



KERETA CEPAT

JAKARTA
BANDUNG

FEBRUARI 2016



PT KERETA CEPAT INDONESIA CHINA

VISI PRESIDEN

TENTANG KERETA CEPAT



- Merupakan salah satu langkah untuk meningkatkan daya saing bangsa, sesuai visi-misi Presiden dalam Nawa Cita
- Kereta cepat Jakarta – Bandung adalah bagian dari rencana besar Pemerintah. Ini bukan soal gengsi kereta cepat. Ini soal visi, tidak hanya bicara kondisi hari ini tetapi juga harus menatap jauh ke depan.
- Presiden melihat koridor Jakarta – Bandung memiliki potensi besar dalam pengembangan industri, perdagangan, dan pariwisata.
- Untuk memaksimalkan potensi tersebut, perlu difasilitasi dengan infrastruktur transportasi yang memungkinkan mobilisasi manusia dan barang secara optimal.

<http://www.humas.bengkaliskab.go.id>



- Kereta cepat dibutuhkan untuk mendorong modernisasi transportasi massal, konektivitas antar kota, dan pembangunan kawasan, khususnya pada koridor Jakarta – Bandung
- Kereta cepat Jakarta – Bandung adalah bentuk modernisasi transportasi massal di Indonesia. Pemerintah ingin menghadirkan transportasi massal yang andal, aman, dan nyaman.
- Sebagai sebuah teknologi, kereta cepat telah diimplementasikan di lebih dari 19 negara di dunia, dimana Tiongkok merupakan negara dengan rel terpanjang di dunia (17.000 km telah beroperasi) dalam kurun waktu 10 tahun sebagai tulang punggung untuk mendukung pergerakan manusia
- Kelas kereta cepat Jakarta – Bandung sepanjang 142,3 km telah beroperasi pada 2019 nanti, kereta cepat tersebut merupakan kereta cepat pertama di Asia Tenggara dan belahan bumi bagian Selatan

MENGAPA PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG HARUS MELIBATKAN BUMN INDONESIA?

Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung adalah proyek strategis dan setelah masa konsesi 50 tahun maka akan dikelola oleh BUMN Indonesia sehingga BUMN perlu dilibatkan dari awal. Hal ini menjamin transfer pengetahuan dan ketrampilan baik pengelolaan kereta, sinyal, stasiun, dan area komersial (komplek pertokoan, kantor, apartemen, perumahan, sekolah, kampus, rumah sakit, wahana rekreasi). Perakitan rel dan kereta cepat dan kereta ringan (light rail transportation) akan dilakukan di Indonesia sehingga BUMN Indonesia perlu ikut serta sehingga kelak

bisa mengembangkan sendiri industri rel dan kereta untuk memasok kebutuhan pasar regional.

Adapun bahan rel kereta akan dibangun pabrik pemurnian alumina di Mempawah, Kalimantan Barat, sebagai bahan untuk pembuatan produk aluminium oleh PT Aneka Tambah (Persero) Tbk, PT Inalum dengan Chinalco dan Xinfu. Juga akan dibangun pabrik aluminium slab sebagai bahan baku rolling stock. Pembangunan assembly plant rolling stock di Surabaya, Jawa Timur

Kereta Cepat Jakarta - Bandung

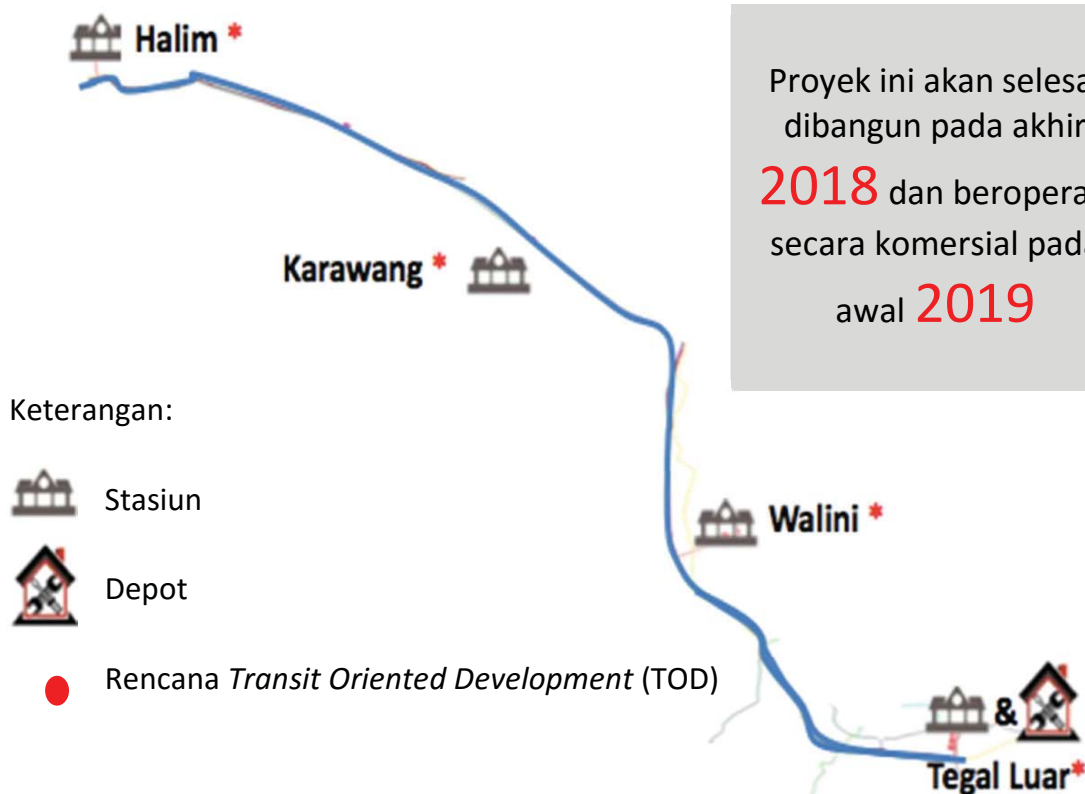
- Skema *Business-to-Business*
- Tanpa APBN
- Tanpa Jaminan Pemerintah

