

sinergi

BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH



RAKORBANGWIL22

Mendorong Infrastruktur PUPR Untuk Kemakmuran Rakyat

BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PUPR

bpiw.pu.go.id



Edisi 60 | Oktober - November - Desember 2022

Tim Penyusun

Pelindung:

Rachman Arief Dienaputra

Penanggung Jawab:

Iwan Nurwanto

Penasihat Redaksi:

Benny Hermawan

Hari Suko Setiono

Kuswardono

Manggas Rudy Siahaan

Pemimpin Redaksi:

Setyo Purnomo

Redaktur Pelaksana:

Tiara Titi Kartika

Penyunting/Editor :

Bernadi Haryawan

Hasna Widiastuti

Entatarina Simanjuntak

Doedoeng Zenal Arifin

Shovich

Dita S.N.A Diliani

Aji Noor

Tommy Aramanda Hutasuht

Mutri Batul Aini

Azim Al Haqy Hakim

Nabilatul Arifah

Alfin Nurus Subkhi

Nicholas

Desain Grafis:

Rasyid Pranawa

Fotografer:

Daris Anugrah

Hendra Djamal

Diterbitkan oleh:

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW)

Kementerian PUPR



SIGAP MEMBANGUN NEGERI



Salam Sinergi

Pembaca yang terhormat.

Buletin Sinergi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sudah memasuki edisi 60, Oktober-November-Desember 2022. Tema utama yang dibahas pada edisi kali ini adalah “Mendorong Infrastruktur PUPR Untuk Kemakmuran Rakyat”. Tema tersebut dibahas di rubrik Topik Utama. Pada rubrik Wawancara menghadirkan Ekonom Senior dan Pendiri *Center of Reform on Economics (CORE)* Indonesia, Dr.Hendri Saparini. Masih berhubungan dengan Topik Utama, wawancara tersebut seputar Peran Infrastruktur PUPR dalam Mendukung Pembangunan Ekonomi Nasional.

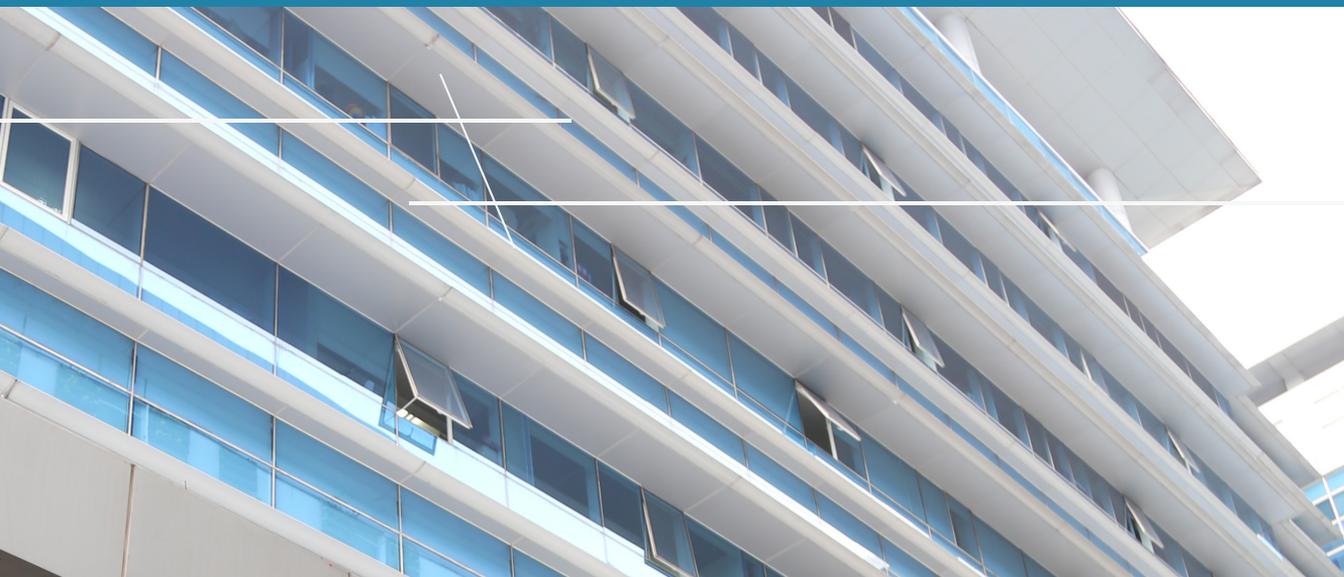
Sudut pandang dari beberapa narasumber terkait tema utama juga ditampilkan pada rubrik Perspektif. Narasumber yang menuangkan pemikirannya melalui rubrik tersebut yakni Ketua Umum Ikatan Ahli Perencanaan Wilayah dan Kota (IAP) yang juga Dosen S2 Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK) Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Dr.phil. Hendricus Andy Simarmata, IAP, Deputi Bidang Koordinasi Peningkatan Kesejahteraan Sosial Kementerian Koordinator Pembangunan Manusia dan Kebudayaan, Andie Megantara, PhD, Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII), M. Wahid Sutopo, dan Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur Wilayah Nasional, Benny Hermawan.

Rubrik lain yang dihadirkan seperti Warta BPIW yang membahas mengenai Kolaborasi Pentahelix dalam Pembangunan Permukiman dan Perumahan Perkotaan menuju Nol Kumuh. Dukungan infrastruktur PUPR terkait pemulihan ekonomi provinsi Bali pasca pandemi Covid 19 menjadi pembahasan pada rubrik Info Pengembangan Wilayah. Rubrik Sorot kali ini menyoroti kerja sama BPIW dengan Kementerian/Lembaga terkait termasuk dengan PT PII. Sejumlah berita kegiatan BPIW dikupas di Ulasan Berita. Pengelolaan Tanah Oloran (*Aanslibbing*) di Pantai Timur Surabaya dibahas pada rubrik BPIW Muda.

Beberapa rubrik ringan juga ditampilkan di edisi kali ini seperti rubrik *Review*, Serba-serbi, Kuis, Tips, Bidik Lensa, Plesiran, dan Pesan Pembaca.

Kami sangat berharap rubrik-rubrik yang ditampilkan Buletin Sinergi dapat menambah wawasan para pembaca terkait perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR dan pengembangan wilayah.

Pemimpin Redaksi



daftar isi

6 Topik Utama Racman Arief Dienaputra Pembangunan Infrastruktur Percepat Wujudkan Kemakmuran



20 Perspektif

Dr.phil. Hendricus Andy Simarmata, IAP
Model Perencanaan Kolaboratif Digital Untuk Keterpaduan Pemograman Infrastruktur



26 Perspektif

Andie Megantara, Ph.D.
Kolaborasi dan Sinergi Pembangunan untuk Tuntaskan Kemiskinan Ekstrem dan Stuntig

11

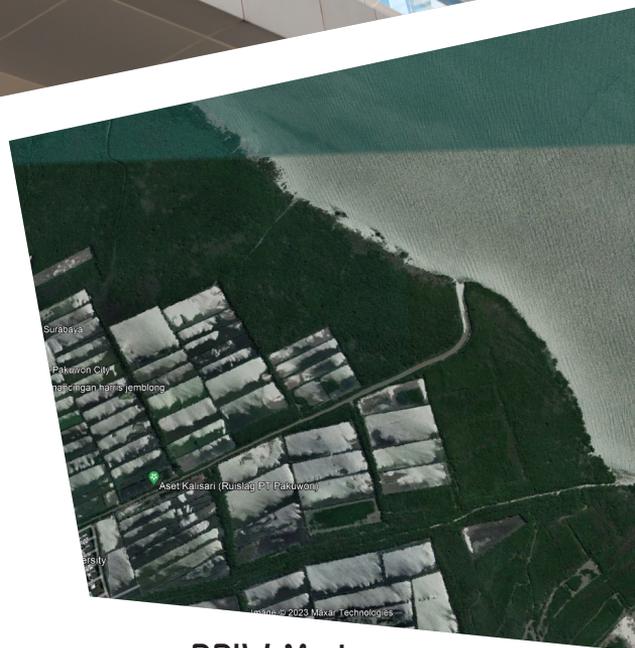
Wawancara

DR. Hendri Saporini
Peran Infrastruktur PUPR dalam Mendukung Pembangunan Pasca Pandemi dan Menghadapi Krisis Ekonomi Global



SINERGI

Edisi Oktober - November - Desember 2022



BPIW Muda

49

Vertanita Hadyanti Utami, S.T.
Pengelolaan Tanah Oloran
(*Aanslibbing*) di Pantai Timur
Surabaya

Perspektif

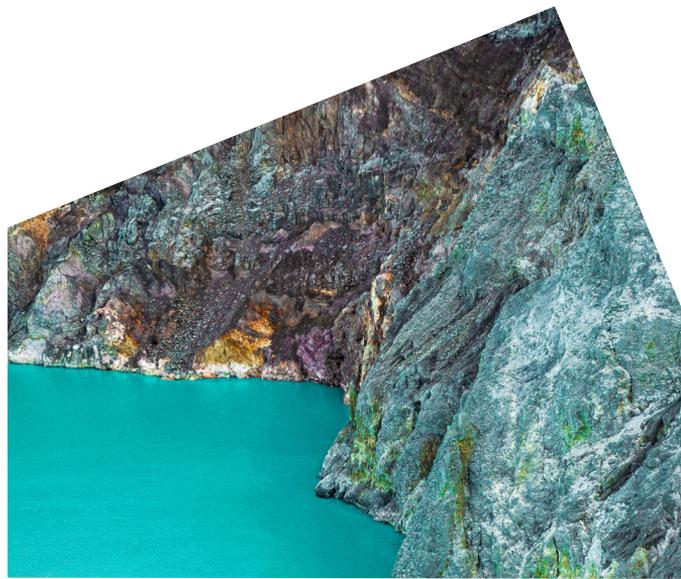
28

Benny Hermawan, S.T., M.Sc.
Rakorbangwil Oktober 2022 Menjadi
Milestone Awal Pemograman
Infrastruktur PUPR 2024

76

Plesiran

Pesona Wisata Kawah Ijen
Salah Satu Danau Air Asam
Terbesar di Dunia





Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono didampingi Sekretaris Jenderal (Sekjen) Kementerian PUPR, Mohammad Zainal Fatah dan Kepala BPIW, Rachman Arief Dienaputra melakukan jumpa pers sesuai pembukaan Rakorbangwil Bidang PUPR di Auditorium Kementerian PUPR, Jakarta, Senin, 31 Oktober 2022.

Sumber : Birkom PUPR

Kepala BPIW: Rakorbangwil adalah Hulu Perencanaan dan Pemrograman Infrastruktur PUPR

Pembangunan Infrastruktur Percepat Wujudkan Kemakmuran

Infrastruktur memegang peranan vital untuk menggerakkan perekonomian. Bahkan, pembangunan infrastruktur merupakan syarat mutlak dalam memacu roda pertumbuhan ekonomi. Dalam mekanisme pembangunan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) di Indonesia, Rapat Koordinasi Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah (Rakorbangwil) Bidang PUPR adalah forum yang strategis. Pasalnya, forum yang digelar Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR ini merupakan hulu perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR sesuai amanat Permen PUPR No. 6 Tahun 2022. Seperti apa proses Perencanaan dan Pemrograman Infrastruktur PUPR 2024 dalam Rakorbangwil, berikut ulasannya.

Tahun 2023 dan 2024 menjadi momen krusial dalam siklus pemerintahan di tanah air. Pasalnya, tahun tersebut adalah dua tahun terakhir Kabinet Indonesia Maju. Menjelang akhir periode kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Kementerian PUPR berkomitmen melakukan percepatan pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) dan non-PSN, sehingga pembangunan ditargetkan selesai pada semester I tahun 2024 atau sebelum periode Pemerintahan Kabinet Indonesia Maju berakhir.

“Dasar penyusunan program infrastruktur PUPR tahun 2024, yang pertama yaitu arahan Presiden Jokowi untuk menyelesaikan semua pekerjaan konstruksi,

baik PSN maupun non-PSN selambat-lambatnya pada semester 1 tahun 2024,” ungkap Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono saat menyampaikan sambutan dalam Rakorbangwil Bidang PUPR yang diselenggarakan BPIW Kementerian PUPR di Auditorium Kementerian PUPR, Jakarta, Senin, 31 Oktober 2022 lalu. Rakorbangwil 2023 yang digelar akhir Oktober tahun 2022 ini mengusung tema “Mendorong Infrastruktur PUPR untuk Kemakmuran Rakyat”.

Untuk itu, pesan Menteri Basuki, Rakorbangwil Bidang PUPR yang membuat rencana 2024 harus memastikan program pembangunan baru sangat selektif dan hanya infrastruktur PUPR yang dipandang memberikan



Kepala BPIW, Rachman Arief Dienaputra saat menyampaikan laporan dalam pembukaan Rakorbangwil.
Sumber : Kompu BPIW

nilai tambah pada keberfungsian dan penyelesaian masalah kawasan. “Pembangunan harus dipastikan juga kualitasnya dengan baik dan pelaksanaannya tidak mangkrak,” terang Menteri Basuki.

Kemudian, dasar yang kedua yaitu, Operasi, Pemeliharaan, Optimalisasi, dan Rehabilitasi (OPOR) bagi infrastruktur yang terbangun agar segera bermanfaat bagi masyarakat. Terakhir, intervensi infrastruktur PUPR dalam mempercepat penurunan kemiskinan ekstrem dan *stunting* di tahun 2024.

“Dalam implementasinya, Kementerian PUPR akan meningkatkan pelaksanaan program infrastruktur berbasis masyarakat berdasarkan *master plan* yang disusun bersama dengan *stakeholder* lainnya,” ujar Menteri Basuki.

Hal senada diungkapkan Kepala BPIW Kementerian PUPR, Rachman Arief Dienaputra. Ia menyampaikan, Rakorbangwil Bidang PUPR merupakan forum tahunan yang diselenggarakan Kementerian PUPR sebagai hulu perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR.

Hal itu diamanatkan dalam Peraturan Menteri (Permen) PUPR No. 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman PUPR. Forum ini bertujuan menyepakati kawasan prioritas yang akan ditangani tahun 2024 melalui dukungan infrastruktur PUPR yang sinergi dengan kebijakan Kementerian/Lembaga (K/L) dan pemerintah daerah (pemda) provinsi.

Ia menjelaskan, strategi perencanaan dan pemrograman tahun 2024 didasari pada 2 hal, yakni fokus pada agenda OPOR serta pembangunan baru dilakukan secara selektif. Terkait OPOR, Arief menjelaskan, **Operasi**, ditujukan untuk infrastruktur yang telah tuntas terbangun dan harus segera dioperasikan setelah lulus dari tahapan uji coba yang diperlukan. **Pemeliharaan** ditujukan untuk menjamin keberlangsungan fungsi dari infrastruktur agar tetap beroperasi, sehingga kualitas layanannya tidak terganggu atau menurun. **Optimalisasi** ditujukan untuk menuntaskan dan memberikan manfaat dari infrastruktur yang telah terbangun. Selanjutnya, **Rehabilitasi** ditujukan untuk infrastruktur yang telah mencapai umur konstruksi tertentu atau infrastruktur terdampak bencana yang fungsinya dikembalikan seperti semula.

Untuk pembangunan baru, dukungan infrastruktur PUPR akan diprioritaskan pada lokus-lokus yang secara cepat akan mendukung keberfungsian kawasan (*quick wins*). Kementerian PUPR mendorong pembangunan infrastruktur pada kawasan prioritas yang mampu mendongkrak lapangan kerja baru, mendorong penyerapan tenaga kerja, mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat, dan mendorong pertumbuhan ekonomi, antara lain pada Kawasan Industri (KI), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), dan lainnya.

“Saat ini BPIW telah menyeleksi 21 kawasan strategis prioritas,” terang Arief saat ditemui Sinergi BPIW, beberapa waktu lalu. Intervensi PUPR diharapkan akan memberikan nilai tambah pada keberfungsian dan penyelesaian masalah kawasan serta menjadi fondasi pengembangan kawasan ke depan. Kawasan-kawasan ini merupakan bagian dari amanat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), PSN, dan kebijakan/direktif lainnya, yang mencakup KSPN, KI, kawasan metropolitan, kawasan pertanian, *Food Estate*, kawasan perdesaan, serta daerah tertinggal dan pulau-pulau kecil terluar.



Ekonom Senior/Pendiri Centre of Reform on Economics (CORE), Hendri Saparini menyampaikan paparan dalam pembukaan Rakorbangwil.
Sumber : Kompu BPIW

sinkronisasi program dari masing-masing K/L untuk meningkatkan sinergi terkait fungsi, lokasi, waktu, volume, dan besaran kebutuhan biaya. Hal tersebut diperlukan agar prioritas kawasan di kementerian sektoral yang akan ditangani dapat didukung dengan infrastruktur PUPR secara tepat waktu, tepat lokasi, dan tepat sasaran.

“Untuk itu, Rakorbangwil diharapkan menjadi ajang kolaborasi dan sinergi seluruh *stakeholder* untuk mencapai tujuan yang lebih besar, yakni pengembangan wilayah maupun tujuan untuk mendukung target-target pemerintah dan mencapai tujuan pembangunan nasional,” ungkap Arief.

Proses penyeleksian 21 kawasan strategis prioritas ini dilakukan berdasarkan hasil kajian BPIW yang diiterasi bersama K/L terkait, sehingga diharapkan pembangunan infrastruktur pada suatu wilayah dapat dilakukan secara inklusif sesuai kebutuhan lintas sektor. Intervensi penanganan 21 kawasan ini membutuhkan kolaborasi tidak hanya Kementerian PUPR, tetapi juga K/L terkait dan pemda.

Di samping 21 kawasan *quick wins*, terdapat kawasan-kawasan prioritas dengan kebutuhan OPOR, yang apabila diberikan dukungan infrastruktur PUPR TA 2024 akan mendukung keberfungsian kawasan. Lebih lanjut Arief mengatakan, dalam mencapai target pembangunan infrastruktur PUPR 2020-2024 yang optimal, agenda pembangunan dilaksanakan berbasis wilayah dan kawasan. Pembangunan infrastruktur berbasis wilayah dimaksudkan agar investasi infrastruktur mampu memberikan nilai tambah pada pengembangan kawasan dan secara agregat mampu meningkatkan spesialisasi, komplementaritas, sinergi, dan skala ekonomi, sehingga dapat mendorong pengembangan kawasan yang berdaya saing tinggi.

Guna memastikan arahan program pembangunan yang dibahas dalam Rakorbangwil selaras dengan arahan program Kementerian/Lembaga (K/L), maka diperlukan kolaborasi dan koordinasi antarsektor serta

Pembahasan Program di Desk Rakorbangwil

Masing-masing K/L memiliki rencana program yang akan dilaksanakan setiap tahun. Semuanya berdasarkan tugas dan fungsi yang menjadi tanggung jawabnya sesuai dengan arahan visi dan misi Presiden. Oleh karena itu, dengan adanya sinkronisasi program dari masing-masing K/L yang dilaksanakan melalui Rakorbangwil, diharapkan dapat terumuskan program keterpaduan berbasis kawasan prioritas. Program keterpaduan tersebut dibahas dalam *Desk* Rakorbangwil dan disepakati oleh K/L dan pemda. Selanjutnya diharapkan pelaksanaannya dapat dikawal secara bersama-sama.

Menurut Arief, program keterpaduan hasil Rakorbangwil akan dikawal terus dalam proses perencanaan dan pemrograman berikutnya, seperti Konsultasi Regional (Konreg) Kementerian PUPR, Rapat Koordinasi Teknis Perencanaan Pembangunan (Rakortekrenbang), Rapat Koordinasi Gubernur (Rakorgub), dan Musyawarah Perencanaan Pembangunan Nasional (Musrenbangnas).

Di Kementerian PUPR, hasil Rakorbangwil menjadi *input* dalam Konreg. Hasil dari Konreg selanjutnya menjadi dasar dalam penyusunan Rencana Kinerja (Renja). Renja yang telah disusun berdasarkan pagu indikatif Kementerian PUPR dan telah dimutakhirkan

kemudian diproses lebih lanjut hingga menjadi Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA)-K/L.

Pada dasarnya Rakorbangwil merupakan forum koordinasi antara Kementerian PUPR dengan K/L terkait dan pemerintah daerah yang bertujuan untuk mensinkronkan pembangunan infrastruktur PUPR dengan infrastruktur non PUPR/pengembangan kawasan dalam rangka pemenuhan target-target pengembangan wilayah.

Kementerian PUPR bersama K/L terkait dan penda melangsungkan proses dialog dalam mendukung prioritas-prioritas nasional atau target pemerintah. Secara spesifik terkait kawasan prioritas dan kebutuhan program pembangunan infrastruktur PUPR. Hal ini selanjutnya dituangkan dalam kesepakatan dan komitmen bersama, di mana landasannya adalah pengembangan wilayah.

Pada proses Rakorbangwil, selain memperhatikan kebutuhan infrastruktur mendukung kawasan prioritas, juga dipertimbangkan salah satu *Readiness Criteria* kawasan, yaitu kesiapan lahan yang menjadi kewenangan pemerintah daerah. Oleh karena Rakorbangwil membahas program N+2 maka penda diharapkan berkomitmen untuk menyediakan lahan dalam dua tahun sebelum pelaksanaan konstruksi infrastruktur. *Readiness criteria* secara lebih rinci (lahan, *Feasibility Study* (FS), *Detail Engineering Design* (DED), dokumen lingkungan dan lainnya)

akan dibahas pada waktu pelaksanaan Konreg untuk memastikan pemrograman tahunan.

Arief juga menerangkan, peran Kementerian PUPR di era desentralisasi ini juga tetap harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang antara lain mengatur pembagian kewenangan. Untuk mengantisipasi kesiapan daerah, baik fiskal maupun pemenuhan *readiness criteria*, Kementerian PUPR didorong untuk intensif berkoordinasi dengan pemerintah daerah. Hal ini perlu dilakukan mulai dari proses perencanaan hingga pemrograman.

Wujud adaptif dan resiliensi forum perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR terhadap isu-isu terkini salah satunya adalah integrasi Penanganan Kemiskinan Ekstrem (PKE) oleh Kementerian PUPR. Pada Pleno Rakorbangwil Oktober 2022, Menteri PUPR menyampaikan beberapa arahan terkait intervensi infrastruktur PUPR dalam rangka mempercepat penurunan kemiskinan ekstrem dan *stunting* di tahun 2024.

Untuk tahun 2024, pemrograman pembangunan akan dilakukan dengan sangat selektif, seperti dukungan PKE yang bersifat infrastruktur kerakyatan. Pada tahun 2023, penanganan PKE direncanakan untuk fokus pada perluasan penanganan Rumah Tidak Layak Huni (RTLH) dan perluasan penanganan terintegrasi pada lokus-lokus prioritas, seperti penanganan Kawasan Belawan, Solo, dan lainnya.



Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan, Muhadjir Effendy saat menjadi pembicara kunci dalam pembukaan Rakorbangwil.
Sumber : Birkom PUPR

Ke depannya, Rakorbangwil perlu lebih adaptif dan *resilient* terhadap isu-isu terkini. Rakorbangwil juga dapat menghimpun lebih lanjut isu, status, hambatan, tantangan, serta rekomendasi terhadap pembangunan infrastruktur tematis lainnya seperti Arahan/Direktif Presiden, Instruksi Presiden, Proyek Strategis Nasional, ataupun agenda pembangunan lainnya yang sesuai dengan PSN.

Guna menyiapkan pengembangan infrastruktur 2025-2030, BPIW akan melakukan penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR Tahun 2025-2029, yaitu dokumen perencanaan jangka menengah bagi seluruh unit organisasi di lingkungan Kementerian PUPR untuk periode lima tahun mulai 2025 hingga 2029. "Renstra Kementerian PUPR ini akan menjadi dasar dalam penyusunan berbagai dokumen," ungkap Arief. Ia menjelaskan, mulai dari dokumen perencanaan, pemrograman, penganggaran, monitoring dan evaluasi, serta pelaporan kinerja bagi seluruh entitas di lingkungan kementerian PUPR, antara lain Renstra Unit Organisasi, Renja-KL, RKA-KL, dan Laporan Akuntabilitas Kinerja (LAKIP).

Selain itu, penyusunan program tahun 2025-2030 juga telah diakomodasi dalam penyusunan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW), secara spesifik pada bagian rencana aksi pembangunan infrastruktur. Rencana aksi tersebut selanjutnya akan menjadi input dalam penyusunan Memorandum Program untuk program jangka 5 tahunan. Memorandum Program ini juga mendapatkan input dari kebijakan dan strategi jangka panjang, serta hasil evaluasi tahunan dan jangka menengah.

Sementara itu, Menteri Koordinator Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (PMK) Muhadjir Effendy, saat menjadi pembicara pada pembukaan Rakorbangwil mengatakan, Kementerian PUPR memiliki peran penting dalam PKE dan *stunting* melalui strategi penurunan jumlah kantong-kantong kemiskinan. "Beberapa peran Kementerian PUPR yang telah dirasakan manfaatnya oleh masyarakat, diantaranya melalui penyediaan rumah layak huni, penyediaan sanitasi dasar dan sumber air minum di lokasi



Desk Rakorbangwil diikuti secara zoom meeting oleh perwakilan Kementerian/Lembaga.
Sumber : Kompu BPIW

kantong kemiskinan, serta pembangunan *pilot project* kolaboratif bersama pemerintah daerah dan swasta," papar Menko Muhadjir.

Menurutnya, dalam upaya mendorong transformasi ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan, pembangunan infrastruktur di Indonesia harus diiringi dengan pembangunan manusia dan ekosistem hidup layak. "Kalau saya boleh menyampaikan, pembangunan infrastruktur itu prasyarat pembangunan. Tapi kalau pembangunan sendiri adalah pembangunan manusianya," ungkap Menko Muhadjir.

Keduanya memiliki peran sejajar karena sama pentingnya dan saling menentukan Indonesia ke depan. Ia menambahkan, saat ini Indonesia masih menyisakan pekerjaan rumah bersama, yaitu masih ditemuinya kemiskinan ekstrem pada sekitar 5 juta penduduk (2,04%) dan angka *stunting* masih di kisaran 24,4%. "Upaya terobosan harus dilakukan agar kemiskinan ekstrem dapat dihapuskan pada tahun 2024 dan *stunting* dapat diturunkan menjadi 14% pada tahun 2024. Kedua persoalan ini harus kita tuntaskan bersama," terangnya.

Di tempat sama, Ekonom Senior dan pendiri *Center of Reform on Economics* (CORE) Indonesia, Hendri Saparini selaku narasumber menyampaikan, tetap optimis ekonomi Indonesia dapat tumbuh meskipun terdapat prediksi tantangan terhadap ekonomi global ke depan. Menurutnya, peningkatan pembangunan infrastruktur berbasis masyarakat akan mampu mendorong pemulihan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat yang sempat mengalami penurunan akibat pandemi Covid-19. **(Daris Anugrah)**

Peran Infrastruktur PUPR dalam Mendukung Pembangunan Ekonomi Pasca Pandemi dan Menghadapi Krisis Ekonomi Global



Oleh

DR. Hendri Saparini

Ekonom Senior dan Pendiri *Center of Reform on Economics (CORE)* Indonesia

“Tahun 2023 merupakan kesempatan kita untuk pulih lebih baik, karena tahun 2022, sebetulnya perekonomian Indonesia juga sudah tumbuh cukup bagus. Tahun ini merupakan kesempatan bagi perekonomian Indonesia untuk tumbuh lebih tinggi dan lebih fundamental.”

Pembangunan ekonomi nasional tengah bangkit pasca pandemi Covid-19 yang sempat melanda sejak tahun 2020 lalu. Persoalan lain muncul dengan adanya isu krisis ekonomi global. Menurut Ekonom Senior dan Pendiri Center of Reform on Economics (CORE) Indonesia, Dr. Hendri Saparini, tahun ini ada kesempatan untuk pulih lebih baik. Ia optimis Indonesia akan bisa bertahan ketika krisis melanda. Baginya pembangunan infrastruktur PUPR punya peran penting untuk pemulihan ekonomi dan turut berperan dalam menghadapi ancaman krisis ekonomi global. Simak wawancara lengkap “Buletin Sinergi” dengan Dr. Hendri Saparini berikut ini.

Bagaimana kondisi pemulihan ekonomi Indonesia sejauh ini pasca Pandemi Covid-19 dan ketidakpastian ekonomi dunia?

Kita patut bersyukur, karena sejak terkena Covid-19 pada 2020, perekonomian Indonesia tidak berkontraksi terlalu dalam, karena perekonomian nasional pada dasarnya sangat mengandalkan ekonomi domestik. Namun demikian, bila terjadi krisis ekonomi global, Indonesia sedikit banyak akan terpengaruh. Tapi sebetulnya Indonesia cukup *resilient* dan punya ruang untuk bertahan, karena 80 persen ekonomi nasional bersumber dari domestik.

Terkait pemulihan ekonomi pasca Covid-19 ini menurut saya, pertama, tahun 2023 merupakan kesempatan kita untuk pulih lebih baik, karena tahun 2022, sebetulnya perekonomian Indonesia juga sudah tumbuh cukup bagus. Tahun ini merupakan kesempatan bagi perekonomian Indonesia untuk tumbuh lebih tinggi dan lebih fundamental.

Kalau kita melihat, beberapa negara di dunia yang akan menghadapi resesi. Secara teknis resesi adalah saat pertumbuhan ekonomi negatif selama dua kuartal berturut-turut. Amerika Serikat, misalnya, berdasarkan survei Bloomberg, 60 persen akan mengalami resesi pada tahun 2023. Hal yang sama juga akan dialami oleh Uni Eropa. Sementara itu, China diperkirakan mengalami pertumbuhan terendah kedua sejak tahun 1976 setelah tahun 2020 lalu. Kondisi tersebut akan

“**Yang terpenting dilakukan pemerintah adalah memberikan optimisme kepada masyarakat terkait kondisi perekonomian nasional. Lembaga kami memperkirakan pertumbuhan ekonomi nasional bisa tumbuh hingga 4,5 hingga 5 persen. Kondisi ekonomi nasional akan baik-baik saja, kecuali perekonomian mengalami shock atau guncangan.**”

TABLE 1.1 Real GDP¹

(Percent change from previous year unless indicated otherwise)

	2020e					Percentage point differences from June 2022 projections		
	2020	2021	2022e	2023f	2024f	2022e	2023f	2024f
World	-3.2	5.9	2.9	1.7	2.7	0.0	-1.3	-0.3
Advanced economies	-4.3	5.3	2.5	0.5	1.6	-0.1	-1.7	-0.3
United States	-2.8	5.9	1.9	0.5	1.6	-0.6	-1.9	-0.4
Euro area	-6.1	5.3	3.3	0.0	1.6	0.8	-1.9	-0.3
Japan	-4.3	2.2	1.2	1.0	0.7	-0.5	-0.3	0.1
Emerging market and developing economies	-1.5	6.7	3.4	3.4	4.1	0.0	-0.8	-0.3
East Asia and Pacific	1.2	7.2	3.2	4.3	4.9	-1.2	-0.9	-0.2
China	2.2	8.1	2.7	4.3	5.0	-1.6	-0.9	-0.1
Indonesia	-2.1	3.7	5.2	4.8	4.9	0.1	-0.5	-0.4
Thailand	-6.2	1.5	3.4	3.6	3.7	0.5	-0.7	-0.2
Europe and Central Asia	-1.7	6.7	0.2	0.1	2.8	3.2	-1.4	-0.5
Russian Federation	-2.7	4.8	-3.5	-3.3	1.6	5.4	-1.3	-0.6
Türkiye	1.9	11.4	4.7	2.7	4.0	2.4	-0.5	0.0
Poland	-2.0	6.8	4.4	0.7	2.2	0.5	-2.9	-1.5
Latin America and the Caribbean	-6.2	6.8	3.6	1.3	2.4	1.1	-0.6	0.0
Brazil	-3.3	5.0	3.0	0.8	2.0	1.5	0.0	0.0
Mexico	-8.0	4.7	2.6	0.9	2.3	0.9	-1.0	0.3
Argentina	-9.9	10.4	5.2	2.0	2.0	0.7	-0.5	-0.5
Middle East and North Africa	-3.6	3.7	5.7	3.5	2.7	0.4	-0.1	-0.5
Saudi Arabia	-4.1	3.2	8.3	3.7	2.3	1.3	-0.1	-0.7
Iran, Islamic Rep. ²	1.9	4.7	2.9	2.2	1.9	-0.8	-0.5	-0.4
Egypt, Arab Rep. ³	3.6	3.3	6.6	4.5	4.8	0.5	-0.3	-0.2
South Asia	-4.5	7.9	6.1	5.5	5.8	-0.7	-0.3	-0.7
India ²	-6.6	8.7	6.9	6.6	6.1	-0.6	-0.5	-0.4
Pakistan ³	-0.9	5.7	6.0	2.0	3.2	1.7	-2.0	-1.0
Bangladesh ³	3.4	6.9	7.2	5.2	6.2	0.8	-1.5	-0.7
Sub-Saharan Africa	-2.0	4.3	3.4	3.6	3.9	-0.3	-0.2	-0.1
Nigeria	-1.8	3.6	3.1	2.9	2.9	-0.3	-0.3	-0.3
South Africa	-6.3	4.9	1.9	1.4	1.8	-0.2	-0.1	0.0
Angola	-5.8	0.8	3.1	2.8	2.9	0.0	-0.5	-0.3

Sumber : World Economic Outlook IMF

berdampak pada pelemahan negara-negara lain, terutama yang menjadikan negara-negara tersebut sebagai tujuan ekspor dan yang bergantung pada harga-harga komoditas yang cenderung melemah. Namun, walaupun beberapa negara menghadapi ancaman resesi, tapi Indonesia probabilitas mengalami resesi, relatif kecil.

