



"Pemerintah merencanakan pembangunan jalur kereta api di empat pulau selain Jawa dalam 5 tahun ke depan"

“ Kereta api sebagai moda transportasi yang murah, aman, dan ramah lingkungan perlu dikembangkan tidak hanya di Pulau Jawa saja namun juga di pulau-pulau besar lainnya di Indonesia. ”

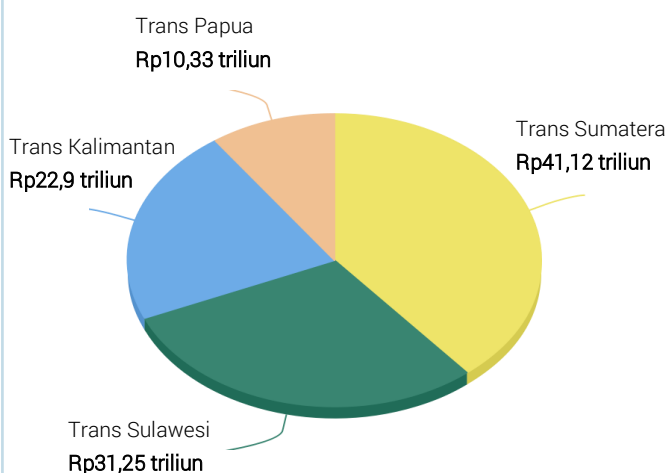
- Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan -

Dengan giatnya program Pemerintah dalam meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur secara nasional, maka salah satu prioritas yang dapat dijadikan tolak ukur dalam keberhasilan indikator tersebut adalah pemerataan fasilitas infrastruktur dasar yang dapat dirasakan oleh rakyat tanpa meninggalkan kesan “Jakarta sentris” atau “Jawa sentris” yang selama ini muncul, khususnya oleh rakyat yang berada di luar wilayah tersebut.

Salah satu rencana kerja Pemerintah yang mendukung dalam rangka pemerataan pembangunan infrastruktur nasional adalah rencana pembangunan dan pengembangan jalur kereta api yang saat ini hanya terdapat di luar Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, meluas menjadi di pulau-pulau besar lainnya. Sehingga dalam lima tahun ke depan, jalur kereta api akan juga dirasakan oleh rakyat di Pulau Sulawesi, Kalimantan, bahkan Papua.



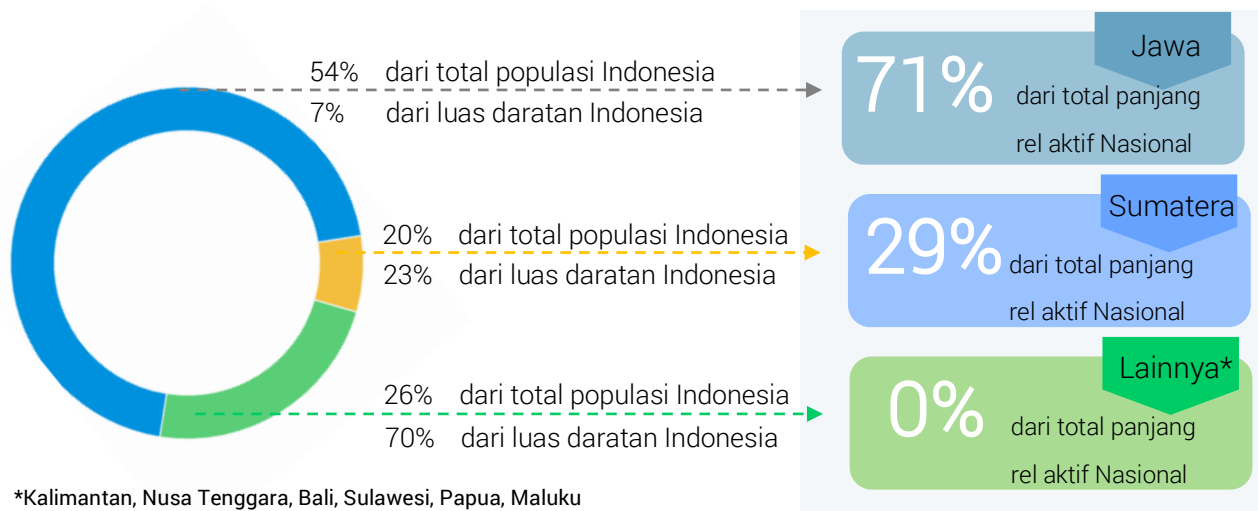
Pengembangan Jalur Kereta Api dalam Rencana Strategis Perkeretaapian 2015 – 2019



Sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis Perkeretaapian 2015 – 2019 yang disusun oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Ditjen KA) Kementerian Perhubungan, di luar Pulau Jawa, Pemerintah membutuhkan anggaran sekitar Rp105,6 triliun untuk membangun sekitar 3.000 km jalur kereta api yang terbagi ke dalam empat pulau besar. Pengembangan jalur kereta ini, memerlukan dukungan semua pihak baik dari instansi pusat maupun daerah.

Secara nasional, saat ini jalur kereta api hanya tersedia di Pulau Jawa dan Sumatera. Dari ±6.324 km jalur yang tersedia di Pulau Jawa, tercatat hanya sekitar 3.600 km yang beroperasi. Sedangkan di wilayah yang jauh lebih luas yaitu di Pulau Sumatera, jalur kereta yang aktif 'hanya' sepanjang 1.369 km dari total ±1.835 km yang tersedia.

Dengan fakta tersebut, yang menarik untuk dicermati sebagai berikut:

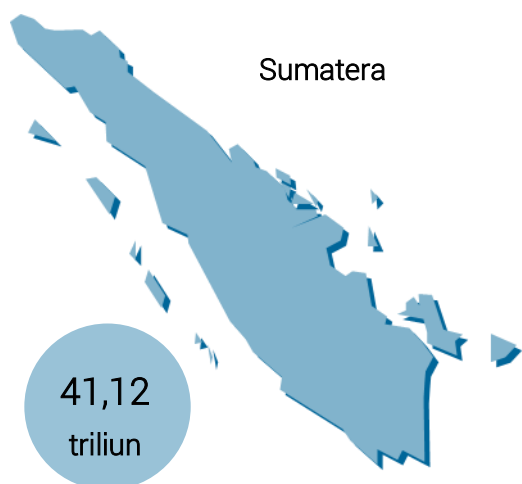


Kondisi tersebut menggambarkan, pulau-pulau besar lain, dengan luas hampir 70% dari luas daratan Indonesia dan memiliki populasi ±26% dari jumlah populasi Indonesia, sama sekali tidak mempunyai akses terhadap jaringan infrastruktur kereta api.

Rencana Strategis Perkeretaapian 2015 – 2019 yang di dalamnya memuat pengembangan rel kereta api baru, diharapkan akan mengurangi kesenjangan yang signifikan ini.



Rincian Rencana Pembangunan Rel Kereta Api di Luar Jawa Tahun 2015-2019



Highlight Proyek:

- Jalur KA baru Pekanbaru-Jambi-Palembang
- Kereta Api Akses Pelabuhan Belawan
- Kereta Api Bandara Minangkabau
- Revitalisasi Jalur Kereta Api Padang Panjang-Bukit Tinggi-Payakumbuh

Di Pulau Sumatera, pembangunan rel kereta api akan menitikberatkan pada pembangunan baru, reaktivasi rel, rel kereta perkotaan dan elektrifikasi, penambahan kereta bandara, dan kereta pelabuhan. Pemerintah juga berencana akan mempercepat pembangunan jalur kereta yang menghubungkan Sumatera Utara, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan, serta melanjutkan pembangunan jalan kereta api di Provinsi Aceh, khususnya yang menghubungkan Lhokseumawe - Bireun. Untuk mewujudkannya, Ditjen KA akan mengaktifkan kembali jalur sepanjang 111 km serta membangun jalur baru sepanjang 1.399 km dan jalur ganda sepanjang 80 km.

31,25
triliun



Sulawesi

Sementara itu di Sulawesi, pemerintah menerapkan strategi yang mirip dengan Pulau Sumatera, yaitu membangun rel kereta baru, kereta perkotaan, kereta bandara, dan kereta pelabuhan. Pemerintah juga akan akan mempercepat pembangunan jalur kereta api Trans Sulawesi melalui pengembangan jalur kereta api baru sepanjang 1.772 km di Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, Gorontalo dan Sulawesi Utara.

