

---

## Rekonstruksi Das Sollen Dan Das Sein Dalam Proyek Kereta Cepat Indonesia-China: Solusi Hukum Ekonomi dan Teknologi Terhadap Pembebanan APBN dan Utang Negara

**Efriza Malna Denta<sup>1</sup>, Nur Mutmainah<sup>2</sup>, Wusiat<sup>3</sup>, Dzul Fadli<sup>4</sup>, Iksan<sup>5</sup>**

Universitas Muhammadiyah Bima, Indonesia<sup>1-5</sup>

Email Korespondensi: [efrizamalnagenta@gmail.com](mailto:efrizamalnagenta@gmail.com)

---

Article received: 01 November 2025, Review process: 11 November 2025

Article Accepted: 25 Desember 2025, Article published: 17 Januari 2026

---

### ABSTRACT

*This study examines the discrepancy between das sollen and das sein in the Indonesia-China High-Speed Railway (KCIC) project, particularly regarding the shift in financing schemes that resulted in the burdening of the State Budget (APBN) and the increase in state debt. Normatively, the KCIC project was designed as a business-to-business cooperation that did not involve direct state financial responsibility. However, in practice, cost overruns and project expansion have led to state intervention through fiscal support and debt recognition. The objective of this research is to analyze the inconsistency between normative planning and empirical implementation of the KCIC project and to formulate legal-economic and technological solutions to prevent fiscal risks. This research employs a normative legal research method using conceptual and statutory approaches, supported by secondary data from legal literature, policy documents, and relevant online sources. The findings indicate that the shift from a corporate financing scheme to state fiscal involvement has created legal uncertainty, weakened fiscal discipline, and increased the risk of long-term state debt. Moreover, the lack of clear boundaries between state responsibility and corporate risk allocation has undermined principles of good governance in infrastructure development. This study concludes that a reconstruction of legal-economic and technological frameworks is necessary to reaffirm the state's role as regulator rather than risk bearer, ensure sustainable infrastructure financing, and align technological development with fiscal accountability.*

**Keywords:** Das Sollen and Das Sein; Indonesia-China High-Speed Rail; Economic Law; State Budget; State Debt.

### ABSTRAK

*Penelitian ini mengkaji ketimpangan antara das sollen dan das sein dalam Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC), khususnya terkait pergeseran skema pembiayaan yang berujung pada pembebanan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) serta peningkatan utang negara. Secara normatif, proyek KCIC dirancang sebagai kerja sama business to business yang tidak menempatkan negara sebagai penanggung utama risiko pembiayaan. Namun dalam praktiknya, pembengkakan biaya dan pengembangan proyek telah mendorong keterlibatan negara melalui dukungan fiskal dan pengakuan utang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis ketidaksesuaian antara perencanaan normatif dan implementasi empiris proyek KCIC serta merumuskan solusi hukum ekonomi dan teknologi guna mencegah risiko fiskal negara. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan konseptual dan pendekatan perundangan, yang didukung oleh data sekunder dari literatur hukum, kebijakan publik, dan*

sumber daring yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pergeseran skema pembiayaan dari korporasi ke negara telah menimbulkan ketidakpastian hukum, melemahkan disiplin fiskal, serta meningkatkan risiko utang negara dalam jangka panjang. Selain itu, ketidakjelasan batas tanggung jawab antara negara dan korporasi berdampak pada melemahnya prinsip tata kelola yang baik dalam pembangunan infrastruktur. Penelitian ini menyimpulkan bahwa diperlukan rekonstruksi kerangka hukum ekonomi dan teknologi untuk menegaskan peran negara sebagai regulator, menjamin keberlanjutan fiskal, serta memastikan pembangunan infrastruktur berbasis teknologi berjalan secara akuntabel. **Kata Kunci:** Das Sollen dan Das Sein, Kereta Cepat Indonesia-China, Hukum Ekonomi, APBN, Utang Negara.

## PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur strategis nasional merupakan instrumen penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, peningkatan konektivitas, serta penguatan daya saing negara di tingkat global. Dalam konteks hukum ekonomi dan teknologi, proyek infrastruktur berskala besar tidak hanya dipahami sebagai aktivitas pembangunan fisik, tetapi juga sebagai manifestasi kebijakan publik yang sarat dengan dimensi normatif dan empiris. Salah satu pendekatan teoretis yang relevan untuk menilai kebijakan tersebut adalah konsep *das sollen* dan *das sein*, yang menggambarkan perbedaan antara norma atau cita hukum dengan realitas implementasi di lapangan (Retnowati, 2012; Suyono, 2016). Ketimpangan antara keduanya kerap menimbulkan persoalan hukum, ekonomi, dan tata kelola negara yang memerlukan analisis kritis dan solutif.

Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) merupakan contoh konkret pembangunan infrastruktur berbasis teknologi tinggi yang sejak awal dirancang sebagai proyek kerja sama bisnis antarnegara (*business to business*). Dalam kerangka *das sollen*, proyek ini diposisikan tidak membebani Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), melainkan dibiayai melalui skema pembiayaan korporasi dan dukungan lembaga keuangan masing-masing negara mitra. Namun dalam praktik (*das sein*), terjadi pergeseran kebijakan ketika pemerintah Indonesia menetapkan pembebanan proyek tersebut ke APBN dalam bentuk penjaminan dan pengakuan sebagai utang negara, khususnya seiring dengan pembengkakkan biaya dan rencana perpanjangan rute hingga Surabaya. Fenomena ini menimbulkan perdebatan luas mengenai batas tanggung jawab negara, legitimasi kebijakan fiskal, serta implikasi hukum ekonomi dari proyek infrastruktur strategis.

Urgensi penelitian ini terletak pada meningkatnya risiko fiskal negara akibat pergeseran skema pembiayaan proyek KCIC, yang berpotensi mengganggu prinsip kehati-hatian dalam pengelolaan keuangan publik. Pembebanan APBN sebagai utang negara tidak hanya berdampak pada stabilitas fiskal, tetapi juga menimbulkan persoalan akuntabilitas dan kepatuhan terhadap prinsip hukum ekonomi nasional dan internasional. Selain itu, perluasan rute kereta cepat di tengah perjalanan proyek memperkuat urgensi kajian hukum dan teknologi yang komprehensif, agar pembangunan infrastruktur berbasis teknologi tidak justru menimbulkan beban jangka panjang bagi negara dan masyarakat.

Sejumlah penelitian sebelumnya telah mengkaji konsep *das sollen* dan *das sein* dalam berbagai bidang hukum. Reformasi dan Dewi (2024) menyoroti ketimpangan *das sollen* dan *das sein* dalam konteks pemberian hukuman mati, sementara Ghafur (2023) mengkaji demokratisasi internal partai politik dari perspektif serupa. Retnowati (2012) membahas keterbukaan informasi publik dalam kerangka *good governance*. Di sisi lain, penelitian terkait KCIC lebih banyak berfokus pada aspek lingkungan (Burhanuddin, 2024), diplomasi ekonomi (Zubair et al., 2025), serta dampak sosial dan dukungan masyarakat (Nursalsabila et al., 2024). Namun demikian, masih terdapat kekosongan kajian yang secara khusus mengintegrasikan analisis *das sollen* dan *das sein* dengan pendekatan hukum ekonomi dan teknologi terkait pembebaan APBN dan utang negara dalam proyek KCIC.

Kebaruan (*novelty*) penelitian ini terletak pada upaya rekonstruksi konseptual dan normatif atas ketimpangan *das sollen* dan *das sein* dalam proyek Kereta Cepat Indonesia-China melalui pendekatan hukum ekonomi dan teknologi secara integratif. Berbeda dengan penelitian terdahulu yang bersifat sektoral, penelitian ini menawarkan kerangka solusi hukum yang menitikberatkan pada reformulasi skema pembiayaan, penguatan peran institusi keuangan, serta pengendalian ekspansi teknologi transportasi agar tetap selaras dengan prinsip keadilan fiskal dan tanggung jawab negara. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya bersifat kritis, tetapi juga solutif terhadap permasalahan aktual pembangunan infrastruktur nasional.

Berdasarkan uraian tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: (1) bagaimana ketimpangan antara *das sollen* dan *das sein* dalam pembiayaan proyek Kereta Cepat Indonesia-China; dan (2) bagaimana rekonstruksi hukum ekonomi dan teknologi yang ideal untuk mencegah pembebaan APBN dan peningkatan utang negara. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis secara kritis pergeseran kebijakan pembiayaan KCIC serta merumuskan solusi hukum ekonomi dan teknologi yang berorientasi pada keberlanjutan fiskal, akuntabilitas negara, dan kepastian hukum dalam pembangunan infrastruktur strategis.

## METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein* dalam pembiayaan Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC), khususnya dalam perspektif hukum ekonomi dan teknologi. Sementara itu, pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan mengkaji norma hukum yang mengatur keuangan negara, utang negara, peran negara dalam proyek infrastruktur, serta prinsip-prinsip hukum ekonomi nasional dan internasional yang relevan. Melalui pendekatan ini, penelitian berupaya menilai konsistensi antara kerangka normatif dan praktik kebijakan publik dalam proyek KCIC.