Kedua, ekonomi Indonesia walau dikoreksi terus menerus oleh dua lembaga donor internasional yakni *International Monetary Fund* (IMF) dan Bank Dunia, tapi koreksi terakhir, pertumbuhan ekonomi Indonesia tahun 2023 diproyeksi masih sebesar 4,8 persen. Jadi artinya, kalau kita punya potensi pertumbuhan ekonomi sekitar lima persen, maka kita tinggal memilih kebijakan-kebijakan yang tepat untuk mengoptimalkan kesempatan yang kita memiliki.

Pemerintah cukup memberi *warning* atau peringatan agar masyarakat waspada terhadap perkembangan perekonomian global. Namun, terkadang masyarakat jauh lebih ketakutan dibanding sekedar waspada. Oleh karenanya, yang terpenting dilakukan Pemerintah adalah memberikan optimisme dan harapan kepada masyarakat lewat program dan kebijakan yang jelas arah dan keberpihakannya. Lembaga kami pun memperkirakan ekonomi Indonesia tahun ini berpotensi tumbuh 4,5 hingga 5 persen. Kondisi ekonomi nasional akan baik-baik saja.

Kalau Ibu melihat apakah ketika krisis ekonomi terjadi, pembangunan infrastruktur terpengaruh dengan adanya krisis global?

Pertama, pembangunan infrastruktur itu merupakan *spending* dari pemerintah yang dampaknya tidak jangka pendek. Tingkat ketersediaan infrastruktur Indonesia juga masih sangat terbatas. Pada saat pemerintah memiliki anggaran untuk membangun infrastruktur, maka itu waktu yang tepat untuk mendorong pemulihan ekonomi. Sebab, bila pembangunan infrastruktur menunggu kondisi ekonomi kita sudah pulih, maka justru akan terlambat. Jadi pembangunan infrastruktur PUPR yang dilakukan terus menerus pada saat pandemi, menurut hemat saya sudah tepat untuk dilakukan, sehingga pada saat *recovery* kita sudah memiliki dukungan infrastruktur yang lebih baik.

“**Pada saat pemerintah memiliki anggaran untuk pembangunan infrastruktur, maka itu waktu yang tepat untuk pemulihan ekonomi. Sebab, bila pembangunan infrastruktur menunggu kondisi ekonomi kita sudah pulih, maka itu terlambat. Jadi pembangunan infrastruktur PUPR yang dilakukan terus menerus pada saat pandemi merupakan saat yang tepat untuk dilakukan.**”

Kedua, hal itu juga akan menciptakan lapangan kerja, khususnya infrastruktur yang bisa dibangun dengan pendekatan padat karya. Pada program PKT (Padat Karya Tunai) pada tahun 2022 lalu, penyerapan tenaga kerja ditargetkan sebesar 668.764 tenaga kerja. Namun hingga akhir Desember 2022 telah menyerap 1.064.994 tenaga kerja.

Kemudian yang ketiga, walaupun itu bukan dengan pendekatan padat karya, namun kebutuhan untuk pembangunan infrastruktur juga akan menggerakkan ekonomi. Jadi, saya rasa itulah yang patut kita syukuri sehingga ancaman krisis ekonomi bukan harus ditakuti, tapi justru merupakan kesempatan untuk membangun.

Berdasarkan studi yang pernah dilakukan CORE, bagaimana dampak pembangunan infrastruktur PUPR dalam 10 tahun terakhir terhadap perekonomian nasional?

Pembangunan infrastruktur dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini merupakan paling masif dan beragam. Artinya tidak hanya di sektor-sektor tertentu saja, tapi membangun dari berbagai sisi, untuk menggerakkan ekonomi. Keberhasilan pembangunan yang dilakukan pemerintah ini, perlu ada perbaikan dan dukungan strategi dan kebijakan agar pembangunan infrastruktur tidak hanya untuk pemulihan, namun agar pembangunan ekonomi tumbuh lebih cepat dan lebih tepat termasuk untuk memperbaiki struktur ekonomi nasional.

Jadi ketika kita membangun bendungan, misalnya, tidak hanya bendungan yang dibangun, melainkan

“Pembangunan infrastruktur dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini merupakan paling masif dan pembangunan infrastruktur yang paling beragam. Artinya tidak hanya di sektor-sektor tertentu saja tapi, membangun dari berbagai sisi, untuk menggerakkan ekonomi.”

juga infrastruktur pendukung dan turunannya, termasuk infrastruktur yang komplementer atau infrastruktur yang saling mengisi atau melengkapi seperti pertanian, pariwisata atau lainnya.

Contoh lain terkait pembangunan jalan tol. Jalan tol yang sudah dibangun cukup banyak, tetapi yang terpenting *multiplier effect* dari pembangunan jalan tol. Misalnya dibuat juga kantong-kantong kegiatan ekonomi. Tetapi ini belum terlaksana dengan baik.

Kemudian, pembangunan yang juga masif antara lain pembangunan lintas batas. Ada beberapa hal positif dari pembangunan lintas batas yakni menjaga kedaulatan dan juga menjadi kebanggaan bangsa. Tetapi, sebagaimana isu pembangunan bendungan dan jalan tol, dampak ekonomi yang diciptakan belum maksimal. Diperlukan perbaikan perencanaan kebijakan yang sifatnya terintegrasi dan komprehensif. Terintegrasi antar Pusat dan daerah. Komprehensif dengan dukungan berbagai kementerian. Hal ini penting, karena apabila prioritas daerah tidak sama dengan prioritas infrastruktur yang dilakukan Pemerintah Pusat, maka manfaat dari infrastruktur tidak maksimal.

Untuk pembangunan lintas batas, seyogyanya pemerintah daerah juga memprioritaskan untuk membangun perbatasannya. APBD-nya difokuskan untuk membiayai berbagai program turunan untuk memanfaatkan pembangunan di lintas batas, seperti misalnya dengan membangun pusat kegiatan sosial, ekonomi, dan



Hendri Saparini (paling kiri) saat mengikuti pembukaan saat Rakorbangwil 31 Oktober 2022
Sumber : Kompu BPIW

“Diperlukan perencanaan kebijakan yang sifatnya terintegrasi dan komprehensif. Terintegrasi antar pusat dan daerah. Hal ini penting, karena apabila prioritas daerah tidak sama dengan prioritas infrastruktur yang dilakukan pemerintah pusat, maka manfaat dari infrastruktur tidak maksimal.”

budaya. Jadi dengan perencanaan yang terintegrasi Pusat dan daerah, maka tidak hanya infrastruktur yang dibangun, tapi juga berbagai kegiatan turunannya.

Pembangunan fisik di lintas batas, tidak terpisahkan dari kebijakan ekonomi terutama Usaha Kecil Menengah (UKM), misalnya, sehingga lintas batas tidak hanya menciptakan kewibawaan dengan kemegahan dan keindahan bangunannya, tetapi juga menciptakan pusat-pusat ekonomi baru di wilayah pinggir.

Sangat mungkin membangun pusat-pusat perdagangan seperti yang ada di Tanah Abang di Jakarta atau Pasar Beringharjo di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Dengan demikian kegiatan ekonomi dapat berjalan dengan radius yang semakin meluas. Peluang tidak hanya bagi Indonesia tapi juga hubungan negara yang berbatasan dengan wilayah kita. Tidak terbatas ekonomi, kerja sama antar dua negara juga dapat dibangun lewat pembangunan pusat pertukaran dan pengembangan budaya di wilayah perbatasan.

Demikian juga jalan tol yang diintegrasikan dengan perencanaan pembangunan pusat-pusat kawasan industri baru, misalnya, menjadikan efek ganda terhadap ekonomi yang besar dari pembangunan jalan tol untuk perkembangan ekonomi daerah. Namun untuk saat ini menurut saya perencanaan yang komprehensif belum maksimal.

Berdasarkan fakta di lapangan, misalnya, bila kita bicara jalan tol Jakarta sampai dengan Palembang atau ujung Sumatera, yakni di Aceh kegiatan ekonomi yang ada disitu, masih sangat terbatas. Memang dengan adanya jalan tol sudah banyak manfaat yang ditimbulkan misal kita dapat cepat ke tempat tujuan, tapi investasi infrastruktur yang besar belum berdampak besar pada

pertumbuhan gerakan ekonomi. Jadi mestinya ada dampak ekonomi sosial yang harus diciptakan, karena infrastruktur PUPR merupakan pembuka jalan bagi aktivitas ekonomi masyarakat. Tanpa perencanaan terintegrasi, pusat ekonomi dan industri sangat mungkin justru dibangun jauh dari jalan tol, sehingga tidak akan mendatangkan manfaat investasi signifikan, artinya efektivitas pembangunan infrastruktur tidak maksimal.

Seharusnya Kementerian/Lembaga lebih berkoordinasi dan memikirkan kebijakan turunan untuk memastikan *multiplier* ekonomi apa yang bisa diciptakan dari setiap infrastruktur yang akan dibangun. Akan sulit untuk membangun infrastruktur yang efektif dan memiliki dampak ekonomi sosial besar bila prioritas dan perencanaan yang komprehensif belum jelas. Sebagai contoh pengalaman kita terkait transportasi. Kewenangan Kementerian PUPR hanya untuk transportasi darat, sedangkan transportasi udara dan laut, itu tidak ada di kementerian PUPR. Padahal pembangunan transportasi juga bisa saling mendukung tetapi bisa saling meniadakan.

Kalau kita lihat di negara lain, seperti perjalanan dari Amerika ke Kanada, saya lebih senang naik mobil ketimbang naik pesawat, karena ingin menikmati banyak hal, salah satunya pemandangan yang indah dan *experience* yang berbeda. Kita berharap pembangunan jalan darat seperti Jalur Jalan Lintas Selatan (JJLS) yang menghubungkan DIY dan Jatim



Hendri Saparini (kanan) saat menerima plakat dari Sekjen Kementerian PUPR M. Zainal Fatah (kiri) saat Rakorbangwil 31 Oktober 2022
Sumber : Kompu BPIW

dengan pemandangan indah juga akan segera diikuti dengan pembangunan ekonomi sosial, agar ada manfaat besar dari infrastruktur yang luar biasa tersebut.

Bagaimana sebaiknya Pemerintah memprioritaskan pembangunan infrastruktur, khususnya infrastruktur PUPR, dalam mencapai manfaat pemerataan sosial dan ekonomi?

Pembangunan infrastruktur tidak bisa dilakukan hanya untuk masyarakat kelas atas saja atau untuk kelas bawah saja. Artinya keduanya diperlukan secara bersamaan. Saat ini keperluan infrastruktur prioritas dengan tujuan untuk mendorong kegiatan ekonomi dan daya saing ekonomi serta menyelesaikan masalah sosial seperti pengangguran dan menjaga daya beli masyarakat kelompok bawah, sangat mendesak.

Pertanyaannya, untuk menjaga daya beli masyarakat, infrastruktur apa yang akan dibangun, apakah untuk mendorong impor (karena banyak barang impor yang lebih murah) atau untuk mendorong produksi dalam negeri agar lebih kompetitif? Bila pemerintah memilih akan mendorong industri dalam negeri agar tercipta industri yang kuat, lapangan kerja luas dan nilai tambah besar, maka infrastruktur yang dibutuhkan adalah infrastruktur yang memudahkan produksi dan distribusi barang-barang dari kantong-kantong produksi ke pasar.

Namun bila pemerintah tidak punya arah yang jelas dan niat kuat membangun industri dalam negeri, maka penyediaan produk murah untuk menjaga daya beli, justru akan dilakukan dengan memudahkan impor, sehingga yang diperlukan adalah gudang-gudang di pelabuhan-pelabuhan untuk barang-

barang impor serta infrastruktur untuk memudahkan distribusi barang impor ke seluruh negeri. Contohnya, pertumbuhan *e-commerce* yang tinggi, namun tidak didukung kebijakan perdagangan dan industri, akhirnya mendorong platform perdagangan diisi produk impor bahkan lebih 90 persen. Jadi ini menurut saya, apa yang sudah dilakukan saat ini seperti Musyawarah Perencanaan

“Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 sudah mulai berakhir dan akan ada RPJMN 2025-2030. Harusnya hal itu sudah dibahas. RPJMN ini disusun oleh pemerintahan saat ini. Kita berharap bahwa visi misi pemerintahan akan datang dengan yang sekarang akan sama, karena kalau tidak, maka transisinya akan menjadi berat.”

Pembangunan Nasional (Musrenbangnas), Rapat Koordinasi Nasional Kepala Daerah ataupun Rapat Koordinasi Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah (Rakorbangwil) yang digagas Kementerian PUPR, perlu perbaikan agar rencana pembangunan lebih fokus, terintegrasi dan detail. Perlu membuat list kebutuhan infrastruktur, dan kemudian akan kita uji disitu, infrastruktur apa saja yang paling tepat, sehingga memberikan *multiplier effect* yang lebih banyak pada kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 sudah akan berakhir dan akan ada RPJMN 2025-2030. Seharusnya hal tersebut mulai dibahas. Apalagi RPJMN selalu disusun oleh pemerintahan saat ini dan dilaksanakan oleh yang akan terpilih nanti. Kita berharap bahwa visi misi pemerintahan akan datang dengan yang sekarang akan sama, karena kalau tidak, maka transisinya akan menjadi berat. Makanya menurut saya tetap

Lima fokus sasaran pembangunan kewilayahan RPJMN 2020-2024



Sumber : BPIW 2020

harus ada catatan dari pemerintahan atau rezim yang saat ini, untuk pemerintahan yang akan datang. Catatan tersebut harus menjadi *point* penting yang harus diikuti pemerintahan yang akan datang, agar ada keberlanjutan pembangunan termasuk tentang perencanaan infrastruktur.

Indonesia memiliki potensi sumber daya yang besar, mulai dari hasil alam hingga tenaga kerja, menurut Ibu, bagaimana mengoptimalkan potensi-potensi tersebut untuk menjaga stabilitas nasional menghadapi krisis ekonomi global?

Kita bisa terhindar krisis ekonomi global, tapi kita belum memanfaatkan potensi sumber daya tersebut, karena kita belum siap dengan kebijakan yang tepat. Kita sudah merdeka selama 77 tahun, tapi masyarakat yang pendidikannya SMP ke bawah masih 55 persen lebih.

Kemudian, Indonesia juga memiliki jumlah penduduk yang sangat besar dan itu membutuhkan pangan dan energi. Disamping itu, Indonesia memiliki millennial yang jumlahnya lebih dari 50 persen dan bonus demografi akan sampai puncaknya di 2035.

Apa yang harus kita lakukan dengan kondisi ini agar bisa terhindar dari krisis, kesulitan pangan, dan kesulitan energi di masa datang? Bagaimana kita bisa menciptakan lapangan pekerjaan yang jumlahnya sangat besar untuk penganggur dan angkatan kerja baru. Kemudian, jangan sampai bonus demografi yang dimiliki Indonesia menjadi bencana demografi. Menurut saya, salah satu caranya adalah harus ada prioritas untuk sektor-sektor yang sumber daya alam lain yang dikembangkan seperti tambang.

Sektor tambang sudah sangat diperhatikan pemerintah selama 10 tahun terakhir dengan dukungan kebijakan yang luar biasa. Investasi dan ekspor berkembang. Akan tetapi sifat investasi dari sumber daya alam tambang adalah padat modal dan padat teknologi, sehingga tidak menyerap tenaga kerja banyak.

Oleh karena itu, sekarang saatnya pembangunan infrastruktur yang lebih masif dan komprehensif dikaitkan dan diselaraskan dengan pembangunan sektor sumber daya alam yang non tambang seperti pertanian, perikanan, dan perkebunan. Sehingga sumber daya alam non tambang ini, bisa menyerap masyarakat yang pendidikannya rendah tadi dan mendorong pendapatan masyarakat Indonesia yang masih bekerja di sektor pertanian, yang saat ini masih sekitar 30 persen.

Bukan berarti pertanian tidak bisa mendatangkan investasi besar-besaran sebagaimana tambang, tapi bagaimana strategi kita mendatangkan investasi, misalnya konsep baru agar ada teknologi menengah dan teknologi sederhana juga diimplementasikan, sehingga banyak petani kecil yang bisa terlibat dalam mengembangkan sektor pertanian ini. Langkah lain,

4 Pilar Indonesia Emas Tahun 2045

Sumber : Bappenas 2019

“ Kita saat ini tidak membangun hilirisasi di sektor berbasis sumber daya alam non tambang. Padahal sumber daya alam non tambang luas sekali, seperti pertanian, perkebunan, dan perikanan. Artinya kita banyak pekerjaan rumah untuk mencapai Indonesia emas 2045 dan pekerjaan rumah untuk menjadi negara besar yang mensejahterahkan masyarakat. ”

mengundang investasi besar di bidang pangan yang menggunakan teknologi dengan memastikan adanya transfer teknologi. Sekarang banyak negara sedang menghadapi masalah pangan. Jadi membangun dari hulu hingga hilir di sektor sumber daya alam berbasis pertanian ini sangat penting dan harus diprioritaskan pemerintah yang akan datang.

Oleh karenanya, kembali saya katakan bahwa penyusunan RPJMN 2025-2030 harus memasukkan isu ini sebagai fokus lima tahun kedepan. Setelah itu, pembangunan infrastruktur, baik *hard* infrastruktur yakni fisik infrastruktur maupun *soft* infrastruktur atau kebijakan-kebijakan terkait infrastruktur, itu bisa mengikuti apa yang menjadi fokus pembangunan nasional.

Tapi kalau pemerintah tidak berani memutuskan, maka akan sulit kita akan mencari prioritas, karena yang bertugas sebagai *supporting* juga bingung, untuk menentukan infrastruktur yang harus didahulukan untuk dikerjakan.

Semua negara melakukan langkah-langkah tadi. Misalnya, Vietnam. Lebih dari 70 persen ekonomi mereka dari ekspor. Jadi mereka hidup dari ekspor. Pada saat pemulihan dari pandemi, mereka akan memilih industri yang bisa untuk ekspor. Oleh karenanya, disiapkan *hard* dan *soft* infrastruktur, dukungan untuk protokol kesehatan, dan sektor industri juga digerakkan. Jadi artinya semua itu ada prioritasnya.

Contoh lainnya Jepang. Dulu Negara Jepang fokusnya pada industri elektronik dan otomotif. Namun sekarang, untuk dua hal itu Jepang tidak kompetitif lagi dibandingkan dengan Negara Korea dan China. Akhirnya mereka membuat white paper baru dengan fokus pada sektor jasa, sehingga infrastruktur yang dibangun merupakan infrastruktur pendukung jasa.

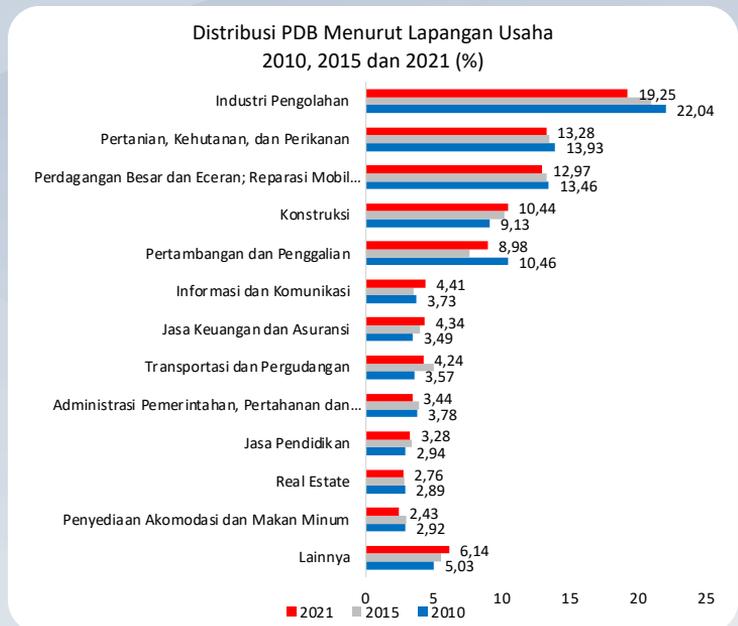
Indonesia belum mengarah seperti itu. Sekarang Indonesia di sektor apa? semua seolah prioritas.

“Saya sangat berharap kecepatan dan fokus didalam pembangunan infrastruktur yang terjadi sekarang ini bisa dilanjutkan, dan juga didukung oleh kebijakan-kebijakan, sehingga kecepatan dan fokusnya memberikan multiplier effect jauh lebih baik dibandingkan sekarang. Kecepatan Kementerian PUPR dalam melakukan pembangunan infrastruktur harus terjaga,“

Beberapa waktu lalu Komite Stabilitas Sistem Keuangan atau KSSK menyampaikan ada 38 sektor yang menjadi prioritas. Tapi itu lebih dilihat dari sisi keuangan saja. Menentukan sektor ekonomi prioritas tidak cukup hanya dari satu sisi saja, tidak cukup satu menteri koordinator saja, tapi seluruh menteri koordinator untuk kebijakan komprehensif.

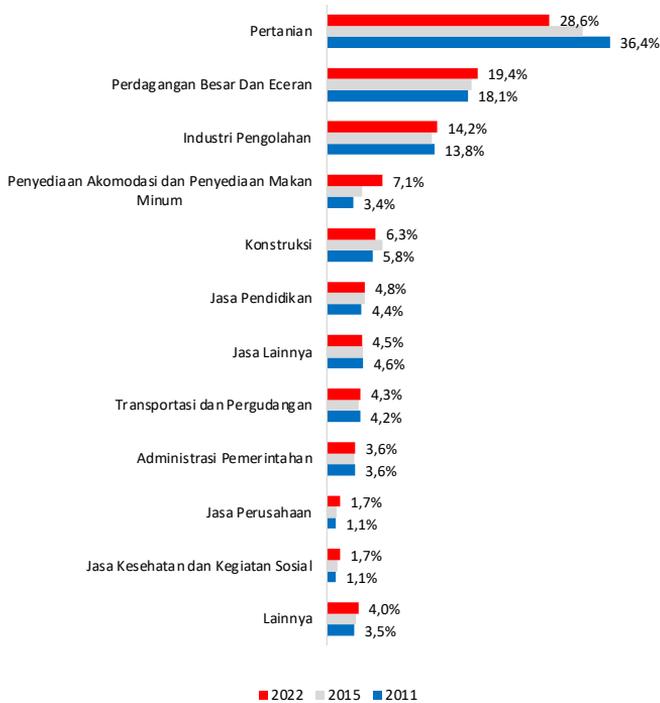
Dukungan pembangunan seperti apa yang sebaiknya dilakukan pemerintah untuk menjaga struktur ekonomi Indonesia tetap stabil dan mampu mengejar target Indonesia Emas 2045?

Kita bisa terhindar krisis ekonomi global, tapi kita belum memanfaatkan potensi sumber daya tersebut, karena kita belum siap dengan kebijakan yang tepat.



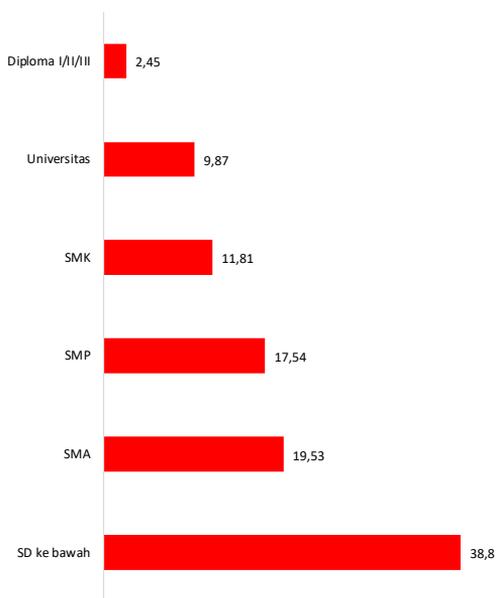
Sumber : Badan Pusat Statistik, berbagai tahun

Distribusi Tenaga Kerja Menurut Lapangan Usaha (%)



Sumber : Badan Pusat Statistik, berbagai tahun

Tingkat Pendidikan Pekerja Indonesia, Agustus 2022 (%)



Sumber : Badan Pusat Statistik, 2022

Kita sudah merdeka selama 77 tahun, tapi masyarakat yang pendidikannya SMP ke bawah masih 55 persen lebih.

Kemudian, Indonesia juga memiliki jumlah penduduk yang sangat besar dan itu membutuhkan pangan dan energi. Disamping itu, Indonesia memiliki millennial yang jumlahnya lebih dari 50 persen dan bonus demografi akan sampai puncaknya di 2035.

Apa yang harus kita lakukan dengan kondisi ini agar bisa terhindar dari krisis, kesulitan pangan, dan kesulitan energi di masa datang? Bagaimana kita bisa menciptakan lapangan pekerjaan yang jumlahnya sangat besar untuk penganggur dan angkatan kerja baru. Kemudian, jangan sampai bonus demografi yang dimiliki Indonesia menjadi bencana

demografi. Menurut saya, salah satu caranya adalah harus ada prioritas untuk sektor-sektor yang sumber daya alam lain yang dikembangkan seperti tambang.

Sektor tambang sudah sangat diperhatikan pemerintah selama 10 tahun terakhir dengan dukungan kebijakan yang luar biasa. Investasi dan ekspor berkembang. Akan tetapi sifat investasi dari sumber daya alam tambang adalah padat modal dan padat teknologi, sehingga tidak menyerap tenaga kerja banyak.

Oleh karena itu, sekarang saatnya pembangunan infrastruktur yang lebih masif dan komprehensif dikaitkan dan diselaraskan dengan pembangunan sektor sumber daya alam yang non tambang seperti pertanian, perikanan, dan perkebunan. Sehingga sumber daya alam non tambang ini, bisa menyerap masyarakat yang pendidikannya rendah tadi dan mendorong pendapatan masyarakat Indonesia yang masih bekerja di sektor pertanian, yang saat ini masih sekitar 30 persen. Dukungan infrastruktur yang tepat akan mendorong produktivitas dan nilai tambah yang dihasilkan oleh sektor ini.

Bukan berarti pertanian tidak bisa mendatangkan investasi besar-besaran sebagaimana tambang, tapi bagaimana strategi kita mendatangkan investasi, apakah akan mengulang yang terjadi di pertambangan? atau kita punya konsep baru agar ada teknologi menengah dan teknologi sederhana juga diimplementasikan, sehingga banyak petani kecil yang bisa terlibat dalam mengembangkan sektor pertanian ini. Langkah lain, mengundang investasi besar di bidang pangan yang menggunakan teknologi dengan memastikan adanya transfer teknologi. Sekarang banyak negara sedang menghadapi masalah pangan. Jadi membangun dari hulu hingga hilir di sektor sumber daya alam berbasis pertanian ini sangat penting dan harus diprioritaskan pemerintah yang akan datang.

Oleh karenanya, kembali saya katakan bahwa penyusunan RPJMN 2025-2030 harus memasukkan isu ini sebagai fokus lima tahun kedepan. Setelah itu, pembangunan infrastruktur, baik *hard* infrastruktur yakni fisik infrastruktur maupun *soft* infrastruktur atau kebijakan-kebijakan terkait infrastruktur, itu bisa mengikuti apa yang menjadi fokus pembangunan nasional.

Tapi kalau pemerintah tidak berani memutuskan, maka akan sulit kita akan mencari prioritas, karena yang bertugas sebagai supporting juga bingung, untuk menentukan infrastruktur yang harus didahulukan untuk dikerjakan.

Semua negara melakukan langkah-langkah tadi. Misalnya, Vietnam. Lebih dari 70 persen ekonomi mereka dari ekspor. Jadi mereka hidup dari ekspor. Pada saat pemulihan dari pandemi, mereka akan memilih industri yang bisa untuk ekspor. Oleh karenanya, disiapkan *hard* dan *soft* infrastruktur, dukungan untuk protokol kesehatan, dan sektor industri juga digerakkan. Jadi artinya semua itu ada prioritasnya.

Contoh lainnya Jepang. Dulu Negara Jepang fokusnya pada industri elektronik dan otomotif. Namun sekarang, untuk dua hal itu Jepang tidak kompetitif lagi dibandingkan dengan Negara Korea dan China. Akhirnya mereka membuat *white paper* baru dengan fokus pada sektor jasa, sehingga infrastruktur yang dibangun merupakan infrastruktur pendukung jasa.

Indonesia belum mengarah seperti itu. Sekarang Indonesia di sektor apa? semua seolah prioritas. Beberapa waktu lalu Komite Stabilitas Sistem Keuangan atau KSSK menyampaikan ada 38 sektor yang menjadi prioritas. Tapi itu lebih dilihat dari sisi keuangan saja. Menentukan sektor ekonomi prioritas tidak cukup hanya dari satu sisi saja, tidak cukup satu menteri koordinator saja, tapi seluruh menteri koordinator untuk kebijakan komprehensif.

Apa harapan Ibu terhadap pembangunan infrastruktur supaya bisa menjaga stabilitas ekonomi dan kesejahteraan nasional?

Tentu saja saya sangat berharap kecepatan dan fokus dalam pembangunan infrastruktur yang terjadi sekarang ini bisa dilanjutkan, dan juga didukung oleh kebijakan Pemerintah, agar kecepatan dan fokus pembangunan infrastruktur memberikan efek ganda jauh lebih baik dibandingkan sekarang. Kecepatan Kementerian PUPR dalam melakukan pembangunan infrastruktur harus terjaga, karena kalau bicara infrastruktur, Indonesia itu masih kita sebut sebagai tanah kosong, karena masih banyak infrastruktur yang dibutuhkan dan belum dibangun khususnya di bagian timur Indonesia.

