

KEGAGALAN PERENCANAAN ANGGARAN DALAM PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG (KCJB) DAN DAMPAKNYA TERHADAP PEMBENGGKAKAN UTANG NEGARA

Farizqi Arya Anindito Wibowo¹, M. Nashirul Haqqi², Eva Hany Fanida³, Melda Fadiyah Hidayat⁴

farizqinino1907@gmail.com¹, nashirulhaqqi572@gmail.com², evafanida@unesa.ac.id³, meldahidayat@unesa.ac.id⁴

Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) adalah salah satu proyek penting untuk infrastruktur nasional yang tujuannya adalah untuk memperbaiki sistem transportasi dan membantu pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Namun, saat menjalankan proyek ini, ada banyak masalah, terutama terkait dengan perencanaan anggaran yang tidak efisien, yang membuat biaya proyek jadi membengkak. Penelitian ini bertujuan untuk melihat apa yang salah dalam perencanaan anggaran proyek KCJB dan bagaimana hal itu berpengaruh pada keuangan negara. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan cara meneliti dari berbagai tulisan, seperti jurnal ilmiah, laporan pemerintah, data resmi, dan berita ekonomi yang berkaitan dengan topik ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa biaya proyek yang awalnya diperkirakan sekitar 5,5 miliar dolar AS meningkat menjadi sekitar 7,5 miliar dolar AS karena beberapa alasan, seperti keterlambatan dalam pelaksanaan, masalah dalam pembebasan lahan, kondisi geologi yang sulit, perubahan dalam desain bangunan, serta dampak dari pandemi Covid-19. Kenaikan biaya ini memerlukan tambahan dana melalui pinjaman dari luar negeri dan dukungan dari pemerintah yang memberikan modal kepada beberapa Badan Usaha Milik Negara yang terlibat. Kondisi ini secara tidak langsung menambah beban biaya dan bisa memberikan tekanan pada keuangan negara untuk jangka waktu yang panjang. Oleh karena itu, penelitian ini menekankan pentingnya perencanaan anggaran yang lebih komprehensif, manajemen risiko yang efektif, serta pengawasan yang ketat dalam pelaksanaan proyek infrastruktur berskala besar agar dapat meminimalkan potensi pembengkakan biaya dan menjaga stabilitas keuangan negara.

Kata Kunci: Perencanaan Anggaran, Kereta Cepat Jakarta–Bandung, Pembengkakan Biaya, Utang Negara, Proyek Infrastruktur.

Abstract

The Jakarta–Bandung High-Speed Rail (KCJB) project is a national strategic infrastructure project aimed at improving transportation connectivity and supporting economic growth in Indonesia. However, during its implementation, the project faced various problems, primarily related to suboptimal budget planning, which led to cost overruns. This study aims to analyze budget planning failures in the KCJB project and their impact on the state's financial condition. The research method used was a qualitative literature study approach, reviewing various sources such as scientific journals, government reports, official data, and economic news relevant to the research topic. The results showed that the project cost, initially estimated at around US\$5.5 billion, increased to approximately US\$7.5 billion due to various factors, such as project implementation delays, land loan issues, complex geological conditions, changes in construction design, and the impact of the Covid-19 pandemic. These cost overruns then required additional financing through foreign loans and government support in the form of state equity participation in several State-Owned Enterprises (SOEs) involved in the project. This situation indirectly increases the financing burden and has the potential to put pressure on the country's fiscal condition in the long term. Therefore, this study emphasizes the importance of more comprehensive budget planning, effective risk management, and strict oversight in the implementation of large-scale infrastructure projects to minimize potential cost overruns and

maintain state financial stability.

Keywords: *Budget Planning, Jakarta–Bandung High-Speed Rail, Cost Overruns, State Debt, Infrastructure Projects.*

PENDAHULUAN

Dalam usaha untuk memaksimalkan semua sumber daya dan kemampuan yang dimiliki setiap daerah demi kebutuhan masyarakat, Pemerintah Indonesia terus berusaha memberikan yang terbaik untuk menciptakan kesejahteraan dan kemakmuran bagi rakyat (Wahab et al., 2022). Banyak program dan proyek pemerintah telah dilakukan untuk membantu masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka. Salah satu proyek penting yang diluncurkan oleh Pemerintah Indonesia, terutama oleh Presiden Indonesia periode 2015-2024, adalah Proyek Strategis Nasional (PSN). Proyek ini adalah bagian dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015-2019, yang merupakan tahap ketiga dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025.