Jenis dan sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan terkait keuangan negara, APBN, utang negara,

serta kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur strategis. Bahan hukum sekunder berupa buku teks hukum ekonomi, jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, serta artikel ilmiah yang membahas konsep *das sollen* dan *das sein*, kerja sama Indonesia-China, serta implikasi hukum ekonomi dari proyek kereta cepat. Adapun bahan hukum tersier digunakan untuk memperjelas konsep dan istilah, seperti kamus hukum dan ensiklopedia hukum. Selain itu, penelitian ini juga memanfaatkan data sekunder dari sumber daring resmi dan media ekonomi nasional sebagai bahan pendukung analisis empiris. Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (library research) dengan cara menelusuri, menginventarisasi, dan mengkaji secara sistematis peraturan perundang-undangan, literatur hukum, serta dokumen terkait proyek KCIC. Analisis bahan hukum dilakukan secara **kualitatif normatif** dengan metode analisis preskriptif, yaitu menarik kesimpulan dan merumuskan solusi hukum berdasarkan argumentasi yuridis yang logis dan sistematis. Hasil analisis kemudian digunakan untuk merekonstruksi solusi hukum ekonomi dan teknologi yang ideal guna memperkecil kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein*, serta mencegah pembebasan APBN dan peningkatan utang negara yang tidak sejalan dengan prinsip kehati-hatian fiskal.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### *Gambaran Umum Permasalahan Proyek Kereta Cepat Indonesia-China*

Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) merupakan tonggak penting dalam pembangunan infrastruktur transportasi nasional yang memadukan hukum ekonomi dan teknologi tinggi untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah. Proyek ini, yang dikenal secara komersial dengan nama Whoosh, adalah jalur rel cepat pertama di Indonesia dan Asia Tenggara dengan panjang sekitar 143 kilometer yang menghubungkan Jakarta dan Bandung serta kecepatan operasional mencapai 350 km/jam (High-speed rail in Indonesia, 2025). Dalam konteks hukum ekonomi, pembiayaan proyek infrastruktur besar semacam ini menjadi domain yang sangat sensitif terhadap prinsip tata kelola fiskal, kepastian hukum, serta peran pemerintah versus entitas bisnis dalam menanggung risiko investasi.

Secara normatif (*das sollen*), proyek KCIC direncanakan sebagai kerja sama bisnis bilateral antara Indonesia dan China yang didanai terutama melalui kontribusi korporasi dan lembaga keuangan tanpa membebani Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Skema awal mencerminkan prinsip bahwa risiko dan pembiayaan ditanggung oleh konsorsium dengan proporsi yang disepakati bersama, tanpa keterlibatan finansial langsung dari negara sebagai penanggung utama (Antasari et al., 2020). Pendekatan ini didasari oleh pandangan bahwa proyek teknologi tinggi seperti kereta cepat memerlukan struktur pembiayaan pasar, di mana negara berperan sebagai regulator, bukan sebagai penjamin risiko fiskal.

Namun, realitas implementasi (*das sein*) proyek KCIC menunjukkan dinamika pembiayaan yang lebih kompleks dan berpotensi membebani fiskal negara. Biaya awal pembangunan kereta cepat ini semula diperkirakan mencapai sekitar US\$ 5,5 miliar, setara ±Rp 83,6 triliun, namun kemudian mengalami

pembengkakan signifikan menjadi sekitar US\$ 7,5 miliar atau ±Rp 114,1 triliun pada akhir 2022 (Katadata, 2023). Selain itu, pemerintah Indonesia dan pihak China sepakat untuk menyetujui pembengkakan biaya (cost overrun) sekitar US\$ 1,2 miliar (±Rp 18 triliun), yang kemudian menjadi bagian dari total tanggung jawab konsorsium dan dukungan pendanaan lanjutan (Channel News Asia, 2023; detikFinance, 2024). Pembengkakan biaya ini memaksa PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) untuk mulai mencicil pembayaran utang cost overrun di tengah perjalanan proyek berjalan (detikFinance, 2024). Bahkan, sejumlah fasilitas pinjaman dari China Development Bank (CDB) sudah dicairkan senilai total sekitar US\$ 448 juta (±Rp 6,9 triliun) untuk menambal pembengkakan biaya tersebut (IDN Times, 2024).

