



INTISARI

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kelayakan finansial dari investasi kereta cepat yang dilakukan oleh Negara Jepang dan Negara China.. Penelitian ini merupakan studi kasus dengan pendekatan secara kuantitatif dan kualitatif. Data yang terkumpul di dalam penelitian ini merupakan data yang diambil dari jurnal maupun data yang berasal dari para pihak yang terkait dengan rencana investasi kereta cepat. Hasil dari pengumpulan data kemudian diolah dan diproses dengan menggunakan formula analisa kelayakan yaitu: NPV, BCR, IRR, PP. Selain itu untuk mengantisipasi adanya perubahan maka dalam penelitian ini digunakan analisa sensitivitas untuk mengantisipasi adanya perubahan nilai.

Berdasarkan hasil olahan data yang dilakukan dalam penelitian ini, terdapat tiga skenario perhitungan yang dapat ditarik kesimpulan. Skenario pertama adalah skenario dasar, dimana tidak ada perubahan nilai yang terjadi. Dari hasil skenario pertama dihasilkan nilai NPV sebesar Rp 139.680.591.903.275 untuk Negara Jepang dan Rp 45.749.465.066.854 untuk Negara China. Nilai BCR sebesar 2.67 untuk Negara Jepang dan 1.66 untuk Negara China. Nilai IRR sebesar 6.4% untuk Negara Jepang dan 5.9% untuk Negara China. Nilai PP 14.32 tahun untuk Negara Jepang dan 15.13 untuk Negara China. Analisa sensitivitas dilakukan dengan mengasumsikan adanya perubahan harga tiket dan perubahan jumlah penumpang. Dari hasil skenario kedua (adanya perubahan pada harga tiket tanpa adanya perubahan pada jumlah penumpang) dihasilkan nilai NPV sebesar Rp 162.966.318.994.886 untuk Negara Jepang dan Rp 57.843.231.506.217 untuk Negara China. Nilai BCR sebesar 2.95 untuk Negara Jepang dan 1.83 untuk Negara China. Nilai IRR sebesar 7.2% untuk Negara Jepang dan 6.7% untuk Negara China. Nilai PP 12.96 tahun untuk Negara Jepang dan 13.72 untuk Negara China. Dari hasil skenario ketiga (adanya perubahan pada keterisian tanpa adanya perubahan pada harga tiket) dihasilkan nilai NPV sebesar Rp 175.242.528.984.746 untuk Negara Jepang dan Rp 61.263.775.143.121 untuk Negara China. Nilai BCR sebesar 3.09 untuk Negara Jepang dan 1.88 untuk Negara China. Nilai IRR sebesar 7.6% untuk Negara Jepang dan 6.9% untuk Negara China. Nilai PP 13.37 tahun untuk Negara Jepang dan 13.72 untuk Negara China.

Hasil tersebut merupakan analisa finansial. Untuk mengembangkan analisa kelayakan diperlukan analisa kelayakan ekonomi. Keputusan pemerintah untuk menunjuk Negara China sebagai investor tidak hanya di dasarkan oleh satu analisa. Menurut pihak nya bahwa saat ini Indonesia lebih memprioritaskan investor yang memiliki skema B to B (Business to Business). Hal ini lah yang menjadikan Negara China lebih unggul dibandingkan Negara Jepang. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan wawasan dan pengetahuan bagi masyarakat akan dasar investasi yang dilakukan oleh Jepang dan China untuk kereta cepat Indonesia.

Keyword: Kereta Cepat Indonesia, Analisa Kelayakan Finansial,



ABSTRACT

This study has a purpose to compare the financial feasibility of the high-speed trains investment made by Japan and China. This research is a case study with quantitative and qualitative approaches. The data is taken from journals and the related party to the high-speed train. The results of data collection are processed by using the feasibility analysis formula: NPV, BCR, IRR, PP. In accordance to anticipate the changes, this study uses sensitivity analysis to anticipate changes in the value.

Based on the results of the data processing carried out in this study, three calculation scenarios can be concluded. The first scenario is the basic scenario, where is no change in the value. From the results of the first scenario, the NPV (Net Present Value) is Rp. 139,680,591,903,275 for Japan and Rp. 45,749,465,066,854 for China. The BCR (Benefit Cost Ratio) value is 2.67 for Japan and 1.66 for China. The IRR (Interest Rate of Return) value is 6.4% for Japan and 5.9% for China. The PP (Payback Period) value is 14.32 years for Japan and 15.13 for China. The sensitivity analysis is carried out by assuming changes in ticket prices and changes in the number of occupancies. The results of the second scenario (Value change in the ticket prices without any change in the number of occupancies), the NPV is IDR 162,966,318,994,886 for Japan and IDR 57,843,231,506,217 for China. The BCR value is 2.95 for Japan and 1.83 for China. The IRR value is 7.2% for Japan and 6.7% for China. The PP value is 12.96 years for Japan and 13.72 for China. From the results of the third scenario (There is a growth in occupancy without any change in ticket prices), the NPV value is IDR 175,242,528,984,746 for Japan and IDR 61,263,775,143,121 for China. The BCR value is 3.09 for Japan and 1.88 for China. The IRR value is 7.6% for Japan and 6.9% for China. PP values of 13.37 years for Japan and 13.72 for China.

This result is a result of the financial analysis. To develop a feasibility analysis an economic feasibility analysis is required. The government's decision to appoint China as an investor is not based on just one analysis. Also, Indonesia nowadays prioritizes investors who have a B to B (Business to Businesses) scheme. This is what makes China superior to Japan. This research is expected to be able to provide insights and knowledge for the public about the HSR (High Speed Train) investment made by Japan and China

Keyword: Indonesia High Speed Train, Financial Feasibility Analysis