

## **MODEL PENDANAAN UNTUK INTEGRASI JALUR KERETA API DAN MARITIM DALAM MENUNJANG PEREKONOMIAN, PELESTARIAN LINGKUNGAN DAN PARIWISATA DI SELATAN JAWA BARAT**

Benny Budiawan Tjandrasa

*Universitas Kristen Maranatha, Bandung*

*(benny.tjandrasa@gmail.com)*

### **ABSTRAK**

Problem utama mobilitas di Pulau Jawa adalah semakin bertambahnya jumlah mobil dan motor pribadi namun tidak dibarengi dengan pertumbuhan luas jalan raya yang tersedia. Jawa Barat bagian selatan memiliki berbagai keunggulan seperti pemandangan alam yang indah, hasil bumi yang melimpah, hasil perikanan serta potensi pariwisata yang menjanjikan. Di balik semua keunggulan itu masalah transportasi menjadi kendala utama bagi para pelaku bisnis dan para wisatawan. Selain menyebabkan terjadinya pemborosan energi dan pencemaran lingkungan, kemacetan juga mengakibatkan tersendatnya perkembangan wilayah bagian selatan Jawa Barat dan hilangnya potensi kunjungan wisatawan ke wilayah tertentu. Untuk mengatasi masalah transportasi tersebut diperlukan adanya integrasi antara jalur kereta api dan maritim untuk memperlancar pendistribusian barang dan jasa serta meningkatkan mobilitas para wisatawan menuju tempat-tempat wisata yang sangat potensial di Jawa Barat bagian selatan. Model pendanaan yang tepat diperlukan untuk tercapainya integrasi jalur kereta api dan maritim tersebut. Model pendanaan yang dapat dijadikan pilihan adalah model pendanaan yang seluruhnya didanai oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah, atau model pendanaan antar pemerintah (G to G), atau model pengusaha dengan pemerintah (B to G). Dari ketiga alternatif tersebut dibuat TOWS analysis untuk memilih alternatif terbaik.

**Kata Kunci:** model pendanaan, mobilitas, pariwisata, kereta api, maritim

### **ABSTRACT**

*The main problem of mobility in Java is the increasing number of private cars and motorcycles and the lack of growth of highway. The southern part of West Java has various advantages such as a beautiful natural views, abundant crops, fisheries and tourism potential. Behind all of those advantages, the transportation issues are the main obstacles for business people and tourists. Several problems such as energy wasting increase air pollution, congestion cause delays in the development of the southern region of West Java and the loss of potential tourists to visit certain regions. To solve the transportation problems, it required the integration between railways and maritime to facilitate the distribution of goods and services as well as increasing the mobility of tourists to certain tourist destinations in the southern part of West Java. Appropriate funding model is needed to achieve the integration of railways and maritime. Funding models that can be selected are: entirely funded by the central government and local government, or intergovernmental funding model (G to G), or business to government funding model (B to G). TOWS analysis is used to select the best alternative among the three alternatives.*

**Keywords:** funding models, mobility, tourism, railways, maritime

## **PENDAHULUAN**

Pertumbuhan jumlah penduduk yang sebagian besar menumpuk di Pulau Jawa telah memberikan dampak berupa pengalihan fungsi lahan untuk menanam bahan makanan menjadi pemukiman dan problem mobilitas di dalam kota, antar kota serta antar daerah. Telah diketahui secara umum bahwa problem utama mobilitas di Pulau Jawa adalah semakin bertambahnya jumlah mobil dan motor pribadi namun tidak dibarengi dengan pertumbuhan luas jalan raya yang tersedia. Data terakhir menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan adalah 12% setiap tahun sedangkan pertumbuhan jalan hanya 0,01% (Ramadhan, 2015). Dari data tersebut bisa dibayangkan bahwa sekian tahun mendatang Pulau Jawa akan mengalami kemacetan total dan mobilitas penduduk serta distribusi barang akan terganggu. Penelitian ini membahas pemecahan masalah mobilitas tersebut dan menawarkan suatu model alternatif sebagai bahan pertimbangan para pengambil keputusan dan kebijakan di level pemerintah.