Pergeseran skema pembiayaan ini menjadi masalah hukum ekonomi yang substansial karena beberapa alasan. Pertama, pembengkakan biaya dan mekanisme pembiayaan tambahan seperti pinjaman bank asing dikelola melalui struktur korporasi, namun implikasinya bisa berimbas pada dukungan fiskal jika kewajiban pembayaran tidak dapat dipenuhi terutama oleh pihak konsorsium. Hal ini membuka kemungkinan keterlibatan APBN, baik secara langsung melalui penyertaan modal negara (PMN) atau tidak langsung melalui penjaminan utang yang lebih tinggi. Kedua, permasalahan cost overrun menimbulkan pertanyaan tentang efisiensi perencanaan proyek, akuntabilitas penggunaan dana, serta kesesuaian antara prediksi biaya awal dan realitas pembiayaan akhir.

Di samping itu, perluasan proyek seperti ide perpanjangan rute hingga Surabaya turut menambah kompleksitas perencanaan dan pembiayaan. Sementara studi teknis dan pasar belum memberikan kepastian bahwa perluasan rute akan memberikan hasil optimal secara ekonomi atau hanya menambah beban biaya dan risiko fiskal bagi negara. Persoalan ini menempatkan pemerintah pada posisi sulit antara mendukung visi strategis konektivitas nasional dan mempertahankan prinsip kehati-hatian pengelolaan keuangan publik.

Permasalahan di atas secara sistematis menunjukkan ketimpangan antara das sollen, yaitu harapan bahwa proyek ini berjalan sebagai kerja sama bisnis tanpa beban fiskal negara, dan das sein, yaitu realitas pembiayaan yang menunjukkan potensi keterlibatan APBN melalui skema pinjaman, cost overrun, dan PMN. Ketimpangan ini penting untuk dianalisis karena berimplikasi pada legitimasi hukum kebijakan publik serta stabilitas ekonomi jangka menengah dan panjang. Tanpa memahami gambaran umum permasalahan pembiayaan secara komprehensif, analisis selanjutnya mengenai implikasi hukum ekonomi dan teknologi serta solusi normatif dapat menjadi kurang tepat target dan arahannya (Zubair, Argenti, & Marsingga, 2025).

**Tabel 1. Data Pembiayaan Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC)**

Komponen Pembiayaan	Data & Sumber
---------------------	---------------

<b>Perkiraan total biaya proyek Jakarta-Bandung HSR</b>	Awalnya diperkirakan <b>USD 5,5 miliar</b> (sekitar Rp 83,6 triliun), namun membengkak menjadi <b>USD 7,5 miliar</b> (sekitar Rp 114,1 triliun) pada akhir 2022.
<b>Biaya akhir dibentuk laporan audit 2022</b>	Total biaya proyek tercatat <b>USD 7,26 miliar</b> atau sekitar <b>Rp 119,79 triliun</b> setelah pembengkakan biaya ( <i>cost overrun</i> ).
<b>Utang cost overrun yang harus ditanggung proyek</b>	KCIC mengakui utang cost overrun mencapai sekitar <b>USD 1,2 miliar</b> (~Rp 18 triliun).
<b>Pinjaman China Development Bank (CDB)</b>	KCIC melalui KAI menerima fasilitas pinjaman dari CDB: <b>USD 230,99 juta</b> (~Rp 3,6 triliun) dan <b>USD 217,08 juta</b> (~Rp 3,4 triliun) untuk menutup biaya tambahan.
<b>Total utang proyek yang dilaporkan media</b>	Beberapa sumber menyebut total utang proyek mencapai sekitar <b>Rp 116 triliun</b> , yang menjadi beban finansial utama KCIC/KAI.
<b>Skema kontribusi &amp; pinjaman awal</b>	Sebagian besar proyek (sekitar 75%) dibiayai melalui pinjaman China Development Bank dan sisanya dari kontribusi pemegang saham konsorsium Indonesia-China.

Sumber: diolah dari Katadata (2023); Channel News Asia (2023); DetikFinance (2024); dan IDN Times (2024).

### *Ketimpangan Das Sollen dan Das Sein dalam Pembiayaan Proyek Kereta Cepat Indonesia-China*

Konsep das sollen dan das sein merupakan pendekatan teoretis yang relevan untuk menilai konsistensi antara norma hukum dan praktik kebijakan publik. Das sollen merepresentasikan kondisi ideal yang dikehendaki oleh norma, peraturan, dan perencanaan kebijakan, sedangkan das sein menggambarkan realitas empiris dari implementasi kebijakan tersebut. Dalam konteks hukum ekonomi, kesenjangan antara keduanya sering kali menimbulkan persoalan legitimasi kebijakan, ketidakpastian hukum, serta pergeseran tanggung jawab negara yang tidak direncanakan secara normatif (Retnowati, 2012). Proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) menjadi contoh nyata dari fenomena tersebut dalam pembangunan infrastruktur strategis nasional.