Dan Konsep Indonesia – Sentris



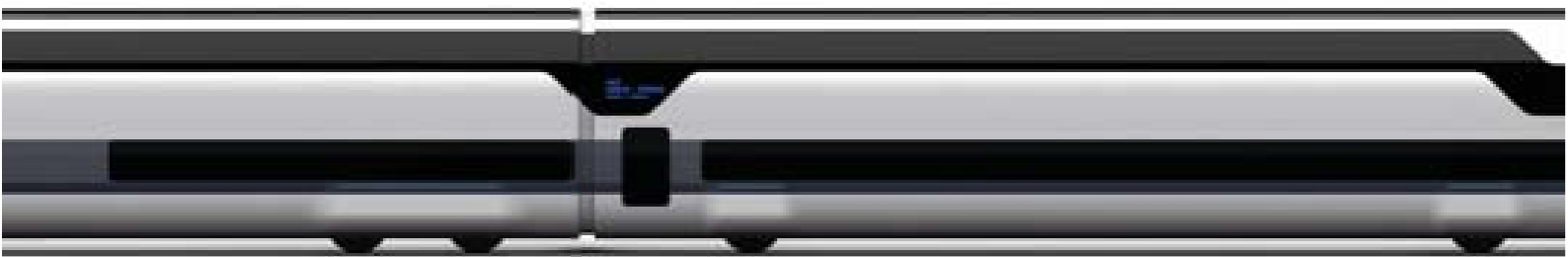
APBN digunakan untuk pemerataan pembangunan
dan **Kesejahteraan Rakyat**

RENCANA LOKASI STASIUN DAN DEPO



Panjang rel: 142,3 km, dengan struktur pembangunan:

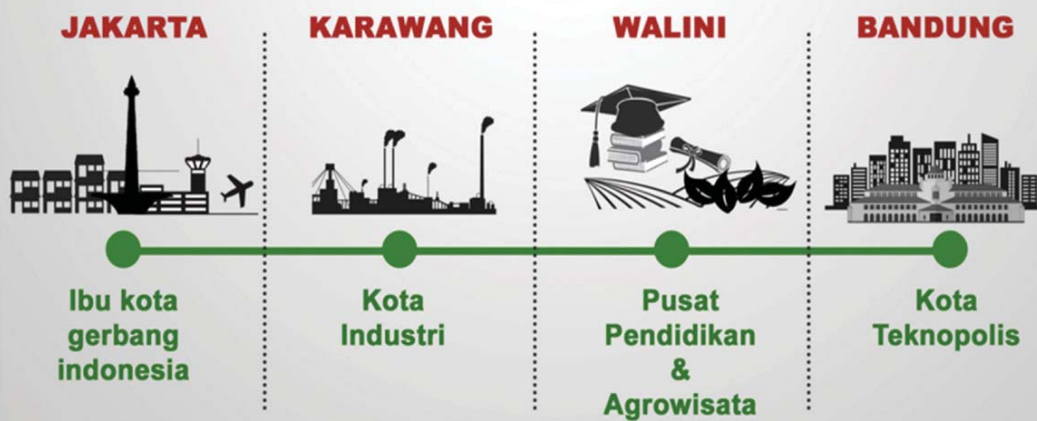
- Cutting (rel berada di cekungan) = $\pm 15,65$ km (11%)
- Embankment (rel dibuat di atas timbunan) = $\pm 38,36$ km (26,96%)
- Tunnel (rel melalui terowongan) = $\pm 21,67$ km (15,23%)
- Elevated/Bridge (rel di atas jembatan) = $\pm 66,62$ km (46,81%)



MANFAAT BAGI WILAYAH YANG DILEWATI



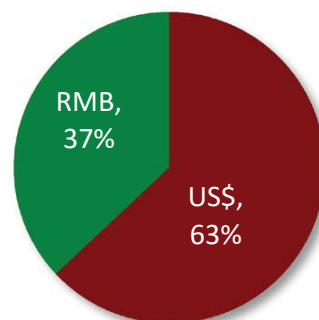
PEMBANGUNAN KAWASAN



Jangka waktu pengembalian pinjaman **40** tahun termasuk *grace period* **10** tahun

Tidak ada jaminan keuangan Negara. Yang dibutuhkan hanya jaminan kepastian berusaha.

PINJAMAN



Pinjaman berasal dari China Development Bank

APA ITU KERETA CEPAT

(HIGH SPEED RAILWAY) JAKARTA-BANDUNG?

Proyek kereta cepat Jakarta - Bandung merupakan proyek yang diprakarsai oleh Bapak Presiden Republik Indonesia sebagai hasil kunjungan Pemerintah Indonesia ke Tiongkok pada tanggal 26 Maret 2015. Jalur proyek High Speed Railway ini terbentang dari Halim sampai dengan Tegal Luar dengan panjang 142,3 km yang sebagian besar akan menggunakan jalur jalan tol.

- Jalur kereta cepat tidak menggunakan jalur rel yang saat ini telah ada melainkan dibuat jalur rel baru untuk membuka dan mengembangkan wilayah baru.
- Kereta cepat Jakarta-Bandung ini adalah awal dari pembangunan kereta cepat di seluruh Indonesia dimana nantinya semua pulau akan memiliki kereta cepat.
- Jalur kereta cepat Jakarta-Bandung dipilih untuk dilaksanakan tersebut dahulu karena paling siap dari sisi lahan, sisi bisnis, dan kelayakan secara keseluruhan.