Proyek Strategis Nasional adalah kebijakan yang dirancang untuk fokus pada peningkatan kesejahteraan dan pemerataan pembangunan di seluruh negara Indonesia (Aji et al., 2021). Untuk mencapai tujuan ini, proyek ini dilaksanakan melalui berbagai program, salah satunya adalah pembangunan infrastruktur. Dengan infrastruktur yang baik, pertumbuhan dan distribusi pembangunan di seluruh daerah dapat lebih merata dan mengurangi kesenjangan antara daerah. Selain itu, pembangunan infrastruktur juga sangat penting bagi keberhasilan Proyek Strategis Nasional. Ini tidak hanya membantu dalam pemerataan pembangunan dan mengurangi kesenjangan sosial, tetapi juga dapat meningkatkan perekonomian, menciptakan lapangan kerja, dan meningkatkan daya saing negara (Khoirunurrofik 2023).

Pembangunan infrastruktur pada pelaksanaannya dapat dilakukan melalui berbagai sektor, salah satunya yaitu melalui sektor pelayanan transportasi (Shi et al., 2024). Pembangunan infrastruktur pada pelayanan transportasi merupakan salah satu upaya pemerintah dalam meminimalisir terjadinya ketimpangan sosial antar daerah karena dengan adanya pembangunan ini akan memudahkan aksesibilitas suatu wilayah sekaligus meningkatkan pertumbuhannya (Saadah et al., 2023). Dalam hal ini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menjadi salah satu stakeholder yang berperan penting dalam pembangunan infrastruktur pada sektor pelayanan transportasi khususnya dalam meningkatkan infrastruktur jalan nasional yang menghubungkan kawasan-kawasan agar dapat mudah dijangkau. Dengan adanya pembangunan tersebut yang mempermudah suatu kawasan untuk dijangkau, hal ini juga menjadikan kawasan tersebut menjadi semakin mudah untuk dikunjungi sehingga hal tersebut yang menjadikan kawasan tersebut mengalami peningkatan pertumbuhan ekonomi (Mukaffi et al., 2022).

Sebagaimana tujuan dari proyek strategis nasional yang dibuat untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, oleh karena itu pembangunan infrastruktur pada sektor pelayanan transportasi menjadi salah satu bagian dalam proyek ini. Adapun salah satu proyek pembangunan infrastruktur yang baru saja diresmikan untuk beroperasi pada tanggal 2 Oktober 2023 oleh Presiden Joko Widodo yaitu Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) atau yang dikenal “Whoosh”. Proyek pembangunan KCJB ini merupakan salah satu proyek strategis nasional yang telah ditetapkan dalam Peraturan Presiden mengenai Percepatan Proyek Strategis Nasional sebagaimana yang disebutkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Tentang

Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta Dan Bandung (Djoko 2023).

Pembangunan KCJB ini menjadi salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan pelayanan transportasi umum karena dengan adanya pembangunan ini dapat menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lainnya (Silvia et al., 2021). Hal ini dikarenakan pada pembangunannya menghubungkan beberapa stasiun antar daerah yang terdiri dari Stasiun Halim, Stasiun Karawang, Stasiun Padalarang, dan Stasiun Tegalluar. Pembangunan KCJB ini juga dianggap sebagai pelengkap ekosistem transportasi kereta api yang juga berkontribusi dalam meningkatkan pembangunan, pertumbuhan, dan pengembangan perekonomian wilayah serta sebagai dapat dijadikan sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan dan pengurangan polusi.

Proyek KCJB dibuat untuk menyambungkan Jakarta dan Bandung dengan kecepatan maksimum 350 km/jam, sehingga jarak 142 km bisa ditempuh hanya dalam waktu 40 menit. Ide awalnya muncul pada tahun 2008, tetapi baru mulai berjalan pada tahun 2015 melalui kerjasama dengan China dalam model Business-to-Business (B2B) dengan bantuan dana dari China Development Bank (CDB). PT KCIC dibentuk untuk mengelola proyek ini, di mana sebagian besar saham dimiliki oleh perusahaan milik negara Indonesia seperti PT KAI (55,2%), Wijaya Karya (15%), dan yang lainnya, sementara China Railway (CR) memiliki 40%.