Highlight Proyek:

- Jalur KA baru Manado-Bitung
- Pembangunan Kereta Api Perkotaan Makassar
- Kereta Api Bandara Sultan Hasanuddin

22,9
triliun



Kalimantan

Pada rencana kerja pemerintah terkait dengan infrastruktur jalur kereta api, Pulau Kalimantan juga akan terjamah akses kereta api melalui pembangunan jalur baru Trans Kalimantan sepanjang 2.428 km yang menghubungkan Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah, serta Kalimantan Barat. Jalur kereta api baru ini juga akan dikembangkan untuk kebutuhan barang tambang seperti batubara, bandara dan perkotaan.

Highlight Proyek:

- Jalur KA baru Balikpapan-Samarinda
- Jalur Kereta Api Batubara Puruk Cahu-Mangkatib
- Kereta Api Bandara Syamsudin Noor

Papua



10,33
triliun

Sementara itu, di tanah Papua, pemerintah akan mempercepat pembangunan jalur kereta api Trans Papua melalui pengembangan jaringan kereta api baru sepanjang 390 km di Papua Barat.

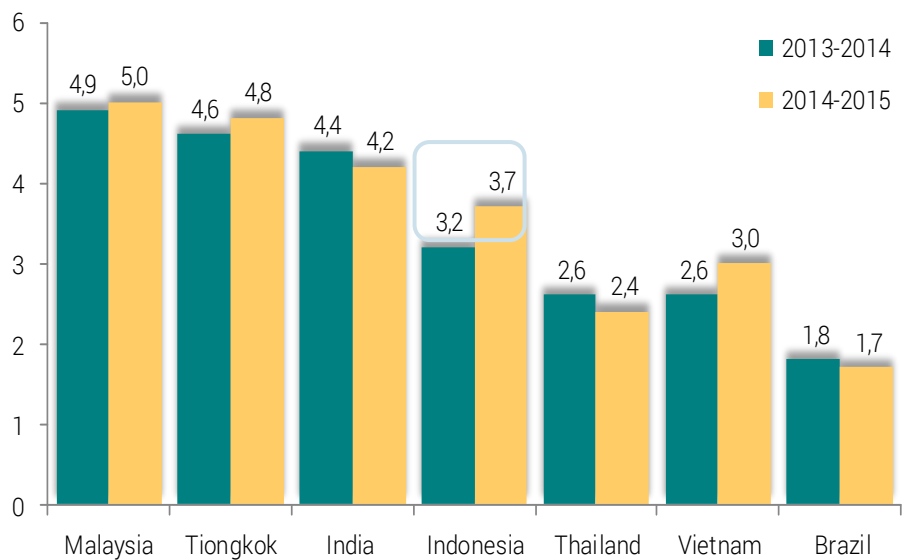
Highlight Proyek:

- Jalur Kereta Api baru Sorong - Manokwari

Dengan proyek besar tersebut, diharapkan pada akhir masa Rencana Strategis yang dicanangkan oleh Pemerintah ini, Indonesia sudah memiliki portofolio jalur kereta api yang tersebar dari Timur ke Barat, yang tentunya akan meningkatkan taraf hidup dan ekonomi daerah-daerah tersebut.



Perkembangan Kondisi Jalur Kereta Api Indonesia dibandingkan dengan Negara Lain



Sumber : Global Competitiveness Report 2013-2014 dan 2014-2015

Sampai tahun 2015 ini, kualitas jaringan jalur kereta api di Indonesia berada di peringkat 41 dunia (dari 144 negara) dengan total nilai 3,7 naik 10 peringkat dibandingkan dengan tahun lalu, namun masih berada di bawah negara tetangga