<https://www.aktual.com/>

MENGAPA INDONESIA PERLU KERETA CEPAT?



- Pembangunan kereta cepat adalah bagian dari rencana besar pemerintah untuk pembangunan transportasi massal, konektivitas antar kota, dan pembangunan kawasan guna menciptakan sentra ekonomi baru.
- Kereta cepat ini merupakan bagian dari upaya Pemerintah untuk menghadirkan transportasi massal yang andal, aman dan nyaman.
- Kereta cepat merupakan salah satu model modernisasi transportasi massal yang memungkinkan mobilisasi manusia dan barang secara optimal.
- Pembangunan kereta api cepat telah digagas oleh pemerintahan sebelumnya dan antara lain dibahas secara teknis tahun 2014.
- Khusus pembangunan kereta api cepat Jakarta Bandung mulai dibahas pada tahun 2015 melalui tahapan-tahapan yang terukur seperti rencana pengembangan, kajian kelayakan ekonomi, dan rapat terbatas.
- Kelak kereta cepat Jakarta-Bandung yang diproyeksikan beroperasi pada tahun 2019 merupakan kereta cepat pertama di Asia Tenggara dan belahan bumi bagian selatan
- Untuk membuka akses daerah yang terisolasi. Jangan lupa di Jabar masih terdapat desa-desa yang terisolasi dan menjadi kantong kemiskinan. Dengan membuka akses, maka penduduk mendapat kesempatan kerja dan berwirausaha yang lebih luas

APA MANFAAT PEMBANGUNAN

KERETA API CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Ada beberapa manfaat yang diharapkan dapat tercipta melalui proyek ini yaitu:

1. Penciptaan Lapangan Kerja (tenaga kerja langsung) yaitu:

- a. Periode konstruksi Kereta Cepat 39.000 orang selama tiga tahun;
- b. Periode konstruksi kawasan stasiun dan sekitarnya/transit oriented development (TOD) mencapai 20.000 orang selama 15 tahun; dan
- c. Periode operasional kawasan stasiun dan sekitarnya/transit oriented development (TOD) sekitar 28.000 orang selama 25 tahun.

2. Presiden berketetapan bahwa proyek kereta Jakarta-Bandung harus menyerap tenaga kerja lokal dan menggunakan bahan-bahan lokal.

Perintah Presiden untuk mengutamakan tenaga kerja lokal, tercakup pada:

a. Pasal 6 Perpres 107/2015

“Memaksimalkan kandungan lokal”

b. Pasal 24 Perpres 3/2016

“Mengutamakan penggunaan komponen dalam negeri”

c. Pasal 1 Permenperin 16/2011

TKDN meliputi barang, jasa, dan gabungan barang dan jasa.

3. Pengembangan kota baru Walini untuk menciptakan sentra ekonomi baru dan mendorong pengembangan kawasan hunian baru yang akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi regional koridor Jakarta – Bandung

4. Mengurangi kemacetan lalu lintas dan mempercepat waktu tempuh, menghilangkan ongkos ekonomi, seperti pemborosan bahan bakar karena macet



5. Meningkatkan pendapatan pemerintah dari pajak :
 - a. Kontribusi PPN saat masa konstruksi proyek kereta cepat Jakarta-Bandung: US\$451 juta selama tiga tahun (konsorsium berharap Pemerintah dapat memberikan keringanan);
 - b. Kontribusi PPN saat konstruksi pengembangan kawasan stasiun dan sekitarnya/transit oriented development (TOD): Rp7 triliun selama 15 tahun.
6. Penciptaan sentra-sentra ekonomi baru sehingga menumbuhkan bisnis baru terutama dari sektor usaha kecil menengah (UMKM) sebagai penyangga kegiatan bisnis di sekitar rel, stasiun dan kompleks komersial. Kota baru Walini disiapkan sebagai pusat pendidikan dan riset nasional dengan rencana pembangunan kampus ITB. Proyek ini juga dapat mendukung pengembangan Gedebage sebagai area pemusatan perusahaan teknologi dan riset. Selain itu kota Industri juga diharapkan akan semakin berkembang dengan meningkatnya konektivitas antara pusat ekonomi

MENGAPA PERLU MEMBANGUN KERETA CEPAT

JAKARTA-BANDUNG JIKA TELAH TERSEDIA BERBAGAI INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI PADA RUTE TERSEBUT (KERETA API, BANDAR UDARA, JALAN BEBAS HAMBATAN, JALAN NASIONAL)?

- Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan salah satu bagian dari rencana, pembangunan transportasi massal kereta yang akan dilakukan di Jawa, Sumatera, Sulawesi, Kalimantan dan Papua sepanjang 3.258 km.
- Koridor kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan awal terhubungnya kota-kota lain di Indonesia dengan teknologi kereta cepat.
- Koridor-koridor berikutnya menuju Cirebon, Semarang, Surabaya, dan Banyuwangi. Rute Jakarta-Bandung mendapat prioritas karena saat ini kepadatan rute Jakarta-Bandung via tol Cipularang telah mencapai lebih dari 140 ribu per hari.

Kepadatan ini tidak hanya meliputi kendaraan penumpang namun juga kendaraan barang. Kondisi ini

membuat jarak Jakarta-Bandung sepanjang 142,3 km yang seharusnya dapat ditempuh dalam waktu 1,5-2 jam menjadi 3-4 jam dalam kondisi normal, dalam kondisi akhir pekan dan liburan waktu tempuh bisa lebih panjang.

