

# SINERGI

BULETIN BPIW

Media Informasi & Komunikasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR

KEMENTERIAN PUPR  
BADAN PENGEMBANGAN  
INFRASTRUKTUR WILAYAH



[www.bpiw.pu.go.id](http://www.bpiw.pu.go.id)



Edisi 18/ Juni 2017

Amanat Menteri PUPR pada Konsultasi Regional:  
**Kerja Sama Seluruh *Stakeholder* Perlu Dipererat**

**Menajamkan Rencana Pembangunan Infrastruktur PUPR**



**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR  
WILAYAH (BPIW) KEMENTERIAN PUPR**

# **INFRASTRUKTUR PUPR TERPADU UNTUK NEGERI**

**Gedung BPIW Lantai 1**

Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 11210

Email: [humasbpiw@gmail.com](mailto:humasbpiw@gmail.com)

Telp. +6221-2751 5804

# SINERGI

BULETIN BPIW

**Pelindung:**

Rido Matari Ichwan

**Penasehat:**

Firman Hatorangan

**Pengarah:**

Bobby Prabowo  
Iwan Nurwanto  
Hadi Suchayono  
Agusta Ersada Sinulingga

**Pemimpin Redaksi:**

P. Yudiantoro

**Redaktur Pelaksana:**

Shoviah

**Redaksi:**

M. Salahudin Rasyidi  
Mochammad Tranggono  
Hari Suharto Diyaksa  
Erwin Adhi Setyadhi  
Wahyu Hendrastomo  
Melva Eryani Marpaung

**Editor :**

Hendra Djamal

**Kontributor:**

Mutri Batul Aini  
Indira Dwi Kusumatuti  
Daris Anugrah  
Andhika Prabowo

---

**Diterbitkan oleh:**

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah  
(BPIW) Kementerian PUPR

---

**Alamat Redaksi:**

Gedung G, BPIW Lantai 1  
Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan 11210  
Email: [humasbpiw@gmail.com](mailto:humasbpiw@gmail.com)  
[humasbpiw@pu.go.id](mailto:humasbpiw@pu.go.id)  
Website: [www.bpiw.pu.go.id](http://www.bpiw.pu.go.id)  
Twitter: @informasiBPIW  
Youtube: Layanan informasi BPIW  
Facebook: BPIWkementerianPUPR  
No. Telp. +6221-2751 5804

---

Redaksi menerima tulisan/artikel/opini/foto yang berkaitan dengan bidang pengembangan infrastruktur dan keterpaduan wilayah dalam lingkup kegiatan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Redaksi berhak menyunting naskah/artikel yang masuk sesuai dengan tema penerbitan dan ketersediaan jumlah halaman/rubrik.

Tulisan dapat dikirim ke email:  
[humasbpiw@gmail.com](mailto:humasbpiw@gmail.com)

---

Design : Heri Hito  
Kartunis: Oki Heryanto

SALAM REDAKSI

.....

Pembaca yang budiman, pada Buletin Sinergi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) edisi bulan Juni ini difokuskan pada penyusunan program tahun anggaran 2018 melalui pelaksanaan Konsultasi Regional (Konreg) 2017. Hal ini dibahas didalam Kabar Utama.

Sedangkan pada Laporan Khusus dibahas mengenai Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek 2019-2021. Pada rubrik Wawancara, menghadirkan Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Firman Hatorangan Napitupulu. Pada rubrik tersebut dibahas mengenai pemikiran dan ide beliau mengenai tugas dan fungsi sekretariat BPIW.

Pembaca juga dapat menikmati sajian informasi mengenai kegiatan BPIW sepanjang bulan Juni, melalui rubrik Kilas BPIW. Tidak hanya itu, sajian ringan juga telah disiapkan tim redaksi seperti rubrik Jalan-Jalan yang menampilkan kawasan wisata Morotai.

Pada rubrik Tips dibahas mengenai cara menyelesaikan pekerjaan yang menumpuk. Kemudian pada rubrik Glossary menampilkan istilah tentang pengembangan wilayah. Kami berharap apa yang disajikan dapat memperkaya wawasan pembaca.

Selamat membaca.



04



## 01 SALAM REDAKSI

## 02 DAFTAR ISI

## 03 PERSPEKTIF

6 Prioritas Infrastruktur Tahun 2018 dan Upaya Menciptakan Penajaman Program serta Pembiayaan

## 04 KABAR UTAMA

Amanat Menteri PUPR pada Konsultasi Regional: Kerja Sama Seluruh *Stakeholder* Perlu Dipererat

## 10 REVIEW

Alternatif Ibu Kota Pengganti Jakarta

## 11 GLOSSARY

Istilah Tentang Pengembangan Wilayah

12



## 12 WAWANCARA

Ir. Firman Hatorangan Napitupulu: Sekretariat BPIW Adalah Fasilitator Semua Pusat

## 16 TEROPONG MEDIA

Infrastruktur PUPR Dalam Media Cetak

50



20



## 20 KILAS BPIW

Dorong Pertumbuhan Ekonomi Wilayah, BPIW Susun Pra Desain Kawasan Kota Lama Semarang

## 28 LAPORAN KHUSUS

Menajamkan Rencana Pembangunan Infrastruktur PUPR

## 36 OPINI

Konsepsi Skema Kerja Sama Pemerintah dan Swasta Dalam Penyediaan Infrastruktur

## 44 INFOGRAFIS

Sistem Konektivitas Pulau Kalimantan

## 46 JALAN-JALAN

Menapaki Sejarah Perang Dunia II Di Pulau Morotai

## 48 WPS CORNER

Wilayah Pengembangan Strategis 27 & 28

## 50 TEKNOLOGI

Teknologi Pengolahan Air Limbah Vermibiofilter

## 52 POTRET

Saya Indonesia, Saya Pancasila

## 56 TIPS

Cara Menyelesaikan Pekerjaan Yang Menumpuk

## 58 TOKOH

Arsyadjuliandi Rachman:

Tekad Wujudkan Proyek Strategis Nasional di Riau

61



# 6 Prioritas Infrastruktur Tahun 2018 dan Upaya Menciptakan Penajaman Program serta Pembiayaan

Sedikitnya, ada 6 prioritas pembangunan infrastruktur yang akan dilaksanakan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) pada tahun 2018. Keenam prioritas tersebut, pertama pembangunan berbasis wilayah. Kedua, pelaksanaan kegiatan pekerjaan *committed* seperti penyelesaian persiapan Asian Games XVIII dan dukungan penyelenggaraan *Annual Meeting World Bank*.

Ketiga, ketahanan air dan kedaulatan pangan. Kemudian, keempat adalah pelaksanaan konektivitas, yakni pembangunan infrastruktur jalan nasional, jalan tol, jembatan, *fly over/underpass*. Selain itu pembangunan infrastruktur di daerah perbatasan yakni di Kalimantan, Papua, dan Nusa Tenggara Timur (NTT).

Adapun prioritas kelima adalah peningkatan kualitas kehidupan berupa air minum, sanitasi, persampahan, rusun, dan rumah swadaya dan prioritas keenam yakni program kerakyatan seperti Pengembangan Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah (PISEW), Penyediaan Air Minum dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (PAMSIMAS), Sanitasi Berbasis Masyarakat (SANIMAS), dan Program Percepatan Peningkatan Tata Guna Air Irigasi (P3TGAI).

Program kerakyatan lainnya seperti pembangunan Embung, Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya

(BSPS), pembangunan Rumah Tidak Layak Huni (RTLH), Jembatan Gantung, dan Pelatihan Jasa Konstruksi (Jakon).

Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono menekankan kepada seluruh unit organisasi (unor) di Kementerian PUPR untuk tidak berpuas diri, kendati berbagai apresiasi berdatangan dari kalangan masyarakat hingga Presiden.

Di sisi lain, dengan adanya perkembangan dinamika pembangunan yang dinamis, maka perlu dilakukan penajaman program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur. Harapannya agar keberadaan program dan pembiayaan pembangunan lebih efektif dan mampu merespon dinamika pembangunan yang terjadi.

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR juga terus berupaya menciptakan penajaman program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR pada Rencana Pembangunan Jangka Pendek 2019-2021. Program dan pembiayaan tersebut untuk kegiatan pembangunan infrastruktur PUPR di seluruh tanah air. Sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan jangka pendek tersebut tentunya mengacu pada arah kebijakan dan strategi pembangunan Kementerian PUPR dalam menunjang sasaran nasional. (\*\*)



## Amanat Menteri PUPR pada Konsultasi Regional: **Kerja Sama Seluruh Stakeholder Perlu Dipererat**

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) telah menggelar Pra Konsultasi Regional (Pra Konreg) di 4 kota di Indonesia pada bulan Maret lalu. Perhelatan akbar tersebut dilanjutkan dengan Konsultasi Regional (Konreg), yang dilaksanakan di Jakarta, 8-9 Juni lalu. Fokus utama kegiatan tersebut adalah untuk menghasilkan program infrastruktur PUPR yang bermanfaat untuk masyarakat untuk tahun anggaran 2018. Mengingat tahun 2018 merupakan tahun yang sangat penting, karena merupakan tahun keempat dari Kabinet Kerja, untuk itu Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono mengamanatkan kerja sama yang semakin erat seluruh stakeholder terutama unit organisasi atau unor di Kementerian PUPR, dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur.



Menteri PUPR Basuki Hadimuljono sedang memberikan paparan

Sumber: Dok. PUPR





Hal itu disampaikan saat membuka kegiatan tersebut di Auditorium Kementerian PUPR, 8 Juni lalu. Basuki berharap kerja sama antar unor maupun kerja sama dengan pemerintah daerah, dapat menghasilkan program infrastruktur tahun 2018 yang dapat direalisasikan dengan baik.