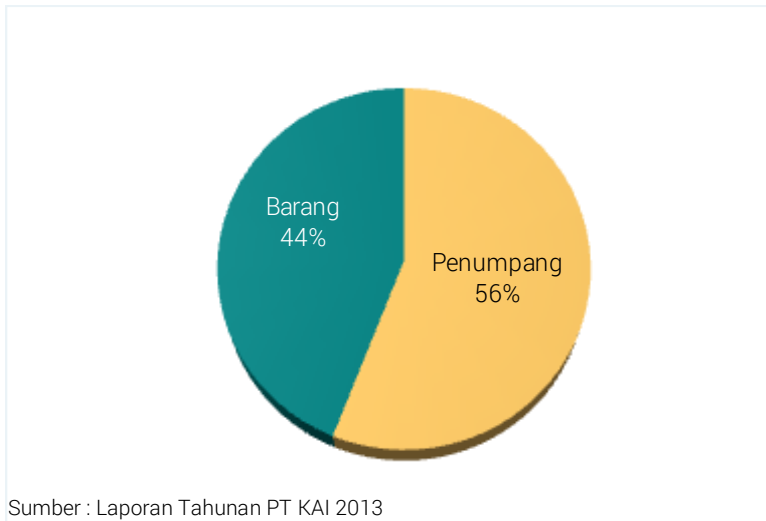
Malaysia, serta di bawah sesama negara Asia lainnya seperti Tiongkok dan India.

Dengan peningkatan dan pengembangan jalur kereta api yang telah terencana dengan baik tersebut, diharapkan dapat dirasakan manfaatnya oleh seluruh rakyat Indonesia.

Apa yang telah dilakukan selama satu tahun belakangan ini terhadap sektor perkeretaapian di Indonesia, memang sangat dirasakan manfaatnya. Peningkatan kualitas pelayanan, sarana dan prasarana, serta berkembangnya teknologi sehingga memudahkan para calon penumpang untuk menggunakan sarana transportasi ini, menjadi bukti bahwa komitmen pemerintah dalam pengembangan sektor ini. Hal tersebut tercermin dari peringkat kualitas jalur kereta api Indonesia yang mengalami kenaikan.



Hingga saat ini, perusahaan pengelola jalur kereta api di Indonesia hanyalah PT Kereta Api Indonesia (KAI), perusahaan perkeretaapian satu-satunya di Indonesia dan dimiliki oleh negara. Selain itu terdapat PT Railink sebagai perusahaan patungan antara PT KAI dan PT Angkasa Pura II, namun wilayah operasionalnya kecil. KAI merupakan badan hukum yang tidak hanya melakukan bagian dari fungsi pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat (di bawah Kementerian Perhubungan), tetapi juga harus membuat keuntungan (sebagai sebuah BUMN).



Sumber : Laporan Tahunan PT KAI 2013

Kinerja KAI sebagai wajah perkeretaapian Indonesia dapat dibilang layak untuk diapresiasi. Dari sisi keuangan, tahun 2013, KAI membukukan laba bersih lebih tinggi dari tahun 2012, naik hampir 20% lipat dari tahun sebelumnya.

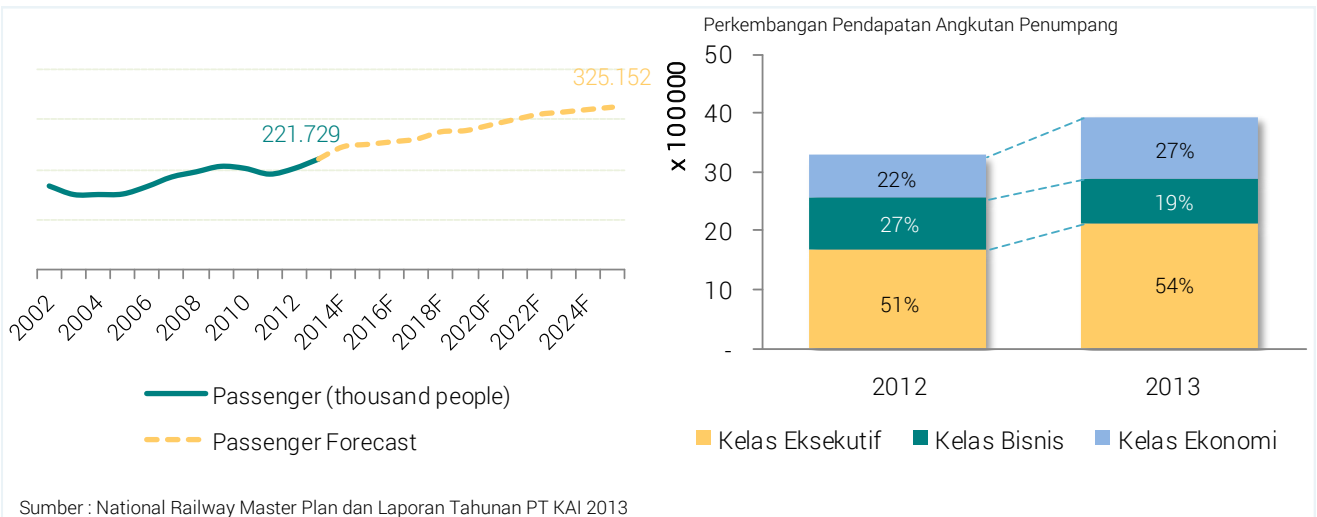
Pendapatan tersebut, sebagian besar diperoleh dari jasa layanan

