



Pusat Penelitian Badan Keahlian
Sekretariat Jenderal DPR RI

POLEMIC IMPOR KERETA API BEKAS

Lisnawati

Analisis Legislatif Ahli Muda
lisnawati@dpr.go.id

Isu dan Permasalahan

Rencana PT Kereta *Commuter* Indonesia (PT KCI) mengimpor kereta api bekas dari Jepang menjadi polemik antara Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan Kementerian Perindustrian (Kemenperin). Kemenperin meminta PT KCI untuk menggunakan kereta api produksi PT Industri Kereta Api (Persero) atau INKA, sedangkan Kemenhub mendorong impor kereta untuk menggantikan kereta yang sudah usang.

Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyatakan bahwa salah satu alasan kebutuhan impor kereta rel listrik (KRL) bekas oleh PT KCI adalah kemampuan PT KCI untuk membeli KRL baru sangat terbatas karena keuntungan PT KCI hanya dipatok 10 persen akibat adanya *public service obligation* (PSO). Untuk pengadaan 16 *trainset* kereta api baru melalui PT INKA yang akan dikirim oleh PT INKA pada tahun 2025 membutuhkan modal dari PT KAI yang cukup besar yaitu sekitar Rp 800 miliar hingga Rp 1 triliun dan sisanya dengan utang. Keuangan PT KAI saat ini juga berat karena ada dua penugasan PSO yaitu kereta cepat dan *Light Rail Transit* (LRT).

Ada beberapa pertimbangan pengadaan kereta api bekas, yaitu: pertama, volume penumpang KCI mulai kembali seperti sebelum adanya pandemi Covid-19. Volume penumpang KCI sebelum pandemi mencapai 1,1 juta penumpang/hari, sedangkan volume tertinggi pada saat ini sudah ada sebanyak 958.957 penumpang/hari. Artinya kebutuhan jumlah KCI harus sama atau lebih banyak dari kondisi sebelum pandemi Covid-19. Kedua, saat ini PT KAI memiliki 11.041 sarana, dan 21% diantaranya telah memasuki usia lebih dari 30 tahun. Untuk itu, PT KAI berencana melakukan *replacement* sehubungan dengan umur teknis sarana tersebut. Ketiga, kebutuhan untuk mengganti KCI pada tahun 2023 sebanyak 10 *trainset* dan pada tahun 2024 sebanyak 19 *trainset* dirasa mendesak untuk dilakukan impor karena tidak dapat dipenuhi oleh PT INKA. Keempat, importasi kereta api bekas dari Jepang dilakukan karena ada 16 *trainset* atau rangkaian kereta Jabodetabek yang harus dipensiunkan pada tahun 2023 dan 2024. Kelima, kebutuhan dana apabila dilakukan impor kereta api bekas sebesar Rp1,6 miliar untuk 1 *trainset*. Dengan demikian untuk mengimpor 10 *trainset* dibutuhkan anggaran sebesar Rp16 miliar. Sementara untuk membeli kereta api baru dibutuhkan dana Rp20 miliar untuk 1 *trainset* sehingga anggaran yang harus dikeluarkan jauh lebih besar yaitu Rp200 miliar.

Terjadinya polemik ini mengakibatkan impor kereta api bekas tertunda karena terkendala rekomendasi izin dari Kemenperin. PT KCI telah mengajukan surat izin impor KRL Bekas Jepang ke Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan sejak 13 September 2022. Namun, Kementerian Perdagangan (Kemendag) membutuhkan rekomendasi teknis dari Kemenperin dan Kemenhub. Rencana ini juga masih menunggu tahap audit oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Audit dilakukan dalam bentuk *review* atas pengadaan *trainset* bukan baru atau bekas terkait regulasi, teknis, dan keuangan. BPKP memiliki kewajiban untuk melakukan dan memberikan hasil audit kepada pemerintah dalam waktu 10 hari. Dari hasil audit tersebut, pemerintah akan memutuskan apakah mengimpor kereta api bekas dari Jepang ataukah merehabilitasi (*retrofit*) kereta yang ada saat ini.

Atensi DPR

Pertumbuhan penumpang KCI yang cukup signifikan, anggaran yang harus dikeluarkan, keselamatan penumpang, dan kebanggaan penggunaan produk dalam negeri harus menjadi pertimbangan dalam pengambilan keputusan dilakukannya importasi kereta atau tidak. BPKP melalui hasil auditnya dapat membantu pihak eksekutif dalam mengarahkan tindakan yang harus diambil. Oleh karena itu, DPR RI, khususnya Komisi VI melalui fungsi pengawasan perlu memantau apakah PT KAI atau PT KCI melakukan kebijakan sesuai dengan hasil audit BPKP. Selain itu Komisi VI DPR RI perlu memastikan agar PT KAI dalam memenuhi kebutuhan sarana ke depannya menggunakan produksi PT INKA yang merupakan perusahaan negara yang bergerak di bidang manufaktur kereta api.

Sumber

Bahan Rapat Kerja Komisi VI, 27 Maret 2023;
beritasatu.com, 27 Maret 2023;
cnbcindonesia.com, 28 Maret 2023.

Minggu ke-4 Maret
(23 s.d. 29 Maret 2023)



Koordinator Sali Susiana
Polhukam Puteri Hikmawati
Ekkuinbang Sony Hendra P.
Kesra Hartini Retnaningsih

 <https://puslit.dpr.go.id>

 @puslitbkd_official

EDITOR

Polhukam
Simela Victor M.
Prayudi
Novianto M. Hantoro

Ekkuinbang
Sri Nurhayati Q.
Sulasi Rongiyati
Rafika Sari
Eka Budiyantri
Dewi Wuryandani

Kesra
Achmad Muchaddam F.
Yulia Indahri
Rahmi Yuningsih

LAYOUTER

Dewi Sendhikasari D.
Sita Hidriyah
Noverdi Puja S.

Anih S. Suryani
Teddy Prasetiawan
T. Ade Surya
Masyithah Aulia A.
Yosephus Mainake

Mohammad Teja
Nur Sholikah P.S.
Fieka Nurul A.

©PuslitBK2022

