

Pengembangan Model Kelembagaan untuk Implementasi Track Access Charge di Indonesia = Institutional Model Development for Implementation of Track Access in Indonesis

Gerald Reka Risjad Brasali, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20504548&lokasi=lokal>

Abstrak

ABSTRAK

Penyediaan layanan transportasi dan penyediaan infrastruktur merupakan kunci pertumbuhan ekonomi dan pembangunan berkelanjutan. Indonesia berusaha untuk meningkatkan daya saing bangsa dengan meningkatkan kualitas dan ketersediaan kereta api. Kereta api memainkan peran penting dalam kehidupan sehari-hari, menawarkan kecepatan, keamanan, dan kapasitas besar untuk mengantarkan orang dari satu tempat ke tempat lain. Namun, negara-negara berkembang seperti Indonesia saat ini menghadapi masalah terkait dengan kontrak Operasi dan Pemeliharaan (OM) karena PT Kereta Api Indonesia (Persero) masih menjadi operator tunggal penyelenggaraan prasarana dan sarana perkeretaapian. Penelitian ini mencoba menganalisis skema pembiayaan dan skema kelembagaan berdasarkan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) terhadap komponen Life Cycle Cost dengan menghitung biaya pembangunan, biaya operasional dan pemeliharaan, serta pendapatan. Dari seluruh pembiayaan yang ada, didapatkan IRR optimal sebesar 14.05% yang menunjukkan bahwa proyek layak secara finansial. Mengacu dengan IRR tersebut, maka pihak swasta didapatkan sharing biaya pembangunan sebesar 42.78%, operasi dan pemeliharaan sebesar 66.67%, dan pendapatan sebesar%. Sedangkan sisanya menjadi tanggung jawab pemerintah.

<hr>

<i>ABSTRACT</i>

Provision of transportation services and infrastructure provision are key to economic growth and sustainable development. Indonesia is trying to improve the nation's competitiveness by increasing the quality and availability of trains. Trains play an important role in everyday life, offering speed, safety, and a large capacity to deliver people from one place to another. However, developing countries such as Indonesia are currently facing problems related to Operation and Maintenance (OM) contracts because PT Kereta Api Indonesia (Persero) is still the sole operator of railroad infrastructure and facilities. This study tries to analyze the financing schemes and institutional schemes based on the Cooperation scheme between the Government and Business Entity (PPP) on the Life Cycle Cost component by calculating development costs, operational and maintenance costs, and revenues. From all available financing, an optimal IRR of 14.05% was obtained, which shows that the project is financially feasible. Referring to the IRR, the private sector was found to have shared development costs of 42.78%, operations and maintenance of 66.67%, and revenues of 71.99%. While the rest is the government's responsibility.</i>