penumpang. Daerah operasi Jawa merupakan penyumbang pendapatan terbesar untuk kategori ini. Satu hal yang menarik adalah, ternyata angkutan barang memberikan porsi yang tidak terlalu jauh berbeda dengan penumpang bagi pendapatan KAI. Lumbung kontribusi terbesar pendapatan dari sisi angkutan barang adalah daerah operasi Sumatera. Lebih dari 90% penggunaan jalur kereta api di pulau Sumatera digunakan untuk mengangkut barang, terutama batubara dan hasil alam.

Pertumbuhan Penumpang

Selama tahun 2013, kontribusi penumpang terhadap pendapatan terbagi ke dalam tiga kelas, yaitu ekonomi, bisnis, dan eksekutif. Dimana kelas eksekutif memiliki kontribusi terbesar bagi pendapatan sebesar 27%, naik 5% dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Konsentrasi penumpang bisnis, pada tahun 2013 berkurang, jumlahnya mungkin terserap oleh kelas eksekutif ataupun kelas ekonomi yang sama-sama mengalami kenaikan.

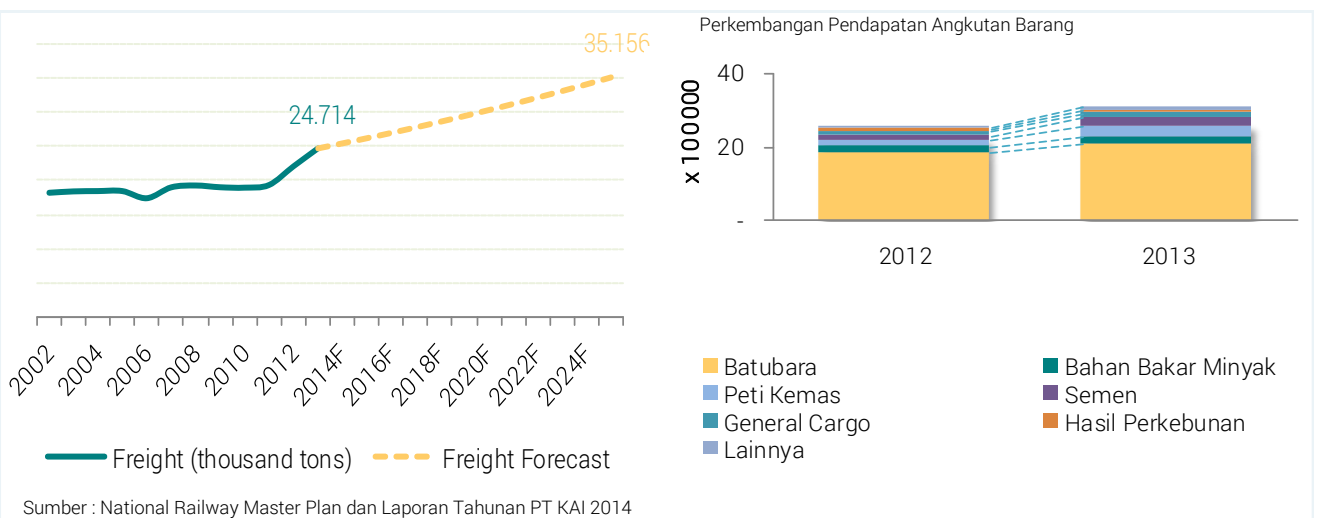
Pada tahun 2025, penumpang kereta api diproyeksikan akan menyentuh angka ± 325 juta orang atau meningkat sebesar 60% dibanding tahun 2012.