Pertumbuhan tingkat perekonomian di perkotaan juga berkorelasi terhadap perkembangan tingkat pendapatan penduduk perkotaan. Tingkat pendapatan yang meningkat disertai dengan tingkat stress yang tinggi bagi penduduk perkotaan membuat sebagian besar penduduk kota mencari peluang untuk menikmati hari libur ke tempat-tempat wisata. Fenomena yang dapat ditemukan adalah pengendara mobil dan motor rela mengalami banjir musiman di daerah Rancaekek dan kemacetan berjam-jam untuk mencapai tempat tujuan wisata yang mereka idamkan. Contoh yang penulis ambil di sini adalah para wisatawan domestik yang menuju daerah selatan Jawa Barat menggunakan mobil pribadi, motor, dan juga menggunakan angkutan umum.

## **TINJAUAN LITERATUR**

Jawa Barat merupakan salah satu propinsi yang terbanyak jumlah penduduknya, selain karena kesuburan tanahnya Jawa Barat juga memiliki sejumlah perguruan tinggi ternama di Indonesia. Namun sangat disayangkan terjadi ketimpangan perekonomian yang sangat besar antara Jawa Barat bagian utara dan Jawa Barat bagian selatan (untuk selanjutnya disebut utara Jawa Barat dan selatan Jawa Barat). Kota Garut pernah dikategorikan sebagai salah satu kota dengan indeks kemiskinan tertinggi se Indonesia, pembangunan di kota Garut dan kota-kota di selatan Jawa Barat pun secara kasat mata bisa terlihat jauh tertinggal dibanding pembangunan kota-kota di utara Jawa Barat seperti Tangerang dan Depok. Menurut Sjafrizal (2008) salah satu penanggulangan ketimpangan pembangunan wilayah, antara lain, dilakukan dengan penyebaran pembangunan prasarana perhubungan, termasuk pembangunan infrastruktur transportasi. Permana dan Asmara (2010) juga berpendapat dampak dari infrastruktur mempunyai signifikansi yang besar terhadap multiplier dalam bidang ekonomi. Pembangunan infrastruktur di selatan Jawa Barat sebaiknya juga menunjang 3P yaitu *People, Planet, and Profit*, jadi selain menguntungkan secara finansial juga mengembangkan sumber daya manusia sekaligus menjaga kelestarian alam. Pengembangan sektor pariwisata di selatan Jawa Barat dirasa cocok untuk mendukung 3P tersebut karena selatan Jawa Barat memiliki alam yang asri serta sejumlah obyek wisata yang terkenal. Menurut Ekayani et al (2014) selain manfaat ekonomi, pengembangan wisata juga dapat meningkatkan kesadaran dan peran serta masyarakat dalam kegiatan konservasi, khususnya apabila kegiatan wisata alam telah