Oleh karena itu kita memang perlu dengan cepat membangun infrastruktur, dengan kata lain infrastruktur tetap menjadi prioritas. Namun harus diingat bahwa infrastruktur tanah air yang jauh lebih bagus pada 10 tahun terakhir, harus didukung dengan kebijakan-kebijakan di sektor lain dan kebijakan daerah agar terpadu dan sinkron, sehingga *multiplier effect*nya menjadi lebih bagus lagi. **(Hendra Djalal)**

Model Perencanaan Kolaboratif Digital Untuk Keterpaduan Pemograman infrastruktur



Oleh

Dr.phil. Hendricus Andy Simarmata, IAP

Ketua Umum Ikatan Ahli Perencanaan Wilayah dan Kota (IAP)

Dosen S2 Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK)
Fakultas Teknik Universitas Indonesia

Infrastruktur yang lengkap sangat krusial dalam menentukan kecepatan perkembangan suatu wilayah. Namun kelengkapan tersebut tidak akan berdaya guna, apabila tidak ada sinergi antar satu dengan yang lainnya. Ketidaklengkapan dan ketiadaan sinergisitas akan menghasilkan inefisiensi pelayanan dan tingginya biaya operasional dan pemeliharaan infrastruktur.

Contohnya, jaringan informasi dan komunikasi atau lainnya yang membutuhkan konektivitas kabel atau pipa. Apabila semua penyediannya mendirikan tiang/*tower* masing-masing dan letak tiangnya tidak disiapkan dari awal secara bersama, maka akan menimbulkan kesemerawutan dan ketidakefisienan. Begitupun halnya dengan jaringan jalan, apabila tidak bersinergi dengan penyedia lampu jalan, trotoar, drainase, jaringan kabel, dll juga akan mengakibatkan ketidaknyaman dan meningkatkan risiko keamanan bagi pengguna jalan. Lalu apa yang menjadi permasalahan sulitnya menghadirkan infrastruktur yang terintegrasi satu dengan yang lainnya?.

Apabila kita tarik ke hulu, maka tahap perencanaan memegang peranan penting. Bagaimana antar penyedia infrastruktur bersepakat pada bentuk masa depan suatu wilayah yang akan dilayaninya. Apakah permukiman penduduk tersebut akan berbentuk kompak atau tidak? atau apakah populasinya berjumlah 100 ribu atau 250 ribu? Apakah kota jasa atau kota industri?. Itulah beberapa contoh pertanyaan yang jawabannya harus dipahami dan disepakati untuk kemudian ditaati oleh setiap penyedia infrastruktur yang akan masuk ke wilayah tersebut.

Dengan tuntutan perubahan iklim, pasca pandemi Covid-19, dan transformasi digital, penyediaan infrastruktur perkotaan ke depan akan dituntut semakin *agile* (lincah/cekatan), tetapi tetap saling terintegrasi satu dengan yang lainnya. Keberadaan *game changers* tersebut akan semakin memberikan tantangan bagi kolaborasi antar infrastruktur.

Sebagai tenaga profesional di bidang perencanaan wilayah dan kota, mengintegrasikan perencanaan infrastruktur menjadi proses paling penting untuk membangun pondasi struktur kota/wilayah yang kokoh dan berkelanjutan. Namun karena melibatkan banyak aktor, maka proses perencanaannya tentu

“**Mengintegrasikan perencanaan infrastruktur menjadi proses paling penting untuk membangun pondasi struktur kota/wilayah yang kokoh dan berkelanjutan. Namun karena melibatkan banyak aktor, maka proses perencanaannya tentu tidak mudah.**”

kehadiran Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) dapat diartikan sebagai arranger pembangunan infrastruktur (penata musik) dan sekaligus sebagai conductor yang mengarahkan kapan dan bagaimana pembangunan infrastruktur air, jalan, perumahan rakyat, dan sarana prasarana utilitasnya berada dalam satu skenario pengembangan wilayah.

tidak mudah. Kompleksitas tersebut bukan hanya pada saat mensinergikan kepentingan antar penyedia infrastruktur yang *business process*-nya berbeda satu dengan yang lainnya, tetapi juga menyerasikan perkembangan teknologi, keselarasan pemograman, inovasi pembiayaan, sampai pada kerja sama pengelolannya, termasuk di dalamnya pengoperasian dan pemeliharaan.

Meminjam analogi orkestra musik, suatu orkestrasi pasti menggunakan patitur nada yang sama, walaupun beragam cara memainkan nadanya. Kesesuaian waktu dan intensitas akan mempengaruhi harmoni musik yang dihasilkannya. Begitupun halnya dengan pembangunan infrastruktur, masing-masing penyedia (pemain musik) harus menggunakan platform perencanaan yang sama. Untuk itu perlu kesepakatan awal, platform seperti apa yang digunakan.

Kalau sudah sepakat, baru kemudian dibahas bentuk wilayah seperti apa yang akan dibentuk melalui pembangunan infrastruktur (jenis musik apa yang akan dimainkan), dan kapan para penyedia membangun dan mengoperasikan (memainkan alat musiknya). Oleh karena itu, tugas dan peran masing-masing penyedia dalam platform perencanaan tersebut perlu dipahami secara bersama.

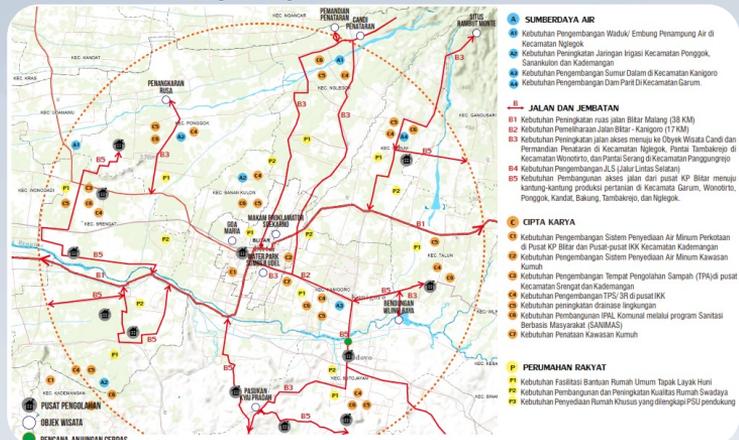
Contohnya, proses bisnis di dalam lingkungan kementerian PUPR yang memiliki empat instansi penyedia infrastruktur, dua pembina sumber daya manusia (SDM) baik di lingkungan kementerian PUPR maupun industri jasa konstruksi, serta satu pengembangan model pembiayaan infratraktur. Walaupun dalam satu kementerian, tetapi secara internal tidak mudah untuk mensinergikan semua pihak dalam satu orkestrasi perencanaan. **Kesiapan SDM, kejelasan lahan, ketersediaan pembiayaan, kematangan desain, dan efektifitas tata kelola pusat-daerah adalah beberapa faktor yang mempengaruhi proses optimasi kerja sama di internal PUPR.**

Di dalam kementerian PUPR, kehadiran Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) dapat diartikan sebagai *arranger* pembangunan infrastruktur (penata musik) dan sekaligus sebagai *conductor* yang mengarahkan kapan dan bagaimana pembangunan infrastruktur air, jalan, perumahan rakyat, dan sarana prasarana utilitasnya berada dalam satu skenario pengembangan wilayah (lihat gambar 1).

Tentu akan berbeda caranya untuk skenario jangka pendek, yaitu ketika penyediaan infrastruktur dimaksudkan untuk mengatasi masalah yang mendesak (*quickwins*), dengan skenario lima tahunan atau yang bertahap (*gradual*) untuk menumbuhkembangkan suatu wilayah.

Hal yang menjadi menarik untuk didiskusikan lebih lanjut, BPIW tidak hanya sekedar mengkolaborasikan empat kelompok infrastruktur tersebut, tetapi juga

Gambar 1. Rencana Pengembangan Infrastruktur mikro : KP Blitar



Sumber : BPIW 2016

bersinergi dengan kementerian/lembaga lain termasuk dunia usaha yang membangun infrastruktur lainnya, seperti Jaringan rel KA (Perhubungan), ICT (Infokom), dll. Tidak hanya itu, ketika memberikan intervensi infrastruktur di satu daerah, juga perlu bersinergi dengan pemerintah daerah.

“ **BPIW menggunakan Rapat Koordinasi Pembangunan Wilayah (Rakorbangwil) dan Konsultasi Regional (Konreg) tahunan sebagai media untuk melakukan sinergi antar kementerian/ lembaga dan pemerintah provinsi.** ”

Dalam praktiknya selama ini, BPIW menggunakan Rapat Koordinasi Pembangunan Wilayah (Rakorbangwil) dan Konsultasi Regional (Konreg) tahunan sebagai media untuk melakukan sinergi antar kementerian/ lembaga dan pemerintah provinsi. Masing-masing instansi akan memaparkan program/ kegiatannya di tahun tersebut, baru kemudian dilakukan pembahasan dengan mengacu pada dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW), dan kesepakatan terhadap prioritas kegiatan dengan memperhatikan target prioritas pembangunan nasional di RPJMN.

Setelah melalui dua forum itu, dihasilkanlah rencana kerja (Renja) dengan pagu indikatifnya. Dengan dua platform tersebut diharapkan proses pemograman infrastruktur dapat **tepat sasaran, saling bersinergi secara efektif dan efisien, dan bernilai guna secara optimal.**

Lalu, bagaimana mengoptimalkan kerja sama multi-pihak dalam suatu perencanaan infrastruktur dan mengukur keberhasilan suatu kolaborasi? Terutama dalam era transformasi digital seperti sekarang ini.

Perencanaan Kolaboratif untuk keterpaduan infrastruktur

Hindchcliffe (2015) menerangkan bahwa setidaknya ada tiga cara yang berbeda dalam hal bekerja bersama, yaitu **koordinasi, kerja sama, dan kolaborasi.** Koordinasi sangat membantu dalam mencapai tujuan, tetapi tidak cukup untuk melakukan kerja sama. Mengapa? Karena koordinasi dibutuhkan ketika ada kepentingan yang sama dan untuk mencapainya tidak

dapat dikerjakan sendirian. Proses koordinasi biasanya jelas dan mudah dilakukan (*well-defined process*), walaupun hasilnya belum tentu mudah dicapai. Kerja sama dibutuhkan karena ada kepentingan untuk bekerja sama memperbaiki/ meningkatkan kinerja, tetapi kerjanya tetap terpisah.

Hasilnya satu, tetapi *outcomenya* dinikmati oleh masing-masing. Sedangkan kolaborasi dibutuhkan untuk menghasilkan sesuatu yang baru karena ada kepentingan untuk berbagi dan kepentingan sendiri. Biasanya diawali karena ketidaktahuan dan perspektif yang berbeda dari masing-masing pihak. Proses kreasi bersama (*co-creation*) ini dinamis dalam waktu yang relatif cepat, didasari pada aturan yang dibahas bersama untuk saling menguntungkan. *Outcomenya* juga sangat bervariasi, bisa sesuai dengan yang diharapkan atau di luar rencana.

Dalam konteks pengembangan wilayah, kolaborasi diperlukan untuk memastikan penciptaan nilai tambah akibat pembangunan infrastruktur bisa optimal, bukan hanya sekedar pemahaman bersama agar antar infrastruktur tersebut tidak tumpang tindih atau tidak terhubungkan satu dengan yang lainnya. Berkolaborasi pada daerah yang relatif sudah terbangun tentu akan berbeda dengan membangun dari nol. Pada daerah yang sudah terbangun, pemetaan *stakeholder* (pemangku kepentingan) infrastruktur yang sudah beroperasi disana adalah langkah pertama yang sangat penting, untuk mengetahui bagaimana kinerja layanan infrastruktur selama ini.

Stakeholder di sini bukan hanya penyedia (*provider*), tetapi juga penyelenggara (*operator*), pemelihara (*maintenance*), dan para pengguna (*user*). Dari hasil pemetaan tersebut, baru kemudian bisa diidentifikasi masalah infrastruktur apa yang perlu kolaborasi?. Sedangkan pada daerah yang belum terbangun,

“ **Dalam konteks pengembangan wilayah, kolaborasi diperlukan untuk memastikan penciptaan nilai tambah akibat pembangunan infrastruktur bisa optimal, bukan hanya sekedar pemahaman bersama agar antar infrastruktur tersebut tidak tumpang tindih atau tidak terhubungkan satu dengan yang lainnya.** ”

para penyedia hanya perlu menyepakati tematik pengembangan wilayahnya seperti apa, tentu dengan mempertimbangkan *concern* dari pemilik/pemegang hak atas lahan di wilayah tersebut.

Dalam keilmuan perencanaan wilayah dan kota (PWK), perencanaan kolaboratif yang dikembangkan oleh *Judith Innes*, Guru Besar PWK di UC Berkeley, tahun 1995 berdasarkan teori *communicative action*'nya *Habermas* (1984, 1987), sebenarnya menekankan bahwa perencanaan adalah kegiatan komunikasi yang interaktif. **Rasionalitas menjadi kunci** dalam proses deliberasinya untuk mereduksi atau menghilangkan kekuatan sosial-politik dan ekonomi yang menjadi atribut dari para kolaborator. *Innes* dan *Booher* (1999) kemudian merekomendasikan model DIAD – *Diversity of Interests, Interdependence of Interests, and Authentic Dialogue* untuk memfasilitasi proses perencanaannya. Di awal tahun 2000-an *Patsy Healey* memperluas khasanah deliberasi (musyawarah) pada proses sosial yang menyangkut kepentingan publik dimana ada dimensi spasial, ekonomi, dan lingkungan yang saling berkepentingan untuk diakomodir dalam proses perencanaan. Peran perencana kemudian dituntut untuk menjadi mediator yang epistemik. Seseorang yang memastikan agar hasil proses kolaborasi dapat diterjemahkan pada *audiens* (publik) yang beragam.

Becermin pada praktik perencanaan kolaboratif yang berkembang dalam dua dekade terakhir, rasionalitas antar kolaborator menjadi topik pembahasan menerus. *Peter Matthews* (2013) meragukan pemahaman bersama dapat dicapai dalam proses perencanaan dan pengambilan keputusan yang terus bergerak cepat. *Tore Sager* (2013) menekankan agar para perencana selain merespon **tekanan publik yang strategis**, juga dapat memfasilitasi **pembahasan kriteria-kriteria yang substantif** dalam perencanaan kolaboratif. *Goodspeed* (2016) menambahkan pentingnya peran teknologi (dijital) tidak hanya dalam komputasi dalam menghasilkan substansi perencana, tetapi sebagai proses kolaborasi itu sendiri.

Dalam era transformasi digital dan kebutuhan akan keputusan pembangunan infrastruktur yang cepat, maka proses deliberasi dalam perencanaan kolaboratif perlu menyediakan informasi yang simetris, berbasis data (*scientific*), dan dapat diakses dari mana saja. Pembatasan sosial akibat pandemi covid-19 telah

“ **Dalam era transformasi digital dan kebutuhan akan keputusan pembangunan infrastruktur yang cepat, maka proses deliberasi dalam perencanaan kolaboratif perlu menyediakan informasi yang simetris, berbasis data (scientific), dan dapat diakses dari mana saja.** ”

‘memaksa’ proses tersebut diselenggarakan secara virtual. Walaupun terbatas, tetapi dapat dilakukan. Oleh karena itu, bagaimana proses perencanaan kolaborasi dapat diakselerasi dan dioptimalkan melalui pemanfaatan kemajuan teknologi digital akan menjadi topik pembahasan yang akan terus berkembang.

Konsep Studio Geo-infrastruktur sebagai Platform Perencanaan Kolaboratif Dijital

Dalam memfasilitasi perencanaan kolaboratif digital, maka kebutuhan mendasar adalah tersedianya wadah berinteraksi antar penyedia infrastruktur. Platform perencanaan tersebut harus tersajikan secara visual menampilkan dimensi spatio-temporal dari masing-masing infrastruktur. Dengan keberadaan perangkat lunak sistem informasi geografis, maka hal tersebut sangat mudah dikembangkan.

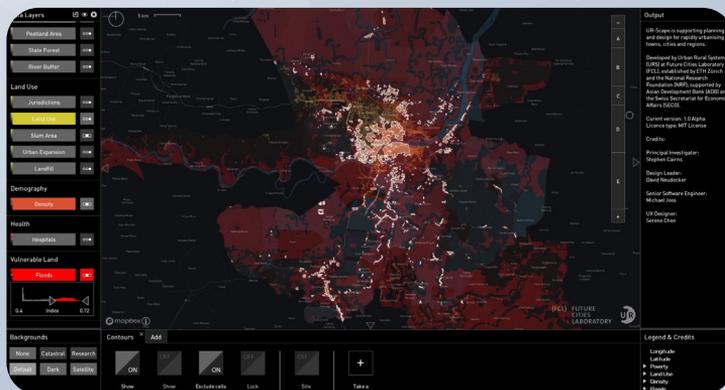
Agar dapat berjalan dengan tertib, maka diperlukan protokol mekanisme *sharing* data, yang harus ditaati oleh setiap penyedia infrastruktur dengan mengacu pada ketentuan satu peta (*one map*) dan satu data (*one data*). Pengembangan *platform* perencanaan infrastruktur digital seharusnya disesuaikan dengan tujuan kolaborasi yang dimaksud. Oleh karena itu, perlu dirancang tematik kolaborasinya.

“ **Perlu juga dipertimbangkan menambahkan feature untuk analisis dampak infrastruktur, yang menjawab seberapa besar manfaat sosial, ekonomi, dan lingkungannya, serta seberapa besar risiko/potensi kerugian lingkungan dan sosial ketika infrastruktur itu diprogramkan.** ”

Ada beberapa tematik yang dapat dipertimbangkan untuk melakukan kolaborasi di internal PUPR, misalnya kelayakhunian permukiman. Dengan indikator kelayakhunian permukiman, maka *platform* yang dikembangkan harus dapat menghadirkan semua jenis infrastruktur dasar yang menjadi syarat permukiman layak huni, baik PUPR maupun non PUPR. Kemudian diikuti dengan fasilitas sosial dan umum yang harus dapat diakses warga, baik dikelola oleh pemerintah maupun swasta.

Dengan *baseline* jumlah penduduk tertentu, radius pelayanan, serta akses warga (baik harga maupun untuk kelompok rentan), kita bisa mengetahui *gap* masing-masing infrastruktur dari keberadaan infrastruktur saat ini. Contoh *platform* yang mudah untuk melakukan kolaborasi adalah **Urscope, yang dikembangkan dalam Future Cities Lab, NUS Singapore**. *Urscope* memiliki *dashboard* yang memungkinkan untuk mengukur keterjangkauan pelayanan infrastruktur dalam pengelolaan banjir (lihat gambar 2), termasuk *feature-feature* lainnya yang dapat dikembangkan sesuai kebutuhan tematik pengembangan wilayah.

Gambar 2. Platform URscope dapat membantu kolaborasi antar penyedia infrastruktur



Sumber : ADB, 2018

Dengan meminjam konsep *platform* yang serupa, studio *geo-infrastructures* dapat dikembangkan sebagai wadah *arrangement* pemrograman infrastruktur PUPR sesuai dengan kebutuhan kolaborasinya, termasuk memasukkan variabel tahun pemrograman dan estimasi anggaran untuk setiap kegiatan dalam atribut data kegiatan masing-masing penyedia infrastruktur.

Selain itu, perlu juga dipertimbangkan menambahkan *feature* untuk analisis dampak infrastruktur, yang menjawab seberapa besar manfaat sosial, ekonomi, dan lingkungannya, serta seberapa besar risiko/

potensi kerugian lingkungan dan sosial ketika infrastruktur itu diprogramkan. Informasi perkiraan dampak tersebut akan membantu pengambilan keputusan pembangunan infrastruktur secara rasional.

Sehingga, diperlukan translasi bahasa program dari metode *social-cost benefit analysis* maupun *social-environmental impact assessment* ke dalam *platform* digital tersebut. Selanjutnya, analisis tersebut dapat dikembangkan lebih lanjut melalui pemodelan untuk mengetahui informasi tambahan lain, seperti seberapa besar *carbon footprint* yang dihasilkan atau seberapa banyak Rumah Tangga yang terdampak, dan berapa kelompok rentan yang merasakan manfaat infrastruktur.

Penutup

Untuk melakukan perencanaan kolaboratif, penting untuk menyepakati tujuan perencanaan pada saat interaksi pertama dilakukan antar penyedia infrastruktur. Penetapan target perencanaan yang dibandingkan dengan kondisi *baseline* yang ada akan membantu memahami seberapa besar infrastruktur yang harus dibangun. Keberadaan *platform* digital yang multi-skalar akan sangat membantu proses komunikasi antar penyedia, terutama dalam menghadirkan informasi yang simetris dan akurat. Oleh karena itu, studio *geo-infrastructures* dapat direkomendasikan sebagai platform digital rakorbangwil maupun kongreg sesuai dengan tematik pengembangan wilayah yang akan dikolaborasikan. (**)

“ Keberadaan platform digital yang multi-skalar akan sangat membantu proses komunikasi antar penyedia, terutama dalam menghadirkan informasi yang simetris dan akurat. Oleh karena itu, studio geo-infrastructures dapat direkomendasikan sebagai platform digital rakorbangwil maupun kongreg sesuai dengan tematik pengembangan wilayah yang akan dikolaborasikan. ”



Memperingati Hari
KESAKTIAN
PANCASILA
1 Oktober 2022

Kolaborasi dan Sinergi Pembangunan untuk Tuntaskan Kemiskinan Ekstrem dan *Stunting*



Oleh

Andie Megantara, Ph.D.

Deputi Bidang Koordinasi Peningkatan Kesejahteraan Sosial
Kementerian Koordinator (Kemendo) Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (PMK)

Pengurangan kemiskinan dan penurunan stunting merupakan fokus utama pemerintah dalam meningkatkan kualitas hidup manusia. Saat ini tingkat kemiskinan ekstrem di Indonesia sebesar 2,04% atau sebanyak 5 juta penduduk, dan angka stunting sebesar 24,4% atau sebanyak 5,33 Juta Penduduk. Pemerintah menargetkan pada tahun 2024, kemiskinan ekstrem dihapuskan (atau tingkat kemiskinan ekstrem diharapkan 0%) sementara untuk stunting diharapkan menurun menjadi 14%.

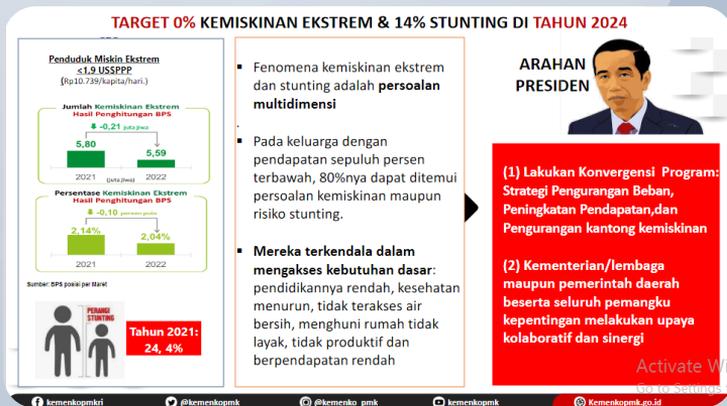
Dalam mencapai target tersebut Presiden telah menekankan untuk dilakukan upaya terobosan dan Langkah-langkah kolaboratif antar kementerian/Lembaga, pemerintah daerah, dan adanya pelibatan Lembaga nonpemerintah maupun masyarakat dengan mengoptimalkan anggaran baik APBN, APBD, APBdes dan sumber lainnya yang tidak melanggar peraturan.

Penugasan khusus kemiskinan ekstrem telah dimandatkan kepada 28 K/L, Para Gubernur, Para Bupati/Walikota yang tertuang dalam Inpres nomor 4 tahun 2022 tentang percepatan penghapusan kemiskinan ekstrem. Pada Inpres tersebut upaya pengentasan kemiskinan ekstrem diminta untuk mensinergikan ketiga strategi yaitu pengurangan beban, peningkatan pendapatan, dan pengurangan kantong kemiskinan. Terkhusus Kementerian PUPR untuk melakukan evaluasi, pengkajian, dan penyempurnaan kebijakan program dan anggaran di bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat serta memberikan bantuan perbaikan rumah, menyiapkan ketersediaan air bersih dan sanitasi. Penugasan Kementerian PUPR erat kaitannya dengan strategi pengurangan kantong kemiskinan.

Selanjutnya, untuk percepatan penurunan *stunting* telah ditetapkan strategi nasional yang tertuang dalam Peraturan Presiden No 72 Tahun 2021 yang mana dibentuk Tim Penanggulangan Percepatan *Stunting* dengan pelibatan 11 K/L termasuk di dalamnya KemenPUPR yang juga mendapat penugasan untuk meningkatkan ketersediaan sumber air minum yang layak dan sanitasi yang layak.

Pada dasarnya persoalan kemiskinan ekstrem dan *stunting* memang beririsan. Pada kelompok keluarga berpendapatan 10% terbawah yang mana keluarga miskin ekstrem merupakan bagiannya, ditemukan 60%-nya juga diindikasikan mengalami risiko *stunting*. Mereka biasanya tinggal pada rumah tidak layak huni dan mengalami persoalan air bersih dan sanitasi. Oleh karena itu, Kementerian PUPR untuk dapat memfokuskan program yang dimiliki menasar lokus kantong kemiskinan ekstrem.

Pada tahun 2022, Kementerian PUPR telah menggunakan data Percepatan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem (data P3KE), yaitu data yang telah ditetapkan melalui Keputusan Menko PMK no. 30 tahun 2022 untuk digunakan dalam upaya



Sumber : Kemenko PMK

penghapusan kemiskinan ekstrem. Dalam data P3KE terdapat informasi kemiskinan ekstrem maupun risiko *stunting*. Kemenko PMK mengapresiasi Kementerian PUPR atas penggunaan data P3KE, yang mana hal tersebut merupakan sebagai bentuk wujud komitmen Kementerian PUPR untuk memastikan ketepatan sasaran dan komitmen untuk melakukan upaya konvergensi bersama kementerian/Lembaga dalam menangani kedua persoalan kemiskinan ekstrem dan *stunting* sebagaimana yang diamanahkan oleh Presiden. Pada tahun 2022, merujuk data P3KE tersebut telah dilakukan intervensi 55 ribu rumah tidak layak huni melalui program BSPS dan telah dilakukan pembangunan secara terpadu untuk 17 lokus.

Dalam upaya mengurangi kantong-kantong kemiskinan pembangunan infrastruktur merupakan faktor pendukung yang sangat krusial yang dibutuhkan untuk peningkatan kesejahteraan sosial.

Tentunya, diharapkan Kementerian PUPR dapat berupaya melakukan konvergensi dan sinergi program

lainnya seperti infrastruktur jalan, infrastruktur energi, penyediaan layanan kesehatan dan pendidikan, pasar rakyat, pembangunan kawasan industri, kawasan wisata dan infrastruktur digital dan konektivitas sehingga mendukung terciptanya masyarakat yang lebih produktif yang tentunya ini sangat erat kaitannya dengan strategi peningkatan pendapatan yang diharapkan mewujudkan masyarakat berdaya dan

meningkatkan kesejahteraan hidup masyarakat.

Kemenko PMK saat ini menghadapi berbagai tantangan yang harus ditangani secara cepat dan tepat, khususnya di bidang pembangunan manusia. Sembari pemerintah menyiapkan generasi emas 2045 dan bonus demografi mendatang, melalui kerangka kerja lingkaran pembangunan manusia dan kebudayaan, persoalan *stunting*-pengentasan kemiskinan ekstrem

- hingga revitalisasi pendidikan vokasi di Indonesia membentuk mata rantai yang perlu ditangani secara tepat sasaran. Kementerian PUPR merupakan salah satu mitra strategis Kemenko PMK dalam menjalankan arahan Presiden Joko Widodo yang menyatakan pembangunan infrastruktur dan sumber daya manusia tetap menjadi fokus pemerintahan yang dipimpin beliau, karena dua aspek ini adalah salah satu cara memperkokoh pondasi dalam berkompetisi dengan negara lain.

Kami berharap, Kementerian PUPR melalui perencanaan prioritas pembangunan infrastruktur dapat mempertimbangkan evaluasi pemulihan kesejahteraan sosial masyarakat pasca pandemi COVID-19. Tidak hanya menilai pembangunan infrastruktur dari potensi dampak investasi yang bisa hadir di Indonesia, melainkan juga menilai kebermanfaatannya infrastruktur tadi secara inklusif bagi masyarakat sekitar. (**)

PROGRAM PENANGANAN KEMISKINAN EKSTREM MEMINIMALKAN WILAYAH KANTONG KEMISKINAN

BSPS

Bantuan Pemerintah bagi MBR untuk mendorong dan meningkatkan kewadayaan masyarakat dalam peningkatan kualitas rumah menjadi layak huni.

Bebaran bantuan BSPS

Provinsi

Rp 20 Juta
(Bahan bangunan Rp 17,5 juta, upah tukang Rp 2,5 juta)

Pagus dan Pagus Berat

Rp 23,5 Juta (Darah Daratan)
Rp 40 Juta (Darah Khusus)

KOTAKU
KOTA TANPA KUMUH

KOTAKU merupakan program dalam rangka peningkatan kapasitas masyarakat dan Pemda dalam penanganan permukiman kumuh di perkotaan. Menggunakan cara kolaborasi antara Pemerintah Pusat, Pemda, dan masyarakat melalui pembangunan infrastruktur skala lingkungan dan kawasan.

PAMSIMAS
Penyediaan Air Minum dan Sanitasi Berbasis Masyarakat

Program Penyediaan Air Minum dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (PAMSIMAS) merupakan platform pembangunan air minum dan sanitasi perdesaan yang dilaksanakan dengan pendekatan berbasis masyarakat.

PISEW
PROMOSI PENYEDIAAN AIR MINUM DAN SANITASI BERBASIS MASYARAKAT

Program PISEW bertujuan untuk menyediakan atau meningkatkan infrastruktur dengan pendekatan partisipasi masyarakat dalam skala kawasan, untuk meningkatkan sosial ekonomi wilayah.

RSRTLH
RUMAH SUDUT RUMAH LAYAK

RS-RTLH (Kemensos) merupakan program yang melalui upaya memperbaiki kondisi rumah tidak layak huni dan lingkungannya yang dilakukan secara gotong royong agar tercipta kondisi rumah dan lingkungan yang layak sebagai tempat tinggal dan meningkatnya kesejahteraan sosial.

Bebaran bantuan RS-

Rp. 20 juta
(bahan bangunan dan upah tukang)

Sumber: kementerianpmk, @kemenkopmk, @kemenko_pmk, kemenkopmk, kementerianpmk.go.id

Sumber : Kemenko PMK

Rakorbangwil Oktober 2022 Menjadi *Milestone* Awal Pemrograman Infrastruktur PUPR 2024



Oleh

Benny Hermawan, S.T., M.Sc.

Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur
Wilayah Nasional
BPIW Kementerian PUPR

BPIW telah melaksanakan Rapat Koordinasi Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur Wilayah (Rakorbangwil) Bidang PUPR pada Oktober 2022 dengan tema “Mendorong Infrastruktur PUPR untuk Kemakmuran Rakyat”. Pelaksanaan Rakorbangwil dilakukan dengan dua kegiatan utama, yaitu Pembukaan Rakorbangwil yang dilaksanakan pada 31 Oktober 2022 di Auditorium Kementerian PUPR dan Desk Rakorbangwil yang dilaksanakan pada 14-18 November 2022.