Saat perencanaan, perkiraan biayanya sangat optimis: sekitar US\$6,07 miliar untuk pembangunan, tanah, dan kendaraan. Namun, setelah peletakan batu pertama pada tahun 2016, banyak masalah muncul. Perubahan rute untuk menjauhi permukiman, naiknya harga tanah di Jawa Barat, dan kenaikan harga material akibat inflasi global setelah pandemi menjadi masalah utama. Sampai akhir tahun 2022, biayanya sudah meningkat menjadi Rp112 triliun, atau bertambah 23% dari estimasi awal. Operasional Whoosh dimulai pada bulan Oktober 2023, tetapi tingkat penggunaan kereta sangat rendah (rata-rata 20-30% dari target 32.000 penumpang per hari), sehingga pendapatannya hanya sekitar Rp1-2 triliun setiap tahun, jauh di bawah kebutuhan untuk membayar bunga pinjaman yang mencapai Rp2-3 triliun setiap tahunnya.

Fenomena ini disebut "planning fallacy", di mana para perencana sering meremehkan biaya dan waktu, mengabaikan data dari proyek-proyek serupa yang ada di seluruh dunia. Kasus KCJB ini mirip dengan proyek Kereta Api Cepat California yang mengalami pembengkakan biaya sebesar 200%. atau HS2 di Inggris yang membengkak £100 miliar.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini memakai cara kualitatif untuk mempelajari masalah dalam perencanaan anggaran proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) dan bagaimana hal ini mempengaruhi keuangan negara. Cara kualitatif dipilih karena tujuan penelitian ini adalah untuk mengerti fenomena biaya proyek yang meningkat dan pengaruhnya pada pembiayaan negara dengan melakukan analisis dari berbagai sumber informasi yang relevan.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data yang didapat dari berbagai tulisan seperti jurnal ilmiah, laporan dari pemerintah, dokumen kebijakan, laporan keuangan, dan berita dari media yang terpercaya. Data tersebut mencakup informasi tentang perencanaan anggaran awal proyek KCJB, perkembangan biaya proyek, cara pembiayaan proyek, dan informasi mengenai utang negara yang

berhubungan dengan pembiayaan proyek infrastruktur. Sumber data untuk penelitian ini berasal dari publikasi lembaga pemerintah seperti Kementerian Keuangan, Badan Pusat Statistik (BPS), serta berbagai jurnal ilmiah dan laporan yang membahas proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung.

Proses pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi dan penelusuran literatur, yang berarti mengumpulkan berbagai dokumen, laporan, dan publikasi yang relevan dengan topik penelitian. Data yang sudah dikumpulkan kemudian dianalisis dengan metode analisis deskriptif kualitatif, yaitu dengan meneliti dan menjelaskan data yang ada untuk menggambarkan hubungan antara perencanaan anggaran proyek, peningkatan biaya yang terjadi, dan dampaknya terhadap kondisi keuangan negara.

Proses analisis data dalam studi ini dilakukan melalui beberapa langkah, yaitu mengumpulkan data, menyaring data, menyajikan data, dan menarik kesimpulan. Pada langkah mengumpulkan data, peneliti mencari berbagai sumber informasi yang berhubungan dengan tema penelitian. Kemudian, pada langkah menyaring data, peneliti memilih data yang paling berkaitan langsung dengan masalah yang diteliti. Data yang sudah dipilih lalu disajikan dalam bentuk penjelasan yang jelas agar dapat memberikan gambaran yang baik tentang fenomena yang diteliti. Langkah terakhir adalah menarik kesimpulan berdasarkan analisis yang telah dilakukan.

Dengan menggunakan metode penelitian ini, diharapkan hasil penelitian bisa memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai alasan-alasan yang menyebabkan kegagalan dalam merencanakan anggaran pada proyek KCJB serta pengaruhnya terhadap kondisi keuangan negara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian, proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) merupakan salah satu proyek infrastruktur strategis nasional yang bertujuan meningkatkan konektivitas transportasi antara Jakarta dan Bandung serta mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Pada tahap awal perencanaan, proyek ini diperkirakan membutuhkan investasi sekitar 5,5 miliar dolar Amerika Serikat atau sekitar Rp85 triliun. Skema pembiayaan proyek dirancang melalui kerja sama antara konsorsium perusahaan Indonesia dan Tiongkok, dengan sekitar 75% pembiayaan berasal dari pinjaman luar negeri dan sisanya berasal dari ekuitas perusahaan yang terlibat dalam konsorsium tersebut. Pada awalnya, proyek ini dirancang agar tidak memberikan beban langsung terhadap Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Namun dalam pelaksanaannya, berbagai kendala yang muncul menyebabkan perubahan dalam struktur pembiayaan serta peningkatan kebutuhan dana yang cukup signifikan.