memberikan manfaat ekonomi yang besar bagi mereka. Selain itu pengembangan wisata alam dapat memberikan pemasukan bagi pengelola yang dananya dapat dialokasikan untuk biaya konservasi, serta dapat memberikan dampak ekonomi bagi masyarakat sekitar (Suprayitno 2008). Pariwisata berkelanjutan didefinisikan secara luas sebagai pariwisata yang memberikan manfaat ekonomi tetapi tidak merusak sumber daya dan masa depan pariwisata, terutama lingkungan fisik dan struktur sosial masyarakat setempat (Saarinen, 2006). Sedangkan menurut World Tourism Organization pariwisata berkelanjutan pengembangan pariwisata berkelanjutan hadir memenuhi kebutuhan wisatawan dan daerah setempat sekaligus melindungi dan meningkatkan peluang untuk masa depan. Hal ini dipertimbangkan untuk mengarah pada pengelolaan semua sumber daya sedemikian rupa baik agar kebutuhan ekonomi, sosial dan estetika dapat terpenuhi dengan tetap menjaga integritas budaya, proses ekologi penting, keanekaragaman hayati dan sistem pendukung kehidupan. Menurut Liu (2003) pariwisata berkelanjutan membutuhkan baik pertumbuhan berkelanjutan dari kontribusi pariwisata terhadap perekonomian dan masyarakat serta pemanfaatan berkelanjutan sumber daya dan lingkungan. Kemampuan kapasitas menjadi masalah utama di masa lalu dan tetap menjadi salah satu masalah dengan timbulnya gagasan mengenai pariwisata berkelanjutan saat ini (McCool and Lime, 2001). Dengan demikian, meski pariwisata telah fokus untuk berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan terutama pada skala lokal, tetapi mungkin juga gagal untuk memaksimalkan manfaat dan meminimalkan dampak negatif lokal (Burns 1999). Pembangunan jalur KA di selatan Jawa Barat adalah solusi terbaik untuk mengatasi kemacetan dan meningkatkan perekonomian, namun sayangnya Indonesia belum memiliki lembaga penyalur bantuan pembangunan khusus. Meski demikian telah terbentuk South-South Cooperation Coordinating Team (SSCT) sebagai lembaga koordinasi kerjasama pembangunan Internasional. Penyaluran bantuan ke negara-negara berkembang dilakukan oleh kementerian-kementerian secara terpisah-pisah seperti kementerian pertanian, kementerian luar negeri, kementerian pendidikan. Menurut Grand Design Kerjasama Selatan-Selatan dan Triangular, lembaga khusus yang nantinya berfungsi secara otoritatif dalam penyaluran bantuan luar negeri Indonesia baru akan dibentuk pada tahun 2025 (Hermawan dan Indraswati, 2015). Sehubungan dengan keterbatasan dana dalam pembangunan maka Pemerintah melakukan suatu kerjasama yang erat dan sinergis dengan pihak swasta. Dari perspektif swasta, investasi akan menarik bila bersifat menguntungkan (menghasilkan profit yang wajar) dan adanya jaminan ketentraman berinvestasi dari pemerintah. Pada proyek jalan tol misalnya, umumnya kerja-sama dilandasi dengan kemitraan secara BOT (*Build Operate Transfer*), artinya pemerintah memberikan hak kepada investor untuk membangun termasuk membiayai, mengoperasikan proyek dan setelah masa konsesinya berakhir, aset proyek diserahkan kepada pemerintah (Fitriani et al, 2006). Menurut Joesoef (2015) Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) merupakan suatu kerjasama antara Pemerintah dan swasta dimana swasta menjalankan fungsi Pemerintah untuk periode tertentu (konsesi) dengan imbalan kompensasi atas pelaksanaan fungsi tersebut dan tanggungjawab atas risiko-risiko yang timbul dari pelaksanaan fungsi tersebut. Pemanfaatan tanah milik pemerintah tidak mengubah status kepemilikan barang milik Negara. Sebagai barang milik negara, tanah tersebut dapat digunakan pihak lain sepanjang menunjang penyelenggaraan tugas

pokok dan fungsi kementerian/lembaga pemerintah. Pemanfaatan barang milik Negara hanya dilakukan dalam bentuk:

a. Sewa; b. Pinjam pakai; c. Kerjasama pemanfaatan; d. Bangun guna serah (BOT) dan bangun serah guna (BTO);

Skema Kerjasama Pemerintah–Swasta (KPS) diyakini merupakan sebagai alternative pembiayaan pembangunan infrastruktur yang dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan pembangunan beserta peningkatan kualitas dari produk dan pelayanan public melalui pembagian modal, risiko, dan kompetensi atau keahlian sumber daya manusia secara bersama-sama untuk menghasilkan *value for money* bagi pembangunan infrastruktur di Indonesia (Susantono dan Berawi, 2012).

## **METODE PENELITIAN**

Tulisan ini lebih mengarah pada pendeskripsian masalah yang dihadapi di selatan Jawa Barat khususnya dari sisi potensi ekonomi, potensi pariwisata, dan masalah polusi. Untuk itu pada bagian ini peneliti memaparkan subyek yang menjadi fokus pembahasan serta pokok permasalahan:

### **Potensi Pariwisata Pegunungan dan Maritim serta Potensi Ekonomi di Selatan Jawa Barat.**

Jawa Barat bagian selatan memiliki berbagai keunggulan seperti pemandangan alam yang indah, hasil bumi yang melimpah, hasil perikanan serta potensi pariwisata yang menjanjikan. Namun di balik semua keunggulan itu masalah transportasi menjadi kendala utama bagi para pelaku bisnis dan para wisatawan. Masalah transportasi yang bisa dirasakan dan kasat mata adalah masalah banjir dan pasar tumpah di jalan raya di daerah Rancaekek Jawa Barat, ironisnya jalan raya tersebut merupakan jalan utama dan satu-satunya menuju daerah bagian selatan Jawa Barat. Masalah banjir dan pasar tumpah di daerah Rancaekek telah berlangsung lebih dari 10 tahun lamanya dan sampai saat ini belum tampak solusi apa yang akan diambil oleh pemerintah daerah Jawa Barat. Selain jalur yang rawan macet tersebut, jalur Bandung-Tasikmalaya juga rawan longsor sehingga berkali-kali jalur menuju Pangandaran dialihkan melalui kota Garut.

### **Potensi dan Kendala Kota Garut**

Kota Garut yang pada jaman dahulu sangat terkenal dan pernah dikunjungi oleh aktor kelas dunia Charlie Chaplin saat ini potensinya belum digarap secara baik. Potensi pariwisata di Garut meliputi Candi Cangkuang, Gunung Papandayan, Kawah Kamojang, pemandian air panas yang mengandung sulfur, Situ Bagendit, hotel Ngamplang dan wisata kuliner makanan khas kota Garut. Potensi hasil pertanian pun sangat potensial seperti hasil bumi tanaman teh, kopi, dan beras. Namun kendala yang dihadapi kota Garut adalah sering tersendatnya arus mobilitas penduduk dan barang akibat kemacetan panjang di beberapa titik seperti Leles, Kadungora, dan Rancaekek karena untuk menuju Bandung dari Garut harus melalui rute tersebut.

### **Potensi dan Kendala daerah Pangandaran**

Wisata daerah Pangandaran selalu menjadi magnet bagi wisatawan domestik dan wisatawan asing. Hal itu dikarenakan daerah Pangandaran tidak hanya menawarkan wisata pantai namun juga wisata alam lainnya seperti wisata sungai di Green Canyon, wisata pemandangan Batu Hiu dan wisata pantai lainnya seperti Batu Karas yang cocok untuk olahraga selancar air (surfing).

### **Permasalahan yang Dihadapi dan Tujuan Penelitian**

Namun seperti halnya kota Garut, kendala yang dihadapi oleh tempat wisata ini jarak perjalanan yang jauh dari kota besar dan kemacetan yang terjadi beberapa tempat sepanjang perjalanan. Perjalanan dari Bandung ke Pangandaran bisa mencapai 6 jam pada saat kondisi lalu lintas lengang dan bisa mencapai 12 jam ketika terjadinya puncak kemacetan lalu lintas saat libur panjang. Selain melalui jalan raya Rancaekek dan Tasikmalaya tidak ada lagi akses alternatif bagi wisatawan untuk berkunjung ke Pangandaran.

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengusulkan pembangunan jalur kereta api dalam mengembangkan potensi perekonomian, pariwisata dan pelestarian lingkungan di selatan Jawa Barat.
2. Mengidentifikasi dan mendesain model pembiayaan pembangunan jalur kereta api yang terintegrasi dengan potensi ekonomi dan maritim di selatan Jawa Barat.

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **Usulan Pembangunan Jalur Kereta Api dalam Mengembangkan Potensi Perekonomian, Pariwisata dan Pelestarian Lingkungan di Selatan Jawa Barat**

Kota Garut sebenarnya sudah memiliki jalur Kereta Api Cibatug-Garut, namun patut disayangkan sejak tahun 1982 jalur ini dinon-aktifkan sehingga stasiun Kereta Api Garut saat ini menjadi markas salah satu ormas. Sebenarnya banyak turis dari Belanda yang mengunjungi kota Garut dan ingin melihat keindahan alam di sekitar kota Garut dan bernostalgia menempuh jalur KA Garut-Cibatu namun mereka kecewa karena Kereta Api di Garut telah punah. Untuk mengatasi masalah kemacetan, pengembangan potensi ekonomi dan pariwisata, serta menanggulangi polusi perlu dihidupkan kembali jalur-jalur KA di selatan Jawa Barat serta membangun beberapa jalur lainnya.