Urgensi Rakorbangwil Bidang PUPR

Rakorbangwil merupakan forum pembahasan kawasan prioritas dan program infrastruktur tahunan yang diselenggarakan Kementerian PUPR dengan Kementerian/Lembaga terkait dan pemerintah provinsi. Urgensi forum tersebut yaitu untuk menentukan prioritas dari sisi kawasan yang akan didukung bersama antara Kementerian/Lembaga dan Kementerian PUPR serta dukungan infrastruktur PUPR pada N+1. Prioritisasi yang dilakukan dua tahun sebelum pelaksanaan konstruksi dimaksudkan untuk mematangkan persiapan dukungan investasi infrastruktur PUPR pada kawasan strategis yang dapat memberikan nilai tambah pengembangan wilayah/kawasan secara signifikan.

Di samping itu, dua tahun sebelum konstruksi dipandang cukup waktu untuk melakukan verifikasi dan validasi kesiapan kawasan prioritas dan kebutuhan programnya. Terutama untuk program infrastruktur PUPR yang bersifat pembangunan baru (*new development*) perlu dilakukan lebih selektif, karena keterbatasan fiskal pemerintah (*budget constrain*).

Berdasarkan Permen PUPR No. 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur PUPR, Rakorbangwil dilaksanakan pada bulan Oktober setiap tahun untuk pemrograman N+1. Rakorbangwil yang diselenggarakan Oktober 2022 menghasilkan kesepakatan kawasan prioritas dan program keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR TA 2024.

Melalui pelibatan Kementerian/Lembaga serta pemerintah provinsi di Rakorbangwil, maka isu-isu strategis dan kebutuhan dukungan infrastruktur dapat dipetakan sejak awal sesuai dengan kebutuhan masing-masing pihak dan target-target yang ingin dicapai secara nasional, sehingga pelaksanaan Rakorbangwil pada Oktober 2022 sebagai *milestone* awal pemrograman infrastruktur PUPR 2024.

Peran BPIW dalam Rakorbangwil

BPIW berperan sebagai integrator dan kolaborator keterpaduan perencanaan (*planning*) dan pemrograman (*programming*) pembangunan infrastruktur sektor Sumber Daya Air, Bina Marga, Cipta Karya, dan Perumahan. Lahirnya Permen PUPR No. 6 Tahun 2022 semakin memperkuat peran dan fungsi BPIW dalam melaksanakan perencanaan dan



pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR berbasis pengembangan wilayah.

Sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Menteri PUPR pada acara Pembukaan Rakorbangwil bulan Oktober 2022, bahwa untuk membunikan pendekatan pengembangan wilayah dalam pemrograman infrastruktur PUPR, BPIW bertugas untuk menerpadukan program infrastruktur dengan kebutuhan pengembangan kawasan-kawasan strategis prioritas nasional yang menjadi amanat Kementerian PUPR dalam melaksanakan agenda pembangunan nasional.

Melalui Rakorbangwil yang diselenggarakan tahunan ini, maka diharapkan semakin meningkatkan koordinasi dan kolaborasi dengan Kementerian/Lembaga terkait, seperti Kementerian PPN/Bappenas, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perdesaan, Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Pertanian, dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, serta dengan pemerintah daerah provinsi yang bertugas dalam perencanaan pembangunan daerah.

“Lahirnya Permen PUPR No. 6 Tahun 2022 semakin memperkuat peran dan fungsi BPIW dalam melaksanakan perencanaan dan pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR berbasis pengembangan wilayah.”

Rakorbangwil Oktober 2022 untuk Pemrograman TA 2024

Rangkaian pelaksanaan Rakorbangwil terbagi dalam dua kegiatan utama, yaitu Pembukaan Rakorbangwil yang dilaksanakan pada 31 Oktober 2022 dan *Desk* Rakorbangwil yang dilaksanakan pada tanggal 14-18 November 2022.

Pembukaan Rakorbangwil merupakan *kick-off* dimulainya rangkaian penyiapan program infrastruktur PUPR TA 2024.

Rakorbangwil dibuka oleh Menteri PUPR dengan menghadirkan dua narasumber, yaitu Menteri Koordinator Bidang Pemberdayaan Manusia dan Kebudayaan dan Pakar Ekonomi yang juga pendiri CORE (*Center of Reform on Economic*), serta turut dihadiri oleh Pejabat Tinggi Madya dan Pejabat Tinggi Pratama baik di lingkungan Kementerian PUPR maupun Kementerian/Lembaga terkait, serta pemerintah daerah.

Sebelum dilakukan *Desk*, terdapat serangkaian kegiatan yaitu Pembukaan Rakorbangwil pada 31 Oktober 2022, Sosialisasi Penggunaan Aplikasi SIPro 3 November 2022, *Input* Catatan dalam Aplikasi SIPro 4-7 November 2022, dan *Review* Catatan dalam Aplikasi SIPro pada 8-10 November 2022.

Pada *Desk* Rakorbangwil dilakukan pembahasan dan penyepakatan kawasan prioritas beserta dukungan program keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR TA 2024. Hasil Rakorbangwil untuk masing-masing provinsi tersebut dituangkan dalam Berita Acara Kesepakatan (BAK) yang ditandatangani oleh Pejabat Pimpinan Tinggi Pratama BPIW, Unit Organisasi (Unor) Teknis (Direktur Sistem dan Strategi), Kementerian/Lembaga terkait, dan pemerintah provinsi. Hasil Rakorbangwil akan menjadi *input* bagi proses perencanaan dan pemrograman lainnya, seperti pada forum Konsultasi Regional (Konreg) Kementerian PUPR.

Rakorbangwil sebagai hulu perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR diharapkan dapat mengkolaborasikan program pembangunan

infrastruktur bidang PUPR dengan Kementerian/Lembaga terkait juga dengan pemerintah daerah melalui penyesepakatan kawasan prioritas.

Selain itu, Rakorbangwil juga menjadi wadah pertemuan antara *supply* dan *demand* pembangunan infrastruktur. BPIW berperan sebagai *nexus* yang dapat mempertajam justifikasi *demand* tersebut dengan Kementerian/Lembaga terkait dalam konteks tujuan pengembangan wilayah dan melakukan verifikasi *supply* penyediaan infrastruktur PUPR. Dengan peran tersebut, BPIW diharapkan dapat melaksanakan proses perencanaan dan penyiapan program secara lebih cermat dan tepat sasaran, sehingga dapat mendorong pembangunan infrastruktur yang lebih berkualitas.

Seleksi Kawasan Prioritas dan Dukungan Program Infrastruktur PUPR TA 2024

Sebelum kawasan prioritas dan program keterpaduan dibahas dalam Rakorbangwil, terdapat serangkaian proses yang dilalui dan pemilihan kawasan prioritas dan perumusan kebutuhan program. Seleksi kawasan prioritas dilakukan melalui identifikasi dan analisis isu strategis dan isu infrastruktur di kawasan-kawasan strategis.

Terdapat dua instrumen yang digunakan dalam penentuan kawasan prioritas yang akan didukung untuk TA 2024 yaitu berdasarkan kriteria penting dan kriteria mendesak. Kriteria penting mempertimbangkan kesiapan kawasan (operasionalisasi kawasan), status kawasan apakah berada pada koridor pertumbuhan atau pemerataan, *multiplier effect*, serta adanya dukungan lintas Kementerian/Lembaga atau komitmen pemerintah daerah. Sedangkan untuk kriteria mendesak mempertimbangkan urgensi berdasarkan hasil validasi melalui survei lapangan, kecepatan manfaat yang diterima dari dukungan infrastruktur, serta kesiapan *readiness criteria*.

Hasil dari kajian dan telaahan BPIW dikalibrasi dengan kebutuhan Kementerian/Lembaga terkait, melalui pertemuan konsolidasi antar Kementerian/Lembaga. Hasil konsolidasi tersebut kemudian dilakukan validasi di lapangan untuk memastikan kesiapan kawasan yang akan didukung infrastruktur PUPR TA 2024. Iterasi tersebut dilakukan untuk memastikan bahwa penentuan kawasan prioritas dapat menjawab *demand* yang berdampak pengembangan kawasan.

“**Sebelum kawasan prioritas dan program keterpaduan dibahas dalam Rakorbangwil, terdapat serangkaian proses yang dilalui dan pemilihan kawasan prioritas dan perumusan kebutuhan program.**”

Untuk perumusan kebutuhan program, dilakukan berdasarkan hasil kajian BPIW dan validasi lapangan dengan memastikan kesiapan *readiness criteria*. Adapun kebutuhan program yang dirumuskan adalah program-program yang dipastikan konstruksinya akan selesai pada semester I tahun 2024.

Pada Pembukaan Rakorbangwil Oktober 2022, Menteri PUPR menyampaikan empat hal yang menjadi dasar dalam penyusunan program infrastruktur PUPR TA 2024. Pertama, menuntaskan pekerjaan konstruksi selambat-lambatnya pada awal tahun 2024 sehingga pembangunan baru harus sangat selektif. Kedua, penuntasan dan optimalisasi infrastruktur yang terbangun. Ketiga, intervensi infrastruktur PUPR dalam rangka mempercepat penurunan kemiskinan ekstrem dan *stunting* di tahun 2024. Terakhir, dukungan terhadap pengembangan *food estate*.

Berdasarkan arahan Menteri PUPR tersebut, maka pembangunan baru sangat selektif dan hanya infrastruktur PUPR yang dipandang memberikan nilai tambah pada keberfungsian dan penyelesaian masalah kawasan. Pembangunan infrastruktur tersebut harus dipastikan kualitasnya dengan baik dan pelaksanaannya tidak mangkrak. BPIW mengkategorikan dua intervensi di TA 2024, yaitu pembangunan baru pada 21 kawasan prioritas (*quick wins*) dan dukungan OPOR yang diutamakan untuk mendukung kawasan-kawasan strategis.

Kawasan-kawasan *quick wins* merupakan bagian dari amanat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Proyek Strategis Nasional (PSN), dan kebijakan/direktif lainnya, yang mencakup Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kawasan Industri (KI), *Food Estate*, kawasan perkotaan, daerah tertinggal, dan Pulau Terluar, Tertinggal, dan Terdepan (3T). Rekomendasi kawasan-kawasan tersebut dihasilkan dari hasil kajian perencanaan pengembangan wilayah, monitoring

Berdasarkan arahan Menteri PUPR tersebut, maka pembangunan baru sangat selektif dan hanya infrastruktur PUPR yang dipandang memberikan nilai tambah pada keberfungsian dan penyelesaian masalah kawasan.

dan evaluasi, serta sinkronisasi program. Proses tersebut juga telah dikonsolidasikan dengan delapan Kementerian/Lembaga, yaitu Kementerian PPN/Bappenas; Kementerian Perhubungan; Kementerian Perindustrian; Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Pertanian; Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan; dan Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup.

Inovasi Pemrograman TA 2024 melalui Penggunaan Aplikasi SIPro

Pembahasan kawasan prioritas dan kebutuhan program dilakukan dengan menggunakan aplikasi Sistem Informasi Pemrograman (SIPro). Penggunaan aplikasi SIPro oleh internal BPIW untuk melakukan *input* kawasan prioritas serta kebutuhan programnya yang kemudian diverifikasi oleh Kementerian/Lembaga terkait dan Unor Teknis Kementerian PUPR. Penggunaan aplikasi SIPro juga melibatkan pemerintah daerah untuk memberikan tanggapan pada kawasan prioritas (*quick wins*) serta memberikan ruang bagi pemerintah daerah untuk mengusulkan program infrastruktur PUPR yang mendukung kawasan prioritas dan di luar kawasan prioritas dengan dukungan

program Operasi, Pemeliharaan, Optimalisasi, Rehabilitasi (OPOR).

Setelah masa *input* kawasan prioritas dari 4-7 November 2022, dilakukan *review* pada 8-10 November 2022 dengan melibatkan Unor teknis. Internal BPIW dan Unor teknis melakukan *review* dengan memberikan catatan pada aplikasi SIPro sebagai dasar pembahasan kawasan dan pada *Desk* Rakorbangwil.

Adapun inovasi SIPro pada Rakorbangwil Oktober 2022 adalah pengumpulan data yang berupa kawasan prioritas, program dan pekerjaan dapat distandarkan dan dapat diakses oleh semua *stakeholder* sesuai dengan perannya. Selain itu, pembahasan *desk* juga langsung dilakukan pada aplikasi SIPro dengan *output* berupa BAK digital yang telah diakomodir dalam aplikasi. SIPro juga akan diintegrasikan dengan SIKONREG, agar kawasan, program, dan pekerjaan yang dibahas di Rakorbangwil dapat didetailkan di SIKONREG. (**)



Masuk Akun

Selamat datang di SIPRO. Silakan *log in* menggunakan akun yang telah terdaftar

Username

Password

Masuk [Lupa Kata Sandi ?](#)

2022© Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

selamat datang!



Sistem Informasi Pemrograman Infrastruktur PUPR



Sumber : BPIW 2022

Keterbatasan Pengembangan Infrastruktur dan Peran PT PII (Persero)



Oleh

M. Wahid Sutopo

Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII)

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan wilayah yang sangat luas dan merupakan salah satu negara dengan jumlah penduduk terbanyak di dunia. Dengan luasnya teritori dan besarnya jumlah penduduk, demand akan pemerataan infrastruktur juga cukup tinggi, sehingga kebutuhan akan pembiayaannya juga besar. Pemerintah Indonesia menyadari bahwa dengan tersedianya infrastruktur yang memadai, maka akan menghasilkan domino effect yang positif di berbagai aspek, terutama pengembangan ekonomi.

Sementara berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2020-2024, kebutuhan pembiayaan infrastruktur Indonesia diidentifikasi mencapai Rp 6.445 triliun, sedangkan kemampuan pemerintah untuk membiayai kebutuhan infrastruktur tersebut diprediksi hanya 37% dari total dana yang dibutuhkan, yaitu sebesar Rp 2.385 triliun. Selebihnya sebanyak Rp 1.253 triliun atau 21% dialokasikan bersumber dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan sebesar Rp2.706 triliun atau 42% dari total dana yang dibutuhkan diharapkan dapat bersumber dari swasta.

Keterbatasan APBN dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur menyebabkan adanya selisih pendanaan (*funding gap*) yang harus dipenuhi. Untuk mengatasi hal tersebut, Pemerintah memanfaatkan beberapa alternatif pendanaan, salah satunya dikenal sebagai skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

KPBU didefinisikan sebagai kerja sama antara pemerintah dengan badan usaha atau pihak swasta dalam penyediaan infrastruktur dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/BUMN/BUMD sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PJPK) yang diikat dengan perjanjian yang mengatur bentuk kerja sama.

Adapun dalam KPBU, sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha atau swasta dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak. Pemerintah, melalui Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur mengatur pelaksanaan skema KPBU dalam penyediaan

“ Keterbatasan APBN dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur menyebabkan adanya selisih pendanaan (*funding gap*) yang harus dipenuhi. Untuk mengatasi hal tersebut, Pemerintah memanfaatkan beberapa alternatif pendanaan, salah satunya dikenal sebagai skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). ”

Gambar 1.1 Gambaran Funding GAP Kebutuhan Infrastrukturt



Sumber : Penulis

infrastruktur termasuk di dalamnya Penjaminan Pemerintah.

Guna mendorong percepatan dan pengembangan infrastruktur di Indonesia, pemerintah membentuk Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur (BUPI) untuk meningkatkan partisipasi dan memberikan kenyamanan investasi bagi swasta serta perbankan berupa Penjaminan Pemerintah melalui PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) atau PT PII yang langsung berada dibawah pengawasan Kementerian Keuangan.

Penerapan KPBU dimaksudkan untuk mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur melalui partisipasi pihak swasta, mewujudkan penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu, serta menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan swasta dalam penyediaan

Guna mendorong percepatan dan pengembangan infrastruktur di Indonesia, pemerintah membentuk Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur (BUPI) untuk meningkatkan partisipasi dan memberikan kenyamanan investasi bagi swasta serta perbankan berupa Penjaminan Pemerintah melalui PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) atau PT PII yang langsung berada dibawah pengawasan Kementerian Keuangan.

infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat.

Pemerintah menugaskan PT PII sebagai BUPI untuk menjalankan kebijakan satu pelaksana (*Single Window Policy*) bagi pemerintah dalam mengevaluasi proyek infrastruktur, melaksanakan penjaminan dan memproses klaim. Dalam pelaksanaan penjaminan, PT PII terlibat aktif dalam melakukan pemantauan proyek melalui *Joint Monitoring Committee* (JMC)

dengan para *stakeholder* terkait. Selain itu, PT PII juga secara rutin mengadakan rapat atau mengirimkan hasil pemantauan proyek kepada PJKP atau perwakilannya sebagai bagian dari upaya mitigasi risiko proyek.

Dalam Penjaminan KPBU, saat ini PT PII sedang mengembangkan mekanisme Penjaminan KPBU Syariah. Selain penjaminan KPBU, PT PII juga telah diberikan perluasan mandat atas beberapa bentuk penjaminan lain, diantaranya:

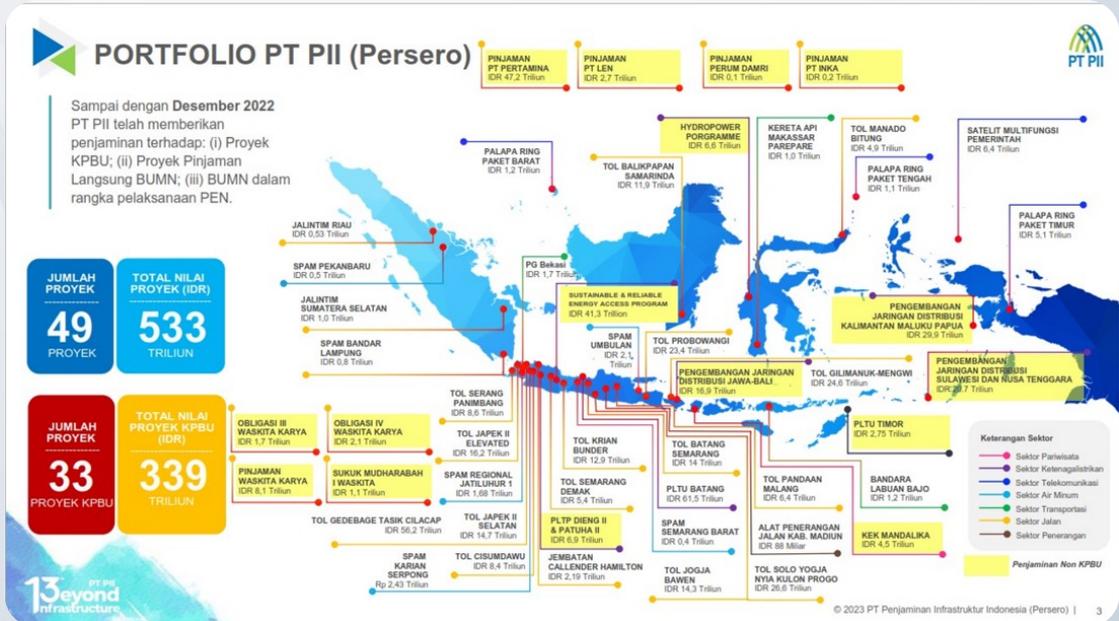
1. Penjaminan Pinjaman Langsung BUMN
2. Penjaminan Korporasi untuk program PEN Penjaminan
3. Penjaminan Proyek Strategis Nasional

Disamping itu, PT PII juga diberikan mandat sebagai pelaksana penugasan penyediaan dukungan *Project Development Facility* (PDF) oleh Kementerian Keuangan sehingga berperan penting dalam penyiapan dan pendampingan proyek. Hingga saat ini PT PII telah memberikan penjaminan atas 33 proyek KPBU dan 16 proyek non KPBU dengan total nilai investasi proyek sebesar Rp 533 triliun.

Kolaborasi PT PII dengan berbagai pihak khususnya BPIW Kementerian PUPR dan Strategi terkait Penentuan Kawasan dan Program Prioritas dengan BPIW

Sebagai bagian dari ekosistem pendukung pengembangan infrastruktur tanah air, PT PII yang merupakan salah satu anggota Kantor Bersama KPBU terus berperan aktif dalam memberikan dukungan melalui program peningkatan kapasitas (*capacity building, workshop, sertifikasi*) serta berkolaborasi dan bersinergi dengan berbagai pemangku kepentingan baik kementerian/lembaga, pemerintah

Gambar 1.2 Portofolio Penjaminan PT PII



Sumber : PT. PII

PT PII yang merupakan salah satu anggota Kantor Bersama KPBU terus berperan aktif dalam memberikan dukungan melalui program peningkatan kapasitas (capacity building, workshop, sertifikasi) serta berkolaborasi dan bersinergi dengan berbagai pemangku kepentingan.

daerah, akademisi, perbankan, maupun institusi dan lembaga lainnya termasuk salah satu diantaranya yaitu Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW).

BPIW adalah salah satu unit organisasi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang berperan dalam proses perencanaan dan pemrograman, dimana tugas dan fungsinya adalah menyusun kebijakan teknis dan rencana terpadu program pembangunan infrastruktur PUPR berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah. Pembangunan infrastruktur PUPR yang dilakukan secara terpadu antar sektor dan antar wilayah diharapkan dapat mendukung peningkatan pertumbuhan ekonomi, pemerataan, dan mengurangi disparitas pembangunan di seluruh wilayah Indonesia.

BPIW diharapkan dapat menjadi pendorong dalam keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah. Pemerintah saat ini mendorong pelaksanaan KPBU sebagai salah satu alternatif skema pembiayaan kreatif yang diharapkan dapat memenuhi gap pembiayaan pembangunan infrastruktur. Perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR yang didanai KPBU membutuhkan penguatan dari sisi hulu ke hilir sehingga pelaksanaannya dapat lebih optimal. Selain pembiayaan, penyediaan infrastruktur di Indonesia juga dihadapi dengan persoalan teknis lainnya yakni belum sepenuhnya terintegrasi.

BPIW dan PT PII dengan perannya masing-masing berkolaborasi memberikan layanan kepada masyarakat Indonesia, khususnya dalam mendukung penguatan pemahaman masing – masing pihak guna menghasilkan rekomendasi skema pembiayaan dalam perencanaan pengembangan infrastruktur PUPR yang terintegrasi untuk dapat meminimalkan risiko yang ditimbulkan dari perencanaan - perencanaan pembangunan infrastruktur, khususnya yang bersumber dari skema pembiayaan alternatif.

Atas hal tersebut PT PII dan BPIW berupaya untuk mewujudkan kolaborasi dalam bentuk rencana aksi melalui Kesepakatan Bersama yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas perencanaan

BPIW dan PT PII dengan perannya masing-masing berkolaborasi memberikan layanan kepada masyarakat Indonesia, khususnya dalam mendukung penguatan pemahaman masing – masing pihak guna menghasilkan rekomendasi skema pembiayaan dalam perencanaan pengembangan infrastruktur PUPR.

pemrograman Infrastruktur PUPR berbasis pendekatan pengembangan wilayah dengan mempertimbangkan risiko penjaminan pembiayaan infrastruktur dalam penerapan skema pembiayaan kreatif khususnya KPBU. Secara lebih rinci, lingkup kesepakatan tersebut adalah :

1. Sinergi dua arah dalam memberikan peningkatan kapasitas kedua belah pihak melalui pertukaran informasi dan pengalaman, diantaranya:
 - a. PT PII bisa mendapatkan pemahaman terhadap bagaimana Kementerian PUPR melakukan sinkronisasi dan penyusunan prioritas program, pengelolaan data pengembangan, serta strategi pembiayaan pembangunan infrastruktur di kementerian saat ini.
 - b. Peningkatan pemahaman BPIW terkait konsep dasar penerapan skema pembiayaan kreatif, khususnya skema KPBU, sebagai pertimbangan dalam penyusunan perencanaan dan pemrograman serta memperoleh pengetahuan praktis melalui studi kasus atau *case study*.
 - c. Peningkatan pemahaman akan tantangan dan peluang penerapan konsep *environmental, social and governance* (ESG) dalam proses perencanaan kawasan dan program prioritas pembangunan infrastruktur yang selaras dengan target tujuan pembangunan berkelanjutan (TPB) atau *sustainable development goals* (SDGs) Nasional. Hal tersebut diharapkan dapat memberikan *added value* dan menarik investor serta lembaga pembiayaan dalam pembangunan Infrastruktur

yang direncanakan.

2. Mengembangkan proses penyaringan/filterisasi dalam menetapkan proyek prioritas dengan indikasi skema pembiayaan yang paling tepat proses perencanaan.

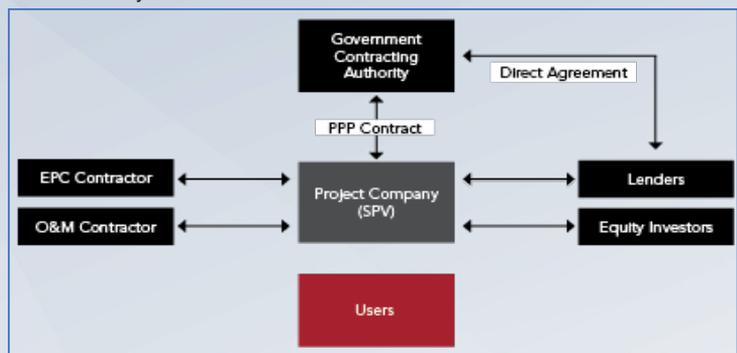
3. Sinergi perencanaan dan identifikasi permasalahan proyek KPBU melalui kolaborasi, khususnya bagi proyek-proyek yang mendapatkan penjaminan pemerintah dalam forum *debottlenecking*.

Rekomendasi terkait Pembiayaan dalam Perencanaan Pembangunan Infrastruktur PUPR yang Terintegrasi

Skema pembiayaan proyek-proyek KPBU di Indonesia, khususnya di Kementerian PUPR, menggunakan skema pembiayaan *project finance*. Peran lembaga keuangan, khususnya perbankan, sangat sentral dalam pengembangan skema pembiayaan *project finance*, dimana perbankan dapat berperan dalam memberikan jasa *financing* ataupun *advisory*. Jasa terkait *financing* perbankan meliputi:

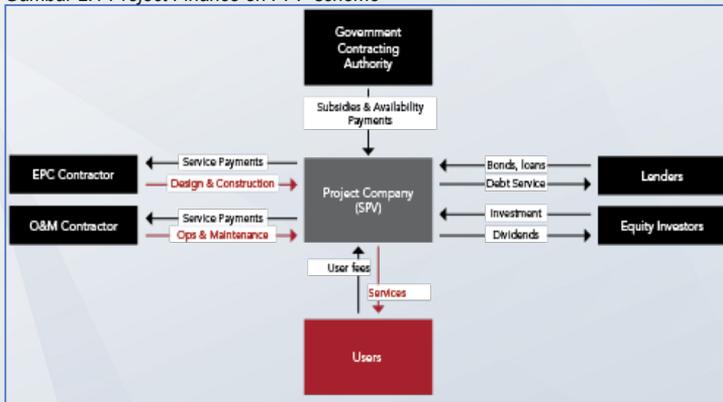
- Mengambil bagian dalam (*underwrite*) pembiayaan (berpartisipasi sebagai anggota dari sindikasi);
- Menjadi *lead arranger* (melakukan uji tuntas, *due diligence*, KYC, *rating*, mengorganisir sindikasi) dan;
- Melakukan monitoring terhadap *Project Company* dan kepatuhan *Project Company* (Badan Usaha Pelaksana/BUP) terhadap *covenant* serta menjadi wakil bagi pemberi pinjaman untuk berhadapan dengan BUP;
- Memberikan *bridging loan*; dan
- Menjadi *agency* (melakukan pembayaran pencairan kepada BUP dan menerima pembayaran pinjaman dari BUP);

Gambar 2.1 Project Finance on PPP scheme



Sumber : PPP WorldBank

Gambar 2.1 Project Finance on PPP scheme



Sumber : PPP WorldBank

dan operasi;

- Risiko ketersediaan sumber daya sebagai input proyek;
- Seberapa kompetitif BUP di dalam industrinya.

- Kemampuan semua pihak yang terikat pada kontrak terkait dengan BUP dalam memenuhi kewajibannya sesuai dengan kontrak yang telah ditetapkan.

2. Kinerja finansial :

- Kemampuan BUP menghasilkan arus kas untuk membayar pinjaman tepat waktu dan tepat jumlah;

- Struktur modal dan bagaimana penurunan porsi pinjaman dalam struktur modal tersebut.

- Likuiditas.

3. Struktur transaksi, meliputi :

- Struktur manajemen kas yang lebih memprioritaskan beban usaha, cadangan-cadangan, serta *debt service coverage ratio* dibandingkan dengan pembagian untuk para sponsor;

- Bagaimana risiko kebangkrutan pada pihak-pihak yang berkontrak secara langsung maupun tidak langsung dengan BUP, dapat mempengaruhi arus kas proyek.

4. Risiko negara (*sovereign risk*) yaitu, pemerintah setempat bisa memberikan risiko kepada BUP melalui pembatasan transfer dan konvertibilitas mata uang, intervensi terhadap operasional BUP, maupun melakukan nasionalisasi.

5. Risiko pengembangan institusional bisnis dan legal yaitu, lingkungan institusional yang tidak mendukung akan memberikan risiko terhadap pemenuhan hak komersial maupun penegakan hukum atas kontrak yang telah dibuat.

“ Skema pembiayaan proyek-proyek KPBU di Indonesia, khususnya di Kementerian PUPR, menggunakan skema pembiayaan project finance. Peran lembaga keuangan, khususnya perbankan, sangat sentral dalam pengembangan skema pembiayaan project finance. ”

Sedangkan melalui jasa *advisory*, perbankan dapat membantu sponsor dalam menyiapkan struktur yang dapat ditawarkan kepada calon pemberi pinjaman.

Berkenaan dengan fasilitas pembiayaan *project financing*, kelayakan kredit menjadi hal krusial dalam upaya pemrosesan dan pencapaian *financial close* suatu proyek KPBU. Kelayakan kredit dapat diukur dengan menggunakan tingkat kepastian dari pembayaran bunga dan principal tepat waktu, sesuai dengan kesepakatan pada perjanjian pembiayaan kepada pemberi pinjaman oleh BUP. Pada umumnya lembaga pemeringkat (*rating*) menggunakan lima tingkat analisis dalam mengukur tingkat kepastian ini, yaitu:

1. Risiko level proyek, yaitu risiko-risiko yang menjadi bagian dari proyek dan lingkungan industrinya akan menjadi penentu apakah proyek tersebut akan dapat berjalan secara komersial selama jangka waktu pinjaman. Hal-hal yang dievaluasi pada level ini meliputi:

- Kontrak-kontrak yang menjadi fondasi struktur proyek;
- Risiko-risiko terkait dengan teknologi, konstruksi,

“ Berkenaan dengan fasilitas pembiayaan project financing, kelayakan kredit menjadi hal krusial dalam upaya pemrosesan dan pencapaian financial close suatu Proyek KPBU. ”

Peningkatan kelayakan kredit (*credit enhancement*) merupakan dukungan likuiditas yang diberikan dalam hal terjadi kesulitan arus kas. Dukungan kredit yang dapat diterima harus memiliki karakteristik sebagai berikut:

- Memiliki ketentuan dan kondisi yang jelas mengenai kewajiban pemberi jaminan untuk membayar tepat waktu, tanpa pembatasan, apabila suatu risiko yang diperjanjikan terjadi;
- Diberikan dalam lingkungan hukum yang dalam sejarahnya selalu menegakkan pemenuhan kewajiban *instrument credit enhancement* tersebut;
- Diberikan oleh pihak yang terbukti memiliki kemauan serta kemampuan membayar tepat waktu dan tepat jumlah sesuai dengan perjanjian yang disepakati;
- Dapat dibandingkan dengan *benchmark* berupa produk *unconditional and irrevocable letter of credit, payable on demand (legally and practically)* dan diterbitkan oleh bank yang telah di-*rating* dengan *rating* yang tinggi (*rating* proyek tidak dapat lebih tinggi daripada *rating* bank yang memberikan dukungan likuiditas).

