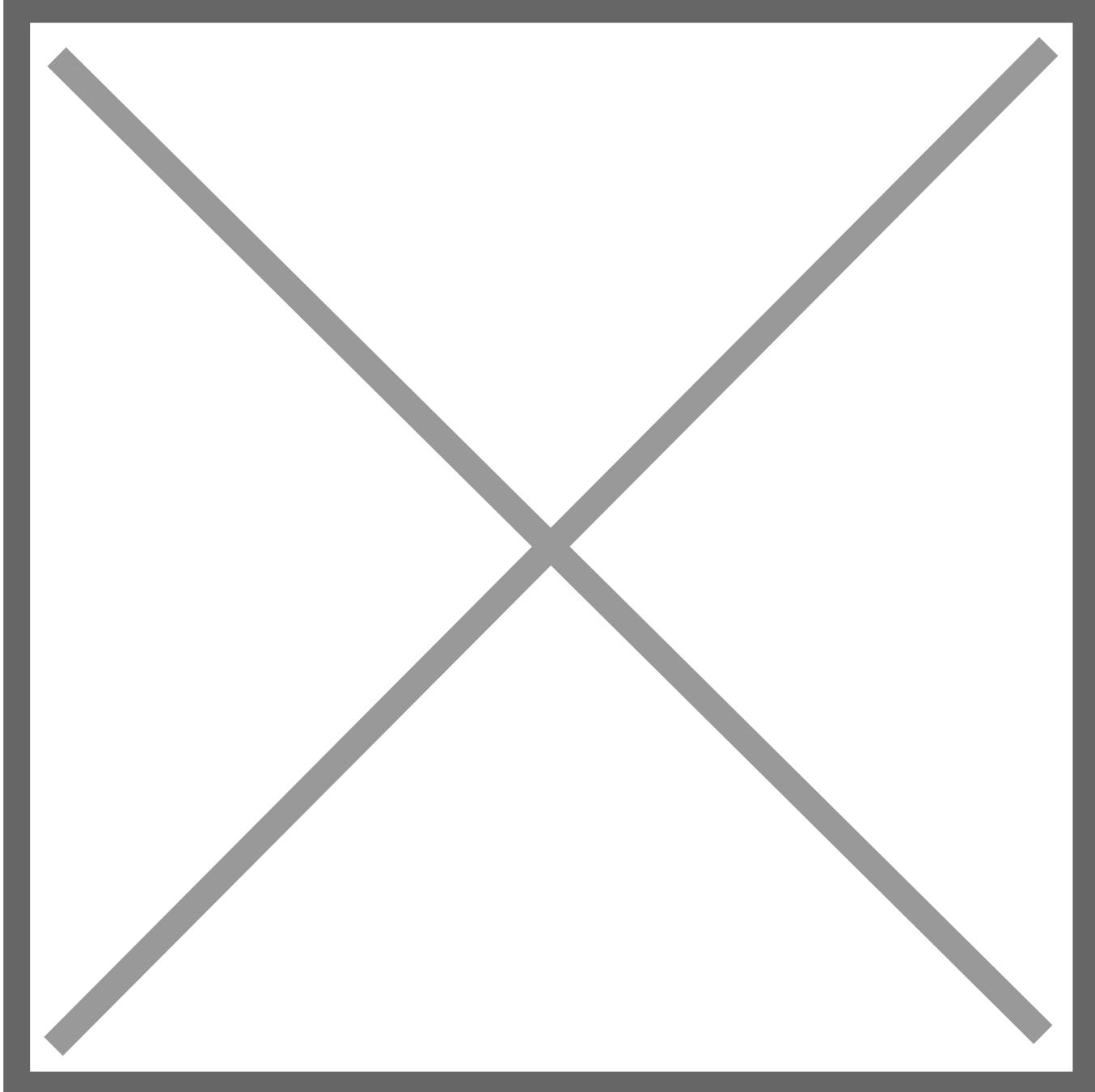


## Kisah Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Jepang vs. China, Siapa Pemenang Sejati?

Updates. - WARTAWAN.ORG

Nov 2, 2025 - 15:13

Image not found or type unknown



JAKARTA - Di awal perjalannya, Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) atau yang kini dikenal dengan nama Whoosh, sempat menjadi rebutan dua raksasa ekonomi dunia. Pada 26 Agustus 2015, Jepang hadir dengan tawaran gemilang: investasi sebesar 6,2 miliar dollar AS. Tawarannya begitu menggiurkan, meliputi pinjaman proyek berbunga rendah 0,1 persen per tahun dengan tenor 40 tahun, termasuk masa tenggang 10 tahun, semua dalam skema *Government-to-Government* (G2G). Tak hanya itu, Jepang menjamin pemberian langsung dari pemerintahnya dan berjanji meningkatkan tingkat komponen produk dalam negeri Indonesia.

Namun, tak lama berselang, China muncul dengan proposal yang tak kalah menarik, bahkan terkesan lebih bersahabat dari sisi nilai. China menawarkan investasi sebesar 5,5 miliar dollar AS, dengan skema kepemilikan 40 persen untuk China dan 60 persen untuk pihak lokal, yang rencananya akan dikelola oleh konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Estimasi investasi ini sebagian besar, sekitar 75 persen, akan didanai dari pinjaman dengan tenor 40 tahun dan bunga 2 persen per tahun, sementara sisanya melalui modal bersama.

Perbandingan tak berhenti di angka. Ada perbedaan krusial yang menjadi pertimbangan utama. Berbeda dengan Jepang, China memberikan jaminan tegas bahwa pembangunan KCJB tidak akan menguras Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Indonesia. Selain itu, China mengklaim akan membuka pintu lebar-lebar untuk transfer teknologi kepada Indonesia, sebuah poin yang sangat dinantikan oleh bangsa ini.

Akhirnya, hati pemerintah Indonesia tertuju pada proposal China. Keputusan ini, meski sempat menimbulkan kekecewaan di pihak Jepang, menjadikan KCJB sebagai salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 3 Tahun 2016. Pengelola proyek ini adalah PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), sebuah perusahaan patungan dengan komposisi 60 persen saham untuk konsorsium Indonesia (PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia/PSBI) dan 40 persen untuk konsorsium China melalui Beijing Yawan HSR Co Ltd.

Struktur kepemilikan PSBI terbagi rata, dipimpin oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) dengan 58,53 persen saham, diikuti Wijaya Karya (33,36 persen), PT Jasa Marga (7,08 persen), dan PT Perkebunan Nusantara (PTPN) VIII (1,03 persen). Sementara itu, Beijing Yawan HSR Co. Ltd memiliki komposisi pemegang saham yang terdiri dari CREC (42,88 persen), Sinohydro (30 persen), CRRC (12 persen), CRSC (10,12 persen), dan CRIC (5 persen).

Peresmian Whoosh dilakukan oleh Presiden Joko Widodo pada 2 Oktober 2023 di Stasiun Halim, Jakarta, menandai babak baru transportasi massal di Indonesia. Namun, seiring berjalananya waktu, terungkap sebuah fakta yang cukup mengejutkan. Ternyata, peralihan kerja sama ke China justru berujung pada biaya yang lebih tinggi dibandingkan tawaran awal Jepang. Proyek ini mengalami pembengkakan biaya (*cost overrun*) sebesar 1,2 miliar dollar AS atau setara Rp 19,54 triliun, dari rencana awal 6,07 miliar dollar AS. Alhasil, total investasi proyek Whoosh membengkak menjadi 7,2 miliar dollar AS, atau sekitar Rp 116 triliun. (PERS)