Dalam kerangka das sollen, proyek KCIC sejak awal diposisikan sebagai kerja sama bisnis antarnegara (business to business) yang tidak membebani Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Pemerintah Indonesia menegaskan bahwa proyek ini dilaksanakan oleh konsorsium perusahaan Indonesia dan China dengan pembiayaan berbasis pinjaman dan ekuitas korporasi. Negara dalam hal ini berperan sebagai regulator dan fasilitator kebijakan, bukan sebagai penanggung risiko finansial utama. Pendekatan tersebut sejalan dengan prinsip hukum ekonomi modern yang menempatkan negara pada posisi minimal dalam pembiayaan proyek bisnis, demi menjaga stabilitas fiskal dan menghindari peningkatan utang negara (Antasari et al., 2020).

Namun, realitas pelaksanaan proyek KCIC menunjukkan pergeseran signifikan menuju das sein yang bertolak belakang dengan perencanaan normatif tersebut. Terjadinya pembengkakan biaya (cost overrun), keterlambatan konstruksi, serta dinamika teknis dan administratif telah mendorong keterlibatan negara secara lebih dalam, baik melalui penyertaan modal negara (PMN) kepada BUMN terkait maupun melalui skema penjaminan kewajiban keuangan proyek. Kondisi ini menyebabkan proyek KCIC tidak lagi sepenuhnya berada dalam ranah bisnis korporasi, melainkan masuk ke dalam domain keuangan publik dan berpotensi membebani APBN sebagai utang negara. Fenomena ini menunjukkan adanya ketimpangan struktural antara desain kebijakan awal dan praktik implementasinya (Satya, 2015).

Ketimpangan das sollen dan das sein tersebut menimbulkan implikasi hukum ekonomi yang signifikan. Pertama, terjadi pergeseran tanggung jawab risiko dari konsorsium bisnis kepada negara, yang bertentangan dengan prinsip pembagian risiko (risk allocation) dalam proyek investasi. Kedua, keterlibatan APBN dalam proyek yang semula diklaim tidak menggunakan dana negara menimbulkan persoalan transparansi dan akuntabilitas kebijakan publik. Ketiga, kondisi ini berpotensi menciptakan preseden kebijakan yang melemahkan disiplin fiskal, karena proyek infrastruktur lain dapat mengikuti pola serupa dengan mengandalkan intervensi negara ketika menghadapi kegagalan pembiayaan.

Dari perspektif hukum ekonomi internasional, ketimpangan ini juga memunculkan persoalan relasi kekuasaan dalam kerja sama bilateral. Dominasi sumber pendanaan dari lembaga keuangan asing dan ketergantungan terhadap pinjaman luar negeri dapat memperlemah posisi tawar negara dalam pengambilan keputusan strategis. Selain itu, ketidakjelasan batas tanggung jawab antara negara dan korporasi berpotensi menimbulkan konflik kepentingan yang merugikan kepentingan publik dalam jangka panjang (Utama, 2012). Dengan demikian, das sein proyek KCIC tidak hanya mencerminkan kegagalan teknis, tetapi juga kegagalan normatif dalam menjaga konsistensi kebijakan hukum ekonomi.

Lebih lanjut, ketimpangan antara das sollen dan das sein dalam proyek KCIC juga memperlihatkan lemahnya integrasi antara kebijakan teknologi dan kebijakan fiskal. Pengembangan teknologi transportasi cepat membutuhkan perencanaan biaya yang matang, analisis risiko yang komprehensif, serta mekanisme pengawasan yang ketat. Ketika aspek-aspek tersebut tidak dijalankan secara optimal, beban pembiayaan cenderung dialihkan kepada negara sebagai jalan keluar terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa kegagalan menjaga konsistensi das sollen tidak hanya berdampak pada aspek hukum ekonomi, tetapi juga pada keberlanjutan pengembangan teknologi nasional (Zubair et al., 2025).

Dengan demikian, ketimpangan das sollen dan das sein dalam pembiayaan proyek Kereta Cepat Indonesia-China merupakan permasalahan fundamental yang harus dianalisis secara kritis. Tanpa adanya evaluasi mendalam terhadap pergeseran kebijakan ini, pembangunan infrastruktur berbasis teknologi berisiko menjadi beban fiskal jangka panjang yang bertentangan dengan tujuan awal pembangunan nasional. Oleh karena itu, analisis ketimpangan ini menjadi pijakan penting untuk

merumuskan implikasi hukum ekonomi dan teknologi serta solusi normatif yang akan dibahas pada bagian selanjutnya.