Berkenaan dengan risiko dan stimulus serta insentif pengembangan skema *project finance* dalam pembiayaan Proyek KPBU di Indonesia, PT PII hadir dan berperan sebagai badan usaha penjaminan infrastruktur yang dimandatkan untuk memberikan penjaminan pemerintah pada seluruh proyek-proyek KPBU di Indonesia. Kehadiran PT PII diharapkan dapat meningkatkan minat investor untuk berpartisipasi dalam Proyek-Proyek KPBU serta meminimalisir risiko-risiko pembiayaan perbankan yang bersumber dari Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK). PT PII berperan memberikan Penjaminan terhadap seluruh kewajiban finansial PJPK dalam hal ini PJPK dimaksud antara lain: Pemerintah Pusat (Kementerian/Lembaga), Pemerintah Daerah dan BUMN, atau BUMD.

Gambar 2.2 Peran Penjaminan PT PII dalam Proyek KPBU



Sumber : PT.PII

“**Berkenaan dengan risiko dan stimulus serta insentif pengembangan skema project finance dalam pembiayaan proyek KPBU di Indonesia, PT PII hadir dan berperan sebagai badan usaha penjaminan infrastruktur yang dimandatkan untuk memberikan penjaminan pemerintah pada seluruh proyek-proyek KPBU di Indonesia.**”

Adanya penjaminan pemerintah tidak serta merta menghilangkan keseluruhan risiko bagi perbankan dalam memberikan pembiayaan *project finance* baik untuk proyek KPBU dengan skema pengembalian investasi *user charge* maupun *availability payment*. Pada proyek KPBU dengan *user charge* terdapat risiko *demand* yang menjadi risiko badan usaha pelaksana (BUP), dimana risiko ini juga menjadi perhatian utama bagi perbankan dalam memberikan pembiayaan.

Pada proyek KPBU dengan *availability payment* (AP), terdapat risiko ketersediaan kapasitas fiskal, dimana hal ini juga menjadi perhatian utama bagi perbankan dalam memberikan pembiayaan, mengingat pembayaran AP PJKP kepada BUP mempengaruhi tingkat kepastian pengembalian pembiayaan.

Kebutuhan untuk mengintegrasikan proyek-proyek KPBU di lingkungan Kementerian PUPR dan dalam rangka untuk meminimalisasi serta memitigasi risiko proyek KPBU dapat dilakukan melalui sinergi dan kolaborasi antara BPIW, PT PII, dan perbankan. Sinergi dan kolaborasi tersebut diharapkan dapat memberikan manfaat dalam mengintegrasikan informasi, data dan profil investor secara *prudent* dengan rencana pengembangan proyek-proyek KPBU dari BPIW, dan adanya integrasi antara regulasi penjaminan pemerintah dalam KPBU dengan regulasi sektor perbankan.

Hal ini dapat menjadi solusi awal dalam proses penyiapan/ penyusunan/perencanaan suatu proyek KPBU dengan penjaminan pemerintah agar dapat sejalan dan selaras memenuhi kriteria pembiayaan yang dibutuhkan perbankan sehingga suatu proyek KPBU dapat memiliki tingkat



Gambar 2.3 Skema Umum Proyek KPB dengan Penjaminan PT PII



Sumber : PT.PII

readiness, bankability, feasibility yang baik, sustain dan attractive bagi investor.

Land Value Capture (LVC): Inovasi Pembiayaan Infrastruktur yang Berkelanjutan

Land value capture (LVC), atau lebih dikenal sebagai pembiayaan cakup nilai, merupakan salah satu bentuk pembiayaan inovatif dalam pembangunan infrastruktur dengan serangkaian mekanisme yang digunakan untuk memonetisasi peningkatan nilai tanah/lahan yang muncul akibat adanya pembangunan nilai ekonomi yang dihasilkan oleh infrastruktur transportasi maupun urban.

Ide dasarnya adalah bahwa eksternalitas positif yang dihasilkan oleh investasi infrastruktur harus

“Land value capture (LVC), atau lebih dikenal sebagai pembiayaan cakup nilai, merupakan salah satu bentuk pembiayaan inovatif dalam pembangunan Infrastruktur dengan serangkaian mekanisme yang digunakan untuk memonetisasi peningkatan nilai tanah/lahan yang muncul akibat adanya pembangunan nilai ekonomi yang dihasilkan oleh infrastruktur transportasi maupun urban.”

dimonetisasi dan hasilnya kemudian digunakan untuk mendanai proyek infrastruktur tersebut. Namun demikian, jika hanya berfokus pada aspek peningkatan nilai tanah/lahan, maka hal ini berpotensi pada hilangnya pemahaman akan adanya peningkatan nilai ekonomi yang dihasilkan oleh infrastruktur tersebut.

Oleh karena itu, penting juga untuk diperhitungkan value capture dan value creation dalam perencanaan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan. Value capture merupakan sebuah pendekatan berbasis kebijakan yang mendorong masyarakat untuk menginvestasikan kembali peningkatan nilai lahan maupun peningkatan nilai ekonomi lainnya atas lahan yang muncul dari investasi publik maupun kebijakan pemerintah lainnya.

Istilah ini juga dikenal sebagai “value sharing” yang bermula dari sebuah pemahaman bahwa aktivitas (atau kebijakan) publik harus menghasilkan manfaat bagi publik. Value capture membutuhkan kerangka pemikiran baru tentang kontribusi bagi pendanaan infrastruktur yang tidak hanya berfokus pada pengguna, namun lebih luas lagi dengan memadukan suatu model kontribusi yang proporsional antara pemerintah, pengguna, dan seluruh pihak yang menerima manfaat dari pembangunan infrastruktur tersebut.

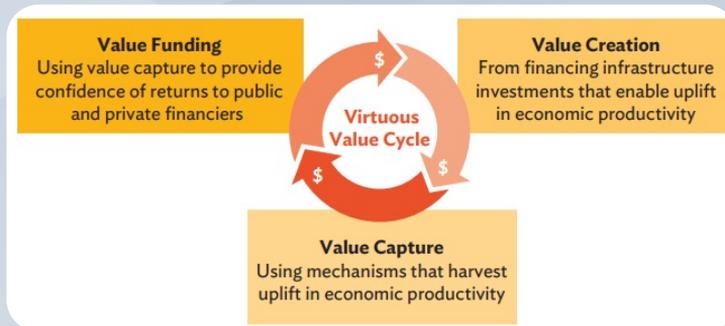
Land value capture memiliki potensi yang besar di Indonesia, berdasarkan kajian ADB dengan Pemerintah

Indonesia pada tahun 2011. Pemanfaatan konsep *value capture* dapat mengurangi kesenjangan pembiayaan infrastruktur yang diperlukan untuk mencapai suatu konsep infrastruktur yang berkelanjutan.

Konsep *virtuous value cycle* berbasis kinerja pemerintah lintas sektor dan kerangka kebijakan yang progresif untuk menciptakan nilai (*value creation*), mencakup nilai (*value capture*), dan memberikan keyakinan bahwa bagian dari peningkatan ekonomi akan dialokasikan untuk mendanai pembayaran kembali investasi awal infrastruktur (*value funding*), sehingga diharapkan kesenjangan antara kebutuhan dan kapasitas pembiayaan infrastruktur yang saat ini masih menjadi polemik bagi Pemerintah Indonesia secara berangsur-angsur dapat teratasi.

“**Land value capture dapat memberikan potensi dampak positif dalam peningkatan perekonomian dan menjadi salah satu alternatif pembiayaan infrastruktur. Namun, diperlukan peranan sentral pemerintah terutama dalam hal perencanaan dan pada tahap ini membutuhkan kajian lebih lanjut mengenai kesiapan dukungan regulasi melalui pendekatan dari beberapa aspek serta penetapan komitmen dari Pemerintah.**”

Gambar 3.1 Value Cycle



Sumber : Penulis

Berdasarkan Rancangan Perpres Pendanaan Penyediaan Infrastruktur melalui Pengelolaan Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan, pasal 14 (ayat 2) disebutkan bahwa bentuk penciptaan nilai dapat berupa: (a) penerapan suatu kebijakan pemerintah

tertentu; dan/atau (b) penyediaan infrastruktur. Namun, hal ini perlu dilakukan perencanaan dan kajian yang lebih mendalam karena terdapat beberapa tantangan sebagai berikut:

- i. Belum ada standarisasi formulasi penyusunan RTRW di masing-masing kabupaten/kota agar objektif penciptaan nilai pada koridor ekonomi / zona ekonomi menjadi optimum mengingat penyusunan RTRW biasanya dilakukan berdasarkan kondisi eksisting wilayah yang cukup bervariasi, belum mempertimbangkan pengembangan infrastruktur secara terintegrasi, dan penambahan *land value* atas pembangunan yang dilakukan;
- ii. Belum ada badan atau lembaga yang memiliki kompetensi untuk dapat menilai penciptaan nilai pada suatu koridor ekonomi / zona ekonomi;
- iii. Belum ada mekanisme yang dipertimbangkan terkait penciptaan nilai dari kondisi proyek *unsolicited* yang diusulkan sebelum disusunnya kajian koridor ekonomi / zona ekonomi sehingga bisa selaras dengan rencana pembangunan yang telah ditetapkan.

Perencanaan yang konvensional saat ini, dimana Pemerintah Indonesia belum secara khusus menerapkan *value funding* masih terbatas pada ketersediaan investor yang tertarik dan melihat peluang, dimana hal tersebut membatasi perkembangan wilayah dikarenakan tingginya ketidakpastian atas hasil dari infrastruktur tersebut yang menyebabkan sulitnya pemerintah memperoleh komitmen dari para investor dan lembaga perbankan.

Dengan adanya *land value capture*, diharapkan pemerintah telah merencanakan pengembangan yang terintegrasi sehingga proyeksi atas manfaat ekonomi dan finansial atas suatu wilayah dapat dimaksimalkan. Perencanaan yang terintegrasi juga akan meningkatkan kepastian imbal-hasil bagi para investor sehingga memberikan kenyamanan serta variasi dalam strategi pembiayaan infrastruktur yang dapat digunakan.

Konsep LVC ini sangat erat dengan fungsi perencanaan dan pengembangan wilayah yang menjadi salah satu mandat BPIW. Oleh sebab itu, beberapa hal inisiatif

yang dapat didorong oleh BPIW adalah:

- Mengembangkan kerangka kerja (*framework*) yang dapat digunakan sebagai panduan penerapan *land value capture* oleh appeda di tingkat provinsi dan kabupaten dalam menyusun rencana tata ruang dengan menerapkan *initiative land value* atas pembangunan Infrastruktur;
- Berperan sebagai katalis dalam perumusan rencana pengembangan wilayah dan pembangunan infrastruktur bagi pemerintah daerah, serta menjadi *debottlenecking* bagi isu-isu tata ruang yang dapat menghambat pembangunan Infrastruktur dan;
- Menyusun program prioritas yang menjadi *case study* dalam penciptaan nilai (*land value*) sehingga menjadi *roles model* bagi pengembangan inisiatif ini kedepan.

Adapun usulan rekomendasi dari penerapan *Land value capture* antara lain:

- Diperlukan pemahaman secara menyeluruh sesuai dengan karakteristik wilayah dan regulasi yang berlaku sebagai persyaratan dalam pengimplementasian LVC;
- Diperlukan peningkatan kapasitas dari sektor publik yang terlibat untuk mendukung implementasi LVC;
- Diperlukan desain kelembagaan responsif untuk memfasilitasi masalah birokrasi dan kebijakan fiskal terhadap penerapan LVC;
- Diperlukan pemahaman lebih lanjut dan pengujian secara empiris dalam penerapan LVC

Dengan demikian, *land value capture* dapat memberikan potensi dampak positif dalam peningkatan perekonomian dan menjadi salah satu alternatif pembiayaan infrastruktur. Namun, diperlukan peranan sentral pemerintah terutama dalam hal perencanaan dan pada tahap ini membutuhkan kajian lebih lanjut mengenai kesiapan dukungan regulasi melalui pendekatan dari beberapa aspek serta penetapan komitmen dari pemerintah.

Contoh Case Study (untuk referensi, sumber Kemenkeu)

Pengembangan MTR (*Mass Transit Railway*) dan Program Properti di Hongkong (*Transit Oriented Development Concept*).

Proyek ini merupakan pemrakarsa pertama model pembangunan Rel + Properti (R&P program) untuk menciptakan potensi *land value capture* pada

pembangunan wilayah dengan kepadatan tinggi berbasis rel saat mendanai pembangunan dan kegiatan operasional dari jalur transportasi baru, menyediakan koneksi yang lancar antar stasiun, dan menempatkan 75% penduduk dan 84% pekerjaan pada jarak kurang dari 1 kilometer dari stasiun transportasi massal yang mana menghasilkan banyak tenaga kerja yang dapat berpindah dari satu tempat menuju tempat lainnya dengan mudah.

Dengan pendekatan R+P Program, *MTR Corporation* dapat mendanai sebagian besar sistem transportasinya melalui:

- *Land value creating* melalui perencanaan perkotaan yang terintegrasi dengan transportasi;
- *Land value capture* dengan diterimanya hak pembangunan lahan dari pemerintah dengan harga pasar sebelum pembangunan (*before rail*) kemudian membangun bersama pengembang swasta dengan harga pasar sesudah pembangunan (*after rail*).

MTR Corporation didirikan sebagai perusahaan terbuka, dikendalikan oleh pemerintah serta pengembang dan operator transportasi kereta api di daerah Hong Kong. Hal ini merupakan penunjang keberhasilan dari proyek tersebut. *The World Bank and Imperial College London* (2017) menyatakan bahwa arus pendapatan MTR, aktivitas bisnis komersial, dan pengelolaan properti justru berkontribusi 75% dari laba MTR. Dengan demikian hal tersebut menunjukkan bagaimana manfaat ekonomi, sosial, dan lingkungan atas investasi publik pada infrastruktur dapat dimaksimalkan melalui *land value capture*.

Beberapa *case study* implementasi *land capture value financing* pada proyek-proyek infrastruktur antara lain adalah (sumber laporan konsultan):

Purchasable Floor Area Ratio – merupakan biaya yang dibayar oleh individual/organisasi/ perusahaan untuk memperoleh hak membangun pada suatu kawasan, yang menyebabkan *floor area ratio* ("FAR") bangunan/struktur yang dibangun melampaui FAR yang diizinkan untuk jenis bangunan/struktur yang tipikal. Metode ini sering diimplementasikan untuk mendorong penambahan hak membangun di sepanjang koridor pengembangan proyek infrastruktur.

Salah satu proyek infrastruktur yang telah menerapkan metode ini adalah proyek pembangunan *Ahmedabad-Gandhinagar Metro Railway* di India. Pihak otoritas mengajukan peningkatan FAR sebesar 50%, naik dari 1.8 menjadi 2.7 di sepanjang koridor proyek. Peningkatan FAR menstimulus peningkatan penerimaan pemerintah dalam bentuk *payment fee* dengan jumlah mencapai *RS3.7 billion*. *Payment fee* ini kemudian didistribusikan antara *Ahmedabad Metro Rail Authority*, *Ahmedabad Development Authority*, dan *Ahmedabad Municipal Corporation*.

Land pooling – mekanisme *land pooling* adalah dengan mengumpulkan beberapa bidang tanah untuk kemudian dikonversi menjadi sebuah kesatuan *layout* bidang yang akan dikembangkan. Sebagian kecil dari kesatuan bidang tersebut dikembalikan kepada pemilik tanah sesuai dengan proporsinya kepemilikannya.

Sementara sebagian besar dari bidang tersebut digunakan untuk perencanaan proyek-proyek infrastruktur. Sebagian kecil porsi bidang tersebut dapat dijual untuk tujuan komersial, dimana hasil penjualan akan digunakan untuk menambah sumber daya pendanaan proyek infrastruktur yang direncanakan.

Metode ini digunakan pada pembangunan proyek Nagpur-Mumbai *Expressway* sepanjang 700 km, dengan total biaya investasi mencapai *Rs310 billion*. Pada kasus ini, pemilik tanah diberikan yaitu: a.) menerima kompensasi pembelian tanah langsung dari pemerintah, atau b.) terlibat dalam skema *land pooling*. Apabila pemilik tanah memilih opsi b, maka mereka akan diberikan ekuivalen 25-30% dari bidang tanah dikembangkan setelah 10 tahun. Dengan metode ini, pihak otoritas memperkirakan bahwa terjadi optimasi biaya pembebasan tanah hingga 80%.

Development charges - Biaya pengembangan berbasis wilayah adalah metode implementasi IVCF yang paling banyak digunakan. *Development charges* ditetapkan berdasarkan luas *bruto* bidang tanah dikalikan dengan tarif yang ditentukan oleh pihak berwenang dan faktor perkalian, berdasarkan luas bidang tanah. *Development charges* dibayarkan satu kali pada saat itu pemberian izin terhadap proyek.

Salah satu proyek infrastruktur yang mengimplementasikan metode ini adalah *hyderabad nehru outer ring road* (“NORR”), dimana *development charges* dikenakan pada saat pengajuan izin pengembangan wilayah dalam radius 1 km dari NORR. Mengacu pada gambar kanan, pengembangan di dalam batas *hyderabad metropolitan development authority* (“HMDA”) akan dikenakan *development charges* mulai dari *Rs300/sq.m*, sementara pengembangan di koridor NORR akan dikenakan *development charges* setingkat 1.5 kalinya. HMDA menargetkan penerimaan senilai *Rs1.8 billion* dari *development charges*.

Betterment levy – *Betterment levy* atau retribusi perbaikan adalah *upfront charge* yang dirancang untuk menangkap sebagian dari proyeksi kenaikan nilai pasar aset properti sebagai dampak dari investasi infrastruktur. Pada prinsipnya, retribusi perbaikan kurang lebih mirip dengan *development charges*. Subyek dari retribusi perbaikan adalah kelompok aset properti yang berpotensi mengalami peningkatan nilai pasar apabila terdapat pengembangan baru pada bidang wilayah tersebut. Retribusi ini dipungut satu kali pada saat izin perubahan penggunaan bidang diajukan.

Land value tax – Subyek dari jenis pajak ini adalah aset properti yang terdapat pada wilayah yang terdampak proyek infrastruktur, umumnya sekitar 500 meter dari kedua sisi koridor proyek. Pajak ini dikenakan setiap tahunnya dan berbeda dengan pajak bangunan pada umumnya. (**)

Selamat Hari SUMPAAH PEMUDA

28 OKTOBER 2022

Dukungan Infrastruktur PUPR Sebagai Katalisator Pemulihan Ekonomi Provinsi Bali Pasca Pandemi

Pantai Kelingking Nusa Penida, Bali
Sumber: Kompu BPIW



Oleh

Satria Taru Winursita, S.T.

Perencana Ahli Pertama

Bidang Pengembangan Infrastruktur Wilayah II.B

Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah II

Provinsi Bali menjadi destinasi wisata utama di Indonesia dengan 11 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) serta 355 Daya Tarik Wisata (DTW). Pada tahun 2019, sebanyak 6,27 juta dari 16,11 juta atau 39% dari total kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia disumbang oleh Provinsi Bali.

Provinsi Bali merupakan salah satu destinasi utama Pariwisata di Indonesia, predikat ini dikukuhkan dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Kepariwisata Nasional 2010-2025 dimana Bali memiliki 11 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dengan 355 Daya Tarik Wisata (DTW) yang tersebar di seluruh pulau, terbanyak se-Indonesia. Perkembangan kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) cenderung meningkat dari tahun ke tahun, pada 2015 kunjungan 4,09 juta dan meningkat 65% pada tahun 2019 menjadi 6,2 juta.

Jumlah tersebut merupakan 39% dari total kunjungan wisman yang berkunjung ke Indonesia (16,11 juta). Sektor pariwisata memang menjadi tumpuan ekonomi makro di Provinsi Bali, dibuktikan dengan sektor Akomodasi dan Makan-Minum yang menjadi

penyumbang terbesar total Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) yaitu sebesar 14,92% pada tahun 2020 yang kemudian disusul dengan sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan (14,82%), dan Konstruksi (11,01%).

Ketika pandemi COVID-19 terjadi pada tahun 2020, Provinsi Bali menjadi - provinsi yang mengalami pertumbuhan ekonomi negatif - terbesar yaitu 9.31%. Pertumbuhan ekonomi negatif ini tentunya tak lepas dari kebijakan PSBB/PPKM yang membatasi wisatawan

“Ketika pandemi COVID-19 terjadi pada tahun 2020, Provinsi Bali menjadi salah satu provinsi yang mengalami pertumbuhan ekonomi negatif paling besar yaitu 9,31 persen.”

sehingga sangat berdampak pada terhentinya aktivitas pariwisata di Bali. Hal tersebut tidak hanya merugikan industri pariwisata di Bali, namun juga berdampak negatif terhadap sektor kepariwisataan Indonesia secara keseluruhan karena tidak adanya wisatawan yang datang.

Kontraksi ekonomi cukup dalam terjadi di daerah Bali Selatan yang memiliki konsentrasi kegiatan pariwisata paling tinggi. Pandemi menyebabkan jumlah wisman menurun secara drastis sebanyak 82,96% di tahun 2020 dibanding tahun 2019, bahkan pada tahun 2021 hanya terdapat 51 kunjungan wisman akibat dampak pembatasan penerbangan internasional.

Penurunan ini menyebabkan sektor Pariwisata di Bali mengalami “*mati suri*”. Berdasarkan data BPS, tingkat kemiskinan di Provinsi Bali mengalami kenaikan dari 3,61% pada 2019 menjadi 4,53% pada 2021 yang berdampak pada meningkatnya pengangguran terbuka dari 1,57% (2019) menjadi 5,42% (2021).

Jumlah Kunjungan Wisatawan 2015-2021



Sumber: Dinas Pariwisata Provinsi Bali, 2022

Pengembangan infrastruktur berfungsi sebagai pondasi dalam mewujudkan pemerataan sekaligus meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan dapat menjadi salah satu katalisator pemulihan ekonomi pasca pandemi, khususnya di Provinsi Bali yang menjadi episentrum wisata di Indonesia. Sejak tahun 2020 hingga 2022, Kementerian PUPR telah memberikan dukungan infrastruktur dengan total anggaran sebesar 8,75 T yang dialokasikan untuk infrastruktur prioritas dan Proyek Strategis Nasional (PSN), persiapan tuan rumah Presidensi

“Pemerintah terus melakukan beragam upaya untuk memulihkan kondisi perekonomian di Provinsi Bali, salah satunya dengan stimulus pembangunan infrastruktur yang menjadi tugas dan fungsi Kementerian PUPR.”

G20, Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik, serta Program Padat Karya.

Infrastruktur Prioritas dan Proyek Strategis Nasional (PSN)

Pemerintah terus melakukan beragam upaya untuk memulihkan kondisi perekonomian di Provinsi Bali, salah satunya dengan stimulus pembangunan infrastruktur yang menjadi tugas dan fungsi Kementerian PUPR. Tahun 2020-2022 telah diprogramkan anggaran sebesar 6,36 T dengan realisasi 5,31 T atau sebesar 82% (per November 2022).

Pembangunan infrastruktur bertujuan untuk menyediakan lapangan kerja bagi masyarakat terutama masyarakat lokal dan para tenaga kerja yang terdampak akibat terhentinya aktivitas ekonomi. Pembangunan infrastruktur ini tertuang dalam Perpres 18/2020 tentang RPJMN 2020-2024 serta Permenko Perekonomian 9/2022 tentang Proyek Strategis Nasional (PSN). Program prioritas dalam RPJMN antara lain; (1) Jalan Lintas

Utara Bali, (2) Jalan Singaraja-Mengwitani (*shortcut*), (3) Jembatan *Shortcut* Denpasar-Gilimanuk (Tk. Yeh Otan) (4) Penyediaan Air Baku di Kawasan Strategis



Progress Pembangunan Bendungan Tamblang, Buleleng (Okt'22)
Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW



Pengerjaan Jembatan Jalan Singaraja-Mengwitani (Shortcut) Titik 8
Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW

DPP Revitalisasi Bali, (4) Pembangunan Bandara Bali Baru, (5) Pengembangan Bandara I Ngurah Rai, (6) Pembangunan Jalur KA Mengwitani – Singaraja. Sementara program PSN antara lain: (1) Pembangunan Jalan Tol Gilimanuk – Negara – Pekutatan – Soka – Mengwi, (2) Pelabuhan Sanur – Nusa Ceningan/ Lembongan, (3) Pengembangan Pelabuhan Benoa (*Bali Maritime Tourism Hub*), (3) Pembangunan dan Sistem Penyediaan Air Baku Bendungan Sidan, (4) Bendungan Tamblang, dan (5) Pengembangan *Superhub* Bali. Beragam program tersebut saat ini sedang dalam proses pengerjaan (*on-going*) dengan target selesai pada 2024.

Persiapan Presidensi G20 Indonesia

G20 merupakan sebuah platform multilateral strategis yang menghubungkan negara-negara dengan perekonomian besar di dunia. G20 memiliki posisi yang strategis di dalam menentukan masa depan pertumbuhan ekonomi dunia. Hal ini dikarenakan secara kolektif, anggota G20 merepresentasikan lebih dari 80 persen perekonomian dunia, 75 persen perdagangan internasional, dan 60 persen populasi dunia.

Isu infrastruktur - yang diangkat dalam G20 menitikberatkan pada pembahasan investasi infrastruktur berkelanjutan, inklusi sosial dan ketimpangan regional, infrastruktur digital dan penggunaan teknologi, serta infrastruktur transformatif pasca pandemi.

“Tahun 2022, Provinsi Bali memperoleh alokasi DAK Fisik sebesar Rp854,5 M yang terbagi menjadi DAK Reguler Rp557,73 M dan DAK Penugasan Rp296,77 M serta mencakup sejumlah bidang dan tersebar di sembilan kabupaten/kota di Provinsi Bali.”

Pada tahun 2022, Indonesia mendapat mandat sebagai Presidensi G20 dengan Bali sebagai tempat penyelenggaraan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) para Kepala Negara. Melalui Peraturan Presiden Nomor 116 Tahun 2021, Kementerian PUPR mendapat penugasan untuk melaksanakan percepatan

pelaksanaan pembangunan atau renovasi infrastruktur dan fasilitas untuk persiapan presidensi Indonesia dalam KTT G20 di Bali. Total anggaran untuk dukungan infrastruktur sebesar Rp. 667,15 M yang terbagi menjadi program Sumber Daya Air sebesar Rp. 101,5 M, Bina Marga sebesar Rp. 391,67 M, serta Cipta Karya sebesar Rp. 160,86 M. Terdapat 157 agenda kegiatan yang tidak hanya diselenggarakan di Bali tetapi juga di 19 kota lainnya dan melibatkan delegasi yang terlibat sebesar 20.998 delegasi. Presidensi G20 di Indonesia ini diharapkan dapat memberikan *multiplier effect* yang dapat mempercepat pemulihan ekonomi dan menggerakkan roda pariwisata di Provinsi Bali.



Pembangunan Embung Sanur, Denpasar
Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW



Penataan Kawasan Mangrove G20
Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW

Alokasi DAK Fisik Khusus Provinsi Bali

Pada Tahun 2022, Provinsi Bali memperoleh alokasi DAK Fisik sebesar Rp 854,5 M yang terbagi menjadi DAK Reguler Rp. 557,73 M dan DAK Penugasan Rp. 296,77 M serta mencakup sejumlah bidang dan tersebar di 9 kabupaten/kota di Provinsi Bali. DAK Fisik Tahun 2022 difokuskan untuk mempertajam kegiatan sehingga berdampak langsung pada pertumbuhan ekonomi

sebagai upaya meringankan dampak pandemi. Sasaran dari DAK Fisik ini antara lain pemerataan layanan dan penyediaan infrastruktur dasar di daerah, percepatan pencapaian target prioritas nasional melalui DAK Fisik penugasan berbasis tematik termasuk pada destinasi pariwisata prioritas dan sentra industri kecil dan menengah, serta mempertajam penentuan lokasi prioritas berbasis sektoral dan regional.

Penerapan DAK Fisik untuk kepentingan destinasi prioritas pariwisata salah satunya adalah Revitalisasi Pasar Seni Ubud dengan anggaran Rp 76 M. Pembangunan Pasar Ubud merupakan bagian dari penataan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Ubud yang berfungsi sebagai etalase wisata berstandar internasional bagi para wisatawan. Pembangunan diharapkan dapat meningkatkan geliat aktivitas wisata serta memutar kembali roda perekonomian di Kawasan Ubud dan sekitarnya.

Program Padat Karya TA 2020 - 2022

Program Padat Karya dimaksudkan sebagai upaya penciptaan lapangan kerja di sektor non-pariwisata bagi masyarakat desa dan para pekerja (termasuk pekerja pariwisata) yang mengalami PHK dan program bantuan sosial bagi masyarakat yang berhak. Program Padat Karya meliputi pembangunan infrastruktur kerakyatan yang mendukung produktivitas masyarakat pedesaan seperti peningkatan irigasi kecil, perbaikan jalan lingkungan, rumah subsidi, penanganan kawasan kumuh, serta peningkatan kualitas air minum dan sanitasi.

Dalam kurun waktu 3 tahun (2020-2022), Kementerian PUPR telah menganggarkan Rp. 870,97 M untuk program padat karya di Provinsi Bali dengan realisasi sebesar 90,71% (per November 2022). Terdapat total 2070 paket pekerjaan yang menyerap 38.657 pekerja di 9 kabupaten/kota di Provinsi Bali.

Adapun kegiatan yang telah berjalan antara lain; percepatan pembangunan Bendungan Sidan dan Tamblang, pengamanan pantai, konservasi pantai, penyediaan air baku, irigasi (P3TGAI), jalan strategis, jalan dan jembatan akses simpul/transportasi, peningkatan pembangunan infrastruktur pedesaan padat karya (jalan desa, jembatan, desa wisata), serta pembangunan sarana dan prasarana desa wisata yang tersebar di seluruh wilayah Provinsi Bali.