“Semua pihak harus bekerja sama, tidak ada yang lebih dari yang lain, kita *team work*, dan dalam satu tahun kita menyelesaikan 3 hal, yakni mempertanggungjawabkan apa yang sudah dilakukan tahun lalu, mengerjakan infrastruktur tahun ini dan memprogramkan pembangunan infrastruktur untuk tahun depan,” kata Basuki.

Ia juga menekankan bahwa program infrastruktur dasar seperti Penyediaan Air Minum dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (PAMSIMAS) dan irigasi kecil diperbanyak, serta pelaksanaan proyek strategis nasional harus dilakukan secara optimal. Ia juga meminta kepada jajarannya untuk menjamin infrastruktur yang sudah dibangun dirawat dengan baik, sehingga tidak ada yang terbengkalai. Dengan keterbatasan anggaran menurut Basuki, infrastruktur PUPR dibangun secara bertahap dan dilaksanakan di seluruh Indonesia.

“Pengamalan Sila ke-5 Pancasila yakni Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia, diterjemahkan dalam pembangunan infrastruktur PUPR, dimana pembangunan dilakukan bertahap dan pada akhirnya pembangunan dilakukan di seluruh wilayah di tanah air,” tegas Basuki.

Pada kesempatan itu secara khusus Basuki memberi hormat dan salutnya atas kinerja terbaik yang ditunjukkan para pejabat di seluruh unor. Pasiannya mulai dari kalangan masyarakat hingga Presiden memberikan apresiasi atas pembangunan infrastruktur yang sudah dibangun unor-unor di Kementerian PUPR.

“Kita banyak mendapat apresiasi mulai dari masyarakat hingga Presiden Joko Widodo. Beberapa kali Presiden menyampaikan terimakasihnya, karena infrastruktur yang sudah dibangun seperti Pos Lintas Batas Negara atau PLBN yang multi fungsi dan multi manfaat. Sekarang PLBN sudah menjadi pusat kegiatan di kawasan tersebut,” ungkap Basuki. Meski demikian Basuki tetap menekankan pada jajarannya untuk tidak berpuas diri, karena masih banyak yang harus dievaluasi terkait kegiatan yang dilakukan sepanjang tahun 2017.

Saat memberikan Laporan Hasil Pra Konreg, Kepala BPIW Kementerian PUPR, Rido Matari Ichwan menyatakan *output* atau keluaran dari Pra Konreg ada 3 hal. Pertama, isu strategis dan rencana penanganan kebutuhan pembangunan bidang PUPR di seluruh provinsi dari diskusi dalam *desk* provinsi. Kedua, rencana pencapaian Rencana Strategis (Renstra).

Ketiga, usulan rencana kegiatan sebagai bahan masukan dalam pelaksanaan Konreg PUPR 2017 guna penyusunan rencana kerja Kementerian

Semua pihak harus bekerja sama, tidak ada yang lebih dari yang lain, kita *team work*, dan dalam satu tahun kita menyelesaikan 3 hal, yakni mempertanggungjawabkan apa yang sudah dilakukan tahun lalu, mengerjakan infrastruktur tahun ini dan memprogramkan pembangunan infrastruktur untuk tahun depan,” kata Basuki.

“Konsep pemrograman kita adalah pelaksanaannya dilakukan secara bersama atau terpadu dan tuntas, meski tugas kita bertambah banyak, namun hal itu menjadi kebanggaan tersendiri bagi kita,” ucap Rido.

PUPR tahun 2018 yang selaras dengan arah kebijakan nasional dan isu-isu strategis daerah yang mengakomodasi keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR di kawasan, antar kawasan, dan antar WPS.

Menurut Rido ada 6 prioritas pembangunan infrastruktur yang akan dilaksanakan Kementerian PUPR di tahun 2018. Keenam prioritas tersebut adalah, pertama, pembangunan berbasis wilayah. Kedua, pelaksanaan kegiatan pekerjaan *committed* seperti penyelesaian persiapan Asian Games XVIII dan dukungan penyelenggaraan *Annual Meeting* IMF-World Bank.

Ketiga, ketahanan air dan kedaulatan pangan, dimana pembangunan infrastruktur yang dibangun adalah bendungan baru, irigasi, sarana prasarana banjir, dan sarana prasarana pantai. Prioritas keempat adalah konektivitas, dimana pembangunan infrastruktur yang akan dilakukan yakni jalan nasional, jalan tol, jembatan, *fly over/underpass* dan Jalan Trans Papua. Selain itu pembangunan infrastruktur di daerah perbatasan yakni di Kalimantan, Papua, dan NTT.

Prioritas PUPR yang kelima menurut Rido adalah peningkatan kualitas kehidupan berupa

air minum, sanitasi, persampahan, rusun, dan rumah swadaya. Prioritas yang keenam program kerakyatan seperti Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah (PISEW), PAMSIMAS, Sanitasi Berbasis Masyarakat (SANIMAS), dan Program Percepatan Peningkatan Tata Guna Air Irigasi (P3TGAI). Program kerakyatan lainnya seperti Embung, Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS), Rumah Tidak Layak Huni (RTLH), Jembatan Gantung, dan Pelatihan Jasa Konstruksi (Jakon).

Menurut Rido program 2018 mengikuti tema Rencana Kerja Pemerintah (RKP) yakni “Memacu Investasi dan Infrastruktur untuk Pertumbuhan dan Pembangunan”. Pembuatan program 2018 juga mengacu pada Nawa Cita dan disesuaikan dengan arah kebijakan strategis sebagaimana yang tercantum pada Renstra PUPR 2015-2019.

Rido menyatakan bahwa penyusunan program infrastruktur tersebut dilakukan dengan keterpaduan dengan melibatkan pemerintah daerah dan unor PUPR baik yang ada di pemerintah pusat maupun daerah. “Konsep pemrograman kita adalah pelaksanaannya dilakukan secara bersama atau terpadu dan tuntas, meski tugas kita bertambah banyak, namun hal itu menjadi kebanggaan tersendiri bagi kita,” ucap Rido.







Bendungan Daerah Irigasi Karau Kalimantan Tengah

Sumber: Dok. PUPR

la juga menyatakan bahwa Pra Konreg telah berjalan sesuai rencana dengan partisipasi peserta secara aktif seluruh unsur baik yang ada di pemerintah pusat maupun daerah, maupun juga peserta dari pemerintah provinsi di seluruh Indonesia.

Saat itu, Rido juga menyampaikan bahwa usulan program infrastruktur untuk sektor Cipta Karya yakni pembangunan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) sepanjang 15.348 liter/detik, Penanganan Infrastruktur Kawasan Permukiman Perkotaan seluas 3.525 ha, Pengolahan Air Limbah untuk 1.108.955 kk, Penanganan Infrastruktur Kawasan Permukiman Perdesaan seluas 3.082 ha, dan Pelayanan Sistem Persampahan untuk 4.950.237 kk. Untuk Sektor Bina Marga, diusulkan Pembangunan Jalan sepanjang 881 km, Preservasi Jalan sepanjang 46.215 km, Pembangunan Jembatan sepanjang 7.644 m, Pembangunan *fly Over/ underpass / terowongan* sepanjang 3.911 m, Pembangunan Jalan Tol (yang dibangun pemerintah) sepanjang 27 km dan Preservasi Jembatan sepanjang 495.889 m.

Kemudian pada Sektor Sumber Daya Air (SDA) diusulkan program 47 Bendungan (11 bendungan baru, dan 36 bendungan *on going*), Pembangunan Jaringan Irigasi Baru seluas 87.124 ha, Pembangunan Pengendali Lahar/Sedimen sebanyak 20 buah, Pembangunan Sarana dan Prasarana Pengendali Banjir sepanjang 193 km, dan Rehabilitasi Jaringan Irigasi seluas 352.148 ha. Selain itu juga diusulkan Pembangunan Embung sebanyak 300 unit, Pembangunan dan Peningkatan Sarana Prasarana Pengamanan Pantai sepanjang

27 km, dan Pembangunan/Peningkatan Sarana Prasarana Pengelolaan Air Baku mencapai 4,23 m<sup>3</sup>/detik. Untuk Sektor Perumahan, beberapa program yang diusulkan yakni 17.500 unit Rumah Susun, 16.000 unit PSU Perumahan, 159.500 unit Rumah Swadaya, dan 7.000 unit Rumah Khusus. Usulan itu merupakan hasil dari konsinyasi dukungan dengan program prioritas Hasil Pra Konreg antara BPIW, Biro Perencanaan dan Kerja Sama Luar Negeri (PKLN), dan unit organisasi terkait.

Menurut Rido dari kegiatan yang dilakukan PUPR, baik Pra Konreg maupun Konreg akan menghasilkan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) yang bertujuan untuk mencapai beberapa hal seperti meningkatnya daya saing dan pertumbuhan ekonomi.

“Pembangunan infrastruktur 2018 tetap berbasis WPS, dimana pembangunan yang dilakukan untuk program yang sudah *committed*. Dengan adanya Asian Games yang akan dilaksanakan di DKI Jakarta dan Kota Palembang, maka tahun depan Kementerian PUPR fokus pada penyelesaian prasarana Asian Games tersebut,” tegas Rido.