Dalam proses pembangunan, proyek KCJB mengalami pembengkakan biaya atau cost overrun yang cukup besar dibandingkan dengan estimasi awal. Biaya proyek yang semula diperkirakan sekitar 5,5 miliar dolar AS meningkat menjadi sekitar 7,5 miliar dolar AS atau sekitar Rp117 triliun. Pembengkakan biaya tersebut terjadi karena beberapa faktor, antara lain keterlambatan pelaksanaan proyek, kendala dalam proses pembebasan lahan, kondisi geologi yang kompleks, serta perubahan desain konstruksi yang harus dilakukan untuk menyesuaikan dengan kondisi lapangan. Selain itu, pandemi Covid-19 juga turut mempengaruhi proses pembangunan proyek sehingga menyebabkan keterlambatan penyelesaian proyek yang pada akhirnya meningkatkan biaya konstruksi dan operasional.

Keterlambatan pelaksanaan proyek menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan meningkatnya biaya pembangunan. Proyek yang awalnya ditargetkan

selesai pada tahun 2019 akhirnya baru dapat beroperasi pada tahun 2023. Keterlambatan ini menyebabkan peningkatan biaya konstruksi, biaya tenaga kerja, serta biaya pembiayaan proyek. Selain itu, proses pembebasan lahan yang memerlukan waktu cukup lama juga menghambat proses pembangunan di beberapa wilayah yang dilalui jalur kereta cepat. Kendala teknis seperti kondisi tanah yang tidak stabil dan kebutuhan pembangunan terowongan juga menambah kompleksitas proyek sehingga memerlukan tambahan biaya yang tidak sepenuhnya diperhitungkan dalam perencanaan awal.

Pembengkakan biaya proyek tersebut kemudian berdampak pada meningkatnya kebutuhan pembiayaan tambahan. Untuk menutupi kekurangan dana tersebut, pemerintah dan konsorsium proyek harus menambah pinjaman dari lembaga keuangan luar negeri serta melakukan penyesuaian terhadap skema pembiayaan proyek. Selain itu, pemerintah juga memberikan penyertaan modal negara kepada beberapa Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang terlibat dalam proyek guna menjaga keberlanjutan pembangunan dan operasional proyek tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun pada awalnya proyek dirancang tanpa menggunakan dana APBN secara langsung, dalam praktiknya pemerintah tetap perlu memberikan dukungan finansial untuk menyelesaikan proyek tersebut.

Dampak dari pembengkakan biaya proyek KCJB tidak hanya terbatas pada peningkatan biaya pembangunan, tetapi juga berpotensi mempengaruhi kondisi keuangan negara dalam jangka panjang. Penambahan pinjaman untuk menutupi pembengkakan biaya proyek dapat meningkatkan kewajiban pembayaran utang dan bunga di masa depan. Selain itu, apabila proyek tidak mampu menghasilkan pendapatan yang cukup untuk menutupi biaya operasional serta kewajiban pembiayaan, pemerintah berpotensi harus memberikan dukungan tambahan melalui kebijakan fiskal. Oleh karena itu, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perencanaan anggaran yang kurang komprehensif dalam proyek infrastruktur berskala besar dapat menimbulkan risiko pembengkakan biaya serta memberikan tekanan terhadap kondisi keuangan negara apabila tidak diimbangi dengan manajemen risiko dan pengawasan yang efektif.

KESIMPULAN

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) atau yang dikenal dengan nama Whoosh adalah contoh klasik dari masalah perencanaan anggaran yang buruk dalam proyek besar infrastruktur. Proyek ini dimulai dengan perkiraan biaya yang terlalu optimis sebesar US\$5,5 miliar dolar AS, tetapi biayanya membengkak menjadi US\$7,5 miliar dolar AS. Ini disebabkan oleh biaya lahan yang lebih tinggi dari yang direncanakan, mencapai 150% (sekitar Rp30-35 triliun).

Dari penelitian tentang kegagalan perencanaan anggaran proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB), bisa disimpulkan bahwa perencanaan anggaran awal proyek belum sepenuhnya siap menghadapi berbagai risiko yang muncul saat proyek sedang dikerjakan. Hal ini terlihat dari kenaikan biaya yang signifikan dibandingkan dengan perkiraan awal. Beberapa hal yang menyebabkan kenaikan biaya ini termasuk terlambatnya pembangunan, masalah dalam pembebasan lahan, perubahan desain, kondisi geologi yang sulit, dan dampak dari pandemi yang membuat proses pembangunan menjadi lebih lambat.

Kenaikan biaya proyek ini membuat kebutuhan dana juga meningkat, dengan sebagian besar didapat dari pinjaman luar negeri dan dukungan keuangan dari pemerintah yang memberikan modal kepada perusahaan yang terlibat dalam proyek.

