahap operasional, hal ini berkaitan dengan keterlibatan pihak-pihak yang berkepentingan terhadap keberhasilan pengembangan perkeretaapian khususnya di Provinsi Sumatera Barat ini.
5. Bentuk kelembagaan baru dalam pengembangan infrastruktur kereta api terutama pengembangan aset dan sarana kereta api, secara khusus perlu melibatkan dana/investasi pihak lain selain penyelenggara kereta api. sesuai dengan kaidah-kaidah “pembiayaan proyek (*project financing*)” yang berbasis pembagian resiko / kewenangan dan penyertaan modal.
6. Proyek Pembangunan *Shortcut* Padang – Solok ini harus di dukung dengan kapasitas dari masing-masing para pemangku kepentingan yang harus dilakukan peningkatan kapasitas kelembagaan (*Capacity Building*), sehingga memenuhi kriteria.
7. Proyek Pembangunan Kereta Api *Shortcut* Padang–Solok akan berhasil dengan adanya pembentukan Perusahaan Pelaksana Proyek KPS (*SPI*) yang terdiri dari perusahaan swasta/ BUMN yang bonafit.
8. Perencanaan Sistem Kelembagaan pembangunan Kereta Api *Shortcut* padang – solok ini juga di dukung oleh penelitian sebelumnya yang saling terkait diantaranya penelitian ini berangkat dari tema yang sama yaitu Proyek Pembangunan Kereta Api *Shortcut* Padang – Solok diantaranya :
 - a. Eva, L 2013, “Pemilihan Bentuk Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) dalam Investasi Pembangunan *Shortcut* Padang –Solok menggunakan Analytic Network Process (ANP), Tesis MT, Unand.
 - b. Tri, S 2013, ”Estimasi Demand Angkutan Barang Jalur Padang-Solok dari peralihan truck ke kereta api sebagai pembangunan proyek kerjasama pemerintah swasta, Tesis MT, Unand.
 - c. Hardi, W 2015, “Penentuan Tarif Angkutan Barang Moda Kereta Api Jalur Padang – Solok, Tesis MT, Unand.
 - d. Zaitul,M 2014, “Study Investasi Proyek Pembangunan Jalur Kereta Api

menggunakan Skema Kerjasama Pemerintah Swasta Study Kasus : *Shortcut* Padang – Solok, Tesis MT, Unand.

- e. Riko, Y 2015, "Dokumen Kontrak Kerjasama Pemerintah Swasta untuk investasi infrastruktur Study Kasus Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api *Shortcut* Padang – Solok, Tesis MT, Unand.
- f. Analisa Resiko Proyek Pembangunan *Shortcut* Padang –Solok Skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) sedang proses tesis oleh Chynyia Utami Putri, ST.