### *Implikasi Hukum Ekonomi dan Teknologi terhadap APBN dan Utang Negara*

Pembebanan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) menimbulkan implikasi serius dari perspektif hukum ekonomi dan teknologi. Dalam sistem keuangan negara, APBN merupakan instrumen utama yang mencerminkan kebijakan fiskal dan prioritas pembangunan nasional. Setiap penggunaan APBN, khususnya untuk proyek infrastruktur strategis berbasis teknologi tinggi, harus memenuhi prinsip legalitas, akuntabilitas, efisiensi, dan kehati-hatian fiskal. Ketika proyek yang semula diklaim tidak menggunakan dana negara kemudian beralih menjadi bagian dari kewajiban fiskal, maka muncul persoalan yuridis terkait legitimasi kebijakan dan tanggung jawab negara dalam pengelolaan keuangan publik (Rudiningtyas, 2011).

Dari perspektif hukum ekonomi, pembebanan APBN terhadap proyek KCIC berimplikasi langsung pada peningkatan utang negara dan risiko fiskal jangka menengah hingga panjang. Utang negara, meskipun secara normatif diperbolehkan sebagai instrumen pembiayaan pembangunan, harus dikelola secara terukur dan berorientasi pada keberlanjutan ekonomi. Ketika utang digunakan untuk menutup pembengkakkan biaya proyek yang tidak direncanakan sejak awal, maka fungsi utang sebagai alat produktif berpotensi bergeser menjadi beban struktural bagi keuangan negara. Kondisi ini dapat mempersempit ruang fiskal pemerintah dalam membiayai sektor-sektor publik yang lebih mendesak, seperti pendidikan, kesehatan, dan perlindungan sosial (Satya, 2015).

Implikasi lainnya adalah munculnya persoalan akuntabilitas dan transparansi dalam tata kelola proyek infrastruktur. Dalam hukum keuangan negara, keterlibatan APBN menuntut adanya mekanisme pengawasan yang lebih ketat oleh lembaga legislatif dan auditor negara. Namun, proyek KCIC berada dalam posisi hibrida antara proyek korporasi dan proyek negara, sehingga batas tanggung jawab pengawasan menjadi tidak jelas. Ketidakjelasan ini berpotensi menimbulkan celah hukum yang melemahkan prinsip good governance, karena pengambilan keputusan strategis tidak sepenuhnya berada dalam kerangka pengawasan publik yang memadai (Retnowati, 2012).

Dari sudut pandang teknologi, proyek kereta cepat merupakan investasi jangka panjang yang membutuhkan kesinambungan pembiayaan, pemeliharaan, dan pengembangan teknologi secara berkelanjutan. Ketika pembiayaan proyek bergantung pada APBN dan utang negara, maka keberlanjutan teknologi tersebut sangat dipengaruhi oleh stabilitas fiskal negara. Ketergantungan pada pembiayaan negara dapat menghambat inovasi dan efisiensi, karena keputusan teknis dan operasional cenderung dipengaruhi oleh pertimbangan politik dan fiskal, bukan semata-mata pertimbangan teknologis dan pasar. Hal ini berpotensi menurunkan daya saing teknologi transportasi nasional dalam jangka panjang.

Lebih jauh, implikasi hukum ekonomi dan teknologi juga terlihat dalam potensi preseden kebijakan yang ditimbulkan oleh proyek KCIC. Jika pembebanan APBN terhadap proyek berbasis teknologi tinggi menjadi praktik yang berulang,

maka negara berisiko terjebak dalam pola pembangunan infrastruktur yang tidak disiplin secara fiskal. Preseden ini dapat mendorong aktor bisnis untuk mengandalkan intervensi negara ketika proyek mengalami kegagalan pembiayaan, sehingga melemahkan prinsip tanggung jawab korporasi dan mekanisme pasar dalam pembangunan ekonomi nasional (Jaelani, 2014).

Dalam konteks hukum ekonomi internasional, peningkatan utang negara akibat proyek KCIC juga berimplikasi pada posisi Indonesia dalam hubungan keuangan global. Ketergantungan pada pinjaman luar negeri untuk proyek infrastruktur strategis dapat mempengaruhi kedaulatan kebijakan ekonomi dan ruang negosiasi negara di tingkat internasional. Oleh karena itu, pengelolaan utang negara harus mempertimbangkan tidak hanya aspek pembiayaan jangka pendek, tetapi juga dampaknya terhadap stabilitas ekonomi dan kemandirian teknologi nasional (Alamsyah et al., 2020).