Situasi ini tanpa sadar menambah beban keuangan negara karena meningkatkan kewajiban membayar utang dan bisa memberi tekanan pada anggaran negara untuk jangka waktu yang lama. Selain itu, penelitian ini menunjukkan bahwa proyek infrastruktur berskala besar seperti KCJB memerlukan perencanaan anggaran yang sangat matang serta manajemen risiko yang komprehensif agar dapat meminimalkan potensi pembengkakan biaya. Tanpa perencanaan yang akurat dan pengawasan yang kuat, proyek infrastruktur berisiko menimbulkan tekanan terhadap kondisi fiskal negara, terutama apabila pembiayaannya bergantung pada pinjaman dalam jumlah besar.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kegagalan dalam perencanaan anggaran proyek KCJB menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan pembengkakan biaya dan meningkatkan beban pembiayaan proyek. Oleh karena itu, diperlukan perbaikan dalam sistem perencanaan, pengawasan, serta pengelolaan pembiayaan proyek infrastruktur di masa mendatang agar pembangunan infrastruktur dapat memberikan manfaat ekonomi yang optimal tanpa menimbulkan risiko yang signifikan terhadap stabilitas keuangan negara.

Rekomendasi

Artikel ini memberikan beberapa rekomendasi. Pertama, pemerintah perlu meningkatkan kualitas perencanaan anggaran proyek infrastruktur sejak tahap awal perencanaan. Estimasi biaya harus dilakukan secara lebih komprehensif dengan mempertimbangkan berbagai risiko seperti perubahan harga material, kondisi geografis, keterlambatan proyek, serta faktor ekonomi global. Dengan perencanaan yang lebih matang, potensi terjadinya pembengkakan biaya dapat diminimalkan.

Kedua, diperlukan mekanisme pengawasan dan evaluasi proyek yang lebih ketat dari lembaga pengawas seperti DPR, Badan Pemeriksa Keuangan (BPK), dan kementerian terkait. Pengawasan yang kuat dapat memastikan bahwa penggunaan anggaran proyek berjalan secara transparan, efisien, dan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Ketiga, pemerintah perlu menerapkan manajemen risiko yang lebih baik dalam proyek infrastruktur berskala besar. Hal ini dapat dilakukan dengan melakukan kajian kelayakan yang lebih mendalam sebelum proyek dimulai serta menyiapkan skenario alternatif apabila terjadi perubahan kondisi ekonomi atau teknis selama pelaksanaan proyek.

Keempat, pemerintah perlu mengurangi ketergantungan terhadap pembiayaan berbasis utang dalam proyek infrastruktur dengan mendorong skema pembiayaan alternatif seperti kerja sama pemerintah dengan badan usaha (KPBU), investasi swasta, atau pendanaan melalui pasar modal. Langkah ini dapat membantu mengurangi tekanan terhadap anggaran negara.

Kelima, perlu dilakukan evaluasi menyeluruh terhadap proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung untuk menilai manfaat ekonomi jangka panjang yang dihasilkan oleh proyek tersebut. Evaluasi ini penting agar pemerintah dapat memastikan bahwa investasi besar yang telah dilakukan mampu memberikan dampak positif bagi pertumbuhan ekonomi nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Aji, S. B., & Khudi, A. F. (2021). Indonesia's national strategic project, displacement, and the new poverty. *Journal of Southeast Asian Human Rights*, 5(2), 136. <https://doi.org/10.19184/jseahr.v5i2.23399>
- Mukaffi, Z., & Haryanto, T. (2022). Faktor-faktor Penentu Pariwisata Yang Mempengaruhi

- Pertumbuhan Ekonomi: Tinjauan Sistematis. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 22(3), 1598. <https://doi.org/10.33087/jiubj.v22i3.2590>
- Sa'adah, & Verdania Latif, D. (2023). Analisis Investasi Infrastruktur Sektor Transportasi Di Indonesia Berdasarkan Sumber Pembiayaan. *Jurnal Ekuilnomi*, 5(2), 416-424. <https://doi.org/10.36985/m1fr9041>
- Shi, J., Bai, T., Zhao, Z., & Tan, H. (2024). Driving economic growth through transportation infrastructure: An in-depth spatial econometric analysis. *Sustainability*, 16(10), 4283. <https://doi.org/10.3390/su16104283>
- Taufiqurrahman, T., & Khoirunurrofik, K. (2023). Special economic zones (SEZs) impact on poverty in Indonesia. *Jurnal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 7(2), 231-249. <https://doi.org/10.36574/jpp.v7i2.473>.