#### ***Identifikasi keunggulan dan kelemahan potensi pembangunan jalur kereta api:***

Keunggulan jalur kereta api adalah:

1. Lebih sedikit menghasilkan polusi bila dibandingkan dengan polusi kendaraan bermotor terlebih lagi saat kendaraan bermotor mengalami kemacetan yang lama.
2. Menekan pemborosan BBM karena mengurangi kemacetan di jalan raya.
3. Relatif lebih dapat diandalkan ketepatan waktunya dibanding kendaraan bermotor terutama jika menggunakan rel ganda sehingga para komuter yang bekerja di suatu daerah bisa mengandalkannya untuk pergi dan pulang dari tempat kerja ke tempat tinggalnya.

4. Menunjang perekonomian daerah, dengan cara menggunakan rangkaian kereta barang untuk mengangkut peti kemas dan hasil bumi yang bertonase besar, sehingga kerusakan jalan raya pun tidak cepat terjadi.
5. Dapat digunakan untuk rangkaian kereta api wisata.

Kelemahan jalur kereta api adalah:

1. Perlu konstruksi khusus dan pengalaman dalam membangun jalur baru apalagi bila jalur KA tersebut melewati medan baru yang sulit seperti jurang dan pegunungan.
2. Masalah pada pembebasan lahan yang akan dilalui jalur KA tersebut.
3. Biaya pembangunan rel KA yang mahal bila ditanggung sendiri oleh pemerintah pusat (dan daerah) karena APBN RI belum memprioritaskan pembangunan rel KA baru sebagai prioritas teratas.

Masalah perenkayasaan konstruksi dan pembebasan lahan tidak dibahas dalam penelitian ini karena hal tersebut merupakan bidang keahlian teknik sipil dan tata ruang, namun penelitian ini lebih memfokuskan pada model biaya pembangunan rel KA agar layak untuk dilaksanakan.

### **Identifikasi dan Desain Model Pembiayaan Pembangunan Jalur Kereta Api yang Terintegrasi dengan Potensi Ekonomi dan Maritim di Selatan Jawa Barat**

Salah satu alternatif pemecahan masalah mobilitas di selatan Jawa Barat adalah membangun jalur kereta api Bandung –Garut – Tasikmalaya – Ciamis – Pantai Pangandaran dengan memanfaatkan jalur kereta api yang telah lama “tidur” dan membangun beberapa jalur baru untuk mencapai Pantai Pangandaran.

Disarankan pembangunan jalur KA tersebut berupa jalur ganda yang dapat menghemat waktu tempuh sehingga dapat pula digunakan secara efektif oleh para komuter yang bekerja di pinggiran kota atau kota lainnya, seperti komuter yang tinggal di Garut namun bekerja di Bandung. Waktu tempuh yang efisien juga diperlukan untuk mendukung industri perikanan laut dan budidaya hasil laut karena waktu pengiriman yang terlalu lama untuk mencapai kota-kota besar seperti Tasikmalaya, Garut, dan Bandung akan menyebabkan hasil laut tidak lagi segar.

Beberapa model pembiayaan yang dapat dijadikan alternatif adalah:

- a. Operation, Maintenance, and Service Contract  
Di sini pemerintah yang membangun jaringan rel KA namun kegiatan operasional, perawatan dan pelayanan diserahkan pada pihak swasta dengan sistem kontrak.
- b. Build, Operate, and Transfer  
Pada model pembiayaan ini pihak swasta dilibatkan dalam investasi pembangunan jaringan rel KA dengan imbalan pihak swasta dapat mengoperasikan jaringan sampai masa waktu tertentu kemudian setelah masa tersebut berakhir jaringan rel KA tersebut dikembalikan pada pihak pemerintah. Pemerintah hanya berfungsi sebagai regulator.
- c. Joint Venture  
Pada model pembiayaan ini pihak pemerintah dan pihak swasta bekerjasama membangun jaringan rel KA dimana masing-masing pihak memiliki porsi tertentu dalam pengelolaan tergantung kesepakatan di awal kontrak.

d. Government to Government

Di sini pemerintah suatu negara bekerjasama dengan pemerintah negara lain dalam bentuk pinjaman lunak untuk membangun jaringan rel KA.