Dipaparkannya juga mengenai *Ultimate* Pulau Sumatera tahun 2025. Beberapa proyek yang diharapkan selesai tahun 2025 seperti 25 ruas Tol Trans Sumatera sepanjang 2.865 km. Selain itu, 5 SPAM Regional, 1.614 SPAM Perkotaan, dan 682 SPAM Kawasan Khusus. Sedangkan untuk 13 Waduk dan 317 ribu Ha Irigasi Baru, ditargetkan selesai tahun 2019.

Pembangunan infrastruktur 2018 tetap berbasis WPS, dimana pembangunan yang dilakukan untuk program yang sudah *committed*. Dengan adanya Asian Games yang akan dilaksanakan di DKI Jakarta dan Kota Palembang, maka tahun depan Kementerian PUPR fokus pada penyelesaian prasarana Asian Games tersebut,” tegas Rido



Pada kesempatan itu, ia juga mencontohkan keterpaduan program tahun anggaran 2018 yang berbasis WPS dan provinsi. Beberapa keterpaduan program yang dicontohkan Rido seperti WPS 2 Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru dan WPS 4 Sibolga-Padang-Bengkulu. Kemudian juga kawasan Mebidangro atau Medan-Binjai-Deli Serdang-Karo, Kawasan Strategis Pariwisata Danau Toba – Samosir dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei-Kuala Tanjung.

Rido juga menjelaskan bahwa Kementerian PUPR mendukung pengembangan 3 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), yang menjadi fokus pemerintah. Ketiga KSPN tersebut yakni Danau Toba di Sumatera Utara, Borobudur di Jawa Tengah, dan Mandika di NTB. Dukungan ini dalam bentuk penyusunan *Integrated Tourism Masterplan* yang sedang dilakukan BPIW. Penyusunan *masterplan* tersebut mendapat *loan* dari World Bank atau Bank Dunia.

Dikatakannya bahwa ada 7 dukungan Infrastruktur PUPR dengan prioritas nasional pada periode 2015-2019. Pertama, dukungan 13 +10 Metropolitan+Kota Baru seperti Metropolitan Palapa (Padang-Lubuk Alung-Pariaman), Mebidangro, dan Palembang Raya (kota Palembang, kabupaten Ogan Komering Ilir, Kabupaten Ogan Ilir, dan Kabupaten Banyuasin).

Dukungan infrastruktur yang kedua, yakni 20 + 10 Kawasan Industri *plus* KEK seperti Sei Mangke,

Tanjung Api-Api, dan Kuala Tanjung. Kemudian yang ketiga, dukungan infrastruktur PUPR terhadap 10 + 2 KSPN seperti Danau Toba, Tanjung Kelayang, Mandeh, dan Toraja. Keempat, dukungan Kementerian PUPR juga pada 40 Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN) seperti Peureulak, Sidikalang, dan Dolok Masihul.

Kelima, dukungan PUPR terhadap 15 provinsi lumbung pangan seperti Aceh, Sumut, Sumbar, Sumsel, dan Lampung. Dukungan PUPR yang keenam, yakni Kawasan Perbatasan Nasional di Kalimantan, NTT, dan Papua serta 10 Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN).

Dukungan infrastruktur yang ketujuh, yakni konektivitas multimoda meliputi 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang masuk dalam WPS, dan 29 Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang masuk ke dalam WPS dari 182 PKW. Dukungan PUPR terkait konektivitas multimoda yang lain adalah kawasan pelabuhan dan bandara. Selain itu dukungan Kementerian PUPR terhadap kawasan sekitar Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP).

Selain itu dukungan infrastruktur Kementerian PUPR juga terkait bandara seperti Kualanamu dan Silangit. Sedangkan dukungan konektivitas multimoda yang lain adalah kereta api seperti di Sumut, Sumsel, Lampung, dan *Light Rail Transit* (LRT) di Palembang.

Program usulan yang dihasilkan melalui Pra Konreg dilakukan dengan menajamkan beberapa program. Prinsip umum dalam penajaman program yakni pertama, proyek-proyek prioritas nasional sesuai arahan Presiden dan prioritas tinggi tidak dilakukan pemotongan. Kedua, pekerjaan yang bersifat *Multi Years Contract* dan *Committed Project* pada prinsipnya dianggarkan.



Program usulan yang dihasilkan melalui Pra Konreg dilakukan dengan menajamkan beberapa program. Prinsip umum dalam penajaman program yakni pertama, proyek-proyek prioritas nasional sesuai arahan Presiden dan prioritas tinggi tidak dilakukan pemotongan. Kedua, pekerjaan yang bersifat *Multi Years Contract* dan *Committed Project* pada prinsipnya dianggarkan.

Prinsip umum ketiga yakni dukungan PUPR terhadap kawasan strategis dengan kebutuhan tingkat keterpaduan tinggi, (misalnya pelabuhan memerlukan jalan, kawasan industri memerlukan air baku dan air minum. Oleh karenanya pada prinsipnya dianggarkan, atau dengan pemotongan vertikal. Pengertian dari pemotongan vertikal adalah cara pemotongan, dimana total dana suatu proyek pembangunan infrastruktur, diurai pembiayaannya menjadi lebih dari satu tahun anggaran.

Kemudian prinsip umum keempat adalah pekerjaan-pekerjaan yang bersifat *Quick Win* dan *Rounding Up*, misalnya Jembatan gantung pejalan kaki, penanganan kecil namun langsung bermanfaat, dan jalan yang belum tersambung. Hal itu menjadi prioritas tinggi untuk tidak dilakukan pemotongan. Selanjutnya, prinsip umum kelima yakni program-program kerakyatan/ pemerataan kesejahteraan diusahakan untuk tidak dikurangi (seperti program

PISEW, PAMSIMAS, SANIMAS, P3TGAI, BSPS, dan KOTAKU).

Prinsip umum keenam adalah pemotongan tetap memperhatikan sinkronisasi pelaksanaan program antar unor pada saat Pra Konreg. "Contohnya terlihat dari soal keterkaitan antara kegiatan pembangunan instalasi air minum dan air baku, maupun masalah Mandi, Cuci, Kakus atau MCK dengan air bersih," ungkap Rido.

Dalam laporannya, Rido juga menyampaikan bahwa pelaksanaan Pra Konreg berjalan sesuai rencana. Namun demikian ia menilai, *masterplan* dan *development plan* terkait WPS yang dibuat BPIW perlu *direview*, agar sesuai dengan perubahan yang terjadi, mengingat saat ini sudah memasuki tahun ketiga dari periode 2015-2019.

"Kami mendapatkan masukan terkait *masterplan* dan *development plan*. Untuk itu kami sangat mengharapkan dukungan dan kerja sama dari para unor, balai, dan satker untuk melakukan *review* terhadap *masterplan* dan *development plan* tersebut," imbuh Rido. **Tim Redaksi**

*Masterplan dan development plan terkait WPS yang dibuat BPIW perlu direview, agar sesuai dengan perubahan yang terjadi, mengingat saat ini sudah memasuki tahun ketiga dari periode 2015-2019.*



Peserta berfoto bersama dalam seremoni pemberian apresiasi

Sumber: PUPR





Judul Buku : Logika Pemindahan Ibu kota Jakarta  
 Pengarang : Raharjo Adisasmita & Sakti Adisasmita  
 Penerbit : Graha ilmu  
 Tahun Terbit: 2011  
 Jumlah Halaman : 166 halaman

## Alternatif Ibu Kota Pengganti Jakarta

Beban Jakarta sebagai ibu kota negara dan pemerintahan sudah sangat berat menghadapi berbagai kepadatan yang tinggi, bencana banjir, ancaman rob (banjir laut pasang), abrasi, intrusi air laut, dan pengambilan air bawah tanah yang berlebihan, mengakibatkan Jakarta menjadi keropos, padat, tidak sehat, dan tidak nyaman. Oleh karena itu Jakarta sebaiknya dipindah, karena besar kemungkinan Jakarta akan tenggelam sebelum tahun 2030 bahkan mungkin lebih awal yaitu tahun 2020. Dengan alur pikir demikianlah buku ini hadir di hadapan pembaca.

Buku ini diawali dengan pembahasan umum mengenai teori-teori pengembangan wilayah, dan faktor-faktor yang mendorong pemindahan ibukota Jakarta. Selain itu, juga disajikan mengenai gambaran lokasi ibukota di beberapa negara sebagai pembandingan.

Buku ini membahas pertanyaan fundamental yaitu “mengapa”, “apa”, “dimana”, dan “bagaimana” pemindahan ibukota Jakarta secara ilmiah, dan memberikan solusi secara konseptual. Meskipun wacana yang berkembang akhir-akhir ini bahwa ibukota akan dipindahkan ke Palangkaraya, Kalimantan Tengah, namun buku ini memberikan pandangan lain. Di dalam buku ini, penulis menuliskan bahwa Makassar adalah pilihan yang layak dan ideal untuk menjadi alternatif pemindahan ibukota negara. Hal itu karena Makassar memiliki setidaknya 4 keunggulan, di antaranya adalah:

- Makassar mendekati kawasan selat Makassar yang membelah nusantara di tengah-tengah secara vertikal.
- Kawasan selat makassar memiliki keunggulan geo-ekonomi, geopolitik, dan geo strategi yang sangat potensial
- Kebutuhan untuk memberikan perhatian yang lebih besar kepada wilayah Indonesia timur
- Memiliki tata ruang yang luas, tidak mengorbankan lahan produktif, memiliki aksesibilitas tinggi, tersedianya infrastruktur yang memadai, dan kerawanan alam yang rendah.