- Adapun jalur kereta Argo Parahyangan saat ini baru bisa melayani 2.000-2.500 penumpang per hari. Kepadatan ini diproyeksikan akan terus meningkat pada 5-10 tahun mendatang.
- Sementara itu dari sisi ekonomi, Pemerintah melihat koridor Jakarta-Bandung memiliki potensi besar dalam pengembangan industri, perdagangan dan pariwisata. Kawasan Jakarta-Bandung juga dinilai memiliki daya beli yang cukup tinggi yang mampu membayar biaya tiket kereta cepat

APAKAH MEMBANGUN KERETA CEPAT

JAKARTA-BANDUNG MENDESAK UNTUK SAAT INI?

- Jakarta dan Bandung merupakan dua kota besar di Indonesia yang menjadi pusat ekonomi saat ini. Kondisi kedua kota ini sebagai Ibukota Negara dan Ibukota Propinsi juga daerah industri mulai mencapai titik jenuh, namun berbeda dengan potensi ekonomi diantara Jakarta-Bandung yang masih sangat tinggi. Momentum pembangunan koridor Jakarta-Bandung perlu diselaraskan dengan gerak pembangunan perekonomian yang terjadi di sekitar Jakarta dan Bandung
- Kereta cepat Jakarta – Bandung diperlukan untuk menjaga momentum pertumbuhan ekonomi yang saat ini berlangsung di koridor Jakarta – Bandung. Koridor Jakarta-Bandung akan dibangun mencakup Karawang, Kota Baru Walini, dan Tegal Luar yang mempunyai potensi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi baru dalam menciptakan nilai tambah yang tinggi.
- Pembangunan sarana transportasi publik belum dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Pada beberapa kasus seperti pembangunan MRT di Jakarta baru dibangun di saat kebutuhan sudah mendesak. Apabila MRT Jakarta sudah dibangun 10 – 15 tahun yang lalu tentu permasalahan kemacetan di ibukota bisa lebih



sederhana sehingga tidak perlu menanggung biaya yang terlalu mahal dan kemacetan yang semakin parah

- Kereta cepat Jakarta – Bandung hanyalah awalan: awal terhubungnya kota-kota lain di Indonesia dengan

teknologi kereta cepat. Koridor-koridor berikutnya menuju Cirebon, Semarang, Surabaya dan Yogyakarta akan dibangun, kegiatan ekonomi akan lebih efisien dan pertumbuhan ekonomi akan terpacu lebih cepat

APAKAH PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG MENGUNAKAN DANA APBN?



<http://poskotanews.com>

- Proyek ini tidak dibiayai oleh APBN. Presiden telah mengeluarkan Perpres No 107/2015 bahwa Proyek Kereta Api Cepat Jakarta- Bandung ini murni bersifat *business-to-business* (B2B).
- Meskipun di Perpres No 3/ 2016 mengenai Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dimungkinkan Menteri Keuangan memberi jaminan finansial dan kelayakan usaha, tetapi Presiden sudah menegaskan bahwa untuk Kereta Cepat Jakarta Bandung ini tidak ada jaminan finansial dari APBN. Pemerintah hanya akan memberikan jaminan mengenai konsistensi kebijakan pembangunan kereta cepat.
- Dengan menggunakan skema business-to-business (B2B), dana APBN dapat digunakan untuk pembangunan infrastruktur yang Indonesia Sentris. Terbukti dana infrastruktur tahun 2016 meningkat 76,3% yaitu sebesar Rp313,5 triliun yang bisa dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur di luar Jawa.

APAKAH PEMERINTAH MENJAMIN PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG?

- Pemerintah secara tegas menyatakan bahwa pemerintah tidak menjamin proyek kereta cepat Jakarta-Bandung secara finansial. Pemerintah hanya akan memberikan jaminan mengenai konsistensi kebijakan pembangunan kereta api cepat. Hal ini sesuai dengan Perpres No 107/2015.
- Pemerintah mengeluarkan Perpres No 3/2016 bahwa ada 225 proyek strategis nasional (termasuk kereta cepat) dan dapat diberikan jaminan pemerintah. Namun untuk proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, tidak menggunakan Perpres 3/2016 tetapi Perpres 107/2015.
- Tidak ada jaminan finansial dan penggunaan dana APBN untuk proyek kereta cepat Jakarta-Bandung karena proyek ini murni bersifat bisnis. Pemerintah hanya akan memberikan kepastian hukum berupa Surat Jaminan Kelayakan Usaha (SJKU)