“ Dalam kurun waktu tiga tahun (2020-2022), Kementerian PUPR telah menganggarkan Rp. 870,97 M untuk program padat karya di Provinsi Bali dengan realisasi sebesar 90,71 persen (per November 2022). Terdapat total 2070 paket pekerjaan yang menyerap 38.657 pekerja di 9 kabupaten/kota di Provinsi Bali. ”



*Proses Revitalisasi Pasar Seni Ubud (Maret 2022)
Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW*



*Pasar Seni Ubud Sebelum Revitalisasi
Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW*



Program P3TGAI, Di Saba, Buleleng
 Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW



Perbaikan Jembatan Kesiman Kertalangu, Bali
 Sumber: Survei lapangan Bidang II.B. Puswil II BPIW

Penutup

Beragam upaya telah dilakukan Pemerintah untuk membantu memulihkan perekonomian di Provinsi Bali lebih cepat, mulai dari sektor yang bersifat pembangunan fisik hingga non fisik seperti bantuan pendanaan, peningkatan kapasitas SDM, hingga berbagai paket kebijakan. Sampai kuartal keempat tahun 2022 ini rupanya beragam upaya tersebut mulai terlihat hasilnya. Secara umum kondisi perekonomian Bali mulai pulih dan bangkit. Berdasarkan data BPS, pertumbuhan ekonomi melesat sebesar 8,09% jauh diatas rata-rata nasional sebesar 5,72% yang tentunya berdampak pada penurunan tingkat pengangguran dari 5,41% pada tahun 2021 menjadi 4.80% yang pada tahun 2022. Selain itu, jumlah kunjungan wisman ke Provinsi Bali *rebound* lebih cepat, sampai bulan Agustus jumlah kunjungan wisman sudah mencapai 5 juta, lebih tinggi daripada prediksi yang dibuat oleh UNWTO (*United Nation World Tourism Organization*).

Ketersediaan infrastruktur yang handal merupakan hal yang sangat penting untuk mendukung kegiatan perkonomanian yang dapat memacu pertumbuhan ekonomi, mengurangi pengangguran, serta mengentaskan kemiskinan, sehingga Pemerintah

berkomitmen untuk terus meningkatkan pembangunan infrastruktur yang dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat. Harapannya, beragam dukungan infrastruktur PUPR yang telah dilakukan dapat bermanfaat bagi masyarakat serta menjadi katalisator pemulihan ekonomi provinsi bali pasca pandemi agar pulih lebih cepat, bangkit lebih kuat.

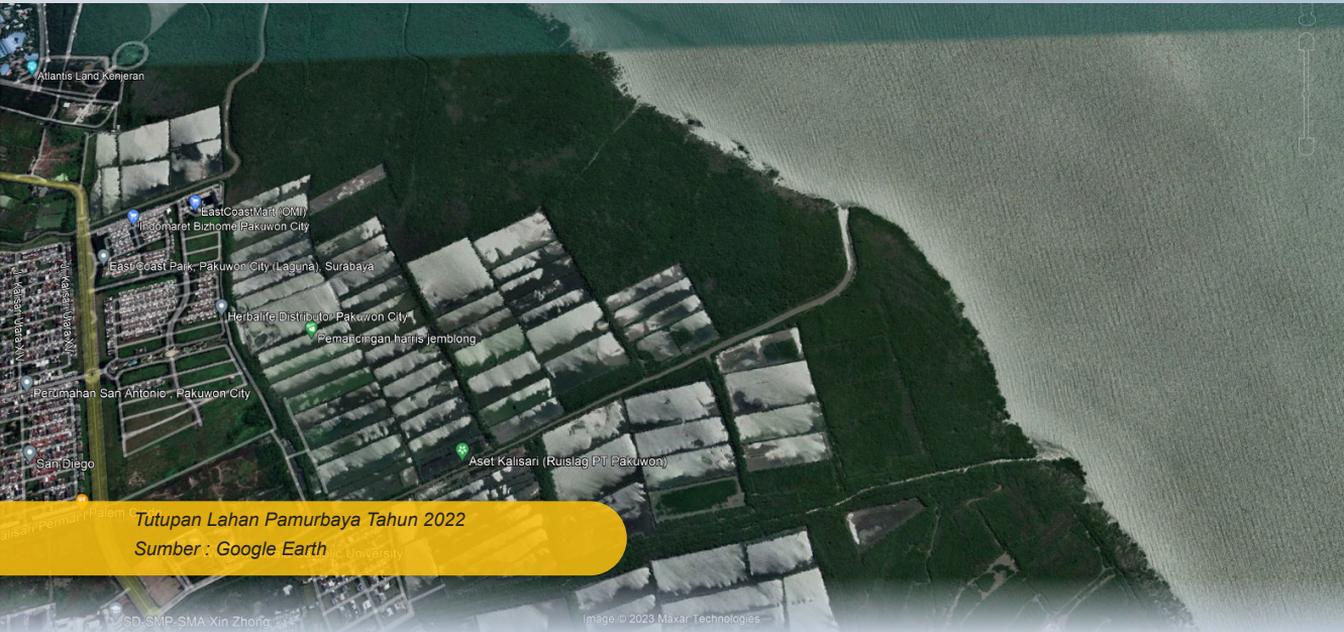
“Beragam dukungan infrastruktur PUPR yang telah dilakukan dapat bermanfaat bagi masyarakat serta menjadi katalisator bagi perekonomian Bali untuk pulih lebih cepat, bangkit lebih kuat.”

Sumber:

- Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2022 tentang Rencana Induk Kepariwisata Nasional 2010-2025
- Peraturan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024
- Peraturan Presiden Nomor 116 Tahun 2021 tentang Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur untuk Mendukung Penyelenggaraan Acara Internasional di Provinsi Bali
- Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 9 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional (PSN)
- Transformasi Ekonomi Bali, Peta Jalan Ekonomi Kerthi Bali Menuju Bali Era Baru: Hijau, Tangguh dan Sejahtera, Bappenas, 2021
- Data Emonitoring PUPR 2020-2023 (emonitoring.pu.go.id)
- Data Statistik Indonesia, Badan Pusat Statistik / BPS (bps.go.id)
- Data Statistik Provinsi Bali, BPS Provinsi Bali (bali.bps.go.id)
- Data Kepariwisata Provinsi Bali, Dinas Pariwisata Provinsi Bali (disparda.baliprov.go.id)
- Data Presidensi G20 Indonesia (g20.org)
- Survey Lapangan, Pusat Pengembangan Infrastruktur Wilayah II, BPIW (2020-2022)

Selamat
HARI PAHLAWAN
10 NOVEMBER





Tutupan Lahan Pamurbaya Tahun 2022

Sumber : Google Earth

Pengelolaan Tanah Oloran (*Aanslibbing*) di Pantai Timur Surabaya



Oleh

Veranita Hadyanti Utami, S.T.

Analisis Perencanaan Bidang Pengembangan Infrastruktur Wilayah II.A.
Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR II
BPIW Kementerian PUPR

Tanah Oloran merupakan daratan baru yang terbentuk secara alamiah oleh endapan sungai atau pantai di sekitar muara. Tanah oloran terbentuk melalui proses yang cukup panjang. Terbentuknya tanah oloran diawali dengan adanya abrasi air laut. Akibat abrasi, lumpur dan pasir yang terkena abrasi hanyut terbawa arus ke arah muara sungai dan mengendap di sana. Seiring bertambahnya waktu, endapan lumpur dan pasir semakin lama semakin luas sehingga muncullah daratan baru.

Daratan baru tersebut menyebabkan batas pantai semakin bertambah akibat terkonversinya matra laut menjadi matra darat. Di daratan baru tersebut ada yang ditumbuhi oleh hutan bakau, dan ada yang tidak ditumbuhi vegetasi apapun, tergantung tingkat salinitas dan kondisi fisik di kawasan tersebut.

Pada awalnya, tanah oloran tersebut penggunaannya dilakukan secara individu, misalnya dimanfaatkan sebagai tambak, rumah tinggal, dan sebagainya. Namun, semakin lama, pemanfaatan individu tersebut

“Pantai Timur Surabaya (Pamurbaya) merupakan sebuah kawasan pesisir Kota Surabaya yang memiliki tanah oloran yang cukup luas, yaitu lebih dari 300 Ha. Tanah oloran tersebut banyak dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar sebagai tambak. Ada juga yang menjual tanah oloran kepada pengembang”

berkembang menjadi penggunaan kelompok atau komunitas. Misalnya sebagai kawasan perkampungan, area pertambakan, dan sebagainya.

Ketika lahan di kawasan perkotaan semakin menyempit, banyak pengembang yang mulai melirik kawasan tanah oloran ini untuk dijadikan kawasan perumahan, perdagangan jasa, ataupun kawasan rekreasi.

Masyarakat di sekitar kawasan tanah oloran pun mulai berinisiatif untuk menyertifikatkan tanahnya ke pemerintah lalu menjual tanah oloran tersebut ke pengembang, karena harga jualnya yang dinilai cukup tinggi. Akhirnya, saat ini banyak dijumpai perumahan serta kawasan terbangun lainnya di kawasan tanah oloran.

Pantai Timur Surabaya (Pamurbaya) merupakan sebuah kawasan pesisir Kota Surabaya yang memiliki tanah oloran yang cukup luas, yaitu lebih dari 300 Ha. Tanah oloran tersebut banyak dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar sebagai tambak. Ada juga yang menjual tanah oloran kepada pengembang untuk dibangun menjadi kawasan perumahan. Saat ini di kawasan Pamurbaya banyak dijumpai perumahan.

Padahal, menurut Hukum Agraria Nasional, tanah oloran merupakan tanah negara dan penggunaannya dikontrol dan diatur oleh negara. Pemerintah Kota Surabaya sebenarnya sudah melakukan berbagai

“ Dari beberapa data yang telah diperoleh, kasus yang terjadi di kawasan tanah oloran Pamurbaya, salah satunya adalah adanya ketidakjelasan status kepemilikan tanah. ”

cara untuk mengatasi masalah ini, namun belum juga terselesaikan. Upaya yang dilakukan Pemkot Surabaya antara lain dengan menolak menerbitkan sertifikat tanah untuk kawasan tanah oloran.

Dari beberapa data yang telah diperoleh, kasus yang terjadi di kawasan tanah oloran Pamurbaya adalah sebagai berikut:

1. Kepemilikan Tanah Pribadi di atas Tanah Negara. Tanah tersebut menurut beberapa literatur merupakan tanah negara. Namun pada kenyataannya, tanah tersebut banyak yang sudah menjadi hak milik masyarakat dan pengembang. Kerancuan tersebut diakibatkan kurang jelasnya peraturan yang mengatur masalah kejelasan status tanah oloran. Masalah ketidakjelasan status tanah oloran merupakan masalah dasar dalam pengelolaan tanah oloran.

Selama ini, menurut Surat edaran Menteri Negara Agraria/KaBPN Nomor 410-1293 Tahun 1996 tentang Penertiban Status Tanah Timbul dan Tanah Reklamasi





Tanah Oloran yang Berubah Menjadi Kawasan Terbangun
Sumber : Google Street View

Dalam perspektif hukum, pelaku pengalihfungsian lahan dapat dicabut hak penggunaannya, karena melanggar Perda No. 26 Tahun 2007 Tentang Pemanfaatan Kawasan Pamurbaya dan dokumen RTRW Surabaya Tahun 2003.

tanah oloran merupakan tanah negara. Namun, dasar hukum ini kurang kuat karena hanya berupa surat edaran. Oleh sebab itu saat ini banyak dijumpai masyarakat dan pengembang yang memiliki sertifikat tanah di kawasan tersebut, bahkan banyak pula yang memanfaatkannya sebagai kawasan terbangun.

2. Terjadi Pengalihfungsian Kawasan Konservasi Menjadi Kawasan Budidaya dan Terbangun
Masalah lain yang terjadi di kawasan tersebut adalah banyaknya masyarakat dan pengembang melakukan pengalihfungsian kawasan tanah oloran Pamurbaya dari kawasan konservasi menjadi kawasan budidaya tambak. Hal ini menjadi permasalahan tersendiri dan bisa jadi karena mereka tidak tahu peruntukan kawasan tersebut. Para pengembang dan warga setempat masih mengacu pada Perda 23/1993 yang menetapkan kawasan itu menjadi kawasan pengembangan.

Oleh karenanya, tanah oloran yang dimanfaatkan sebagai areal tambak bagi masyarakat setempat telah dibeli dan disertifikatkan oleh investor guna pembangunan kawasan pinggiran pesisir pantai. Padahal, jika menilik kepada Peraturan Daerah (Perda) No. 26 Tahun 2007, kawasan tanah oloran tersebut merupakan kawasan lindung/kawasan konservasi. Oleh karena itu, muncul konflik atau pertentangan antara pemerintah dengan masyarakat dan pengembang akibat kesalahpahaman mengenai peruntukkan kawasan tanah oloran.

3. Pelanggaran Batas Pembangunan oleh Pengembang
Beberapa pengembang ditengarai melakukan pembangunan kawasan pesisir melampaui batas pesisir yang diizinkan. Pembangunan perumahan di pesisir pantai seharusnya berjarak 12 km pasang surut terjauh dari daratan. Namun, banyak pengembang yang membangun kawasan perumahan hanya dengan jarak 1,3 km dari bibir pantai. Hal ini menjadi penyebab rusaknya ekosistem pantai.

4. Banyaknya Masyarakat yang Melakukan Sertifikasi Tanah Oloran Lalu Dijual ke Pengembang
Masalah banyaknya masyarakat yang melakukan sertifikasi tanah oloran lalu dijual ke pengembang bisa jadi disebabkan karena faktor ekonomi. Banyak studi yang menyebutkan bahwa masyarakat sekitar

Pamurbaya merupakan masyarakat nelayan kecil yang memiliki taraf perekonomian rendah. Adanya pencemaran laut yang cukup tinggi di sekitar Pamurbaya membuat hasil tangkapan ikan nelayan-nelayan tersebut menjadi berkurang dari waktu ke waktu. Akibatnya, saat ini banyak nelayan yang mencari penghasilan dengan cara lain dengan memanfaatkan tanah oloran menjadi tambak, menjual tanah oloran ke pengembang, dan sebagainya.

Berbagai upaya dapat dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut, antara lain:

Tabel upaya penanganan

No	Masalah	Cara Penanganan
1.	Ketidakjelasan status kepemilikan tanah oloran	<ul style="list-style-type: none"> Menguatkan Surat edaran Menteri Negara Agraria/KaBPN Nomor 410-1293 Tahun 1996 tentang Penertiban Status Tanah Timbul dan Tanah Reklamasi mengenai status tanah oloran sebagai tanah negara. Penguatan itu dapat berupa undang-undang yang kekuatan hukumnya setara dengan UUPA 1960. Untuk tanah yang sudah memiliki sertifikat hak milik dari masyarakat, bisa dilakukan prosedur pembelian ganti untung. Untuk kawasan yang sudah terlanjur dibangun harus ada kejelasan agar tidak melakukan pengembangan dan pembangunan lebih lanjut. Perangkat pengelolaannya bisa dengan memberlakukan pajak progresif atau pemberian insentif jika yang bersangkutan mau mengembalikan status tanahnya menjadi tanah negara. Menguatkan arahan pemanfaatan tanah oloran sebagai kawasan konservasi pantai serta menertibkan penggunaan yang menyimpang. Penertiban itu bisa melalui Perda atau peraturan zonasi.
2.	Terjadi Pengalihfungsian Kawasan Konservasi Menjadi Kawasan Budidaya dan Terbangun	<ul style="list-style-type: none"> Dalam perspektif ekonomi, pengelolaan yang tepat adalah dengan melalui pemberlakuan pajak progresif. Jadi, jika masyarakat ataupun pengembang melakukan pengembangan kembali kawasan tersebut atau mendapat keuntungan tambahan dengan adanya kawasan tersebut maka masyarakat dan pengembang wajib membayar pajak progresif kepada pemerintah. Jika merujuk terhadap landasan manajemen lahan, penggunaan pajak progresif merupakan jenis <i>taxation</i> dengan pemerintah yang berperan aktif sebagai <i>stakeholder</i>. Dalam perspektif administratif, pengembang atau masyarakat yang melakukan pelanggaran akan dikenai teguran atau peringatan atas perbuatannya itu. Jika teguran itu tidak dihiraukan, maka bisa dilakukan pencabutan sertifikat tanah di kawasan tersebut. Dalam perspektif hukum, pelaku pengalihfungsian lahan dapat dicabut hak penggunaan tanahnya. Karena pengalihfungsian lahan ini merupakan suatu pelanggaran hukum, terutama melanggar Perda No. 26 Tahun 2007 Tentang Pemanfaatan Kawasan Pamurbaya dan dokumen RTRW Surabaya Tahun 2003.

“salah satu upaya yang perlu dilakukan adalah melalui partisipasi masing-masing stakeholders melalui peran dan fungsinya masing-masing.”

3.	Pelanggaran Batas Pembangunan oleh Pengembang	<ul style="list-style-type: none"> Dalam perspektif ekonomi, pengelolaan yang tepat adalah dengan melalui pemberlakuan pajak progresif. Jadi, jika pengembang melakukan pengembangan kembali kawasan tersebut atau mendapat keuntungan tambahan dengan adanya kawasan tersebut maka masyarakat dan pengembang wajib membayar pajak progresif kepada pemerintah. Jika merujuk terhadap landasan manajemen lahan, penggunaan pajak progresif merupakan jenis <i>taxation</i> dengan pemerintah yang berperan aktif sebagai <i>stakeholder</i>. Pembangunan melebihi batas yang diizinkan juga terkena pajak progresif. Dalam perspektif administratif, pengembang yang melakukan pelanggaran batas pembangunan akan dikenai teguran atau peringatan atas perbuatannya itu. Jika teguran itu tidak dihiraukan, maka bisa dilakukan pencabutan sertifikat tanah dan bangunan di kawasan tersebut. Dalam perspektif hukum, pelanggaran batas dapat dicabut hak penggunaan tanahnya, bangunan, dan kegiatannya. Karena pelanggaran batas ini merupakan suatu pelanggaran hukum, terutama melanggar Keputusan Presiden Nomor 32 tahun 1990 tentang pengelolaan Kawasan Lindung dan Peraturan Zonasi Kawasan Pamurbaya.
4.	Banyaknya masyarakat yang Melakukan Sertifikasi Tanah Oloran lalu Dijual ke Pengembang	<ul style="list-style-type: none"> Dari perspektif ekonomi, cara yang bisa dilakukan adalah dengan pemberian bantuan dana. Bantuan dana tersebut diberikan kepada masyarakat sebagai modal usaha. Misalnya usaha pengolahan ikan, usaha pemberdayaan mangrove, usaha kerajinan tangan hasil laut, dan sebagainya. Dengan cara ini diharapkan masyarakat mulai meninggalkan usaha jual beli tanah oloran dan beralih ke usaha yang lebih sesuai. Jika ternyata masih banyak masyarakat yang tetap melakukan aktifitas jual beli tanah oloran, langkah selanjutnya adalah dengan menerapkan pajak progresif. Dalam perspektif administratif, pengembang yang melakukan pelanggaran batas pembangunan akan dikenai teguran atau peringatan atas perbuatannya itu. Jika teguran itu tidak dihiraukan, maka bisa dilakukan pencabutan sertifikat tanah dan bangunan di kawasan tersebut.

Selain itu, salah satu upaya yang perlu dilakukan adalah melalui partisipasi masing-masing *stakeholders* melalui peran dan fungsinya masing-masing. Diharapkan dengan berbagai upaya tersebut, masalah pengelolaan tanah oloran yang selama ini menjadi polemik di berbagai daerah dapat diatasi.



TAHUN

**BAKTI PUPR
SIGAP
MEMBANGUN
NEGERI**

Selamat
Hari Bakti PU

3 Desember 2022



Kepala BPIW, Rachman Arief Dienaputra memaparkan rencana Kementerian PUPR dalam mendukung Percepatan Penanganan Kemiskinan Ekstrem
Sumber : Kompu BPIW

Ikuti Kunjungan Evaluasi PK-22 dan Survei terkait NIK Kementerian PUPR Dukung Percepatan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem di Boyolali

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) berkomitmen mendukung Percepatan Penanganan Kemiskinan Ekstrem (PKE) di Tanah Air. Salah satunya dengan mengikuti proses "Pemantauan dan Evaluasi PK-22 dan Survei terkait NIK di Kabupaten Boyolali" di Kabupaten Boyolali, Provinsi Jawa Tengah, pertengahan November 2022 lalu. Seperti apa penanganan untuk di Kabupaten Boyolali? Berikut ulasannya.

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) berkomitmen mendukung percepatan Penanganan Kemiskinan Ekstrem (PKE) di Kabupaten Boyolali, Provinsi Jawa Tengah. Hal ini diakui Kepala BPIW Kementerian PUPR, Rachman Arief Dienaputra dalam kegiatan "Pemantauan dan Evaluasi PK-22 dan Survei terkait NIK di Kabupaten Boyolali" di Kantor Bupati Boyolali, Provinsi Jawa Tengah, Kamis 17 November 2022.

Dalam upaya PKE sesuai Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 2022, Arief menjelaskan, Menteri PUPR mendapat tiga tugas yakni, melakukan evaluasi, pengkajian, dan penyempurnaan kebijakan, program, dan anggaran di bidang PUPR dalam rangka percepatan penghapusan kemiskinan ekstrem. Kemudian, menyiapkan ketersediaan air bersih, sanitasi, dan penataan

lingkungan. "Memberikan bantuan perbaikan rumah atau pembangunan rumah baru serta relokasi pemukiman bagi keluarga miskin ekstrem," terangnya.

Arief juga menyampaikan, PKE ditargetkan melalui beberapa tahap, yakni implementasi tahap I pada Juli-Desember tahun 2021 terhadap 35 kab./kota di 7 provinsi, tahap II pada tahun 2022 terhadap 212 kab./kota di 25 provinsi. Untuk implementasi tahap III pada tahun 2023-2024 terhadap 514 kab./kota di 34 provinsi, sehingga tahun 2024 diharapkan 0% kemiskinan ekstrem.

Menurutnya, skema dukungan program Kementerian PUPR dalam PKE dilakukan melalui integrasi Program Cipta Karya dan Program Perumahan pada lokus prioritas yang merupakan klaster permukiman. Program Cipta Karya meliputi perbaikan akses air



Kepala BPIW, Rachman Arief Dienaputra memaparkan rencana Kementerian PUPR dalam Penanganan Kemiskinan Ekstrem
Sumber : Kompu BPIW

bersih, sanitasi, limbah, persampahan, jalan lingkungan dan Program Perumahan meliputi Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS).

Di tempat sama, Bupati Boyolali, M. Said Hidayat dalam sambutannya mengatakan, perlu pemutakhiran data yang cepat terkait kemiskinan ekstrem karena data masyarakat cepat berubahnya. Ia menjelaskan, berdasarkan *update* data jumlah penduduk Boyolali mencapai 1.047.780 jiwa atau 344.299 Kepala Keluarga (KK). "Jumlah keluarga miskin 35.640 KK atau 10,35 persen. Kemudian jumlah Keluarga rawan kemiskinan 93.059 KK atau 27,03 persen," terang M. Said.

Ia mengakui, Pemerintah Kabupaten Boyolali sudah melakukan langkah-langkah strategis yang disiapkan untuk menangani kemiskinan, mulai dari pendidikan, penyediaan lapangan kerja dan lainnya. Ia meyakini, penurunan angka pengangguran dan kemiskinan ditandai dengan ketercukupan lapangan pekerjaan yang berimbas pada meningkatnya daya beli.

Di tempat sama, Deputi Bidang Advokasi, Penggerakan dan Informasi (ADPIN) Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional (BKKBN), Sukaryo Teguh Santoso mengatakan, BKKBN melalui kader di daerah telah melakukan monitoring dan evaluasi terpadu dalam rangka pemantauan pendataan keluarga 2022 (PK-22) dan survei terkait Nomor Induk Kependudukan (NIK).

Menurutnya, kegiatan tersebut bertujuan untuk melihat kualitas data yang telah dikumpulkan oleh kader PK-22 dengan berkolaborasi lintas kementerian/lembaga yakni BKKBN, TNP2K, Kemenko PMK dan Kementerian PUPR. Ia melanjutkan, mekanisme pemantauan

dan evaluasi dilakukan melalui kunjungan rumah ke keluarga yang telah didata PK-22 dengan memverifikasi data melalui pencocokan NIK pada Kartu Keluarga.

Sementara itu, Deputi Bidang Koordinasi Peningkatan Kesejahteraan Sosial, Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (Kemenko PMK), Andie Megantara mengatakan, pemerintah daerah berperan penting dalam melaksanakan program intervensi, menetapkan target sasaran, dan kebijakan PKE yang tepat.

Menurutnya, supaya menjangkau masyarakat miskin ekstrem dengan tepat sasaran, maka pemerintah telah menyediakan data Pensasaran Percepatan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem (P3KE). Data P3KE tersebut berbentuk data *by name by address* yang sudah diverifikasi dan divalidasi dengan sumber berbagai data yang sudah ada seperti dari data BKKBN, Data Terpadu Kesejahteraan Sosial (DTKS), data kependudukan Kemendagri, dan data lainnya dari Badan Pusat Statistik (BPS). Ia berharap, dengan adanya data P3KE berbagai program dan kebijakan intervensi kemiskinan ekstrem di daerah bisa akurat dan tepat sasaran menjangkau masyarakat miskin ekstrem yang membutuhkan bantuan. (**)



Kepala BPIW berbincang santai terkait Penanganan Kemiskinan Ekstrem (PKE) di Boyolali, Jawa Tengah.
Sumber : Kompu BPIW



Bupati Boyolali saat memberikan materi
Sumber : Kompu BPIW



Sumber : Kompu BPIW

Review Kerjasama BPIW Tahun 2022: Berjejaring untuk Produk Perencanaan yang Lebih Berkualitas

Tahun 2022 telah dilalui dengan berbagai dinamikanya. Meski menjadi momentum bangkit dari pandemi Covid-19, namun tahun ini tak lepas dari berbagai hal yang kurang diharapkan. Mulai dari peristiwa kelangkaan minyak goreng, kasus masyarakat yang terjebak afiliator binomo, hingga bencana alam seperti gempa bumi dan gunung meletus yang turut menjadi berita duka cita di tahun ini.

Namun di sisi lain, di tahun ini Indonesia berani unjuk gigi ke kancah global melalui kesuksesan presidensi G20 dan berbagai *side event*-nya. Juga dengan kejuaraan olahraga kelas dunia yang membuka peluang ekonomi dan pariwisata di tanah air. Sementara itu, tahun 2022 Kementerian PUPR masih terus melanjutkan pembangunan infrastruktur dan menjadikan proses pembangunan sebagai sarana pemulihan ekonomi pasca pandemi melalui program Padat Karya Tunai (PKT).

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR selama tahun 2022 terus melaksanakan tugas dan fungsi di bidang perencanaan dan pemrograman. BPIW juga berupaya meningkatkan kualitas produk perencanaan yang dihasilkan dengan meluncurkan Pedoman Muatan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW). Pedoman beserta Petunjuk Teknisnya ini telah ditetapkan melalui Surat Edaran Kepala BPIW Nomor 20/KPTS/KW/2021 tanggal 11 November 2021. Pedoman ini digunakan sebagai acuan dalam menyusun dokumen

perencanaan dan pemrograman yang lebih sistematis dan terstandarisasi untuk menghindari perbedaan pandangan dan kesetaraan terkait muatan materi Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah.

BPIW juga menyadari dalam proses perencanaan dan pemrograman, diperlukan jejaring dengan pihak lain guna mendapat dan memberi manfaat untuk menghasilkan produk perencanaan yang lebih baik. Selama 2022, BPIW telah melakukan kesepakatan kerjasama dengan beberapa pihak, di antaranya dengan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII), Kemenko Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (PMK), Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia (IAP) dan Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional (BKKBN).

Kesepakatan dengan PII yang dilakukan pada Agustus tahun 2022 bertujuan untuk meningkatkan kualitas perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR dengan mempertimbangkan risiko penjaminan pembiayaan infrastruktur dalam skema Kerjasama



Sumber : Kompu BPIW

Pada akhir Oktober 2022, BPIW menjalin kerjasama dengan Ikatan Ahli Perencana (IAP). Ruang lingkup kerjasama BPIW dengan IAP antara lain: Penyusunan modul Standar Kompetensi Khusus untuk 3 (tiga) jenjang keahlian perencana; Pelaksanaan kegiatan peningkatan kapasitas BPIW melalui pelatihan tematik, *workshop*, lokakarya, *training*, seminar; Pengembangan studio Geo-Infrastruktur; Pengembangan Buletin Sinergi; dan Kegiatan lain yang disetujui kedua belah pihak.

Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Dalam hal ini, BPIW ingin meningkatkan pemahaman konsep penerapan KPBU sebagai bahan pertimbangan ketika menyusun perencanaan dan pemrograman. Hal itu rencananya akan dilakukan melalui kegiatan *knowledge sharing* dan studi kasus proyek di bidang PUPR. Di sisi lain, PII juga ingin mengambil manfaat yaitu meningkatkan pemahaman terkait prinsip dan proses perencanaan dan pemrograman berbasis pengembangan wilayah.

Selain dengan keempat pihak tersebut BPIW juga sempat menerima kunjungan oleh Institut Teknologi Sumatera (ITERA) untuk menjajaki kemungkinan kerjasama antara kedua belah pihak. Ke depannya BPIW juga tidak menutup kemungkinan untuk menjajaki kerjasama dengan pihak lain untuk memperluas kesempatan mengambil dan memberi manfaat demi mencapai tujuan organisasi.

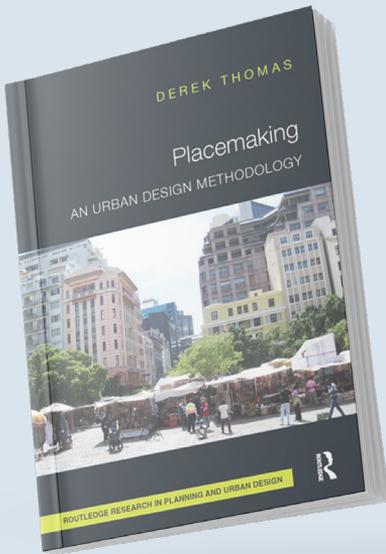
Pada Oktober 2022 BPIW kembali menjalin kesepakatan dengan Kemenko PMK dan ditindaklanjuti pada November 2022 dengan kerjasama dengan BKKBN sebagai Badan di bawah koordinasi Kemenko PMK. Kerjasama dengan kedua lembaga ini adalah terkait pemanfaatan data keluarga yang dimiliki oleh BKKBN guna pensasaran percepatan penghapusan kemiskinan ekstrem (P3KE). Kesepakatan dengan Kemenko PMK ini kemudian ditindaklanjuti dengan kesepakatan bersama dengan BKKBN mengingat BKKBN yang memiliki Data Keluarga dimaksud.

Ke depannya, di tahun 2023 tentu BPIW juga perlu terus memperluas jaringan dengan memperhatikan isu yang berkembang. Kondisi tanah air yang rentan bencana alam, rencana pembangunan IKN, kesejahteraan di Papua, krisis pangan dan energi, pemulihan ekonomi, PERPPU Cipta Kerja, adalah beberapa hal yang mungkin dapat dipertimbangkan untuk menjadi perhatian dan referensi untuk menjalin kerjasama dengan pihak-pihak terkait guna menghasilkan produk perencanaan yang lebih berkualitas. **(Mutri Batul Aini)**

Secara real, BPIW menggunakan Data Keluarga ini untuk menentukan prioritas keluarga yang sangat membutuhkan bantuan dalam program P3KE dan penurunan *Stunting*. BPIW melakukan *crosscheck* dengan survey lapangan dan data hasil survey ini juga digunakan untuk memperbarui data dari BKKBN, sehingga kedua belah pihak sama-sama mendapatkan manfaat.



Sumber : Kompu BPIW



Review Buku Edisi 60 Metode Desain Perkotaan untuk Ciptakan Tempat yang Nyaman

Judul Buku	: <i>Placemaking: An Urban Design Methodology</i>
Pengarang	: Derek Thomas
Penerbit	: Routledge Research in Planning and Urban Design
Tempat Terbit	: London
Tahun Terbit	: 2016
ISBN	: 978-1-138-12450-9

Perspektif masyarakat mengenai bagaimana fungsi ruang publik adalah elemen yang perlu mendapat perhatian khusus. Hal ini perlu menjadi fokus karena lingkungan perkotaan saat ini sudah sedemikian padatnya. Sejak tahun 2008, pertama kali dalam sejarah, tercatat bahwa lebih dari setengah populasi manusia tinggal di perkotaan. Menciptakan Kota menjadi tempat tinggal yang nyaman menjadi sangat penting bagi masing-masing pemangku kepentingan.