Persyaratan sebagai ibu kota baru, yaitu memiliki aksesibilitas tinggi, tersedia tata ruang yang luas, tidak mengorbankan lahan produktif, tersedia infrastruktur yang memadai, lingkungan hidup yang kondusif, tingkat kerentanan bencana alam rendah, dan bebas gangguan keamanan. Lokasi alternatif ibukota baru mengarah kepada lokasi tengah (teori tempat sentral) dan memilih pada lokasi ujung (teori simpul jasa distribusi), yaitu pada wilayah Makassar, yang dikenal sebagai *main sea highway*. Poin-poin pembahasan tersebut dibahas dalam buku ini dan disajikan dalam 12 bab. (Mutri)

“Buku ini membahas pertanyaan fundamental yaitu “mengapa”, “apa”, “dimana”, dan “bagaimana” pemindahan ibukota Jakarta secara ilmiah, dan memberikan solusi secara konseptual.”

# Istilah Tentang Pengembangan Wilayah

Sejak tahun 2015 lalu pembangunan infrastruktur bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat lebih memperhatikan aspek manfaat ketimbang fisik. Jika sebelumnya target pembangunan hanyalah fisik infrastruktur, maka saat ini yang menjadi titik tekan bagi Kementerian PUPR adalah apakah infrastruktur tersebut dapat bermanfaat dan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Oleh karena itu konsep konektivitas antar wilayah menjadi salah satu dasar dalam penentuan kebijakan pengembangan wilayah. Berikut ini adalah beberapa istilah yang kerap digunakan dalam perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR berbasis Wilayah Pengembangan Strategis (WPS):

**Backbone:** Infrastruktur utama yang menjadi persyaratan berkembangnya suatu wilayah yang berfungsi untuk meningkatkan konektivitas dan memicu pertumbuhan ekonomi dalam wilayah pengembangan strategis; contoh Tokyo dan Osaka, disana terdapat industry, manufaktur, kerajinan, kultur budaya lokal, kawasan pariwisata alam. Menjadi terkoneksi secara global dengan adanya tol road dan sinkansen yang terhubung juga dengan kereta noncepat.

**Backlog:** Selisih antara target dan capaian. Backlog Rumah: Secara umum berarti kondisi kesenjangan antara jumlah rumah terbangun dengan jumlah rumah yang dibutuhkan rakyat; berdasarkan data sebaran perumahan, *backlog* di pulau Sumatera mencapai 2.963.000 unit; gap antara kebutuhan rumah dengan jumlah rumah yang ada; *Backlog* program: Selisih antara kebutuhan pelaksanaan program dengan realisasi pelaksanaan program.

**Food Estate:** Konsep pengembangan produksi pangan yang dilakukan secara terintegrasi mencakup pertanian, perkebunan, serta peternakan yang berada di suatu kawasan lahan yang sangat luas.

**Ultimate:** Tujuan utama, hal terpenting yang harus dikerjakan dan/atau dicapai dalam rangka pengembangan WPS.

**Program jangka panjang:** Kegiatan-kegiatan yang direncanakan untuk alokasi waktu 10-20 tahun.

**Program jangka menengah:** Kegiatan-kegiatan yang direncanakan untuk alokasi waktu 5 tahun.

**Program jangka pendek:** Kegiatan-kegiatan yang direncanakan untuk alokasi waktu 3 tahun.

**Konektivitas:** Kondisi yang menyebabkan/ memungkinkan dua atau lebih pusat pelayanan saling terhubung untuk mendorong pertumbuhan dan perkembangan wilayah.

**Konektivitas wilayah:** Salah satu strategi untuk percepatan dan perluasan pembangunan dengan (1) menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan; (2) menghubungkan hinterland atau wilayah belakang dengan pusat-pusat pertumbuhan, dan (3) membangun infrastruktur dan pelayanan dasar di daerah terpencil untuk mendapatkan manfaat pembangunan dan mencapai pertumbuhan inklusif.

**Konektivitas Fisik:** *Hard Infrastructure*, merujuk pada infrastruktur fisik yang mempermudah perdagangan dan perjalanan regional yang mencakup pelabuhan, jalan, bandar udara, dan rel kereta api.

**Konektivitas Nasional:** Penyatuan empat elemen kebijakan nasional, yaitu Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan Wilayah (RPJMN/RTRWN), dan teknologi informasi dan komunikasi (TIK).

**Disparitas:** Adanya perbedaan atau jarak.

*Sumber: Kamus Istilah Pengembangan Wilayah*



## Sekretariat BPIW Adalah Fasilitator Semua Pusat

**Ir. Firman Hatorangan Napitupulu, MURP**

*Sekretaris BPIW Kementerian PUPR*

Sejak 23 Mei lalu, Ir. Firman Hatorangan Napitupulu, MURP menjabat sebagai Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, menggantikan Dr. Dadang Rukmana, SH, CES, DEA yang kini menjabat sebagai Direktur Rumah Umum dan Komersial Direktorat Penyediaan Perumahan. Meski sempat bingung pada saat awal diberitahu akan dilantik sebagai sekretaris, namun dengan berbekal pengalaman yang mumpuni, kini Firman sudah

sangat memahami apa yang harus dilakukan. Firman akan memprioritaskan brainstorming untuk menyamakan pola pikir terkait tugas kesekretariatan. Ia memandang kesekretariatan sebagai fasilitator bagi semua unit kerja di BPIW yang berperan mensinkronkan tugas dan fungsi masing-masing pusat. Berikut perbincangan lengkap Buletin Sinergi dengan Firman Hatorangan Napitupulu di ruang kerjanya beberapa waktu lalu.



### Apa jabatan Bapak sebelum menjabat sebagai Sekretaris BPIW?

Sebelum menjabat sekretaris BPIW, saya bekerja di Ditjen Cipta Karya sebagai Kasubdit Standarisasi dan Kelembagaan. Sebenarnya tugas disana itu mirip-mirip dengan BPIW. Kalau ditempat sebelumnya, tugasnya merumuskan kebijakan untuk pengembangan permukiman atau kawasan, tapi dalam lingkup yang kecil. Sedangkan di BPIW, pengembangan wilayah dengan skala yang besar.

Jadi secara substansi pekerjaan saya yang dulu dan sekarang, mirip. Sekarang tugas khusus saya, mengurus Kesekretariatan dan sumber daya manusia atau SDM. Meski tidak terlalu substansi namun saya harus mendukung Kepala Badan untuk mengkoordinasikan teman-teman. Membantu beliau untuk dapat merumuskan agenda-agenda pekerjaannya terkait tugas BPIW melaksanakan penyusunan kebijakan teknis dan strategi keterpaduan.

### Ketika dilantik pada 23 Mei 2017 lalu, Bagaimana pandangan Bapak mengenai jabatan Sekretaris?

Saya waktu pertama ditunjuk menjadi Sekretaris BPIW, saya total terkejut, apa yang terjadi dengan hidup saya (sambil tertawa, red). Saya pelajari pekerjaan baru ini, dan saya tidak terlalu masalah bahwa saya tidak terlibat dalam pekerjaan-pekerjaan substansial. Saya ditunjuk Pak Menteri di sini, mungkin karena melihat *background* pekerjaan saya sebelumnya yang sangat terkait BPIW. Saya dulu waktu masuk pertama

di PU, saya lama di tata ruang. Dulu namanya DTKTD. Itu tata ruang juga sebelum menjadi Direktorat Jenderal. Saya di PU sudah 29 tahun, bahkan tepatnya 32 tahun. Selama bekerja di PU, pekerjaan saya terkait dengan pengembangan wilayah dan kawasan atau tata ruang. Mungkin gara-gara itu saya disini.

### Menurut Bapak idealnya seperti apa fungsi Sekretariat dalam mendukung tugas dan fungsi BPIW sebagai lembaga?

BPIW dibentuk untuk membantu Menteri PUPR untuk merumuskan kebijakan teknis dan strategi keterpaduan program infrastruktur PUPR dalam pengembangan wilayah atau kawasan. Sehingga dengan demikian Menteri bisa mengarahkan seluruh Ditjen untuk menyempurnakan kebijakan program masing-masing Ditjen secara efektif dan efisien, dan selaras dengan daya dukung wilayah. Kalau begitu, apa yang dilakukan Sekretariat BPIW?.

Sekretariat badan ini harusnya mampu mendukung kepala badan. Bukan hanya terkait bidang kesekretariatan dan kepegawaian, tapi yang utamanya adalah tanggung jawab *programing* dalam kaitannya dengan keterpaduan dan juga penganggaran.

Namun tantangan kedepan adalah bagaimana sekretariat ini memfasilitasi kerja sama, antar kelembagaan yang akan memanfaatkan program-program maupun yang akan mendukung dan mewujudkan program-program tersebut, tidak hanya dari instansi pemerintah, tapi juga dari swasta termasuk perguruan tinggi/ universitas. Kerja sama

Sekretariat badan ini harusnya mampu mendukung kepala badan. Bukan hanya terkait bidang kesekretariatan dan kepegawaian, tapi yang utamanya adalah tanggung jawab *programing*.



Seremoni pelantikan jabatan Sekretaris BPIW



ini yang paling penting. Jadi kita harus mulai mampu mengidentifikasi kebutuhan anggaran yang sifatnya non APBN.

Fungsi BPIW harus lebih tajam dalam memberikan rekomendasi dengan berbagai resiko yang akan timbul. Jadi infrastruktur itu diperlukan untuk dibangun, tapi kita mengatur bagaimana cara menggunakannya dalam jangka aktu tertentu. Jadi BPIW memiliki fungsi intelektual dengan memikirkan dampak yang akan timbul 20-30 tahun kedepan.