Pertumbuhan Barang

Selama tahun 2013, batubara tetap menjadi komoditas penyumbang pendapatan terbesar sektor angkutan barang perkeretaapian, walaupun dilihat dari segi pendapatan mengalami penurunan 5% dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Pertumbuhan angkutan pada tahun 2025 akan diproyeksikan sebesar ±24 juta ton atau meningkat sebesar 10% dibanding dengan tahun 2013.



Dalam beberapa tahun ke depan, angkutan penumpang masih menjadi andalan untuk mendulang pendapatan. Walaupun proyeksi pertumbuhannya lebih kecil dibandingkan dengan angkutan penumpang, angkutan barang tidak bisa dikesampingkan mengingat sampai saat ini kontribusi yang diberikan juga besar. Selain itu juga sumber daya alam Indonesia yang melimpah terutama barang tambang, dapat menjadi peluang dan potensi yang baik untuk pengembangan angkutan barang perkeretaapian, terutama pada daerah-daerah yang kaya tambang, namun belum tersentuh oleh akses jalur kereta api.



Regulasi

UU No. 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian tidak lagi sesuai dengan perkembangan teknologi dan pemenuhan permintaan konsumen, pada tahun 2007 Pemerintah mengamandemen undang-undang tersebut menjadi UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Ada beberapa perubahan esensial dalam undang-undang ini, yaitu:

- 1 Penghapusan hak monopoli PT KAI dengan memberikan kesempatan bagi sektor swasta untuk mengatur perusahaan infrastruktur kereta api (termasuk pengelolaan jalur, sistem elektrifikasi, persinyalan, stasiun, aset tetap lainnya, dan pemeliharaan) dan operasi (barang di atas rel dan layanan penumpang, termasuk di dalamnya pengelolaan *rolling stock* dan peralatan).

Penghapusan status monopoli ini dimaksudkan untuk mendorong investasi swasta dalam perkeretaapian, baik sebagai operator (yang diharapkan dapat meningkatkan kualitas pelayanan kereta api) ataupun investor dalam infrastruktur kereta api dan *rolling stock*, serta untuk memperluas cakupan jaringan kereta api Indonesia.
- 2 Desentralisasi, yaitu kemungkinan pemerintah daerah untuk bertindak sebagai investor dan operator sarana dan prasarana perkeretaapian di wilayah mereka.
- 3 Fungsi regulasi dipisahkan dengan fungsi operasional, dan pihak swasta diberikan hak yang sama untuk melakukan investasi, memiliki, mengelola, dan mengoperasikan sistem perkeretaapian di Indonesia.

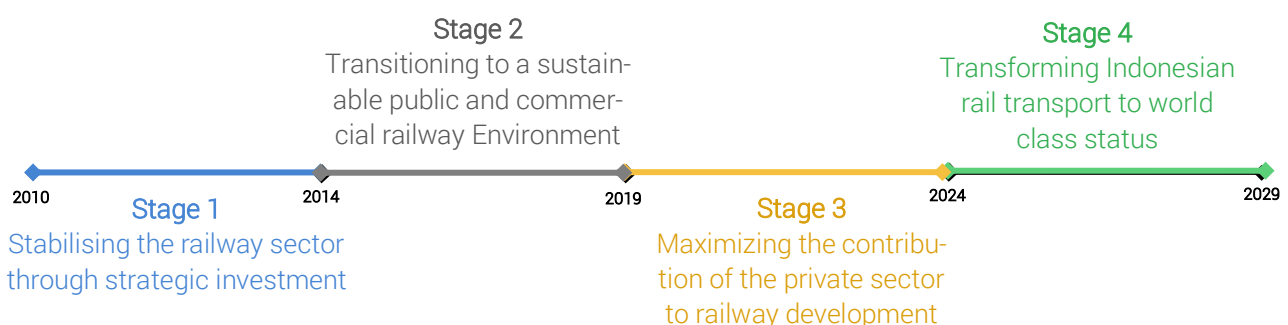
Dengan kondisi seperti ini, pembiayaan untuk investasi sarana dan prasarana perkeretaapian dapat berasal dari bermacam sumber, seperti pembiayaan swasta, pembiayaan pemerintah daerah, ataupun skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS).