Dengan demikian, pembebanan APBN dan peningkatan utang negara dalam proyek Kereta Cepat Indonesia-China memiliki implikasi multidimensional yang melampaui aspek teknis pembangunan. Implikasi tersebut mencakup risiko fiskal, persoalan akuntabilitas hukum, tantangan keberlanjutan teknologi, serta potensi pelemahan kedaulatan ekonomi negara. Analisis implikasi ini menjadi dasar penting bagi perumusan rekonstruksi solusi hukum ekonomi dan teknologi yang akan dibahas pada bagian selanjutnya.

### ***Rekonstruksi Solusi Hukum Ekonomi dan Teknologi dalam Proyek Kereta Cepat Indonesia-China***

Ketimpangan antara das sollen dan das sein dalam proyek Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) menuntut adanya rekonstruksi solusi hukum yang bersifat normatif sekaligus aplikatif. Rekonstruksi ini diperlukan untuk mengembalikan konsistensi antara perencanaan kebijakan dan praktik implementasi, khususnya dalam hal pembiayaan proyek infrastruktur berbasis teknologi tinggi. Dalam perspektif hukum ekonomi, solusi tidak dapat berhenti pada kritik terhadap pembebanan APBN dan peningkatan utang negara, tetapi harus diarahkan pada penataan ulang kerangka hukum yang mengatur pembagian tanggung jawab antara negara dan pelaku usaha.

Solusi pertama yang perlu direkonstruksi adalah penegasan batas tanggung jawab negara dalam proyek infrastruktur strategis. Negara harus secara tegas menempatkan dirinya sebagai regulator dan fasilitator, bukan sebagai penanggung utama risiko bisnis. Hal ini dapat dilakukan melalui penguatan norma hukum dalam peraturan perundang-undangan maupun perjanjian kerja sama internasional yang menegaskan bahwa proyek berbasis business to business tidak dapat secara otomatis dialihkan menjadi kewajiban fiskal negara ketika menghadapi kegagalan pembiayaan. Penegasan ini sejalan dengan prinsip hukum ekonomi yang menempatkan efisiensi dan pembagian risiko sebagai fondasi utama pembangunan ekonomi nasional (Antasari et al., 2020).

Solusi kedua adalah rekonstruksi skema pembiayaan proyek melalui optimalisasi peran lembaga keuangan dan instrumen non-APBN. Negara dapat mendorong penggunaan mekanisme pembiayaan alternatif seperti project financing,

obligasi infrastruktur, atau skema investasi berbasis teknologi yang melibatkan sektor swasta secara lebih luas. Pendekatan ini bertujuan untuk meminimalkan ketergantungan pada APBN dan utang negara, sekaligus memperkuat disiplin pasar dalam pengelolaan proyek. Dalam konteks hukum ekonomi internasional, penggunaan skema pembiayaan alternatif juga dapat meningkatkan posisi tawar negara dan mengurangi risiko ketergantungan pada pinjaman luar negeri (Utama, 2012).

Solusi ketiga berkaitan dengan penguatan tata kelola dan akuntabilitas proyek berbasis teknologi. Keterlibatan APBN, baik langsung maupun tidak langsung, harus diikuti dengan mekanisme pengawasan yang transparan dan terintegrasi. Namun demikian, pengawasan tersebut perlu disesuaikan dengan karakter proyek teknologi tinggi agar tidak menghambat inovasi dan efisiensi operasional. Oleh karena itu, rekonstruksi solusi hukum harus mampu menyeimbangkan kebutuhan akan akuntabilitas publik dengan fleksibilitas teknis yang dibutuhkan dalam pengembangan teknologi transportasi cepat. Pendekatan ini penting untuk mencegah terulangnya pembengkakan biaya dan kegagalan perencanaan di masa depan (Retnowati, 2012).

Solusi keempat adalah penataan kebijakan ekspansi dan pengembangan teknologi secara berkelanjutan. Rencana perpanjangan rute kereta cepat hingga Surabaya harus didasarkan pada kajian hukum ekonomi dan teknologi yang komprehensif, termasuk analisis biaya-manfaat, risiko fiskal, dan dampak jangka panjang terhadap utang negara. Tanpa kerangka hukum yang jelas, ekspansi proyek berpotensi memperbesar ketimpangan antara das sollen dan das sein. Oleh karena itu, setiap pengembangan lanjutan harus ditempatkan dalam kerangka kebijakan yang menjamin keberlanjutan fiskal dan kemandirian teknologi nasional (Jaelani, 2014).