Dengan demikian harus ada mitigasi resiko, dan mitigasi resiko itulah yang harus kita terjemahkan dalam memanfaatkan suatu kawasan. Misalnya bagaimana pembangunan jalan tol tetap dapat mempertahankan lahan-lahan pertanian masyarakat. Lahan pertanian harus dijaga. BPIW adalah "otaknya" keterpaduan bagi Pak Menteri. Sebab BPIW bertugas merekomendasikan dan merumuskan kebijakan teknis keterpaduan dengan berbagai disiplin yang ada.

**Apa yang menjadi tantangan dalam melaksanakan tugas sebagai Sekretaris BPIW?**

Orang terkadang melihat kesekretariatan hanya menyediakan alat tulis kantor untuk semua, saya kira tidak. Menurut saya sekretariat inilah yang memfasilitasi pimpinan termasuk unit-unit teknis

yakni pusat-pusat, untuk *mendeliver* gagasan-gagasan BPIW, tidak hanya bagi unit organisasi atau unor di Kementerian PUPR, tetapi juga dengan pihak luar. Oleh karena itulah, di kesekretariatan ini ada unit Kerja Sama. Unit inilah yang memfasilitasi berbagai pihak dengan membawa produk-produk yang dihasilkan BPIW. Meski secara teknis unit ini yang memfasilitasi namun yang mengatur mekanisme dan formatnya, itu diatur sekretariat.

Kemudian kalau terkait kawasan, kita menjalin komunikasi dengan lembaga-lembaga keuangan, seperti yang bergerak di bidang industri, pariwisata, pertanian, perikanan, dan pelabuhan. Kalau menurut saya, kita dapat memfasilitasi itu.

**Adakah pekerjaan rumah dari pejabat sebelumnya yang akan Bapak selesaikan terlebih dahulu di awal-awal Bapak menjabat di jabatan ini?**

Pekerjaan rumahnya yakni menjamin proses bisnis BPIW berjalan dengan baik. Setba harus berperan dalam menggerakkan seluruh pusat untuk bisa berkoordinasi dan menjalankan fungsinya masing-masing dengan lebih baik lagi. Dengan usia yang baru 3 tahun, maka mungkin masih dalam proses belajar. Namun hal itu perlu ditata dengan baik. Jadi saya melihat setba tidak hanya melaksanakan tugas

Menurut saya sekretariat inilah yang memfasilitasi pimpinan termasuk unit-unit teknis yakni pusat-pusat, untuk *mendeliver* gagasan-gagasan BPIW, tidak hanya bagi unit organisasi atau unor di Kementerian PUPR, tetapi juga dengan pihak luar.

sehari-hari, tetapi juga pembenahan tugas pokok dan fungsi BPIW.

**Program apa yang akan Bapak prioritaskan untuk diselesaikan hingga Desember mendatang?**

Saya lebih banyak melakukan *brainstorming*, untuk mulai membangun pola pikir yang baru. Jadi saya ingin menyamakan pola pikir, mungkin kita perlu sedikit berubah. Saya kedepan melakukan konsolidasi, dan kita harus kuat menguasai substansi tugas kita. Itu saja dulu. Saya juga akan mencoba memberikan diskusi-diskusi terkait visi kita ke depan. Pak Menteri sendiri telah membuat visium PUPR 2030, yakni *smart living* yang menciptakan kualitas permukiman yang layak sesuai zaman dengan cerdas.

Jadi ketika disana ada penduduk berkumpul dan bermukim, maka di sana pasti ada tempat mereka bekerja, maka disitulah Kementerian PUPR harus hadir menciptakan permukiman yang layak di kawasan perkotaan dan perdesaan.

Untuk bertempat tinggal dan bekerja dengan baik dalam lingkungan hunian yang berkelanjutan selaras dengan daya dukung lingkungan, itulah *smart living*. Kenapa *smart living*?, karena infrastruktur yang dibangun PUPR, diarahkan untuk menciptakan hunian yang layak dan produktif serta berkelanjutan yang dikelola dengan cerdas. Oleh karena itu standarisasi pengembangan infrastruktur permukiman dan wilayah harus disesuaikan.

**Bagaimana dukungan SDM yang ada di sekretariat dalam melaksanakan tugas-tugas yang ada?**

Saya belum melihat secara spesifik SDM yang ada, tapi saya saya anggap disini kumpulan orang-orang pintar. Organisasi ini sangat bergantung pada sumber daya manusianya. BPIW adalah human resources *type of organization*. karenanya produk yang dihasilkan

berupa *software*. Bila produknya pemikiran, maka untuk menghasilkan produk tersebut harus dilakukan dengan berdiskusi atau berdebat. Jadi kalau harus berdebat, maka pola kerja struktural harus dijaga dan tidak ada yang boleh menonjol.

Saya juga melihat *focus group discussion* atau FGD merupakan mesin untuk menghasilkan produk-produk BPIW. Oleh karenanya FGD mungkin dalam pelaksanaannya yang harus diperbaiki secara sistematis.

**Apa harapan Bapak terkait tugas dari masing-masing unit di sekretariat?**

Kita harus punya spesifikasi dan peran kita harus jelas. Tetapi spesifikasi itu punya hubungan tugas dengan organisasi, dia tidak ngarang. Satu yang belum dirasakan bahwa sekretariat adalah fasilitator bagi semua. Kita mungkin tidak secara spesifik mengetahui kerja pusat-pusat, tetapi kita tahu secara umum tugas-tugasnya, dan kita yang memfasilitasi dan mengkonsolidasikan tugas-tugas BPIW dengan pusat-pusat. Nanti keluarannya dalam bentuk rekomendasi kebijakan rencana dan program keterpaduan infrastruktur PUPR.

Itu tanggung jawab sekretariat. Jadi secara umum kita harus mengkoordinir tugas-tugas pusat, karena kita harus mensinkronkan tugas-tugas tersebut.

Kita yang *support* pimpinan dalam hal konsolidasi dan mengatur hubungan masing-masing pusat. Jadi kita ini adalah konsolidator dan fasilitator, karena kita yang membuat jelas fungsi masing-masing pusat. Dengan demikian dapat jelas tugasnya untuk melakukan keterpaduan. Jadi bisnis prosesnya kita yang mengatur. Itu yang penting. **Tim Redaksi**

Sekretariat adalah fasilitator bagi semua. Kita mungkin tidak secara spesifik mengetahui kerja pusat-pusat, tetapi kita tahu secara umum tugas-tugasnya, dan kita yang memfasilitasi dan mengkonsolidasikan tugas-tugas BPIW dengan pusat-pusat.



“Saya lebih banyak melakukan *brainstorming*, untuk mulai membangun pola pikir yang baru. Jadi saya ingin menyamakan pola pikir, mungkin kita perlu sedikit berubah. Saya kedepan melakukan konsolidasi, dan kita harus kuat menguasai substansi tugas kita”



# Infrastruktur PUPR Dalam Media Cetak

Kami mengumpulkan guntingan berita dengan topik infrastruktur dan topik lain yang berkaitan dengan hal itu. Guntingan berita tersebut kami sarikan dari 5 media cetak, yaitu Kompas, Koran Tempo, Media Indonesia, Investor Daily, dan Bisnis Indonesia. Dengan adanya guntingan berita ini, diharapkan dapat diketahui opini publik yang berkembang seputar infrastruktur. Selain itu, dapat berguna sebagai media monitoring BPIW. Berikut ini adalah 3 potongan pemberitaan tersebut

Juni 7, 2017

## INFRASTRUKTUR

Bisnis Indonesia 7

### ► PENGEMBANGAN WILAYAH

## PUPR Dukung Pembangunan KSPN

JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mendukung pembangunan infrastruktur seperti di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional atau KSPN untuk mengatasi kesenjangan wilayah antara wilayah Indonesia bagian barat dan timur.

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian PUPR Rido Matori Ichwan mengatakan, kesenjangan antarwilayah saat ini terutama dari perbedaan kontribusi antara wilayah Indonesia bagian barat (80%) dan timur (20%) terhadap produk domestik regional bruto Indonesia.

"Kita karena itu, kami mendukung pembangunan infrastruktur seperti di KSPN, yakni di Mandalika dan Labuan Bajo," ujarnya melalui siaran pers Selasa (6/6).

Untuk KSPN Mandalika, beberapa program Kementerian PUPR seperti pembangunan jalan nasional by pass lajur Bandara Internasional Lombok Kota Kawasan Ekonomi Khusus (KKE) Mandalika dan pemataan bangunan di kawasan tersebut.

Sementara itu, program KSPN Labuan Bajo seperti pembangunan jalan Labuan Bajo—Poleng—Tirang—Kediri dan pembangunan

jalan akses Bandara Korodo. "Kami pun mendukung kawasan pedesaan/pertanian berbasis ekonomi pembangunan juga dengan modal, mendukung provinsi membangun pangan nasional, dan mendukung kawasan metropolitan seperti Makassar, Manis, Singaperbangsa, dan Takalar atau yang biasa disebut Mammusada," kata Rido.

Dia menambahkan, pembangunan infrastruktur yang dikembangkan Kementerian PUPR berbasis 35 wilayah pengembang strategi (WPS). Dari 35 WPS di Indonesia, 19 WPS ada di KDI yang telah dilengkapi dengan masterplan dan *development plan*.

#### KOMPOSISI

Untuk Kalimantan terdapat 4 WPS, yakni WPS 21 Kotabaru—Pontianak—Singkawang—Sambas, WPS 21 Teratak—Sebatik, WPS 22 Palangkaraya—Banjarmasin—Banjulin, dan WPS 25 Balikpapan—Samudra—Mado.