Rencana Pengembangan ke Depan

Angkutan Penumpang dan Barang

Rencana pengembangan jalur kereta api Nasional terbagi dalam empat tahapan dengan jangka waktu masing-masing tahapan 5 tahun dan fokus yang berbeda di setiap tahapannya. Rencana tahapan tersebut tergambar sebagai berikut:



Sumber : National Railway Master Plan

Ada dua target utama dalam rencana pengembangan jalur kereta api nasional ini, yaitu:

- 1 Peningkatan *market share* penumpang yang menggunakan jasa kereta api sebagai sarana transportasi sebesar 10-20% pada tahun 2015 dan sampai 25% pada 2025.
- 2 Peningkatan *market share* angkutan barang dan kargo sebesar 5-10% pada 2020.

Untuk pencapaian target penumpang tersebut, Pemerintah dan PT KAI pada tahap awal dapat memfokuskan pada peningkatan peran kereta api sebagai transportasi massal dengan konsentrasi pada jalur utama interkoneksi antar kota besar di Pulau Jawa dengan penggunaan teknologi yang tentu saja akan memperbaiki layanan dari segi kapasitas, kecepatan, dan keseluruhan layanan. Fokus pada pengembangan layanan kereta *commuter* Jabodetabek yang notabene mempunyai pangsa pasar yang meningkat setiap tahunnya juga dapat dijadikan strategi untuk mencapai target di atas.

Pada segmen angkutan penumpang, ekspansi jaringan dapat mulai dilakukan dengan inisiasi KPS untuk membangun dan memelihara pelayanan jalur kereta perkotaan (*commuter*) di beberapa kota metropolitan Jawa, Sumatera, dan Kalimantan.

Ketika jalur interkoneksi dan kualitas pelayanan telah meningkat, maka akan menciptakan peluang untuk pengangkutan barang dengan volume besar bagi sektor perkeretaapian, dikarenakan angkutan barang dengan menggunakan truk ataupun kontainer melalui jalan akan menjadi tidak efisien dilihat dari sisi waktu dan biaya.

Pada segmen angkutan barang, ekspansi jaringan dapat difokuskan pada daerah dengan potensi sumber daya mineral, seperti Kalimantan dan Sumatera, dan sumber daya pertanian, seperti Sulawesi dengan cara yang ramah lingkungan, sehingga proses transportasi barang dapat lebih efektif dan hemat biaya dengan daya angkut yang lebih besar dan presisi waktu yang lebih terukur apabila dibandingkan dengan angkutan darat lainnya.

Perusahaan Pengelola Kereta Api

Untuk mendukung capaian-capaian di atas, perusahaan perkeretaapian baru diharapkan muncul. Dengan kondisi seperti itu, sektor perkeretaapian diharapkan dapat terus berkembang dan kompetitif sebagai salah satu moda transportasi massal.

- 1 **PT KAI**
Sebagai badan usaha pengelola perkeretaapian berbendera nasional, PT KAI diharapkan masih mendominasi dalam jangka waktu beberapa tahun ke depan. Dengan keterbatasan sumber daya baik dari sisi pendanaan, teknologi, maupun sumber daya manusia, PT KAI harus menggandeng pihak swasta untuk membangun perkeretaapian Indonesia.

② Swasta/Perusahaan Kereta Api Swasta

Saat ini telah ada inisiasi jangka pendek dari pihak swasta untuk membangun jalur kereta api khusus untuk angkutan batubara di Sumatera dan Kalimantan, serta potensi pengembangan rel untuk angkutan sumber daya mineral lainnya di kedua pulau tersebut.

Apabila inisiasi ini terealisasi, pihak KAI dapat turut serta memberikan pelayanan sebagai operator atau berpartisipasi dalam hal ini, namun hal tersebut tidak sejalan dengan UU No.23 Tahun 2007 yang justru mendorong pihak swasta untuk lebih aktif dalam sektor ini. Sehingga dalam hal ini, pihak operator tambang dapat mengoperasikan layanan kereta ini sebagai operator penuh dengan izin dari Pemerintah dan konsesi yang jelas.