P E M E R I N T A H MENGUNDANG INVESTOR

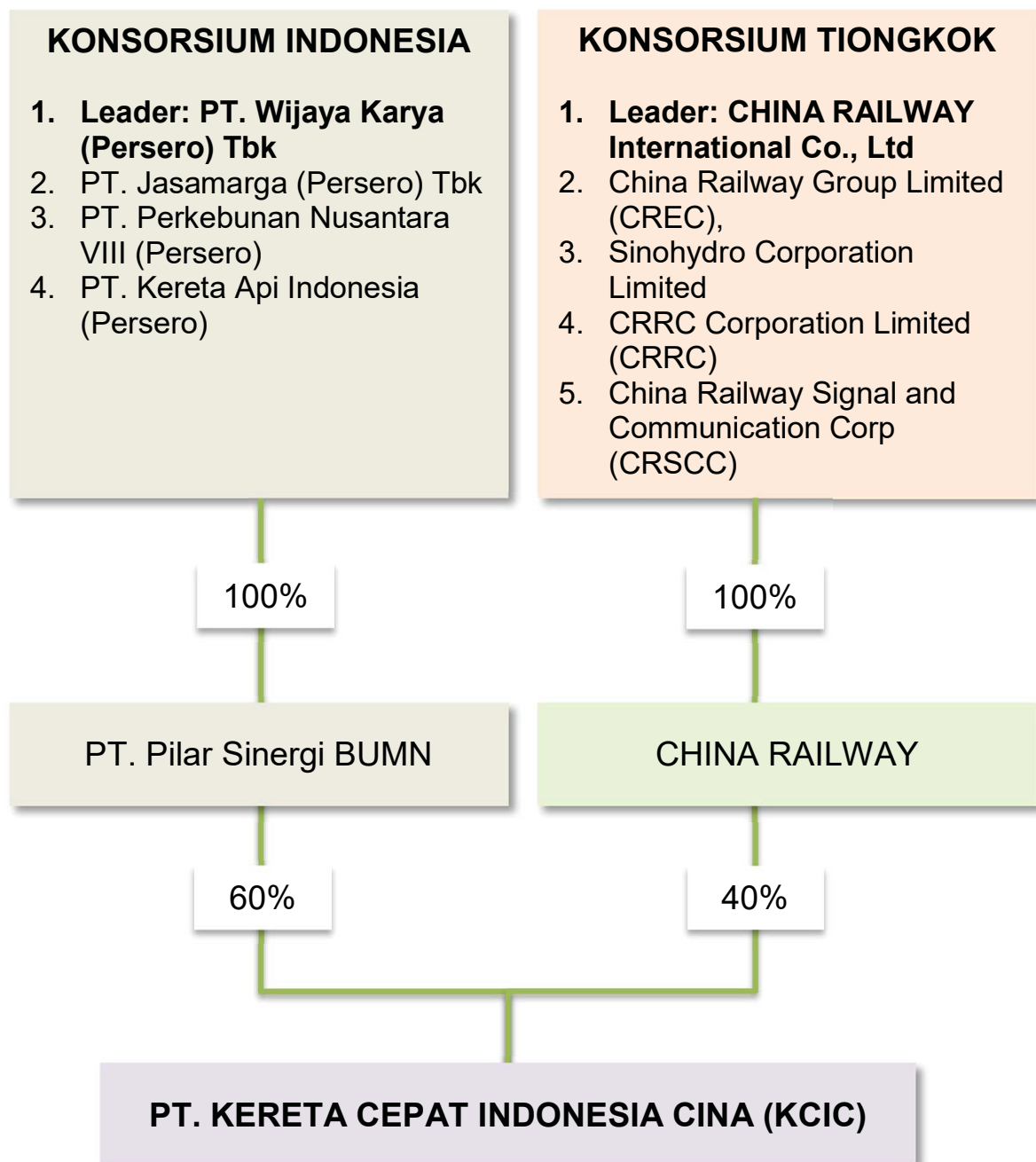
JEPANG DAN TIONGKOK
DALAM PEMBANGUNAN.
MENGAPA PEMERINTAH
MEMILIH KONSORSIUM DARI
TIONGKOK?

- Investor dari Tiongkok menawarkan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung lebih murah dengan kualitas yang bersaing. Kereta cepat Tiongkok sepanjang 142 km termasuk pembebasan lahan, terowongan, jembatan, upper structure dan pengoperasian, tidak ada dana APBN, tidak ada jaminan, tidak ada subsidi tarif senilai US\$5,5 miliar. Sementara kereta cepat Jepang sepanjang 142 km tidak termasuk pembebasan lahan, menggunakan dana APBN, ada jaminan pemerintah dan ada subsidi tarif, dengan total nilai US\$6,2 miliar.
- Selain harga lebih murah dan non-APBN, teknologi yang dikembangkan Tiongkok adalah teknologi Siemens, Jerman. Hal ini untuk menjamin kualitas pekerjaan. Selain itu, sistem persinyalan kereta cepat Tiongkok telah mendapatkan sertifikasi dari Lloyd's dan TUV sederajat dengan Siemens, Alstom dan Bombardier. Sepanjang tahun 2003-2015 Tiongkok telah membangun dan mengoperasikan 17.000 km kereta cepat dengan mengaplikasikan teknologi Siemens dalam pembangunan kereta cepatnya

No.	Parameter	Konsorsium Tiongkok dan Indonesia	Jepang
1.	Nilai Penawaran	US\$5,5 miliar	US\$6,2 miliar
2.	Komitmen Pemerintah	<ul style="list-style-type: none"> - Tidak ada jaminan pemerintah, pembiayaan dari APBN dan subsidi tarif - <i>Cost overrun</i>: tanggung jawab <i>Joint Venture Company</i> (JVC) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ada jaminan pemerintah, pembiayaan dari APBN dan subsidi tarif - <i>Cost overrun</i>: tanggung jawab pemerintah
3.	Konsep Bisnis	Berbentuk <i>Joint Venture Company</i> (JVC) Indonesia (60%) dan Tiongkok (40%). Risiko proyek: <i>Joint Venture Company</i> (JVC)	<i>Engineering, Procurement and Construction</i> (EPC) – <i>Financing</i> (kontraktor biasa). Risiko: Pemerintah
4.	Pengadaan Lahan	Tidak ada kewajiban pemerintah untuk pembebasan tanah.	Ada kewajiban pemerintah untuk pengadaan dan pembebasan lahan.
5.	Lokal Konten	58,6%	40%
6.	Penciptaan Lapangan Kerja Baru	Masa konstruksi: 39.000 orang/tahun. Pekerja Tiongkok yang dipekerjakan selama masa konstruksi hanya terbatas pada tenaga ahli dan <i>supervisor</i> .	Masa konstruksi: 35.000 orang/tahun. Ada tenaga kerja dari Jepang
7.	Teknologi	Teknologi Siemens yang dikembangkan di Cina sejak tahun 2003. Kecepatan: 350 km/jam & maksimal 380 km/jam. Teknologi di kondisi iklim empat musim, untuk iklim tropis sama dengan kondisi di Indonesia. Teknologi kereta cepat bersifat terbuka.	Jepang sejak tahun 1964 Kereta cepat yang dikembangkan di Jepang sesuai dengan kebutuhan kondisi iklim empat musim. Teknologi kereta cepat bersifat tertutup
8.	Pengalihan Teknologi	Melalui pembangunan pabrik <i>rolling stock</i> di Indonesia	Tidak ada program alih teknologi yang jelas

SIAPA YANG AKAN MELAKSANAKAN

PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG?