**Illustrasi Perhitungan:**

Dengan asumsi-asumsi sbb:

1. biaya pembangunan rel KA ganda sebesar Rp 30 Milyar per km (Nurhayat, 2014) dan panjang rel KA dari Bandung-Garut-Tasik-Pangandaran adalah 210 km, maka diperlukan biaya investasi sebesar Rp 6,3 Triliun.
2. SBI bulan Maret 6.75% (Segara, 2016)
3. Suku bunga pinjaman kredit untuk infrastruktur 10% (Kamaludin, 2016)
4. Masa operasionalisasi rel KA adalah 30 tahun (Sukmana, 2016)
5. Pendapatan PT KAI per tahun 13,5 Triliun per tahun (Praditya, 2016)
6. Suku bunga obligasi pemerintah 10% (Kamaludin, 2016)
7. Pinjaman lunak dari China 2% (Simanjuntak, 2105)
8. Pinjaman lunak dari Jepang 0,1% (Simanjuntak, 2105)

Maka dapat dibuat tabel simulasi sbb:

**Tabel 1. Target Pendapatan PT KAI per hari dengan Berbagai Alternatif Sumber Pendanaan**

<b>Pendanaan Oleh:</b>	<b>Sumber Dana</b>	<b>Proporsi</b>	<b>Cost of Capital</b>	<b>Target Pendapatan PT KAI per Hari (Rp)</b>
Pemerintah RI semua	SBI 6.75%	100%	6.75%	45,205,897.34
Swasta semua	Pinjaman ke Bank	100%	10%	61,031,896.25
B to G	SBI 6.75% dan Obligasi 10%	25% 75%	9.19%	56,947,682.27
G to G China	SBI 6.75% dan China 2%	50% 50%	4.38%	34,824,130.59
G to G Japan	SBI 6.75% dan Japan 0.1%	50% 50%	3.43%	31,008,386.81

**Sumber:** hasil pengolahan perhitungan

Dari tabel di atas terlihat bahwa pendanaan yang paling murah adalah pinjaman lunak kepada pemerintah Jepang sehingga target pendapatan PT KAI per hari untuk mengembalikan dana pinjaman tersebut juga yang paling rendah, sekitar Rp 31 juta per hari. Sedangkan yang paling besar pembiayaannya adalah jika jaringan rel dibangun oleh swasta dengan sistem BOT dimana target pendapatan per harinya sekitar Rp 61 juta, tentunya ini akan berdampak pada mahalnya harga tiket. Sedangkan bila dibangun sendiri oleh pemerintah pusat bekerjasama dengan pemerintah daerah target pendapatan per hari adalah sekitar Rp 45 juta. Dari sisi pelestarian lingkungan, biaya investasi pembangunan rel KA yang mencapai Rp 6,3 triliun per tahun dan berusia 30 tahun akan terkompensasi dengan penghematan dari pemborosan BBM dan polusi yang diakibatkan kendaraan bermotor yang mencapai Rp 14,8 Triliun per tahun (Kur,2011). Bila ditinjau dari aspek keuangan saja maka pendanaan dalam bentuk G to G dengan pemerintah Jepang yang lebih layak, namun ada aspek lainnya yang juga perlu dipertimbangkan.

***Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Seluruhnya Oleh Pemerintah Pusat Dan Daerah.***

*Threat:* Jika jaringan rel KA didanai seluruhnya oleh pemerintah pusat dan daerah maka triliunan dana pembangunan akan tersedot, sedangkan daerah-daerah lain juga masih membutuhkan dana untuk pembangunan. Hal ini akan menimbulkan polemik dan kecemburuan dari daerah lain yang beranggapan pemerintah hanya membangun di Pulau Jawa saja. Risiko politik juga menjadi besar bagi pemerintah pusat.

*Opportunity:* Pembangunan rel KA ini akan menyerap banyak tenaga kerja lokal dan memberikan nilai tambah pada berbagai bidang perekonomian.

*Weakness:* Kurangnya pengalaman dalam pembangunan rel KA secara efisien dan efektif serta rawan tindak penyelewengan.

*Strenght:* Lebih mengenai budaya lokal sehingga minim konflik saat pembebasan lahan .

***Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Seluruhnya Oleh Pihak Swasta.***

*Threat:* Di kemudian hari pihak swasta akan terus menerus menaikkan tarif KA seperti halnya yang terjadi dengan tarif jalan tol sehingga tujuan utama untuk mengadakan alat transportasi masal yang murah tidak tercapai.