Dorongan Investasi Pihak Swasta

Berdasarkan undang-undang No. 23 Tahun 2007, investor swasta didorong untuk dapat memperbesar peran pada bidang ekonomi dan lingkungan perkeretaapian di Indonesia dengan menyediakan pembiayaan dan kemampuan manajemen untuk memperluas cakupan dan kualitas dalam layanan kereta api. Secara garis besar ada 3 tipe pengembangan dimana pihak swasta dapat turut serta, yaitu:

- ① Perbaiki jaringan jalur kereta api yang ada sekarang di bawah manajemen PT KAI, termasuk jalur Jawa dan Sumatera.
- ② Jalur kereta api yang erat kaitannya dengan pengembangan dan eksplorasi sumber daya mineral di Pulau Sumatera dan Kalimantan
- ③ Jalur kereta api daerah (sub-nasional) yang sesuai dengan kebutuhan dan kebijakan konstitusi lokal sebagai perpanjangan dari fungsi pemerintah.

Sampai saat ini, minat sektor swasta paling tinggi dalam investasi bidang perkeretaapian masih berada pada pengembangan jalur kereta api khusus (*special railway*). Terdapat banyak potensi keikutsertaan swasta dalam hal ini, terutama yang berkaitan dengan angkutan sektor sumber daya mineral (khususnya batubara), kayu, dan pertanian.



Jalur kereta api daerah juga menawarkan kesempatan bagi pihak swasta untuk berinvestasi dalam konteks Kerjasama Pemerintah Swasta. Model ini, akan lebih menitikberatkan pada

pengembangan jalur kereta *commuter*, dimana infrastrukturnya dapat dibiayai oleh pemerintah, sedangkan pihak swasta dapat mengambil peran sebagai operator yang berkontrak dengan pemerintah. Didukung dengan perjanjian *Public Service Obligation* (PSO) dan biaya yang sudah terproyeksi, pihak swasta juga dapat berinvestasi untuk *rolling stock* ataupun aset lainnya.

Regulasi

Untuk mendukung pengembangan tersebut, dibutuhkan kerangka kelembagaan yang baik, sehingga dapat terjadi keseimbangan dalam menentukan kebijakan tentang peran regulasi, fungsi, dan kewenangan yang sesuai. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan, yaitu:

- ① Struktur regulasi harus didorong oleh struktur pasar industri kereta api. Regulasi yang ada dan dibuat, harus sesuai dan mengakomodir kebutuhan pasar kereta api di Indonesia. Regulasi yang ada tidak boleh menghambat ruang untuk berkembangnya pertumbuhan ataupun iklim usaha perkeretaapian di Indonesia.
- ② Pasar perkeretaapian harus diizinkan untuk beroperasi secara bebas dan regulasi berkaitan dengan kebijakan ekonomi pendukungnya harus jelas untuk memitigasi kegagalan pasar. Hal ini dibutuhkan agar konsumen terlindungi serta mengedepankan sistem transportasi yang efisien dan inovatif.
- ③ Sistem keselamatan pengoperasian kereta api harus dipertahankan dan terus diperbaiki melalui penegakan standar kualitas operator, infrastruktur, dan *rolling stock*.
- ④ Biaya yang seminimal mungkin.



Disclaimer

All information presented were taken from multiple sources and considered as true by the time they were written to the knowledge of PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero). PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) can not be held responsible from any inaccuracy contained in the material.

PT SMI follows all internal and external guidelines and regulations that govern the evaluation process on determining the financing feasibility of an infrastructure project. Every decision to finance or not to finance a project is therefore based on a responsible and thorough due diligence process.

Any complaint in the process of financing irregularities can be submitted to:

Ms. Astried Swastika Corporate Secretary PT SMI

Tel : +62 21 5785 1313

Fax : +62 21 570 9460

Email : corporatesecretary@ptsmi.co.id

Public complaints on PT SMI service will be kept strictly confidential and handled by a special committee to ensure that complaints are addressed appropriately.