MENGAPA PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG HARUS MELIBATKAN BUMN DARI TIONGKOK, APAKAH KUALITAS DAN PENGALAMANNYA TERJAMIN?

- Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung ini adalah proyek dengan syarat teknologi tinggi sehingga BUMN dari Tiongkok adalah BUMN yang terpercaya dan berpengalaman dalam membangun proyek kereta cepat di Tiongkok sepanjang 17.000 km dengan teknologi dari Siemens Jerman.
- Perusahaan dari Tiongkok tersebut telah berhasil membangun teknologi kereta cepat untuk iklim tropis sama dengan kondisi di Indonesia yaitu rute tepi pantai seperti Guangdong, Fujian dan Pulau Hainan.
- BUMN Tiongkok ini juga telah berpengalaman menangani pembangunan kereta cepat sepanjang 370 km yang menghubungkan Nevada bagian selatan dan California bagian selatan. Selain itu CHINA RAILWAY juga terlibat dalam pembangunan kereta cepat Istanbul-Ankara sepanjang 533 km.

DARIMANA

SUMBER PEMBIAYAAN PROYEK INI?

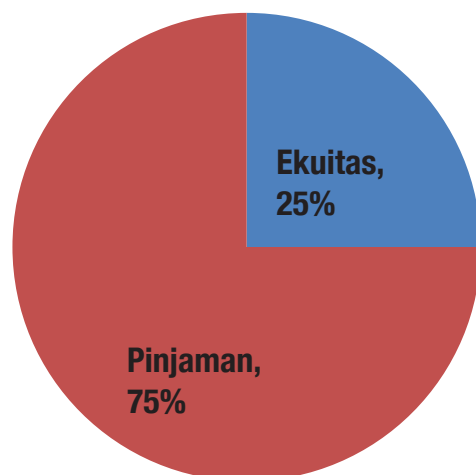
Struktur pembiayaan proyek terdiri dari 25% ekuitas dan 75% pinjaman. Porsi pinjaman bersumber dari China Development Bank dengan spesifikasi:

1. Sebesar 63% dalam mata US\$ (Dolar Amerika Serikat) dengan suku bunga tetap sebesar 2% per tahun;
2. Sebesar 37% dalam mata uang RMB (Reminbi/Yuan) dengan suku bunga tetap 3,46% per tahun; dan
3. Jangka waktu pengembalian 40 tahun termasuk grace period 10 tahun.

Suku bunga tetap dan cukup rendah tersebut memberikan keleluasaan bagi pengembalian pinjaman tersebut. Penggunaan mata uang Reminbi/Yuan juga sebagai diversifikasi mata uang asing dalam rangka perwujudan perjanjian bilateral swap agreement dengan Tiongkok sehingga hal ini akan mengurangi tekanan penggunaan mata uang dolar Amerika Serikat. Yang berhutang bukanlah

pemerintah melainkan perusahaan joint venture yang dibentuk antara konsorsium perusahaan Tiongkok dengan konsorsium BUMN Indonesia.

Sumber Pembiayaan



APAKAH PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG MUNGKIN MENGALAMI KERUGIAN?

- Segala risiko dalam proyek kereta cepat ini sudah dimitigasi (dikurangi dan dipertahankan sekecil mungkin) supaya berjalan lancar. Jika ada force majeure (keadaan di luar kendali manusia) sehingga proyek ini rugi maka pemerintah tidak akan menanggung kerugian dan kerugian dibebankan kepada konsorsium. Dalam hal ini BUMN Indonesia adalah anggota konsorsium dan jika terjadi kerugiannya maka hanya sebatas pada besaran modal.
- Apabila terjadi kerugian, tidak ada mekanisme pengambilalihan kepemilikan BUMN Indonesia (baik BUMN anggota konsorsium maupun bank BUMN yang memberikan kredit kepada anggota konsorsium) oleh pihak Tiongkok.
- Operasional pendapatan dari kereta cepat ini tidak hanya berasal dari penerimaan tiket saja namun dari perluasan bisnis lainnya dalam kawasan stasiun dan sekitarnya/ transit oriented development (TOD) seperti iklan, pertokoan dan perkantoran sesuai best practice yang berlaku di semua Negara yang mengoperasikan kereta cepat. Pengembangan TOD merupakan unit usaha yang tidak dapat dipisahkan dalam pembangunan kereta cepat. TOD memiliki kontribusi yang besar terhadap pendapatan dari keseluruhan proyek kereta cepat ini.

APAKAH MUNGKIN BUMN TIONGKOK

MENGAMBILALIH KEPEMILIKAN BUMN INDONESIA MELALUI PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG INI?

- BUMN Indonesia akan tetap menjadi milik pemerintah Indonesia karena investasi yang dikeluarkan oleh konsorsium BUMN adalah dilakukan melalui cucu perusahaan sehingga apabila terjadi kerugian terbatas pada besarnya penyertaan modalnya saja.
- Untuk aset PTPN 8 yaitu kawasan Walini proyek kereta cepat hanya memperoleh hak pemanfaatan lahan bukan hak milik. Sedangkan pada PT KAI, yang dilakukan adalah optimalisasi aset bukan penyerahan aset sebagai jaminan



id.china-embassy.org

APAKAH PROYEK INI SUDAH MEMILIKI IZIN

ANALISIS DAMPAK LINGKUNGAN (AMDAL)?