*Opportunity:* Pihak pemerintah bisa belajar dari pihak swasta cara membangun jaringan rel KA secara efisien dan efektif.

*Weakness:* Rawan timbulnya kolusi dengan pengambil kebijakan terutama saat berlangsungnya tender.

*Strenght:* Dana APBN dan APBD pemerintah tidak terganggu

***Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Secara Patungan Baik Dengan Pihak Swasta.***

*Threat:* timbul masalah dalam koordinasi pihak kontraktor swasta dengan pihak pemerintah.

*Opportunity:* dapat saling mempelajari keahlian satu sama lain.

*Weakness:* kesulitan dalam pembagian hasil kerja maupun bagian pekerjaan.

*Strenght:* dana APBD dan APBN tidak banyak terserap namun pemerintah dapat ikut mengawasi jalannya pekerjaan.

***Analisa TOWS Jika Jaringan Rel KA Didanai Secara Patungan Baik Dengan Pihak Pemerintah Negara Lain.***

*Threat:* Kebijakan pemerintah yang tidak leluasa karena pemerintah negara lain akan ikut campur tangan.

*Opportunity:* Alih teknologi dari negara maju.



*Weakness:* Tenaga ahli dan para pekerja dalam negeri kurang terserap ke dalam proyek tersebut.

*Strength:* Mendapatkan dana pembangunan yang murah.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Pengembangan potensi ekonomi dan pariwisata daerah selatan Jawa Barat selama ini terhambat masalah transportasi. Jalan raya Rancaekek yang menjadi satu-satunya jalan raya utama yang menghubungkan daerah utara dan daerah selatan Jawa Barat kerap kali dilanda kemacetan parah, banjir, dan proyek rutin perbaikan jalan yang semakin menghambat arus mobilitas penduduk dan barang. Meninjau hal tersebut perlu solusi jangka panjang untuk mengatasinya, salah satu solusi yang memungkinkan adalah menghidupkan kembali jalur-jalur KA yang pernah ada dan menambah jalur baru ke beberapa tempat yang potensial untuk tujuan wisata dan pertumbuhan ekonomi. Penelitian ini telah mengemukakan berbagai potensi ekonomi dan wisata di selatan Jawa Barat dan juga mengemukakan berbagai alternatif model pendanaan yang dapat dilaksanakan serta analisa TOWS dari berbagai model pendanaan tersebut. Kesimpulannya model pendanaan dengan sumber dana kemitraan antar pemerintah RI dan Jepang adalah yang paling efisien, sedangkan dari analisa TOWS semua bentuk model pendanaan memiliki manfaat dan kendalanya masing-masing.

### **Saran**

Penelitian ini hanya mendeskripsikan secara umum model pendanaan untuk integrasi jalur kereta api dan maritim bagi pengembangan potensi ekonomi, pariwisata serta upaya pelestarian lingkungan yang akan terjadi di selatan Jawa Barat. Ada pun studi kelayakan yang lebih mendalam yang mencakup aspek teknis, aspek amdal, serta aspek sosial dapat dilakukan pada penelitian selanjutnya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Burns, P.1999. *Paradoxes in Planning: Tourism Elitism or Brutalism?* Annals of Tourism Research 26:329–348.
- Ekayani, Meti & Nuva & Yasmin, Rizqiyyah & Sinaga, Fernando & Maaruf, La Ode M. 2014. *Natural tourism at Gunung Halimun Salak National Park: A solution for ecological and economic interest.* Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia (JIPI), April 2014 Vol. 19 (1): 29 37 ISSN 0853 – 4217
- Fitriani, Heni dan Farida, Puti dan Wibowo, Andreas. *Kajian Penerapan Model NPV-at-Risk Sebagai Alat Untuk Melakukan Evaluasi Investasi Pada Proyek Infrastruktur Jalan Tol.* Jurnal Infrastruktur dan Lingkungan Binaan Infrastructure and Built Environment Vol. II No. 1, Juni 2006
- Hermawan, Yulius Purwadi dan Indraswari, Ratih. 2015. *Analisis Struktural-Fungsional Model-model Kelembagaan Penyaluran Bantuan Pembangunan Internasional dari*