Secara keseluruhan, rekonstruksi solusi hukum ekonomi dan teknologi dalam proyek KCIC harus diarahkan pada penciptaan keseimbangan antara ambisi pembangunan infrastruktur dan perlindungan kepentingan keuangan negara. Solusi yang ditawarkan tidak dimaksudkan untuk menghambat inovasi teknologi, melainkan untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur strategis berjalan dalam koridor hukum yang konsisten, akuntabel, dan berkelanjutan. Dengan rekonstruksi tersebut, diharapkan kesenjangan antara das sollen dan das sein dapat dipersempit, sehingga proyek kereta cepat tidak hanya menjadi simbol kemajuan teknologi, tetapi juga contoh tata kelola pembangunan yang bertanggung jawab secara hukum dan ekonomi.

## SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa proyek Kereta Cepat Indonesia-China mengalami ketimpangan yang signifikan antara *das sollen* dan *das sein*, khususnya dalam aspek pembiayaan. Secara normatif, proyek ini dirancang sebagai kerja sama bisnis antarnegara yang tidak membebani APBN, namun dalam realitas implementasinya terjadi pergeseran kebijakan yang menempatkan negara sebagai pihak yang turut menanggung risiko pembiayaan melalui dukungan fiskal dan pengakuan utang negara. Ketimpangan tersebut menimbulkan persoalan

hukum ekonomi berupa ketidakpastian hukum, lemahnya akuntabilitas, serta meningkatnya risiko fiskal jangka panjang.

Penelitian ini menyimpulkan bahwa rekonstruksi hukum ekonomi dan teknologi diperlukan untuk mengembalikan konsistensi antara perencanaan dan pelaksanaan proyek infrastruktur strategis. Rekonstruksi tersebut harus diarahkan pada penegasan batas tanggung jawab negara, optimalisasi skema pembiayaan non-APBN, serta penguatan tata kelola proyek berbasis teknologi agar selaras dengan prinsip kehati-hatian fiskal dan keberlanjutan pembangunan nasional.

## DAFTAR RUJUKAN

- Burhanuddin, B. (2024). Perlindungan lingkungan dan hak asasi manusia dalam proyek Kereta Cepat Indonesia-China. *Bina Hukum Lingkungan*, 9(1), 20–65.
- Ghafur, J. (2023). Demokratisasi internal partai politik era reformasi: Antara *das sollen* dan *das sein*. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 30(1), 1–25.
- Nursalsabila, A., Arifani, D. A., & Naila, T. A. (2024). Kerja sama Indonesia-China dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Tantangan, dampak, dan dukungan masyarakat. *Synergy: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 2(1), 75–79.
- Putra, S. F., & Marsal, I. (2025). Politik hukum kebijakan makan bergizi gratis: Pembebanan APBN atau menuju Indonesia Emas 2045. *Al-Zayn: Jurnal Ilmu Sosial & Hukum*, 3(5), 7106–7120.
- Reformasi, T. P. W., & Dewi, A. (2024). Ketimpangan *das sollen* dan *das sein*: Pemberian hukuman mati. *Jurnal Hukum Indonesia*, 3(4), 168–176.
- Retnowati, E. (2012). Keterbukaan informasi publik dan *good governance* (antara *das sein* dan *das sollen*). *Perspektif*, 17(1), 54–61.
- Satya, V. E. (2015). Analisis kebijakan pengelolaan utang negara: Manajemen utang pemerintah dan permasalahannya. *Kajian*, 20(1), 59–74.
- Zubair, M. F., Argenti, G., & Marsingga, P. (2025). Diplomasi ekonomi Indonesia-China: Studi kasus kerja sama Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 5(3), 6275–6288.
- Antasari, R. R., Fauziah, M., & Is, M. S. (2020). Hukum ekonomi di Indonesia. Jakarta: Prenada Media.
- Jaelani, A. (2014). Keuangan publik Islam: Refleksi APBN dan politik anggaran di Indonesia. Jakarta: Kencana.
- Utama, M. (2012). Hukum ekonomi internasional. Jakarta: PT Fikahati Aneska.
- Katadata. (2023). *Disetujui DPR, ini rincian pembengkakan biaya proyek kereta cepat*. Diakses dari <https://katadata.co.id>
- Channel News Asia. (2023). *Indonesia-China high-speed rail project faces cost overrun*. Diakses dari <https://www.channelnewsasia.com>
- DetikFinance. (2024). *KCIC mulai cicil utang pembengkakan proyek kereta cepat Rp18 triliun*. Diakses dari <https://finance.detik.com>
- IDN Times. (2024). *China kucurkan pinjaman Rp6,9 triliun untuk proyek kereta cepat Jakarta-Bandung*. Diakses dari <https://www.idntimes.com>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.