- Hingga saat ini, proyek telah memiliki izin trase, izin penetapan badan usaha perkeretaapian, dan izin lingkungan (amdal) sesuai perundangan. Ketiga izin ini telah dilengkapi sebagai persyaratan groundbreaking yang telah dilakukan pada 21 Januari 2016.
- Sejak Oktober 2015 telah dipersiapkan semua persyaratan perijinan sesuai dengan aturan yang berlaku. Karena semua dokumen dilengkapi dengan seksama maka izin lingkungan telah dikeluarkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Sebagai proyek strategis dan jangka panjang maka semua aturan harus ditaati dan tidak ada pengecualian aturan. Izin amdal diperoleh pada 20 Januari 2016 sebelum groundbreaking dilakukan. Pengurusan izin amdal akan memakan waktu lama jika dokumen tidak lengkap sedangkan jika dokumen lengkap maka saat ini tidak ada alasan untuk memperlambat proses sebagai bagian dari reformasi birokrasi.
- Sementara itu, perjanjian penyelenggaraan prasarana kereta api cepat (perjanjian konsesi, izin usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan izin pembangunan penyelenggaraan perkeretaapian umum) sedang dalam proses pembahasan antara KCIC dan Kementerian Perhubungan. Kelanjutan pembangunan akan dilakukan setelah izin lengkap

MENGAPA GROUNDBREAKING

DILAKSANAKAN SEBELUM PROSES PERIZINAN PROYEK RAMPUNG?

- Setelah terbit Perpres No 107 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta Bandung, Menteri Perhubungan melalui Surat Kemenhub No.HK006/2/3 PHB 2015 tanggal 21 Oktober 2015 tentang Tindak Lanjut Peraturan Presiden 107 Tahun 2015 merupakan pedoman bagi PT KCIC dalam pengurusan seluruh perizinan dan perjanjian yang menyangkut kereta cepat Jakarta-Bandung.
- PT KCIC telah mengajukan permohonan untuk penerbitan izin yang dimaksud dalam surat Menhub tersebut sejak tanggal 19 Oktober 2015. Dalam Surat Menhub tersebut pada butir 3 menyatakan “Sehubungan dengan hal tersebut diatas, sebelum melakukan groundbreaking, konsorsium badan usaha yang telah ditunjuk diharapkan sudah terbentuk dan akan ditetapkan sebagai badan usaha penyelenggara prasarana perkeretaapian, menyiapkan trase jalur kereta api yang ditetapkan dan telah mendapat persetujuan analisis dampak lingkungan dari Kementerian Lingkungan Hidup.
- Ketiga perizinan tersebut telah ditetapkan dan diterbitkan sebelum tanggal 21 Januari 2016 dan perizinan lain diluar dari Kementerian Perhubungan telah terbit seperti izin Prinsip Pemanfaatan Lahan untuk Prasarana Transportasi Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

APAKAH PEMBANGUNAN DAERAH WALINI

YANG BERADA DI JALUR KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG AKAN MERUSAK LINGKUNGAN?

- Pengembangan kawasan hijau Walini mengambil 30% dari lahan yang ada sementara 70%-nya akan tetap dibiarkan seperti kondisi saat ini. Kawasan Walini juga bukan daerah resapan waduk Cirata dan Jatiluhur.
- Pembangunan kawasan baru Walini akan difokuskan untuk area TOD, pusat pendidikan, sarana kesehatan, gaya hidup, perumahan kelas menengah kebawah, dan kawasan industri ramah lingkungan.
- Pengembangan wilayah baru akan dilakukan dengan memperhatikan lingkungan hidup dan penghijauan. Pada kawasan ini juga akan dikembangkan Hutan Raya Asia Afrika yang menjadi kawasan tanaman-tanaman yang berasal dari Asia dan Afrika.
- PT KCIC hanya mendapatkan hak guna dalam pemanfaatan kawasan Walini, sehingga tidak akan terjadi transfer kepemilikan lahan dari pihak Indonesia kepada Tiongkok.

APAKAH PROYEK INI TELAH MENGANTISIPASI

ADANYA DAERAH PATAHAN TANAH DAN RAWAN GEMPA DI JALUR JAKARTA-BANDUNG?

- Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung telah mempertimbangkan kondisi geografis, iklim serta keadaan geologi yang rawan gempa di sepanjang jalur Jakarta-Bandung. KCIC telah mempersiapkan mitigasi bencana bekerjasama dengan LAP I ITB dan LIPI dan telah memiliki peta lengkap wilayah patahan tanah yang masih aktif dan yang sudah tidak aktif. KCIC juga sedang berkoordinasi dengan BMKG.
- Teknologi Kereta Cepat menggunakan sistem control CTCS-3 yang telah mendapatkan sertifikasi dari Loyd's dan TUV serta sertifikasi Safety Implementation Level (SIL) IV, yang merupakan sistem keamanan tertinggi di dunia. SIL IV merupakan level tertinggi dalam sertifikasi signaling yang sederajat dengan teknologi signaling dunia seperti Alstom, Siemens, dan Bombardier.
- Kereta dilengkapi dengan sistem teknologi pencegahan, risiko, dan keamanan. Di sepanjang jalur akan dipasang sensor yang akan mendeteksi setiap gerakan tanah. Sinyal tersebut dikirimkan ke pusat kendali untuk memberikan peringatan dini kepada kereta yang sedang berjalan.
- Ada empat patahan gempa di Jawa Barat dimana dua patahan tidak aktif dan dua patahan (Cesar Lembang dan Cesar Paribis) adalah patahan aktif. Jalur kereta cepat tidak melewati patahan tersebut.

