

Kesediaan Membayar Perusahaan Tambang Batubara Terhadap Pelayanan Pengangkutan Dengan Rel Kereta Api : Studi Kasus Purukcahu Bangkuang, Provinsi Kalimantan Tengah = Willingness to pay coal companies with transportation services railway : case study Purukcahu - Bangkuang, Central Kalimantan province

I Made Edy Suryana

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20301964&lokasi=lokal>

Abstrak

Pada tahun 2009, Pemerintah Indonesia melalui Bappenas mengeluarkan blue book private partnership infrastructure project in Indonesia, yang di dalamnya mencantumkan proyek pembangunan rel kereta api angkutan batubara jalur Purukcahu- Bangkuang di Propinsi Kalimantan Tengah sepanjang 185 kilometer, dan telah masuk dalam kategori project ready for offer, yaitu sudah siap ditawarkan ke investor dengan telah dilengkapi kajian. Hal ini adalah sebagai upaya untuk meningkatkan jumlah produksi batubara Kalimantan Tengah.

Besarnya biaya angkut batubara, dimana untuk jarak 185 km maka setiap ton batubara akan dikenakan US\$ 22, atau sama dengan Rp. 1.117/ton.kilometer, sebagaimana yang terdapat dalam dokumen hasil kajian kelayakan pembangunan rel kereta api tersebut, jika dibandingkan dengan biaya angkut perton kilometer pada angkutan rel kereta api di Sumatera Selatan oleh PT. Bukit Asam yaitu hanya Rp. 300/ton kilometer. Hal ini memunculkan pertanyaan-pertanyaan antara lain, yaitu: apakah perusahaan pertambangan batubara yang ada di wilayah Kalimantan Tengah bersedia menggunakan rel kereta api jalur Purukcahu-Bangkuang sebagai angkutan batubaranya? Dan berapa besar biaya angkut batubara perkilometer yang bersedia dibayar oleh perusahaan pertambangan calon pengguna rel kereta api angkutan batubara jalur Purukcahu-Bangkuang tersebut?

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kesediaan dari perusahaan pertambangan batubara di Kalimantan Tengah sebagai pengguna (user) dari proyek tersebut, serta untuk mengetahui besarnya biaya yang bersedia dibayarkan oleh perusahaan. Metode yang digunakan adalah dengan contingent valuation method, untuk mengetahui willingness to pay (WTP) dari perusahaan pertambangan batubara di Kalimantan Tengah.

Data survey dan pengolahannya memberikan hasil bahwa seluruh perusahaan telah mengetahui mengenai rencana pembangunan proyek tersebut, dan menyatakan bersedia sebagai pengguna, serta mengatakan bahwa kereta api angkutan batubara diperlukan dan akan berpengaruh terhadap pengembangan pertambangan di Kalimantan Tengah. Sedangkan untuk nilai WTPnya yaitu, WTP tertinggi adalah Rp. 705/ton.kilometer, dan nilai terendah Rp. 100/ton.kilometer, dengan rata-ratanya adalah Rp. 504,43/ton.kilometer. Nilai rata-rata WTP jika dibandingkan dengan nilai biaya angkut yang ditawarkan sebesar US\$ 22 untuk setiap ton sepanjang 185 Km, atau Rp. 1.117/ton.kilometer, terdapat perbedaan sebesar Rp. 613,6/ton.kilometer.

Dari sisi kebijakan dan nilai ekonomi proyek, sesuai dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 67/2005, mengenai kerjasama Pemerintah dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur, maka skema pengerjaan dan pembiayaan pembangunan rel kereta api Purukcahu - Bangkuang yang menggunakan model public private partnership (PPP), adalah tepat disamping untuk mengatasi keterbatasan dana proyek

infrastruktur Pemerintah, hal ini juga termasuk sebagai upaya untuk memberikan kesempatan kepada pihak swasta untuk turut serta dalam pengembangan infrastruktur. Sedangkan dari sisi economic evaluation yang telah dilakukan pengkajian oleh tim perencana pembangunan rel kereta api ini, terdapat beberapa keuntungan yang akan diperoleh negara dengan pendirian kereta api Purukcahu-Bangkuang ini, antara lain adalah dengan meningkatnya produksi maka akan meningkatkan royalti batubara serta pajak-pajaknya. Sedangkan dari aspek ketenagakerjaan, ini akan menambah penyerapan tenaga kerja.

.....In 2009, the Government of Indonesia through The National Development Planning Agency issued a blue book-private partnership infrastructure projects in Indonesia, in which the project includes the construction of railway transport for coal, named Purukcahu-Bangkuang, in the Central Kalimantan Province, along 185 kilometers, and has been included in the category of projects ready for offer, which is ready to be offered to investors. This is an effort to increase the amount of coal production in Central Kalimantan.

The amount of coal transportation costs, which for a distance of 185 km, each ton of coal will be charged U.S. \$ 22, or equal to Rp. 1.117/ton.kilometer, as contained in documents the results of the feasibility study of railway development, if compared with the cost of transport per ton kilometers on rail transportation in South Sumatra by PT. Bukit Asam is only Rp. 300/tonne kilometers. This raises questions, such as: whether the existing coal mining companies in Central Kalimantan are willing to use Purukcahu ? Bangkuang railway as coal transportation? And how much the coal transportation costs of per ton kilometer are willing to be paid by mining companies?

The purpose of this study are to determine the willingness of coal mining companies in Central Kalimantan as a user of the project, and to know the costs will be paid by the company. The method used is the contingent valuation method, to find out Willingness to Pay (WTP) of coal mining companies in Central Kalimantan.

Survey data and its processing give the result that all companies have known about the project development plan, and indicated its willingness as a user, and also said that the railway transportation of coal is required and will affect the development of mining in Central Kalimantan. As for the value WTP, the highest WTP is Rp. 705 /ton.kilometer, and the lowest is Rp. 100/ton.kilometer, with the average is Rp. 504.43 /ton.kilometer. When the average value of WTP compared with the value offered, US \$ 22 for every ton over 185 km, or Rp. 1.117/ton.kilometer, there is a difference of Rp. 613.6/ton.kilometer.

In terms of policy and economic value of the project, in accordance with Presidential Decree No. 67/2005, concerning cooperation with government entities in the provision of infrastructure, the construction and development financing schemes Purukcahu ? Bangkuang railway that uses a model public private partnership (PPP), is appropriate in addition to overcoming the limitations of government funding of infrastructure projects, and it also including an effort to provide opportunities to the private sector to participate in infrastructure development. In terms of economic evaluations conducted by a team assessment of railway development planners, there are some advantages to be gained by establishing Purukcahu ? Bangkuang coal railway, especially for the Government, among others, is to increase production it will increase coal royalties and taxes. While from the aspect of employment, this will increase employment.