"Beberapa program di Pulau Kalimantan ini seperti pembangunan jalan di perbatasan Kalimantan sepanjang 847,70 kilometer serta pembangunan sarana dan prasarana air tawar di Kabupaten Kayong Utara," katanya.

Rido menambahkan, di Sulawesi

ada 5 WPS, yakni WPS 24 Bitung—Makassar—Arung—Gorontalo, WPS 25 Gorontalo—Ruteng, WPS 26 Palu—Banggai, WPS 27 Mamuju—Makale—Talea—Serdar—Bua Bua, dan WPS 28 Makassar—Pare Pare—Marsula.

Beberapa program pembangunan infrastruktur di Pulau Sulawesi ini seperti pembangunan jalan tol Manado—Bitung MYC serta Pembangunan irigasi dan irigasi air tawar Tobang Kabupaten Enrekang MYC.

Kemudian, di Maluku ada 2 WPS, yakni WPS 29 Ternate—Sofifi—Daruba dan WPS 30 Ambon—Masohi.

Beberapa program pembangunan infrastruktur yang dilakukan Kementerian PUPR di pulau itu seperti pembangunan Bendungan Way Api Kabupaten Tani dan pembangunan rumah khusus Maluku Utara I—V di Kota Ternate, 18 Nusa Tenggara ada 4 WPS, yakni WPS 14 Tanjung—Mataram—Mandalika, WPS 17 Sumba Besar—Dempu—Bima, WPS 18 Waingapu—Labuan Bajo—Ende—Matene, dan WPS 19 Kupang—Atambua.

"Beberapa program yang dilakukan di pulau ini seperti pembangunan Waduk Rakama di Kabu-

## Evaluasi Bank Dunia Ditunggu

JAKARTA — Pemerintah menanti hasil evaluasi Bank Dunia mengenai kelanjutan proses lelang konsultan untuk pembuatan rancangan induk di tiga Kawasan Strategis Pariwisata Nasional di Mandalika Nusa Tenggara Barat, Candi Borobudur Jawa Tengah, dan Danau Toba Sumatera Utara yang memanfaatkan pinjaman dari lembaga keuangan tersebut.

Pinjaman Bank Dunia yang akan dikucurkan untuk pengembangan ketiga kawasan pariwisata tersebut mencapai US\$300 juta dan US\$6 juta di antaranya dialokasikan untuk pembuatan rancangan induk terintegrasi.

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR Rido Matori Ichwan menyatakan, sejauh ini terdapat empat perusahaan konsultan internasional yang lulus kualifikasi untuk ketiga paket pembuatan rancangan induk yang dilelangkan.

Proses lelang diharapkan selesai pada Juli ini, dan pembuatan rencana induk ketiga wilayah KSPN direncanakan tuntas dalam 12 bulan sejak kontrak diteken.

"Selesai lelang akhir Juli, kami panggil [pemegang tender]. Mereka bekerja tidak dari nol, tetapi mengintegrasikan masterplan yang sudah ada, yang dibuat oleh

Kementerian PUPR, Kementerian, dan Kemendagri," ujarnya ketika dihubungi Bisnis, Selasa (6/6).

Dia menjelaskan, rencana induk pengembangan ketiga KSPN memiliki tema yang berbeda.

Kawasan Candi Borobudur akan mengedepankan unsur budaya, sedangkan Danau Toba akan memprioritaskan kawasan alam dan Mandalika memadukan unsur budayanya dan alam.

Meski demikian, dia menyatakan, pembangunan fisik infrastruktur pendukung ketiga kawasan tersebut dapat dilakukan mulai Januari tahun depan, tanpa harus menunggu selesainya rancangan induk. *Dwenda Sportiva*

papier Kumpang dan pembangunan jalan strategis Laktrini/Mekasin Kabupaten Bera," ujar Rido.

Sementara itu, di Papua ada 4 WPS, yakni WPS 31 Sorong—Mekmerai, WPS 32 Biak—Manokwari—Bintuni, WPS 33 Nabire—Enarotali—Waruna, dan WPS 34 Jayapura—Mekmerai. Selain pembangunan jalan Tirang-

Papua, di pulau ini juga dibangun rumah khusus di Papua Barat, Kabupaten Raja Ampat.

Pembangunan infrastruktur di wilayah Indonesia bagian timur, lanjut Rido, memiliki tantangan yakni keterbatasan tenaga kerja terampil. Menurutnya, dari 1,20 juta tenaga kerja konstruksi di

wilayah Indonesia bagian timur, hanya 5% yang bersertifikat ahli dan terampil.

"Tantangan kita ialah bagaimana caranya menciptakan atau mempersiapkan tenaga terampil agar dapat membangun infrastruktur PUPR yang meraka di KTL," tutur Rido. *(Dwenda Sportiva)*





Teropong Media edisi 18 ini, akan mengulas 3 tulisan dari Bisnis Indonesia, Rabu 7 Juni 2017. Berikut ulasannya

## Program Dukungan 10 KSPN Melalui WPS

Ulasan pertama mengenai berita yang ditulis Bisnis Indonesia pada tanggal tersebut, yang berjudul "PUPR Dukung Pembangunan KSPN". Sejalan dengan tajuk berita tersebut, memang sejak pemerintah menetapkan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kementerian PUPR telah bertekad untuk mendukung penuh dengan sejumlah program. Dari 25 KSPN, pemerintah memfokuskan pada 10 KSPN. Hal ini dilakukan untuk mencapai target kunjungan wisatawan mancanegara, yakni 20 juta orang tahun 2019.

Ke-10 KSPN tersebut yakni Danau Toba (Sumatera Utara), Tanjung Kelayang (Pulau Belitung), Kepulauan Seribu (DKI Jakarta), Tanjung Lesung (Banten), Borobudur (Jawa Tengah), Bromo-Tengger-Semeru (Jawa Timur), Mandalika (NTB), Labuan Bajo (NTT), Wakatobi (Sulawesi Tenggara), dan Morotai (Maluku Utara).

Program dukungan tersebut direalisasikan melalui pendekatan Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) atau pembangunan infrastruktur yang dilakukan dengan pengembangan wilayah. Dengan pendekatan WPS ini beberapa program telah disiapkan Kementerian PUPR untuk 10 KSPN tersebut. Untuk destinasi wisata Danau Toba, program infrastruktur yang akan dilakukan seperti pengamanan pantai Situngkir, dan Penataan kawasan wisata seperti Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM), Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL), dan persampahan. Kemudian untuk kawasan wisata Tanjung Kelayang, beberapa program seperti dukungan terhadap Bandar Udara H.A.S Hanandjoeddin, dan pelebaran jalan sekitar Tanjung Kelayang.

Kemudian untuk Kepulauan Seribu dilakukan dukungan terhadap Pelabuhan Tanjung Priok. Program untuk daerah wisata Tanjung Lesung, seperti prasarana air baku dan penataan KSPN dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung seperti TPA Regional, Jalan akses wisata, SPAM Regional, dan IPAL Regional.

Untuk Borobudur dukungan berupa pengembangan 13 desa wisata di sekitar Borobudur dan pelebaran jalan sekitar Borobudur. Sedangkan untuk destinasi wisata Bromo, dukungan berupa dukungan terhadap Bandara Abdul Rahman Saleh. Selanjutnya untuk Mandalika dukungan Kementerian PUPR seperti Jalan Tol Bandara Praya – Mandalika dan Jalan Nasional Labuan Bajo – Baleng – Terang.

Tidak hanya itu, dukungan terhadap KSPN Labuan Bajo juga dilakukan seperti Pelabuhan Pengumpul Labuan Bajo dan Pembangunan Jalan Labuan Bajo – Kondo. KSPN Wakatobi juga didukung Kementerian PUPR seperti dukungan terhadap Bandara Haluoleo dan Pelabuhan Pengumpul Kendari. Untuk KSPN Morotai beberapa program Jalan Lingkar di Kabupaten Halmahera Barat dan Kabupaten Halmahera Utara, serta Infrastruktur terpadu di kawasan perkotaan.

Ulasan kedua ini berkaitan dengan berita dari Bisnis Indonesia pada 7 Juni yang diberi judul "Evaluasi Bank Dunia Ditunggu Pemerintah". Berikut ulasannya:

## BPIW Dipercaya Kawal Lelang Internasional Terkait 3 KSPN

Dari 10 KSPN, ada 3 KSPN yang mendapatkan loan dari World Bank atau Bank Dunia. Ketiga KSPN tersebut adalah Danau Toba, Borobudur, dan Mandalika. Dengan anggaran dari Bank Dunia tersebut, pemerintah memutuskan dibuatnya integrated tourism masterplan. Kementerian PUPR pun memberikan kepercayaan kepada BPIW untuk mengawal lelang internasional terhadap 3 KSPN tersebut.

Pada saat awal dibukanya lelang internasional itu, setidaknya ada 20 konsultan asing dari berbagai negara yang ambil bagian untuk membuat masterplan tersebut. Konsultan asing tersebut datang dari beberapa negara seperti Amerika Serikat, Spanyol, dan Belanda. Tidak hanya konsultan luar negeri, dari dalam negeri juga ikut andil.