BAGAIMANA UPAYA
PEMERINTAH UNTUK
MEMASTIKAN
DITERAPKANNYA
PRAKTIK TATA KELOLA
YANG BENAR PADA
PROYEK INI?



Presiden meminta BPKP, BPK, KPK dan Kejaksaan untuk turut mengawasi dan meminimalisir potensi terjadinya praktik korupsi dalam pembangunan kereta api cepat ini

APAKAH PEMBANGUNAN
KERETA CEPAT AKAN
MENGAKOMODIR
PENGGUNAAN
KANDUNGAN LOKAL
DAN ALIH PENGETAHUAN
DAN TEKNOLOGI KEPADA
INDUSTRI KERETA API
NASIONAL?

- Terkait dengan penggunaan kandungan lokal, maka proyek ini direncanakan akan menggunakan kandungan lokal sebesar 60% dan dapat ditingkatkan seiring dengan peningkatan industri kereta api nasional.
- Dalam pelaksanaan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung akan dilakukan transfer teknologi yang akan mendukung industri kereta api nasional. Sehubungan dengan transfer teknologi ini akan dibentuk satu perusahaan patungan antara Konsorsium BUMN Indonesia dengan Konsorsium BUMN Tiongkok yang mempunyai pabrikasi rolling stock untuk kereta komuter, Light Rail Transit dan kereta cepat.
- Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung ini akan memanfaatkan semaksimal mungkin tenaga lokal. Adapun tenaga kerja asing akan diperlukan untuk pekerjaan-pekerjaan yang belum dikuasai tenaga lokal seperti tenaga ahli kereta cepat dan supervisor. Dengan adanya tenaga kerja yang ahli dalam bidang kereta cepat yang dipekerjakan di proyek ini, diharapkan ada alih pengetahuan dari tenaga kerja asing kepada tenaga lokal, sehingga kemampuan dari tenaga kerja lokal dapat meningkat.

<https://qzprod.files.wordpress.com/>



- Dalam rangka mendukung penyiapan tenaga kerja Indonesia yang ahli dan terampil telah disepakati adanya pendidikan dan pelatihan serta magang yang akan dilaksanakan di Tiongkok. Sesuai dengan perjanjian yang telah ditandatangani 10 Agustus 2015 maka sebagai langkah awal akan dikirim tenaga kerja Indonesia ke Tiongkok untuk belajar dan magang di bidang perkeretaapian tanpa adanya biaya tambahan.
- Pengiriman tenaga kerja magang dimulai 20 Februari 2016 dan akan dilakukan pada tahap-tahap berikutnya tanpa tambahan biaya. Program magang dan pelatihan ini diutamakan untuk operation and maintenance mencakup kegiatan profesi operasi kereta cepat, lokomotif, infrastruktur, elektrik, mekanik, rolling stock, penyediaan energi dan lain-lainnya.



- Dalam rangka mendukung penyiapan tenaga kerja Indonesia yang ahli dan terampil telah disepakati adanya pendidikan dan pelatihan serta magang yang akan dilaksanakan di Tiongkok. Sesuai dengan perjanjian yang telah ditandatangani 10 Agustus 2015 maka sebagai langkah awal akan dikirim tenaga kerja Indonesia ke Tiongkok untuk belajar dan magang di bidang perkeretaapian tanpa adanya biaya tambahan.
- Pengiriman tenaga kerja magang dimulai 20 Februari 2016 dan akan dilakukan pada tahap-tahap berikutnya tanpa tambahan biaya. Program magang dan pelatihan ini diutamakan untuk operation and maintenance mencakup kegiatan profesi operasi kereta cepat, lokomotif, infrastruktur, elektrik, mekanik, rolling stock, penyediaan energi dan lain-lainnya.

BERAPAKAH HARGA JUAL TIKET KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG?

Tiket kereta cepat direncanakan untuk dijual pada harga yang sama selama 50 tahun dari saat mulai dioperasikan yaitu rata-rata seharga \$16 atau setara kurang lebih dengan Rp200.000

<http://news.xinhuanet.com>



APAKAH BENAR PROYEK KERETA
CEPAT JAKARTA-BANDUNG INI
JAUH DIKATAKAN LEBIH MAHAL
DIBANDINGKAN DENGAN
PROYEK KERETA CEPAT DI IRAN?

STUDI KASUS: IRAN

			
Teheran-Ishafan		Jakarta-Bandung	
Perencanaan	Pembangunan salah satu bagian/seksi kereta cepat Teheran-Ishafan	Perencanaan	Pembangunan mencakup seluruhnya ✓
Teknis	Sistem dan skema teknis peralatan proyek Teheran-Ishafan standar	Teknis	Sistem dan teknis lebih canggih ✓
Konstruksi	Tiongkok (CREC) hanya menanggung pembangunan konstruksi di atas rel (above-rail)	Konstruksi	Proyek digarap penuh (above-rail & below rail) ✓
Nilai Investasi	Nilai yang diumumkan bukan nilai investasi total proyeknya (US\$ 2,7 M)	Nilai Investasi	Nilai total proyek (US\$ 5,5 M) ✓
Tiongkok (CREC) BELUM menandatangani perjanjian kontrak			

Saat ini proyek kereta cepat di Iran baru memasuki tahap 1 yaitu untuk rute Tehran-Qom dengan anggaran pemerintah (bukan merupakan anggaran proyek) senilai \$2,1 juta.



JL. D.I. Panjaitan Kav. 9, Jakarta 13340

P : +62 21 8192808, 8508650

F : +62 21 8191235, 8199713

E : keretacepatindonesiachina@gmail.com