- Emerging Economies Anggota G20*. Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Katolik Parahyangan
- Joesoef, Iwan Erar. 2015. *Tanah Dan Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Oleh Swasta: Public Goods Atau Private Goods*. Jurnal Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta Vol.1 no.1, 2015
- Kamaludin, Arief. 2016. *Jusuf Kalla: Bunga Kredit Indonesia Tertinggi di Asia* [online]. (diupdate 25 Februari 2016) Tersedia di: <http://katadata.co.id/berita/2016/02/25/jusuf-kalla-bunga-kredit-indonesia-tertinggi-di-asia> [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Kur.2011.*pemborosan-bbm-mencapai-rp-148-triliuntahun* [online]. (diupdate 1 Agustus 2011) Tersedia di: <http://www.pikiran-rakyat.com/nasional> . [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Liu, Z. (2003). *Sustainable tourism development: a critique*. Journal of Sustainable Tourism, 11 (6). pp. 459-475. ISSN 0966-9582
- McCool, S., and D. Lime. 2001. *Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantast or Useful Reality*. Journal of Sustainable Tourism 9:372–388.
- Nurhayat, Wiji.2014. *Ini Ongkos Bikin Rel KA Tiap 1 Kilometer Versi Kemenhub* [online]. (diupdate 8 Mei 2014) Tersedia di: <http://finance.detik.com>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Permana, Chandra Darma dan Asmara, Alla. 2010. *Analisis Peranan Dan Dampak Investasi Infrastruktur Terhadap Perekonomian Indonesia: Analisis Input-Output*. Jurnal Management & Agribisnis. 7 (1). Maret: 48-58.
- Praditya, Ilyas Istianur. 2016. *PT KAI Raup Pendapatn Rp 13,5 Triliun di 2015* [online]. (diupdate 06 Jan 2016 ) Tersedia di: <http://bisnis.liputan6.com/read/2405377/pt-kai-raup-pendapatan-rp-13,5-triliun-di-2015>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Ramadhan, Aditya.2015. *Jumlah motor dan mobil di Jakarta tumbuh 12 persen tiap tahun* [online]. (diupdate 9 Januari 2015) Tersedia di: <http://www.antaraneews.com/berita/473169/> [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Saarinen, Jarkko. 2006. *Traditions Of Sustainability In Tourism Studies* Annals of Tourism Research, Vol. 33, No. 4, pp. 1121–1140, 2006. Elsevier Ltd. All rights reserved.
- Simanjuntak, Johnson.2015. *Jepang Bingung Mengapa Indonesia Memilih Shinkansen China*. [online]. (diupdate 24 September 2015) Tersedia di: <http://m.tribunnews.com/internasional>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Segara, Tirta.2016. *BI Rate Turun 25 bps menjadi 6,75%* [online]. (diupdate 17 Maret 2016) Tersedia di: [http://www.bi.go.id/id/ruang-media/siaran-pers/Pages/sp\\_182316.aspx](http://www.bi.go.id/id/ruang-media/siaran-pers/Pages/sp_182316.aspx). [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]
- Sjafrizal. 2008. *Ekonomi Regional: Teori dan Aplikasi*. Padang: Penerbit Baduose Media.
- Sukmana, Yoga. 2016. *Prasarana KA Cepat Ternyata Hanya 60 Tahun, bukan 100 Tahun* [online]. (diupdate 3 Februari 2016) Tersedia di: <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/02/03/174236526>. [Diakses pada tanggal 25 Maret 2016]



**Seminar Nasional Kewirausahaan  
& Inovasi Bisnis VI**  
Universitas Tarumanagara, Jakarta



- Suprayitno. 2008. *Teknik Pemanfaatan Jasa Lingkungan dan Wisata Alam*. Departemen Kehutanan. Pusat Diklat Kehutanan. Bogor (ID).
- Susantono, Bambang dan Berawi, Mohammed Ali. 2012. *Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi*. Jurnal Transportasi Vol. 12 No. 2 Agustus 2012: 93-102
- WTO. *The concept of sustainable tourism*. On WWW at <http://www.worldtourism.org/sustainable/concepts.htm>. [Diakses pada tanggal 2 February 2015]