Setelah dilakukan seleksi, ada enam perusahaan konsultan internasional yang lulus pra kualifikasi untuk ketiga paket pembuatan masterplan. Kini, BPIW tengah menunggu hasil evaluasi Bank Dunia mengenai kelanjutan proses lelang tersebut. Proses lelang ini diharapkan dapat selesai pada bulan Juli dan pembuatan rencana induk ini direncanakan tuntas dalam 12 bulan sejak kontrak ditandatangani. Nantinya masterplan yang dibuat beberapa instansi terkait termasuk yang telah dibuat BPIW ditetrasikan untuk 3 KSPN tersebut.

Terlepas dari persoalan masterplan tersebut, Kementerian PUPR dengan sejumlah program yang telah disiapkan BPIW siap mendukung pengembangan KSPN tersebut.



## ▶ KOTA MANDIRI

# Semua Berawal dari Mimpi

Anitama W. Puspa & Ipak Ayu H.N.  
redaksi@bisnis.com

**“K**alau ditanya apa menariknya membangun kota mandiri, ini sama saja dengan pertanyaan kepada buruh bangunan apa menariknya memasang batu bata? Kemudian buruh itu balik bertanya apa sih menariknya membangun rumah?”

Salogogi tersebut dilontarkan M. Nawawi, Vice Marketing Director Paramount Land, untuk menjelaskan alasan pihaknya melirik pengembangan kota mandiri yang belakangan menjadi kebutuhan masyarakat.

Dalam mengembangkan kota mandiri, pengembangan harus menyiapkan seluruh fasilitas pendukung di dalam proyeknya. Visi dan idealisme pengembang pun dapat terlihat dari fasilitas yang dibangunnya, mulai dari kawasan residensial, pusat perbelanjaan, hingga sekolah dan rumah sakit.

“Pengembangan kawasan kota mandiri sebenarnya dapat menjadi visi dasar membangun bangsa, karena dari *building home* kami kemudian mampu *building people*,” katanya.

Dia menilai kehadiran kota mandiri baru seperti Kota Maja sebenarnya tidak luput dari kondisi Jakarta sebagai Ibu Kota yang memiliki keterbatasan untuk dikembangkan. Bahkan pengembang harus melakukan reklamasi agar dapat terus mengembangkan kawasan utara Jakarta.

Visi dan idealisme itu juga yang mendorong Paramount Land melirik peluang pembangunan kota mandiri di daerah satelit Jakarta. Saat ini, perusahaan memiliki lahan seluas 400 hektare di Balara, dan 2.000 hektare di Bogor.

Perusahaan pun bergesah menyusun rencana pengembangan lahan itu, agar dapat dirilis secepatnya. Dengan begitu Paramount Land dapat membangun infrastruktur pendukung pengembangan kota mandiri.

Meski mulai fokus membangun kota mandiri, Nawawi menuturkan Paramount Land akan tetap menasar segmen residensial dibandingkan dengan hunian vertikal. Alasannya, mayoritas masyarakat Indonesia masih menyukai rumah tapak dibandingkan apartemen atau rumah susun.

“Kami juga akan tetap membidik pembeli rumah pertama, dan tahun ini kami juga akan meluncurkan kawasan perumahan baru di Curug dan beberapa lokasi lainnya,” ujarnya.

Untuk memuluskan rencana itu, perusahaan akan mengedepankan konsep *joint venture* dengan beberapa pengembang yang ingin terlibat dalam pembangunan kota mandiri.

## FOKUS DI LUAR JAWA

Sementara itu, Suyenti Lokat, AVP Marketing Podomoro City Deli Medan, mengatakan PT. Agung Podomoro Land Tbk. (APLN) fokus menggarap kota mandiri di luar Jawa.

Menurutnya, pengembangan kota mandiri dapat lebih mudah dilakukan di daerah dengan menjadikannya sebagai ikon baru wilayah itu.

“Kota mandiri itu semuanya berawal dari mimpi, tetapi kota mandiri sendiri pengembangannya membutuhkan waktu lama. Pengembang harus memastikan konsep itu terealisasi,” katanya.

Suyenti menyebut tantangan terbesar pengembang dalam mengembangkan kota mandiri adalah memastikan realisasi pengembangan kota mandiri. Untuk itu diperlukan konsistensi dan komitmen tinggi dari pengembang yang menggarapnya.

Apalagi pemeliharaan dan pengembangan kota mandiri umumnya membutuhkan waktu yang cukup panjang. APLN sendiri hingga kini masih merahasiakan proyek kota mandiri yang akan digarapnya dalam waktu dekat.

Presiden Direktur GIB Land Hantia Cokrodiharjo mengatakan keberhasilan pengembangan kota mandiri sangat ditentukan oleh lokasi yang tepat. Proyek itu pun harus terintegrasi dengan jaringan transportasi publik, untuk menunjang mobilitas penghuninya.

“Konsep kota yang menunjang kenyamanan dan mengakomodir kualitas hidup penghuninya akan menjadi kunci sukses pengembangan,” ucapnya.

Di saat pengembangan swasta mulai marak mengembangkan kota mandiri, pemerintah juga terus mematangkan 10 kota baru yang telah dicanangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 melalui sasaran pembangunan kewilayahan dan antar-wilayah.

Rido Matari Ichwan, Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), mengatakan perkembangan terbaru dari 10 kota tersebut masih dalam pematangan infrastruktur.

Menurutnya ada dua kota yang dinilai benar-benar menjadi kota baru yakni Maja di Lebak, Banten dan Bandar Kayangan di Lombok, Nusa Tenggara Barat (NTB). Sementara itu delapan daerah lainnya hanya menjadi area baru dalam skala besar seperti yang di Manado, Medan, dan Padang.

Di Maja dan Bandar Kayangan, lanjutnya, pemerintah masih menyiapkan pengembangan struktur organisasi dengan merangkul seluruh pemangku kepentingan, termasuk pengembang yang terlibat di dalamnya.

Dia menilai hal yang paling penting dalam kawasan kota mandiri adalah terealisasinya hunian berimbang sesuai PP No. 14/2016 tentang Penyelenggaraan Perumahan dan Kawasan Permukiman.

Regulasi tersebut memungkinkan pembangunan yang merata dengan konsep perbandingan 1:2:3. Artinya, dalam membangun satu rumah mewah, pengembang wajib menyediakan dua rumah menengah dan tiga rumah sederhana dalam satu hamparan atau pada satu wilayah kabupaten dan kota.

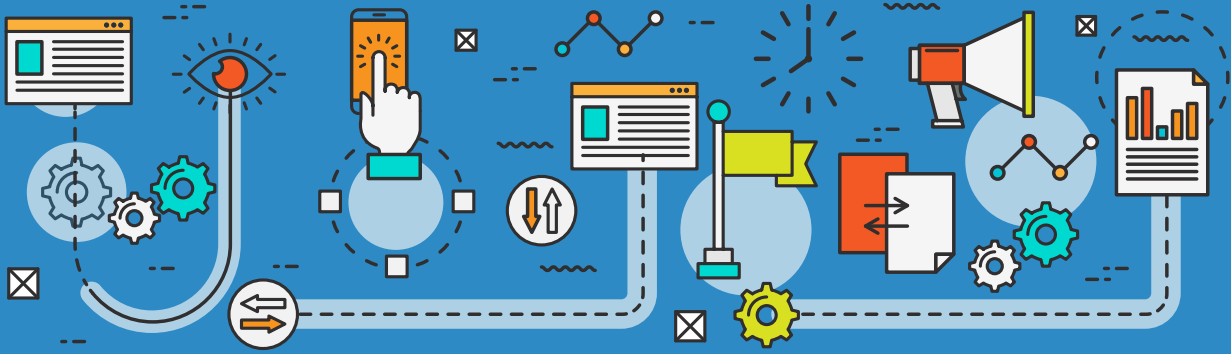
“Kestimbangan merupakan hal utama yang harus diwujudkan dalam mengembangkan kawasan baru. Satu kota itu bertumbuh mulai dari yang tinggal dan bekerja sehingga membentuk ekonomi dari kota tersebut,” ujarnya.

Selain pengembangan 10 kota baru, BPIW juga fokus mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus berbasis industri pariwisata. Bahkan, saat ini pihaknya tengah menantikan kucuran dana segar dari Bank Dunia sebesar US\$300 juta untuk pengembangan perencanaan dan infrastruktur dasar kawasan Mandalika, Danau Toba, dan Borobudur.

Keberadaan kota mandiri diharapkan mampu meringankan beban kota besar yang sudah padat dan sulit dikembangkan seperti Jakarta, dan mampu meratakan perekonomian nasional.







Ulasan ketiga, terkait artikel di Bisnis Indonesia, 7 Juni 2017, yang berjudul “Semua Berawal Dari Mimpi”. Artikel tersebut membahas mengenai kota baru yang menjadi Kota Mandiri, salah satunya Kota Maja. Berikut ulasannya :

## Cegah Permukiman Tidak Terkendali, Kota Baru Jadi Solusi

Pembangunan di beberapa kawasan di Indonesia seperti di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi atau Jabodetabek, sudah berkembang dengan telah dibangunnya jalan tol dan kawasan industri. Hal ini berimplikasi pada meningkatnya pada kebutuhan perumahan dan permukiman bagi karyawan dan buruh, serta masyarakat berpenghasilan rendah (MBR).

Bila kondisi tersebut dibiarkan dan tanpa diatur dengan baik, maka perkembangan permukiman tidak terkendali (*urban sprawl*) dan perkembangan suatu daerah tidak efisien. Agar tidak terjadi *urban sprawl* dan pembangunan infrastruktur dapat efisien, pemerintah pusat melalui Kementerian PUPR memadukan pengembangan infrastruktur dengan pembangunan kawasan.