Sebagian besar kegagalan pengaturan perkotaan adalah karena lingkungan perkotaan yang terlalu terstruktur dan membatasi, alih-alih memungkinkan kinerja sosio-spasial. Oleh karena itu, proses perencanaan harus dibuat dengan partisipasi masyarakat untuk meminimalisir ketidakpastian, dan menciptakan lingkungan yang mendukung.

Placemaking: An Urban Design Methodology menyajikan pembahasan mengenai preferensi penghuni perkotaan dan mensintesisnya berdasarkan kacamata seorang ahli perencana sehingga lebih universal. Penulis, Derek Thomas, menggunakan Metodologi Sondheim yang menghubungkan aspek budaya dengan tindakan perencanaan. Buku ini menekankan pentingnya komunitas dan keahlian perencana dalam menciptakan ruang publik.

Buku ini disusun dalam tujuh bab dan diakhiri dengan sebuah bab kesimpulan. Bagian pertama berisi tentang beberapa *tools* dalam perencanaan dan desain perkotaan, diikuti dengan pembahasan persepsi *socio-cultural* dan proses demokratisasi desain perkotaan.

Bab kedua menguraikan aspek budaya dalam membentuk pola-pola permukiman. Sementara metode *matrix Sondheim* sebagai *tools* perencanaan dan desain perkotaan dibahas dalam bab tiga. Bab empat menggambarkan tentang tujuan kinerja spasial secara lebih mendalam dan proses penggabungan ke metodologi matriks yang sebenarnya.

Bab kelima adalah pembahasan mengenai langkah-langkah fasilitasi metode yang diilustrasikan dalam sistem *scoring*. Matriks yang terbentuk secara hipotesis kemudian digambarkan dalam format rangking berdasarkan prioritas perencanaan primer untuk menginformasikan tipe perencanaan dan desain perkotaan yang tepat.

Bab keenam dengan judul "*The Making of Place*" merupakan sebuah ulasan filosofis tentang bagaimana upaya membangun sebuah tempat yang nyaman. Dimensi budaya, semangat konservasi, kriteria kepadatan, hingga isu iklim disinggung dalam bab ini.

Bab tujuh mulai membahas bagaimana menjembatani antara perencanaan dan aksi. Dalam bab ini dibahas mulai dari *spatial continuity*, pengaturan jalur pejalan kaki, pengendalian angin, warna dan tekstur, stimulus sensorik, aspek kebudayaan, dan lain-lain yang perlu diperhatikan dalam pembangunan perkotaan.

Pada bagian akhir, penulis menuliskan beberapa paragraf yang menyimpulkan. Di antaranya penulis menggarisbawahi tentang populasi manusia yang makin meningkat dan sebagian besar tinggal di perkotaan menjadi tantangan bagi para penguasa wilayah. Tata kelola yang baik akan menjadi salah satu solusi dalam menghadapi arus urbanisasi, pertumbuhan populasi, dan kebutuhan yang tinggi terhadap sumber daya alam. Pada akhirnya perencanaan wilayah yang baik dapat mengantisipasi kegagalan yang mahal.

Penulis juga mengutip perkataan Presiden Barrack Obama: “Perubahan tidak akan datang jika kita menunggu orang lain atau menunda waktu. Kita adalah orang yang kita tunggu. Kita adalah perubahan yang kita cari-cari. Perubahan itu ada karena orang biasa melakukan hal yang luar biasa.”

(Mutri Batul Aini)

Penilaian Kinerja PNS Berdasarkan Peraturan Menteri PAN RB Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Sistem Manajemen Kinerja Pegawai Negeri Sipil



Oleh

Ari Purwani ST, M.COM

Ketua Tim Pelaksana Pengembangan Pegawai,
Sekretariat BPIW

Dalam 5 tahun terakhir, penilaian kinerja individu atau yang lebih dikenal Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) telah menjadi sorotan utama para pembina Sumber Daya Manusia (SDM) diberbagai instansi pemerintah. Pasalnya terdapat amanah dan perubahan yang cukup drastis dalam metoda penilaian kinerja pegawai. Sesuai amanat Undang-undang (UU) No. 5 Tahun 2014 tentang Penilaian Kinerja Pegawai Negeri Sipil (PNS) penilaian perilaku yang merupakan bagian dari penilaian kinerja pegawai, perlu mempertimbangkan sudut pandang atasan, rekan sejawat, dan bawahannya. yang diawali dengan berlakunya penilaian perilaku multirating. Bahkan dalam kurun waktu kurang dari 12 bulan setelah Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PermenPANRB) No. 8 Tahun 2021 tentang Sistem Manajemen Kinerja PNS disahkan, telah terbit aturan baru PermenPAN-RB No. 6 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Kinerja Pegawai Aparatur Sipil Negara (ASN) yang mengatur penyusunan SKP dengan format yang berbeda. Berdasarkan Sosialisasi PermenPANRB No. 8 Tahun 2021 tentang Manajemen Kinerja Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang dilakukan oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (KemenPUPR), diperlukan waktu dan upaya lebih banyak untuk pembiasaan diri dalam pengisian SKP Tahun 2021.

Per Agustus 2022, update progres keterisian SKP seluruh Unit Organisasi oleh BPSDM, menunjukkan 95,09% SKP KemenPUPR Tahun 2021 telah terisi oleh Unit Organisasi masing-masing. PermenPAN-RB No. 8 Tahun 2021 tentang Sistem Manajemen Kinerja PNS meliputi: perencanaan kinerja, pelaksanaan kinerja, pemantauan kinerja, dan pembinaan kinerja. Manajemen kinerja telah menjadi jalan tengah organisasi/perusahaan untuk mempertemukan permintaan kebutuhan pegawai yang terus meningkat dan tuntutan pengembangan pegawai berikut peran aktif pegawai (Bach. S and Edward. M, 2005). Dalam penerapannya, hal tersebut tentu menghadapi

sejumlah tantangan. Tantangan mendasar dalam pengisian SKP berdasarkan PermenPAN-RB No. 8 Tahun 2021 tentang Sistem Manajemen Kinerja PNS di lingkungan Kementerian PUPR adalah dalam pembagian peran para Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) sesuai kompetensi dan keahliannya.

Penyederhanaan birokrasi telah mengurangi jumlah jabatan struktural dan meningkatkan jumlah JFT dalam waktu singkat. Dampak pasca penyederhanaan birokrasi terbesar dirasakan pada kinerja para pegawai, khususnya yang berkaitan dengan kompetensi/keahlian (Tumanggor. B dan Wibowo. E,

2021). Hal tersebut menunjukkan hubungan saling mempengaruhi antara restrukturisasi dan kompetensi/keahlian. Sehingga secara logis, restrukturisasi yang telah terjadi harusnya dapat memfasilitasi pengembangan kompetensi/keahlian termasuk karir individu, bukan sebaliknya.

Di era ini, para pemangku JFT yang basisnya adalah kompetensi/keahlian memiliki ruang kontribusi yang lebih besar terhadap kinerja organisasi. Isu peran para JFT menjadi strategis ketika dalam kebutuhan pemenuhan nilai Reformasi Birokrasi (RB) dibutuhkan penyelarasan kinerja/*cascading* kinerja Kementerian/Lembaga (K/L) secara vertikal lengkap, tidak terkecuali Kementerian PUPR. Disisi lain, terdapat kewajiban para pemangku JFT untuk mengumpulkan angka kredit tahunan sesuai PermenPAN-RB No. 13 Tahun 2019 tentang Pengusulan, Penetapan, dan Pembinaan Jabatan Fungsional PNS.

Pengaruh Penjabaran Rencana Kinerja dalam Form Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional PermenPAN-RB No. 8 Tahun 2021

Kinerja pegawai dalam PermenPAN-RB No. 8 Tahun 2021 terdiri atas kinerja utama dan kinerja tambahan. Kinerja utama merupakan turunan langsung atau tidak langsung dari atasannya berdasarkan Perjanjian Kinerja dengan memperhatikan Rencana Strategis. Sedangkan kinerja tambahan adalah kinerja yang memiliki kontribusi pencapaian sasaran kinerja diluar tugas pokok, namun masih dalam kapasitas pegawai. Faktanya, pembagian peran tidak ditentukan oleh pengelompokan tersebut. Sehingga terdapat kemungkinan seorang pemangku JFT mendapatkan peran lebih banyak pada kinerja tambahan dibandingkan kinerja utama.

Hal tersebut tentunya membatasi ruang gerak pemangku JFT, sebab berdasarkan PermenPAN-RB No. 8 Tahun 2021, pengajuan angka kredit hanya dapat dilakukan terhadap pekerjaan yang masuk dalam kategori kinerja utama dalam bentuk rencana kinerja individu. Kinerja individu dapat terwujud bila 3 faktor berikut terpenuhi, yaitu: 1) Adanya kemampuan individu, 2) Adanya upaya meningkatkan kemampuan, dan 3) Dukungan organisasi

(Mathis and Jacksons, 2006). Lebih lanjut, kemampuan individu meliputi: minat, bakat, dan karakter. Upaya peningkatan meliputi: motivasi, etika bekerja, kehadiran, dan desain pekerjaan. Dukungan organisasi meliputi: pendidikan dan pelatihan, sarana prasarana dan teknologi, standar kinerja, serta manajemen dan rekan kerja.

Rencana kinerja individu disusun melalui **dialog kinerja** antara atasan dan bawahan dalam rangka *cascading* untuk menentukan strategi pencapaian kinerja. Proses penjabaran ke dalam rencana kinerja individu disusun berdasarkan rencana kinerja atasannya dengan memperhatikan Organisasi dan Tata Kerja (OTK) dan uraian jabatan. Dialog kinerja yang telah dilakukan dituangkan dalam **matrik pembagian peran dan hasil**.

Pengisian SKP dalam PermenPAN-RB No. 8 Tahun 2021 terdiri atas 2 *form*, yaitu: Rencana SKP dan Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional. Rencana SKP merupakan turunan pekerjaan dari atasan yang bersumber dari matrik peran-hasil, sedangkan Form Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional merupakan *form* khusus para Pemangku Jabatan Fungsional (PJF) untuk membumikan peran JFT. *form* tersebut merupakan penyelarasan antara turunan pekerjaan dari atasan dengan butir angka kredit sehingga diharapkan mampu menjembatani sejumlah pertanyaan terkait peran PJF terhadap kinerja atasan langsungnya. Disisi lain, *form* tersebut dapat menjadi acuan bagi PJF dalam mengajukan usulan penilaian angka kredit.

Bagi Pemangku JFT, *form* Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional merupakan pembeda JFT dengan non-JFT, dimana para pemangku JFT menyusun rencana tahunan yang lebih rinci. Hal ini dilakukan melalui penjabaran rencana kinerja individu ke dalam butir kegiatan sesuai dengan peran dan indikator yang telah disepakati. Butir kegiatan tersebut

Tabel 1 Matrik Pembagian Peran dan Hasil

NAMA DAN JABATAN PEGAWAI	OUTCOME ANTARA/PRODUK/LAYANAN TIM KERJA PADA UNIT KERJA		
	KETUA TIM KERJA	• PERAN HASIL (RENCANA KINERJA) • PERAN HASIL (RENCANA KINERJA)	PERAN HASIL (RENCANA KINERJA)
ANGGOTA TIM KERJA	• PERAN HASIL (RENCANA KINERJA) • PERAN HASIL (RENCANA KINERJA)	TIDAK ADA PERAN	• PERAN HASIL (RENCANA KINERJA)

dilengkapi dengan jenis *output* dan rincian angka kredit sesuai dengan Peraturan MenPAN-RB terkait JFTnya.

Keberadaan *Form* Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional memiliki kelebihan dan kekurangan yang dapat ditinjau dari sisi JFT dan atasan. Pengisian *form* tersebut membutuhkan perencanaan yang matang dan dialog efektif antara atasan dan bawahan. JFT perlu memiliki kemampuan memprediksi angka kredit berdasarkan sumber daya yang dimiliki. Selain itu, JFT perlu menyusun rencana pencapaian angka kredit secara rinci sampai dengan penyiapan bukti dukung. Dari sisi atasan, atasan harus mengetahui dan mendukung pemenuhan angka kredit JFT dibawahnya melalui pembagian peran yang adil dan merata, berupa peran yang memiliki keterkaitan dengan butir JFT tersebut.

Tabel 2 Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional

PEGAWAI YANG DINILAI		PEJABAT PENILAI KINERJA		
NAMA		NAMA		
NIP		NIP		
PANGKAT/ GOL RUANG		PANGKAT/GOL RUANG		
JABATAN		JABATAN		
UNIT KERJA		UNIT KERJA		
NO	RENCANA KINERJA	BUTIR KEGIATAN YANG TERKAIT	OUTPUT BUTIR KEGIATAN	ANGKA KREDIT
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
A. KINERJA UTAMA				
1.				
2.				

Selaras dengan itu, Kepala Pusat Pembinaan, Pendidikan, dan Pelatihan Perencana (Pusbindiklatren) dalam Sosialisasi PermenPAN-RB No. 4 Tahun 2020 tentang Jabatan Fungsional Perencana, menyampaikan bahwa *Form* Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional memberikan petunjuk lebih dalam penilaian angka kredit jabatan fungsional. Hal ini sangat bermanfaat baik bagi JFT maupun Tim Penilai. JFT mampu menentukan arah pencapaian target angka kredit dan strateginya, sedangkan Tim Penilai dapat lebih memahami justifikasi keterkaitan *output* hasil kegiatan JFT dengan butir kegiatan angka kredit.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil diatas dan hasil penyelenggaraan internalisasi sepanjang tahun 2021, terdapat perubahan signifikan dan diperlukan adaptasi dalam

pengisian SKP Tahun 2021 berdasarkan PermenPAN-RB No. 8 Tahun 2021. Tantangan yang dihadapi adalah dialog kinerja efektif untuk pengisian matrik peran-hasil dan pengisian Form Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional. Dalam dialog kinerja pimpinan menyampaikan strategi dalam mencapai target kinerja yang diterjemahkan dalam matrik peran-hasil. Pengisian Form Keterkaitan SKP dengan Angka Kredit Jabatan Fungsional membutuhkan ketelitian JFT atas target pimpinan. Dukungan pimpinan dalam memberikan peran JFT guna mencapai target angka kredit tahunan menjadi penting. Lebih dari itu, sebelum menyusun pembagian peran, para pimpinan perlu menyadari dan mempertimbangkan bahwa terdapat beragam JFT dalam sebuah Unit Kerja dan didalam 1 JFT terdapat lebih dari 1 jenjang (ahli pertama, ahli muda, ahli madya). Pada akhirnya, diperlukan

kerjasama dan kemauan atasan dan bawahan dalam menyikapi SKP yang dinamis dan mampu merefleksikan kinerja individu yang sesungguhnya. (**)

Daftar Pustaka

- Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 8 tahun 2021 tentang Manajemen Kinerja Pegawai Negeri Sipil, Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Indonesia. Jakarta, 2021
- Mathis, Robert L and Jackson, John H, 2006, Human Resources Management, 13th Edition, USA: Cengage Learning
- Bach, Stephen and Edwards, Martin R, 2013, Managing Human Resources, 5th Edition, UK: Wiley Publication
- Tumanggor, Budi F dan Wibowo, Eddy S, Motivasi Kerja dan Kinerja Pegawai Negeri Sipil Pasca Implementasi Kebijakan Pengalihan Jabatan Struktural Eselon III, IV dan V ke Jabatan Fungsional di Pemerintah Pusat dan Daerah, Jurnal Sumber Daya Aparatur Vol. 3. Jakarta, 2021

Selamat Hari Ibu

22 Desember 2022



KUIS

Kuis Edisi 60 Oktober - November - Desember 2022
Carilah BPIW secara vertical, horizontal dan diagonal!

B	P	I	W	T	Y	S
P	A	U	K	L	O	W
I	N	M	X	C	V	I
W	Q	K	L	Y	U	P
M	B	P	I	W	P	B
L	K	P	T	Y	U	I
V	Y	B	W	E	H	P
F	G	V	D	I	O	N
R	B	P	I	W	P	L
K	E	A	S	T	U	B

Ada berapa kata BPIW yang terdapat pada tabel atas?

- a. 3 b. 7 c. 5 d. 6

Jawaban Kuis Edisi 59 Juli-September 2022
RAKORBANGWIL

Pemenang Kuis Edisi 59 Juli-September 2022
 Nova Liskawanti – Kab.Bandung
 Tintony R.G - Sukoharjo

Dua orang pemenang akan mendapatkan souvenir cantik dari BPIW. Jawaban disampaikan melalui email : hkkompu.bpiw@pu.go.id Jawaban juga dapat disampaikan melalui WhatsApp No: 0838-0874-7276 disertakan scan KTP, nomor kontak, dan alamat pengiriman souvenir. Jawaban dan nama pemenang akan diumumkan pada edisi 61.



Sumber : envato.com

Terbebas Boros, 9 Tips Mengatur Keuangan Menjelang Awal Tahun

Mengatur keuangan saat akhir tahun bukan hal mudah. Apalagi jika sudah berkeluarga, pasti ada saja pengeluaran untuk kebutuhan utama dan acara rekreasi anak. Setiap orang biasanya memiliki rencana menghabiskan akhir tahun dengan orang terkasih. Acara kumpul bersama keluarga, teman atau kekasih sudah jadi agenda.

Banyak yang mengibaratkan, uang seperti air yang selalu mengalir dan cepat habis. Oleh karena itu, harus bijak dalam mengalokasikan pendapatan biar tidak boros dan cukup. Nah, supaya tidak boros ada baiknya mengikuti tips mengatur keuangan berikut:

Membuat perencanaan keuangan

Bagaimana cara mengatur keuangan agar tidak boros? buatlah *budgeting* atau rencana keuangan. Bisa dikatakan *budgeting* menjadi cara jitu mencegah mengalokasikan uang untuk membeli kesenangan semata.

Tuliskan pendapatan dalam sebulan lalu buatlah anggaran belanjanya. Ini akan memudahkan Anda dalam melacak kemana saja uang telah dialokasikan. Membuat *budgeting* manual ataupun *via* daring, membantu menekan *impulse buying* yang biasa terjadi saat ada diskon besar-besaran.



Sumber : envato.com

Mengidentifikasi pengeluaran

Cara mengelola pendapatan selanjutnya adalah dengan mengidentifikasi pengeluaran. Coba ambil jeda sejenak dan pikirkan pengeluaran apa saja yang harus Anda tutupi dengan gaji bulanan.

Kegiatan ini termasuk ke bagian *budgeting*. Contoh pengeluaran seperti bayar cicilan, biaya kuliah, kost, transportasi, biaya makan, internet, dan *living* (biaya hidup untuk kesenangan).

Setiap orang punya pengeluaran berbeda-beda. Anggaran belanja pekerja yang sudah berumah tangga tentu berbeda dengan yang masih *single*.

Deretan pengeluaran tambahan orang yang sudah menikah meliputi popok anak, pakaian, makanan, susu formula, hingga menyiapkan asuransi pendidikan.

Identifikasi pengeluaran secara detail untuk memudahkan pembagian gaji ke setiap pos. Jika Anda punya hewan peliharaan jangan lupa memasukkan biaya perawatan ke daftar.

2



Menggunakan formula 40-30-20-10

Mengelola keuangan bulanan paling mudah yakni menggunakan formula 40-30-20-10. Paling besar adalah biaya untuk kebutuhan hidup seperti makan, akomodasi, dan tempat tinggal.

Sementara 30 persen adalah biaya untuk cicilan, 20 persen tabungan, dan 10 persen hiburan atau zakat. Inti dari formula ini semakin besar persentasenya akan dialokasikan untuk kebutuhan primer, sedangkan semakin kecil nilainya untuk kebutuhan yang tidak urgen.



Membedakan mana keinginan dan kebutuhan

Cara mengatur keuangan yang sulit adalah membedakan mana kebutuhan dan keinginan saat berbelanja. Tentu pernah membeli barang tanpa pertimbangan matang bukan?

Kebiasaan konsumtif seringkali menggagalkan perencanaan keuangan yang sudah dibuat. Oleh karena itu, penting meningkatkan disiplin untuk menahan rangsangan membeli. Sebelum berbelanja pertimbangkan kembali manfaat barang tersebut, apakah memang dibutuhkan atau hanya keinginan semata.

4



Sumber : envato.com



Sumber : envato.com

Mencatat setiap pengeluaran

Kalau Anda bingung bagaimana mengatur gaji 3 juta? mulailah mencatat setiap pengeluaran Anda. Mulai dari bayar parkir hingga biaya kuliah.

Melalui pencatatan, Anda dapat mengetahui alokasi gaji dan melakukan langkah untuk meminimalkan pengeluaran jika sudah berlebihan.

Walaupun berarti Anda harus membuka ponsel atau buku kecil setiap transaksi, tetapi metode ini efektif untuk membantu mengendalikan sifat konsumtif.

Batalkan pembelian otomatis

Cara mengatur keuangan bulanan gaji kecil yakni membatalkan pembelian otomatis. Anda mungkin heran mengapa uang cepat habis padahal tidak banyak berbelanja.

Periksa ponsel pintar Anda, apakah ada pembelian otomatis yang memotong uang langsung dari rekening. Ini bisa pembelian *game*, *upgrade* layanan *streaming* hingga musik.

Apabila Anda tidak sering membuka aplikasi tersebut, batalkan pembelian otomatis dan alokasikan uangnya untuk kebutuhan lain.



Sumber : envato.com



Sumber : envato.com

Hindari menggunakan *paylater*

Mungkin bertanya-tanya bagaimana cara mengatur keuangan pribadi dengan baik? Sudah membuat perencanaan tetapi gaji bulanan tetap menipis bahkan sebelum 3 minggu. Di era digital berbelanja makin mudah dengan adanya layanan *paylater*. Tanpa perlu membayar saat ini, Anda bisa mendapatkan barang impian.

Namun, keberadaan *paylater* bisa jadi boomerang apabila Anda tidak bijak menggunakannya. Dengan mendaftar layanan bayar nanti, sama saja Anda berhutang.

Jadi, semakin banyak barang yang Anda beli dengan *paylater*, artinya makin banyak hutang yang harus dibayar.

Meminimalkan pengeluaran bulanan

Langkah mengatur keuangan bulanan cukup menantang adalah meminimalkan pengeluaran yang tidak perlu atau mencari alternatif lainnya.

Meminimalkan pengeluaran turut berpengaruh pada jumlah *cash flow* pribadi. Akan tetapi, tidak semua orang cocok menggunakan metode ini terutama yang sudah berkeluarga.

Pertimbangkan menggunakan barang atau pakaian yang masih bagus modelnya, daripada membeli baru dan hanya pakai sekali.

Dengan demikian, uang tersebut bisa Anda manfaatkan untuk kebutuhan mendadak sekaligus berpartisipasi mengurangi sampah *fashion* di lingkungan.



Sumber : envato.com

Pilihan liburan hemat biaya

Cara mengatur keuangan keluarga dengan 2 anak cukup menantang. Apalagi jika kesayangan meminta liburan di tengah budget terbatas.

Alternatifnya yaitu mencari tempat rekreasi dengan biaya terjangkau. Terkadang sesuatu yang sederhana bisa jadi sumber kebahagiaan bagi anak-anak.

Di samping memenuhi keinginan orang terkasih, Anda bisa menekan pengeluaran. Misalkan berkunjung ke museum, piknik di taman kota, atau pantai. (**)



Sumber : envato.com

Keluarga Besar BPIW Mengucapkan
Selamat Hari Natal 2022





Sumber: Kompu BPIW

bpiw.pu.go.id



Ulisan

Dina Rachmayati, S.T., M.T.

Perencana Ahli Muda Pusat Wilayah II

Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah yang selanjutnya disingkat RPIW adalah dokumen rencana pengembangan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat lingkup Wilayah dan/atau Kawasan.

RPIW disusun dalam rangka melaksanakan Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Dokumen RPIW merupakan salah satu *output* utama dari Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), yang bertujuan untuk mewujudkan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang handal dalam mendorong pengembangan wilayah serta dalam rangka mewujudkan pemrograman pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang akuntabel.

Dalam rangka menghasilkan dokumen perencanaan yang akurat maka

diperlukan penajaman dengan *stake holder* terutama unit kerja teknis di lingkungan PUPR, pada tanggal 15-16 November dan 21-22 November 2022 BPIW mengadakan rangkaian acara Pleno dan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW).

Sebagaimana ditekankan oleh Bapak Menteri PUPR dalam berbagai kesempatan, pembangunan infrastruktur yang berkualitas tidak lepas dari proses perencanaan dan penyiapan program yang harus dilakukan secara cermat dan matang. Menteri PUPR menugaskan BPIW sebagai penjuror program infrastruktur PUPR untuk menyiapkan program PUPR kedepan melalui pendekatan pengembangan wilayah.

Dokumen RPIW memuat rencana pembangunan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang dirumuskan berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah. Pendekatan kewilayahan ini dimaksudkan untuk menciptakan keterpaduan pembangunan

BPIW Gelar Pematangan Substansi RPIW 2023-2029

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) menggelar Pembahasan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Tahun 2023-2029. Kepala BPIW Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Rachman Arief Dienaputra mengatakan, hal ini dilaksanakan sebagai implementasi Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur PUPR.

“Sebagaimana arahan Bapak Menteri PUPR dalam berbagai kesempatan, bahwa pembangunan infrastruktur yang berkualitas tidak lepas dari perencanaan dan penyiapan program yang dilakukan secara cermat dan matang. Bapak Menteri PUPR menugaskan BPIW sebagai penjuror program infrastruktur PUPR untuk menyiapkan program prioritas PUPR ke depan melalui pendekatan pengembangan wilayah,” ungkap Arief saat membuka Pembahasan RPIW di Tangerang Selatan, Banten, Kamis, 15 Desember 2022.

(**)

infrastruktur yang dimulai dari proses perencanaan untuk menentukan prioritas dan tahapan pembangunan infrastruktur PUPR.

Pleno ini merupakan forum pendalaman dan pemahaman bersama mengenai dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW), selain itu tujuan dari kegiatan ini yaitu penajaman rencana aksi masing-masing sektor baik rekomendasi program di setiap kawasan prioritas maupun pentahapan kegiatan sampai dengan tahun 2029, yang harus sejalan dengan prioritas unit organisasi.

RPIW merupakan *living document* yang artinya dapat dilakukan penyempurnaan terus setiap tahun. Sebagai tindak lanjut dari kegiatan pematangan substansi RPIW serta sebagai persiapan kegiatan Konsultansi Regional Tahun 2023, pada awal tahun 2024 ini dilakukan survey lapangan untuk program-program prioritas 2024 sebagai upaya peningkatan kualitas Dokumen RPIW dan mempertajam proses penyusunan arahan program di BPIW.(**)

BPIW Gelar *Workshop Pengembangan Kapasitas System Dynamic*

Guna meningkatkan keahlian dan pemahaman seluruh insan BPIW, BPIW melaksanakan *workshop* Pengembangan Kapasitas Sistem Dinamik Sesi I yang dilaksanakan di Tangerang Selatan, Banten, 12-14 Desember 2022. *Workshop* ini akan dilanjutkan dengan sesi II pada Senin dan Selasa 19 - 20 Desember 2022 mendatang.

Saat membuka *workshop* tersebut, Kepala BPIW Kementerian PUPR, Rachman Arief Dienaputra mengatakan, kegiatan *workshop* Sistem Dinamik ditujukan bagi seluruh pejabat di lingkungan BPIW. Menurutnya, *workshop* sistem dinamik ini sangat penting bagi jajaran pejabat di lingkungan BPIW. (**)

Workshop Pendekatan System Dynamics mengajarkan sesuatu hal yang sangat fundamental yaitu bagaimana suatu struktur (struktur fisik maupun struktur sosial) yang terdiri dari berbagai macam unsur/variabel saling membentuk hubungan sebab-akibat (*causal loop*) yang pada akhirnya mempengaruhi pola perilaku (*behaviour*).

Hal ini sangat berkaitan dengan tugas dan fungsi dari BPIW yang salah satunya adalah perencanaan dan pemrograman yang selalu dihadapkan pada struktur pengambilan keputusan (struktur sosial) dan tidak jarang juga berhubungan dengan struktur fisik (kondisi alam dll.) saat menyusun rencana maupun arahan program.

Pengambilan keputusan pada akhirnya dapat menimbulkan berbagai implikasi baik positif maupun negatif yang tidak jarang memunculkan apa yang kemudian disebut sebagai *trade-off* (suatu keputusan akan memberikan implikasi positif pada satu sisi namun memberikan implikasi negatif pada sisi yang lainnya). Melalui pendekatan model *dynamics* kita dapat memahami

trade-off yang terjadi dalam pengambilan keputusan yang dilakukan untuk kemudian dapat mengoptimalkan dampak positif dan secara simultan juga dapat meminimalkan dampak negatif.

Workshop Pendekatan System Dynamics menghadirkan Tim Ahli *System Dynamics* dari ITB yang diketuai oleh Bapak Dr. Muhammad Tasrif yang memberikan pengajaran mengenai dasar-dasar *system dynamics* serta melakukan beberapa simulasi model berdasarkan persoalan ke-PUPR-an. Masing-masing peserta kemudian dibagi menjadi 4 (empat) kelompok yang diminta menentukan permasalahan, membuat model sederhana, dan mempresentasikannya. Kelompok I mengangkat permasalahan target air minum aman yang belum tercapai dan upaya yang perlu dilakukan untuk mempercepat pencapaian target tersebut. Kelompok II mengangkat persoalan tentang penanganan Rumah Tidak Layak Huni (RTLH) yang coba dimodelkan untuk melihat seperti apa dampak penurunan jumlah RTLH melalui kolaborasi program fisik (PUPR), bantuan sosial, dan peningkatan pendapatan

masyarakat. Kelompok III mengangkat persoalan tentang serah terima aset PUPR yang selama ini dinilai selalu mengalami keterlambatan sehingga memberikan beban pengelolaan aset bagi Kementerian PUPR. Kemudian Kelompok IV mengangkat bagaimana *trade-off* pembangunan Infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi/ investasi dan keberlanjutan lingkungan.

Sebagai tindak lanjut dari *Workshop System Dynamics* yang telah diselenggarakan selama 5 hari mulai dari tanggal 12 Desember 2022 perlu dibentuk Tim Inti Pemodelan System Dynamics BPIW yang nantinya dapat menyempurnakan kualitas Dokumen RPIW dan mempertajam proses penyusunan arahan program di BPIW (**).



Sumber: Kompu BPIW



Ulasan

Tommy Aramanda Hutasuht, ST, MT

Subkoordinator Pelaksana Tugas
Pengembangan Infrastruktur Wilayah



Sumber: Kompi BPIW

bpiw.pu.go.id

Akhir Tahun 2022, BPIW Gelar Pengayaan Materi PIW Penutup

BPIW Kementerian PUPR kembali menggelar kegiatan Pengayaan Materi Pengembangan Infrastruktur Wilayah (PIW), "Evaluasi Dampak Pembangunan Infrastruktur PUPR terhadap Pengembangan Ekonomi dan Wilayah" yang dilaksanakan di Jakarta, Jumat, 23 Desember 2022.

Kepala BPIW, Rachman Arief Dienaputra menyampaikan, kegiatan Pengayaan Materi PIW saat ini mengundang dua narasumber yaitu, Direktur Pengembangan Metodologi Survei dan Sensus, Badan Pusat Statistik (BPS), Sarpono serta dosen Pengembangan Wilayah dan Kota (PWK) Universitas Gajah Mada, Agam Marsoyo, Ph.D.(**)



Ulisan
Maylinda Permata Sari ST, MSc.
Perencana Ahli Muda Pusat Wilayah II

Kegiatan Pengayaan Materi Pengembangan Infrastruktur Wilayah ke-4 berlangsung di Jakarta pada hari Jumat, 23 Desember 2022. Kegiatan ini merupakan seri terakhir dari rangkaian pelaksanaan yang telah berlangsung sejak bulan Mei 2022. Acara diikuti oleh Pejabat Pimpinan Tinggi Pratama, Pejabat Administrator, Koordinator, dan Sub Koordinator di lingkungan BPIW. Materi evaluasi dampak pembangunan infrastruktur PUPR terhadap pengembangan ekonomi kawasan dan wilayah pada seri-4 terdiri dari dua materi utama.

Materi pertama yaitu Metodologi Pengumpulan Data dan Informasi melalui Sensus dan Survei, disampaikan oleh Direktur Pengembangan Metodologi Sensus dan Survei Kedeputan Bidang Metodologi dan Informasi Statistik, Sarpono, S.Si, M.Sc. Pemaparan berfokus kepada metode dan moda pengumpulan data, prinsip penyelenggaraan dan proses bisnis statistik, *quality assurance*, desain survei dan metode sampling. Perencanaan infrastruktur wilayah dapat memanfaatkan data-data kompilasi produk administrasi ("*kompromin*") serta memanfaatkan *big data*.

Kompromin memerlukan sinergi standar data antara pusat dan daerah yang dijaga kualitasnya oleh BPS, dengan *quality control* yang dimaksud contohnya adalah memastikan data survei tingkat nasional memiliki standar yang sama dengan data daerah dalam angka. Pemanfaatan *big data* dapat mengoptimalkan *mobile position* data, *scraping* data dan citra satelit (data spasial). Pengayaan materi metodologi sensus dan survei diperlukan untuk menambah pengetahuan dalam melaksanakan pengambilan data yang efisien dan efektif, terutama dalam konteks mendalami karakteristik suatu wilayah.

Materi kedua yaitu Metode Kualitatif Analisis Manfaat dan Dampak, disampaikan oleh Pengajar Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Gajah Mada, Ir. Agam Marsoyo, MSc, PhD. Evaluasi Kualitatif diperlukan untuk monitoring, mengukur peluang keberhasilan, mengukur manfaat program, dan perbaikan rencana. Pendekatan deduktif (memverifikasi teori), induktif (menciptakan teori), dan abduktif (memodifikasi teori) dapat digunakan dalam evaluasi manfaat. Koleksi data kualitatif dapat dilakukan

antara lain dengan metoda observasi, wawancara, data visual, diskusi kelompok terfokus, dan Delphi (dari pendapat para ahli). Metoda analisis data kualitatif dapat menggunakan instrumen Pohon Masalah dan Kerangka Kerja Logis. Kunci metoda analisis data untuk evaluasi terdapat pada singkatan DIAM (data, indikator, analisis, makna), yaitu Data yang layak-lengkap-valid-akurat, Indikator yang SMART, bagaimana Analisisnya, dan apa Maknanya.

Diharapkan setelah mengikuti pengayaan ini peserta dapat memberikan masukan bagi siklus proses perencanaan berikutnya, termasuk dalam melakukan penyusunan prioritas kawasan dan prioritas program yang dibutuhkan dalam rangka pengembangan kawasan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui pemenuhan kebutuhan layanan infrastruktur PUPR. Hasil akhir yang diharapkan dari peningkatan kemampuan dan pemahaman adalah proses perencanaan dan penyiapan program yang lebih cermat dan matang, demi membangun infrastruktur yang berkualitas.(**)

PKE Tahun 2022, Kementerian PUPR Prioritaskan pada 17 Lokus

BPIW Kementerian PUPR mendorong adanya percepatan intervensi infrastruktur PUPR pada 17 lokus prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem (PKE) dan *stunting* pada tahun 2022. Hal itu terungkap saat Kepala BPIW Kementerian PUPR, Rachman Arief Dienaputra menyampaikan sambutan dan membuka "Rapat Koordinasi Integrasi Program PUPR pada 17 Lokus Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem dan *Stunting* Tahun 2022" di Tangerang, Provinsi Banten, Rabu, 9 November 2022.

Arief mengatakan, upaya penghapusan kemiskinan ekstrem sesuai Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 2022 tentang Percepatan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem, Menteri PUPR mendapat tiga tugas yakni, melakukan evaluasi, pengkajian, dan penyempurnaan kebijakan, program, dan anggaran di bidang PUPR dalam rangka percepatan penghapusan kemiskinan ekstrem. (**)

Pembangunan infrastruktur PUPR selain membangun infrastruktur infrastruktur besar seperti bendungan, jalan tol, jalan nasional, stadion olah raga, rumah susun, tetapi juga terdapat program pembangunan infrastruktur yang berbasis masyarakat dan menysar kepada pemberdayaan masyarakat, daerah tertinggal, kawasan kumuh, dan masyarakat miskin. Beberapa program infrastruktur berbasis masyarakat seperti pembangunan jembatan gantung, penataan permukiman kumuh, bantuan perbaikan rumah swadaya, program perbaikan, rehabilitasi atau peningkatan jaringan irigasi dengan berbasis peran serta masyarakat petani, sanimas, pamsimas, dsb.

Program permukiman dan perumahan inilah yang perlu diintegrasikan dan difokuskan pada lokus-lokus prioritas yang menjadi kantong kemiskinan ekstrem. Kemiskinan Ekstrem adalah kondisi ketidakmampuan dalam memenuhi kebutuhan dasar yaitu kebutuhan makanan, air minum bersih, sanitasi layak, kesehatan, tempat tinggal, pendidikan, dan akses informasi yang tidak hanya terbatas pada pendapatan,

tetapi juga pada layanan sosial. Oleh sebab itu, diperlukan dukungan berbagai program dan Kementerian PUPR berupaya mewujudkan penyediaan fasilitas dasar kehidupan yang layak melalui perbaikan RTLH (Rumah Tidak Layak Huni), penyediaan akses air minum, sanitasi, dan akses jalan lingkungan.

BPIW mendapatkan amanat sebagai Koordinator Tim Integrasi Program Kemiskinan Ekstrem dan *Stunting* di Kementerian PUPR untuk mengkoordinasikan kegiatan serta integrator program PKE. Pada tahun 2022, total terdapat 55.900 program BSPS telah menysar pada 1.941 lokus di 117 Kabupaten/Kota prioritas PKE. Diantaranya terdapat 17 lokus yang dilakukan integrasi program Cipta Karya melalui kegiatan air minum, air limbah, pembangunan drainase, talud, perbaikan jalan lingkungan, dan dermaga tambat perahu. Penanganan pada lokus prioritas ini baik yang berupa program perbaikan RTLH maupun 17 lokus integrasi program ini diharapkan memicu dan mendorong masuknya program K/L lain seperti

program bantuan sosial, pemberdayaan, dan dsb. Lokus prioritas merupakan kawasan permukiman yang terverifikasi dan validasi terdapat lebih dari 30 masyarakat miskin ekstrem dan memiliki kondisi rumah, sanitasi serta air minum yang tidak layak.

Tahun 2023, fokus PKE akan diperluas pada kabupaten/kota yang belum mendapatkan intervensi tahun sebelumnya. Selain itu juga akan dilakukan perluasan penanganan integrasi program pada lokus-lokus prioritas sehingga intervensi PUPR dapat berdampak masif, merubah kawasan permukiman, dan berdampak signifikan bagi masyarakat. Dalam hal ini, Kementerian PUPR juga berkoordinasi dengan Kementerian Koordinator Pembangunan Manusia dan Kebudayaan, K/L lain, serta membuka kolaborasi dengan berbagai pihak agar tercipta konvergensi program yang akan berdampak pada peningkatan kualitas lingkungan permukiman, kesempatan kerja, peningkatan pendapatan masyarakat (**)



Sumber: Kompu BPIW

bpiw.pu.go.id



Ulasan

Reshinta Hantaringtyas, S.T.

Perencana Ahli Pertama, Puswil I, BPIW

BIDIK LENSA

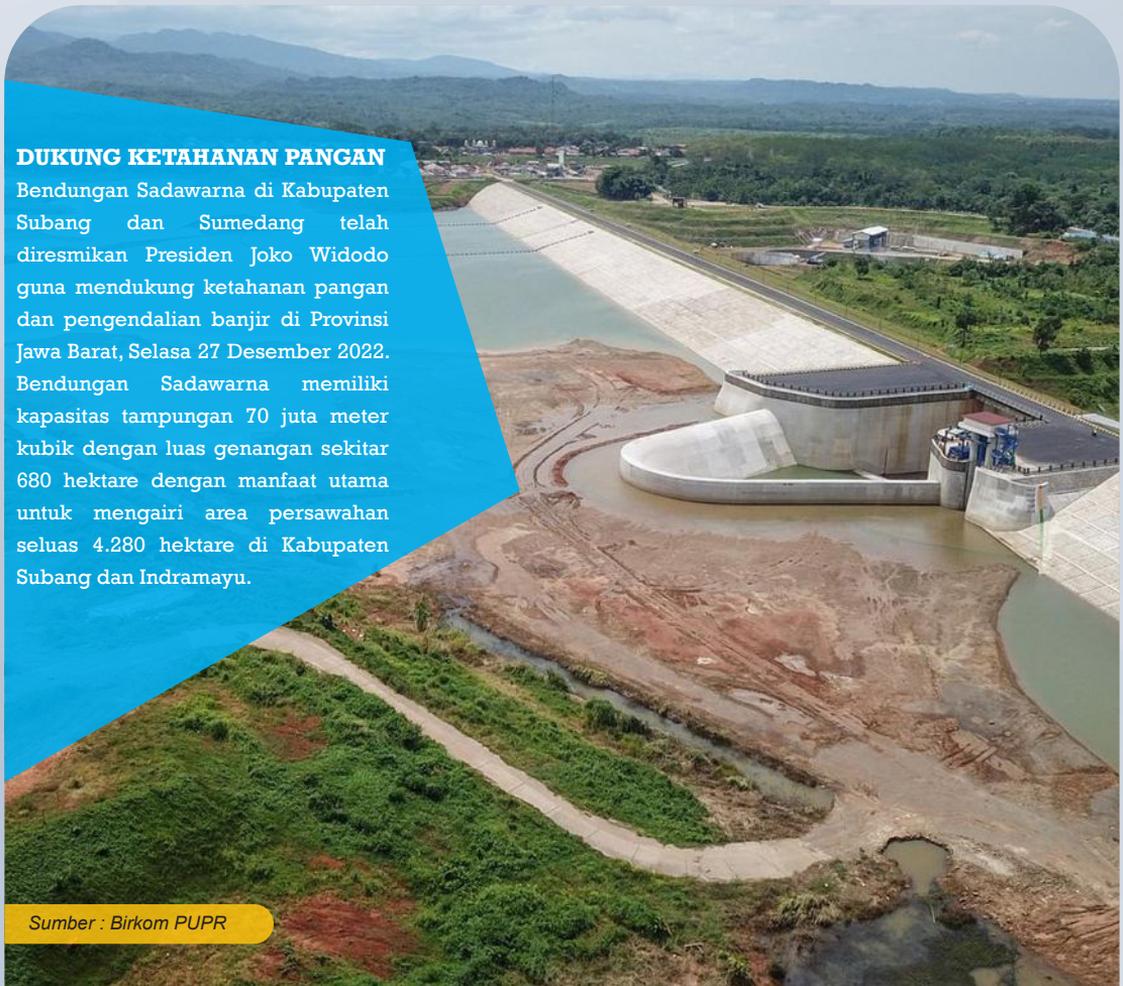
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melakukan perencanaan dan pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR terpadu guna pengembangan suatu kawasan dan wilayah di Tanah Air.

Rencana dan program yang disiapkan antara lain pembangunan jalan nasional, rehabilitasi jalan, pembangunan jembatan, pembangunan sarana dan prasarana penunjang, pembangunan rumah khusus serta pemenuhan pelayanan dasar infrastruktur permukiman.

Pada edisi ini rubrik Bidik Lensa memotret sejumlah pembangunan dan proses pemanfaatan infrastruktur PUPR hingga akhir tahun 2022.

DUKUNG KETAHANAN PANGAN

Bendungan Sadawarna di Kabupaten Subang dan Sumedang telah diresmikan Presiden Joko Widodo guna mendukung ketahanan pangan dan pengendalian banjir di Provinsi Jawa Barat, Selasa 27 Desember 2022. Bendungan Sadawarna memiliki kapasitas tampungan 70 juta meter kubik dengan luas genangan sekitar 680 hektare dengan manfaat utama untuk mengairi area persawahan seluas 4.280 hektare di Kabupaten Subang dan Indramayu.



Sumber : Birkom PUPR

LAYANI ARUS NATARU

Direktur Jenderal Bina Marga akan membuka sementara jalan tol Cigombong–Cibadak di Sukabumi, Jawa Barat untuk melayani arus kendaraan selama masa liburan Natal dan Tahun Baru (Nataru). Jalan tol sepanjang 11,9 Km ini merupakan bagian dari tol Ciawi-Sukabumi seksi II yang sedang dibangun pemerintah.

GERBANG CIGOMBONG-1

Sumber : Birkom PUPR

PENATAAN KAWASAN PANTAI

Kementerian PUPR mendukung percepatan pengembangan Destinasi Super Prioritas (DPSP) Manado-Bitung-Likupang di Provinsi Sulawesi Utara. Akhir tahun 2022 ini melalui Dirjen Cipta Karya telah diselesaikan Penataan Kawasan Pantai Malalayang dan Ecotourism Village Bunaken. Penataan kawasan wisata tersebut bertujuan untuk mendukung pengembangan destinasi pariwisata yang berstandar internasional dan berwawasan lingkungan di Kota Manado

Sumber : Birkom PUPR

RUSUN HPK IKN

Direktur Jenderal Perumahan Kementerian PUPR tengah menyelesaikan pembangunan rumah susun (Rusun) untuk hunian pekerja konstruksi (HPK) di Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara, Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur. Pembangunan Rusun HPK telah dimulai sejak 29 Agustus 2022 dan ditargetkan selesai pada akhir Januari 2023 mendatang.

Sumber : Birkom PUPR

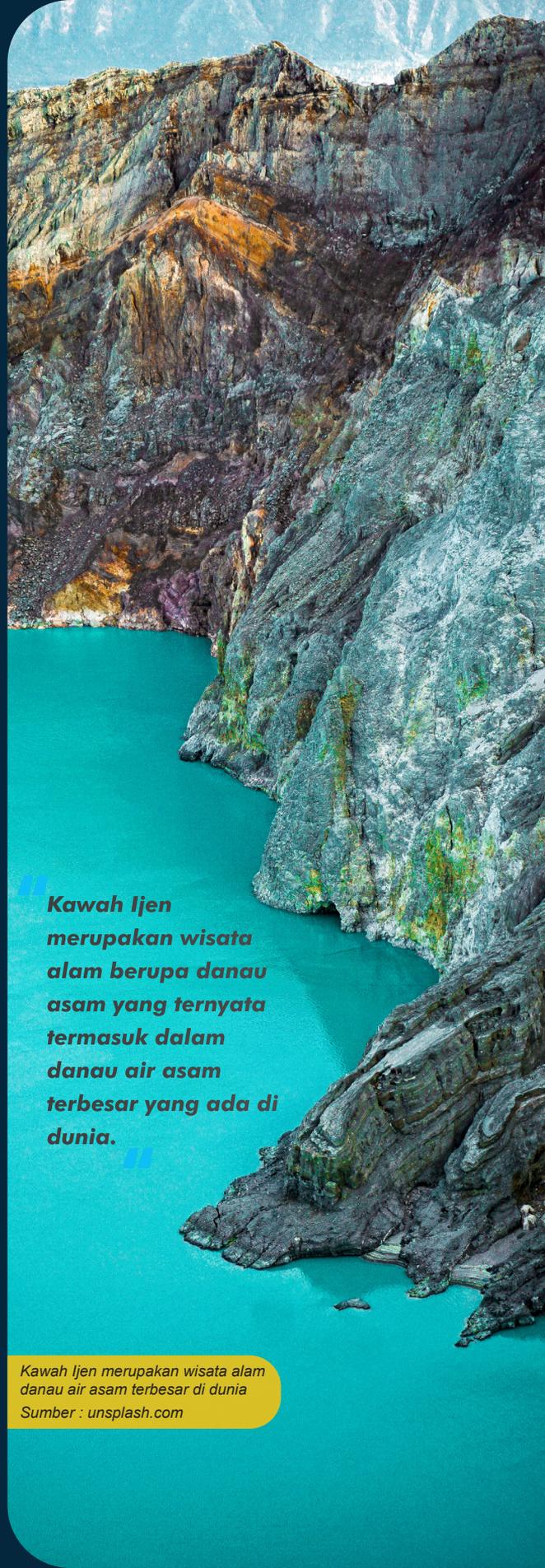
Pesona Wisata Kawah Ijen Salah Satu Danau Air Asam Terbesar di Dunia

Indonesia memiliki banyak kawasan wisata, salah satunya Wisata Kawah Ijen yang merupakan destinasi wisata alam yang menjadi bucket list banyak orang. Wisata Kawah Ijen ini masuk dalam wilayah dua kabupaten, yakni Kabupaten Banyuwangi dan Kabupaten Bondowoso, Jawa Timur. Meski demikian, kebanyakan orang akan masuk melalui Kabupaten Banyuwangi Jawa Timur, sehingga tempat wisata ini lebih dikenal sebagai tempat wisata khas Banyuwangi.

Kawah Ijen menyajikan pemandangan yang sangat indah, yang menarik, tidak hanya bagi wisatawan lokal, tapi juga mancanegara. Kawah Ijen merupakan wisata alam berupa danau asam yang termasuk dalam danau air asam terbesar yang ada di dunia yang menjadi kebanggaan masyarakat Jawa Timur. Danau ini memiliki warna hijau kebiruan dengan diameter sekitar 700 meter dan memiliki luas mencapai 5.466 hektar. Kedalaman kawah sekitar 200 meter dan volume danau bisa mencapai 36 juta meter kubik.

Danau ini terbentuk secara alami akibat letusan Gunung Ijen yang masih aktif, hingga akhirnya membentuk lekukan besar dan menjadi sebuah danau. Meski pada dasarnya wisata ini adalah sebuah danau, ada banyak keunikan yang dimiliki Kawah Ijen, seperti tampilannya yang tidak biasa, karena disekitarnya akan ada kabut yang menyelimuti kawah tersebut dikarenakan suhunya berada di kisaran dua derajat Celcius. Tingkat keasaman dari Kawah Ijen bisa mendekati titik nol, sehingga bisa melarutkan segala macam benda yang masuk kedalamnya dengan cepat.

Di kawasan wisata Kawah Ijen, tak hanya pemandangan indah dari danau saja yang memanjakan mata, tapi



Kawah Ijen merupakan wisata alam berupa danau asam yang ternyata termasuk dalam danau air asam terbesar yang ada di dunia.

*Kawah Ijen merupakan wisata alam danau air asam terbesar di dunia
Sumber : unsplash.com*

Anda juga bisa melihat beberapa tanaman yang hanya tumbuh di dataran tinggi, mulai dari bunga edelweiss, hingga bunga cemara gunung. Selain itu juga ada hamparan pohon manisrejo yang terhampar di jalanan menuju ke Kawah Ijen. Satu hal lagi yang menjadi daya tarik utama dari Kawah Ijen, yakni *blue fire*-nya yang tak boleh terlewatkan untuk dilihat.

Api biru ini muncul secara alami dari tengah-tengah danau dan biasanya hanya bisa dilihat pada dini hari menjelang pagi hari, yaitu kurang dari pukul 05.00 WIB. Unikny fenomena *blue fire* ini hanya ada dua di dunia, yakni di negara Islandia dan satu lagi ada di Kawah Ijen, Indonesia. Dengan kondisi yang ada, maka Anda harus tetap mematuhi jarak aman yang sudah ditetapkan oleh pihak pengelola.

Sebelum berwisata ke Kawah Ijen, ada baiknya Anda mengetahui beberapa informasi yang ada di bawah ini terlebih dahulu:

Rute Menuju Kawah Ijen dari Jakarta

Bila dari Jakarta, bisa menggunakan kereta api yang menggunakan jalur utara, karena menempuh jarak yang lebih dekat dibandingkan melalui jalur selatan. Jalur utara ini sedikit lebih cepat meskipun Anda diharuskan untuk transit terlebih dahulu di Stasiun Surabaya. Tersedia beberapa jenis kereta dan waktu keberangkatan dari Kota Jakarta mulai kelas ekonomi, kelas bisnis hingga eksekutif.

Jika memilih Stasiun Gambir sebagai titik awal keberangkatan, maka Anda dapat mengambil rute menuju Stasiun Gubeng Surabaya dengan menumpang di Kereta Api Bima dan Bangunkarta. Anda juga dapat

memilih Stasiun Pasar Turi Surabaya sebagai tempat transit jika berangkat dari Stasiun Gambir dengan menumpang di Kereta Api Sembrani dan Argo Bromo Anggrek.

Anda bisa juga menggunakan kereta api jalur selatan melalui Stasiun Pasar Senen Jakarta menuju Stasiun Banyuwangi provinsi Jawa Timur dengan menggunakan Kereta Api Gaya Baru Malam, Kereta Api Brantas, dan Kereta Api Majapahit.

Jika Anda berangkat dari Kota Jakarta menggunakan pesawat terbang menuju Kota Surabaya, tentu Anda perlu melanjutkan perjalanan darat menuju Kawah Ijen. Disini Anda mempunyai pilihan alternatif, terdapat dua jalur yang berbeda dengan menggunakan jalur utara yaitu Bondowoso serta jalur Banyuwangi.

“*Di kawasan wisata Kawah Ijen, tak hanya pemandangan indah dari danau saja yang bisa dinikmati, tapi juga bisa melihat beberapa tanaman yang hanya tumbuh di dataran tinggi*”



Kawah Ijen
Sumber : unsplash.com



Rute perjalanan darat menggunakan mobil pribadi
Sumber : Google Maps

Apabila Anda memilih jalur utara, disarankan untuk memakai kendaraan pribadi, sebab untuk jalur Bondowoso tersebut terbilang jarang ada kendaraan umum yang bisa mengantarkan menuju kawasan wisata Gunung Ijen.

Dari Kota Surabaya menuju Kabupaten Banyuwangi memiliki jarak tempuh sekitar 291 kilometer, dan dari Kabupaten Banyuwangi menuju ke Desa Licin sekitar 15 kilometer kemudian dari Desa Licin ke Pos Paltuding sekitar 18 kilometer dan perjalanan terakhir dari Pos Paltuding menuju ke bagian puncak Gunung Ijen melalui track berjalan kaki berjarak tiga kilometer.

Rute Wisata di Kawah Ijen

Rute wisata di Kawah Ijen ini sebenarnya terbagi menjadi dua, yakni rute menuju lokasi wisata dan rute menuju bagian puncak Kawah Ijen. Untuk rute menuju lokasi wisata Kawah Ijen, dari titik lokasi Stasiun Banyuwangi Kota menuju ke arah Kecamatan Licin dan Desa Banyusari. Nantinya dari Desa Banyusari tinggal melanjutkan perjalanan menuju ke rute Paltuding.

Sedangkan untuk jalur pendakian menuju ke puncak Kawah Ijen, Anda bisa memulainya dari Paltuding sebagai pos pertama pendakian. Dari sini Anda tinggal mengikuti jalur pendakian saja.

Pendakian menuju Kawah Ijen membutuhkan waktu kurang lebih sekitar 2-4 jam. Biasanya orang-orang akan mulai mendaki lewat dari jam 12 malam. Berhubung wisata Kawah Ijen ini bersuhu udara dingin dan harus melalui jalur pendakian, maka harus menggunakan pakaian tebal dan menyiapkan stamina yang kuat sebelum berangkat. Jangan lupa juga untuk membawa masker, karena aroma belerangnya sangat tajam.

Tiket Masuk dan Penginapan di Kawah Ijen

Untuk tiket masuk wisata Kawah Ijen ini, harus membayar tiket masuk sekitar Rp5.000 saja pada hari biasa (Senin-Jumat). Sedangkan untuk hari Sabtu-

Minggu, tarif masuknya sekitar Rp 7.500. Harga tiket masuk tersebut adalah harga untuk wisatawan lokal atau orang Indonesia. Namun untuk turis asing atau mancanegara, maka harga tiketnya menjadi Rp100.000 untuk hari biasa dan Rp150.000 untuk Sabtu-Minggu.

Berhubung pemandangannya sangat bagus, tak jarang ada orang yang memilih untuk menjadikannya sebagai *background* foto *prewedding* atau keperluan lainnya. Jika ingin melakukan pengambilan gambar komersial, biaya yang dikenakan biasanya mencapai sekitar Rp10.000.000.

Untuk bisa menikmati fenomena *blue fire*, Anda memang disarankan untuk mendaki lewat tengah malam. Oleh karena itu, sebaiknya Anda menginap di sekitar kawasan wisata Kawah Ijen. Tak perlu khawatir karena ada banyak pilihan penginapan yang bisa dikunjungi dengan harga yang murah meriah dan memiliki pemandangan yang indah. Sebelum anda reservasi Hotel atau penginapan didekat Kawah Ijen, tentunya Anda menentukan pilihan paket wisata Kawah Ijen terlebih dahulu. Sehingga Anda benar-benar dapat menikmati seluruh tempat-tempat indah di sekitar Kawah Ijen. **(Hendra/disari dari berbagai sumber)**

“Bila dari Jakarta, bisa menggunakan kereta api yang menggunakan jalur utara, karena menempuh jarak yang lebih dekat dibandingkan dengan jalur Selatan.”

“Kawah Ijen ini bersuhu udara dingin dan harus melalui jalur pendakian, maka harus menggunakan pakaian tebal dan menyiapkan stamina yang kuat sebelum berangkat.”

Kawah Ijen
Sumber : unsplash.com



Pesan Pembaca

Muh. Aimin Ahmad

Temanggung, Jawa Tengah

Saya sangat mengapresiasi program Kementerian PUPR dalam melaksanakan pembangunan rumah susun (rusun) pada pondok Pesantren, dengan adanya rusun ini diharapkan para santri bisa belajar dengan lebih baik dan semakin bersemangat menuntut ilmu di pondok pesantren. Dukungan infrastruktur berbasis masyarakat Kementerian PUPR ini sebagai salah satu amanat tugas dari Presiden Joko Widodo untuk memperhatikan infrastruktur pendukung pendidikan seperti hunian santri dan mahasiswa. Diharapkan kedepannya Kementerian PUPR terus melaksanakan pembangunan rusun pondok pesantren lebih banyak lagi sampai ke seluruh penjuru negeri. Terima kasih PUPR terus Sigap Membangun Negeri!

Arinda Utami

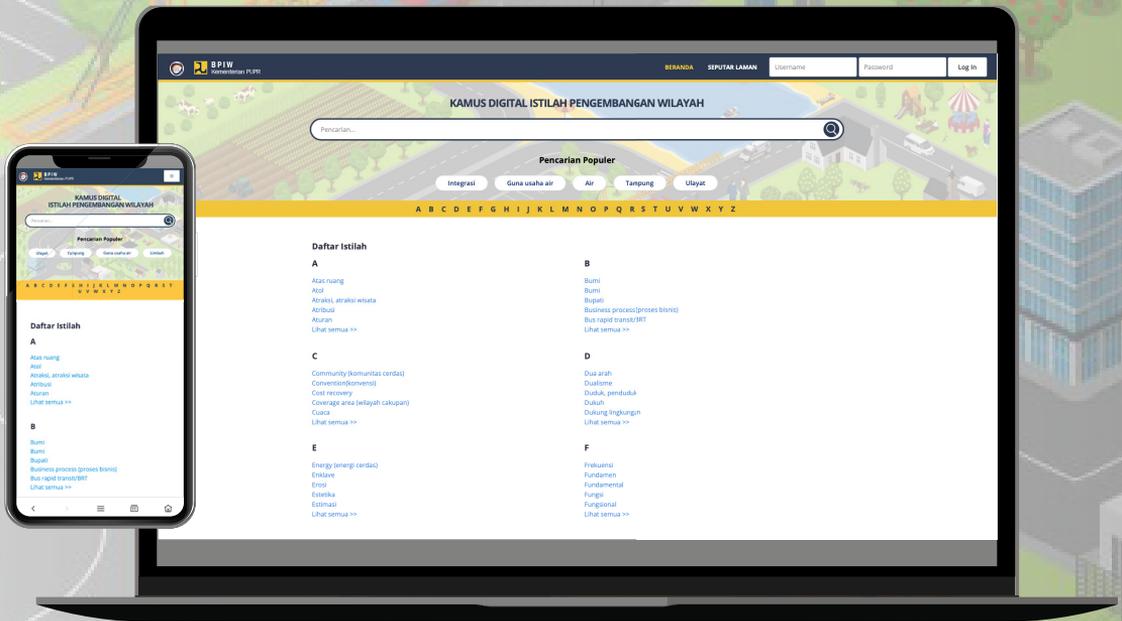
Yogyakarta

Sejalan dengan masifnya pembangunan infrastruktur saat ini, Indonesia semakin berkembang dalam menggerakkan roda kehidupan bangsa. Indonesia kini semakin unggul dalam pengembangan, khususnya infrastruktur. Hal inilah yang membuat roda perekonomian di Indonesia pun turut berjalan dan berkembang maju, menyaingi negara berkembang lainnya. Hingga saat ini, hasil positif dari pembangunan infrastruktur telah dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat. Sebut saja, jalan tol yang menjadi kebanggaan Pemerintah. Kini, perjalanan dari ujung barat hingga ujung timur Pulau Jawa telah tersambung dengan mulus dengan adanya Tol Trans Jawa kini masuk dalam *Asian Highway*.

Tak berhenti di Jawa, jalan hingga jembatan di wilayah Sumatera, Kalimantan hingga ujung timur, Papua semakin dibenahi. Seperti, Tol Trans Sumatera, Tol Trans Kalimantan, hingga jalan Trans Papua. Dari berbagai pembangunan ini, Indonesia tak hanya mengembangkan infrastrukturnya, tetapi juga mengembangkan daya saing ekonomi serta sumber daya manusia yang dimilikinya. Dengan adanya infrastruktur yang memadai, maka konektivitas dan aksesibilitas semakin mudah dan murah, sehingga roda perekonomian mampu berkembang lebih dari sebelumnya. Terlebih, dengan adanya proses pembangunan ini, maka sumber daya manusia yang dimiliki, dituntut untuk terus berkembang dan berinovasi guna menghasilkan karya yang mampu dinikmati seluruh negeri.

Bagi sahabat Sinergi yang ingin menyampaikan saran dan masukan dapat di kirim ke email hkkompu.bpiw@pu.go.id atau Whatsapp **0838-0874-7276**

KAMUS DIGITAL ISTILAH PENGEMBANGAN WILAYAH



Selengkapnya
Cek QR!



@pupr_bpiw

@pupr_bpiw

YOUTUBE PUPR_BPIW

Facebook fanpage : BPIW Kementerian PUPR



www.bpiw.pu.go.id