Salah satu kawasan yang potensial yang dikembangkan adalah Kecamatan Maja yang berada di Kabupaten Lebak Banten. Maja merupakan daerah yang dikembangkan pemerintah sebagai Kota Baru Publik.

Pengembangan Maja diharapkan sebagai solusi untuk mengurangi beban Megapolitan Jabodetabek sekaligus memperkuat struktur kawasan tersebut. Selain itu agar tersedianya perumahan dan permukiman yang kayak huni dan menjadikan daerah tersebut menjadi Kota Satelit Mandiri.

Sehubungan dengan hal itu, BPIW menargetkan membuat *masterplan* dan *development plan* 10 kota baru di Indonesia hingga 2019. Salah satunya yang sudah dilakukan yakni Kota Baru Publik Maja yang berada di Provinsi Banten. Ke-10 baru di Indonesia tersebut yakni, yakni Kota Maja, Pontianak, Padang, Palembang, Banjarbaru, Tanjung Selor, Makassar, Manado, Sorong, dan Jayapura. Sepanjang tahun 2015 dan 2016, sudah ada 4 kota yang sudah dibuatkan *masterplan* dan *development plan* yakni Maja, Pontianak, Palembang, dan Tanjung Selor.

Dengan dukungan Kementerian PUPR melalui *masterplan* dan *development* yang dibuat BPIW diharapkan dapat membuat suatu kawasan menjadi kota mandiri yang terkendali permukimannya, dengan tetap memperhatikan publik terutama masyarakat berpenghasilan rendah (MBR). Dengan demikian mewujudkan kota mandiri bukan lagi hanya sebatas mimpi.

# Dorong Pertumbuhan Ekonomi Wilayah, BPIW Susun Pra Desain Kawasan Kota Lama Semarang

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melalui Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, melakukan penyusunan Pra Desain Kawasan Kota Lama Semarang. Menurut Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, BPIW Kementerian PUPR, Agusta Ersada Sinulingga kegiatan tersebut bertujuan untuk mendapatkan masukan mengenai permasalahan, rencana, dan program perwujudan Kota Pusaka Semarang dan Kawasan Kota Lama Semarang (KKLS).

“Rapat koordinasi ini merupakan rapat kedua dalam rangka penyusunan Pra Desain tersebut. Pada kesempatan koordinasi pertama, tanggal 6 April lalu yang merupakan tahap *kick off*, dimana

kami dan tim menampung berbagai masukan dan arahan mengenai visi pengembangan Kota Lama Semarang,” ujar Agusta saat membuka kegiatan itu di Semarang, Kamis (15/6). Pada tahap *kick off* tersebut juga dihadiri oleh Wakil Wali Kota Semarang, Hevearita G Rahayu.

“Pada kesempatan koordinasi pertama, tanggal 6 April lalu yang merupakan tahap *kick off*, dimana kami dan tim menampung berbagai masukan dan arahan mengenai visi pengembangan Kota Lama Semarang,” ujar Agusta

Setelah tim melakukan survei dan pengumpulan data menurut Agusta, maka dilakukan pemaparan konsep awal pengembangan Kota Lama Semarang dengan mensinkronkan

rencana dan program dari berbagai pihak seperti Pemerintah Kota Semarang, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII, dan Balai Besar Wilayah Sungai Pemali Juana. Selain itu juga disinkronkan dengan rencana program



permukiman dan keciptakaryaan dari Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman Kota Semarang.

Lebih lanjut Agusta mengatakan Kota Semarang merupakan bagian dari Metropolitan Kedungsepur (Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Kabupaten Semarang, Kota Semarang, Kota Salatiga, dan Kabupaten Grobogan). Kedungsepur ini merupakan salah satu dari 7 kawasan Metropolitan di Indonesia dan menjadi salah satu kota yang tumbuh sangat cepat.

Rencana pengembangan kawasan Metropolitan Kedungsepur khususnya kawasan Kota Lama Semarang, kata Agusta, merupakan salah satu upaya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah melalui keterpaduan perencanaan dan sinkronisasi program pembangunan

khususnya infrastruktur PUPR yang sinergis antar sektor, antar wilayah, dan antar tingkat pemerintahan. Kegiatan tersebut diisi dengan pemaparan hasil survei tim

## Metropolitan Kedungsepur meliputi (Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Kabupaten Semarang, Kota Semarang, Kota Salatiga, dan Kabupaten Grobogan)

penyusun. Setelah itu diisi dengan paparan 4 narasumber mengenai program terkait Kota Lama Semarang dari unit organisasi masing-masing.

Keempat narasumber tersebut yakni Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang, Iswar Aminuddin dan Penalaah Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII, Endang Dwi Dikiyanti. Selanjutnya, Kepala Bidang Program dan Perencanaan Umum Balai Besar Wilayah Sungai Pemali Juana, Dani Hamdan, dan Kepala Bidang Tata Ruang, Dinas Penataan Ruang Kota Semarang, Anik Setiani.

Kegiatan yang diikuti puluhan peserta ini dihadiri beberapa kalangan seperti Bappeda Provinsi Jawa Tengah, Bappeda Kota Semarang, Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII, Balai Besar Wilayah Sungai Pemali Juana, dan Dinas Perumahan dan Permukiman Kota Semarang. **Hen/infoBPIW**



# Infrastruktur Diarahkan Dongkrak Kunjungan Wisatawan ke Morotai

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Badan Pengembangan Infrastruktur dan Wilayah (BPIW) mendukung pengembangan infrastruktur PUPR di Kawasan Pariwisata Strategis Nasional (KSPN) Morotai.

"Pengembangan infrastruktur PUPR di KSPN Morotai diperlukan untuk dapat meningkatkan kunjungan wisatawan domestik maupun

mancanegara,"

ungkap Kepala BPIW Kementerian PUPR, Rido Matori Ichwan didampingi jajarannya saat melakukan Kunjungan Kerja (Kunker) ke Morotai, Provinsi Maluku Utara, beberapa hari lalu. Dalam rombongan Kunker ini hadir juga Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan

(Balitbang) Kementerian PUPR, Danis Sumadilaga beserta jajarannya.

Pada Kunker ke Morotai ini, rombongan menyempatkan meninjau beberapa lokasi

destinasi, seperti Pulau Dodola, Pulau Zumzum serta Musieum Perang Dunia II untuk mendapat gambaran guna pengembangan destinasi wisata di KSPN Morotai.

la mengatakan, saat terwujud tumbuhnya kunjungan wisatawan ke destinasi wisata di Morotai, diharapkan dapat mendukung tercapainya target pariwisata nasional berupa jumlah kunjungan turis asing 20 juta di tahun 2019.

Dalam mendukung pengembangan KSPN Morotai, ungkap Rido, BPIW telah melakukan penyusunan Master Plan dan Development Plan (MPDP) yang memuat program 10 tahunan, 5 tahunan, yang kemudian didetailkan ke dalam program jangka pendek dan tahunan. "Untuk selanjutnya perlu dilakukan pembangunan fisik oleh unit organisasi teknis di Kementerian PUPR," ungkapnya.

Lebih lanjut, Rido memaparkan, saat ini setidaknya terdapat 13 Daya Tarik Wisata (DTW) di KSPN Morotai. "Adapun DTW utama, antara lain Pulau Dodola sebagai DTW unggulan, Batu Kopi dan Tanjung Dehegila," katanya. Ia menambahkan, ketiga DTW tersebut saat ini telah ditunjang

---

Pengembangan infrastuktur PUPR di KSPN Morotai diperlukan untuk dapat meningkatkan kunjungan wisatawan domestik maupun mancanegara

---

fasilitas akomodasi dan pariwisata, namun fasilitas yang ada perlu ditingkatkan lagi, agar tingkat kunjungan turut meningkat.

Di samping itu, Rido juga menilai, untuk percepatan pengembangan KSPN Morotai ada beberapa program pengembangan infrastruktur PUPR yang digulirkan, antara lain pemeliharaan dan pengembangan Bendung Aha di Kecamatan Morotai Selatan.

Kemudian, lanjutnya, pengembangan dan pengelolaan Cekungan Air Tanah (CAT) Daruba-Berebere di Kecamatan Morotai Jaya, Kecamatan Morotai Utara, Kecamatan Morotai Timur, Kecamatan Morotai Selatan, Kecamatan Morotai Selatan Barat di Kabupaten Pulau Morotai

Rido juga mengatakan, untuk jaringan jalan adalah pengembangan jalan primer Daruba-Daeo-Berebere. "Program ini merupakan program prioritas juga, guna meningkatkan akses transportasi menuju kawasan wisata Pulau Morotai," terangnya.

Di samping itu ada juga pengembangan jalan strategis nasional Berebere – Sopi

-Wayabula – Daruba. Program tersebut merupakan program peningkatan aksesibilitas jalan yang sempat terputus akibat banjir.

Lebih lanjut Rido mengatakan, ada juga pembangunan drainase lingkungan, penyediaan sarana dan prasarana

Ekonomi Khusus (KEK) dengan memberikan bantuan teknologi yang dikemas Litbang untuk pengembangan Morotai sebagai KSPN dan KEK. "Teknologi tersebut seperti pengolahan air limbah, sampah dan infrastruktur terkait lainnya," papar Danis.

Di tempat sama, Bupati Morotai, Benny Laos menyatakan, Morotai sebagai salah satu KSPN perlu dikembangkan dan dimajukan dari sisi heritage. Sebab, sejarah penting yang terjadi saat masa perang dunia II di Pulau Morotai adalah heritagennya. "Bukan dari sisi keindahan alam pantainya. Sehingga, diharapkan tekanan pengembangan destinasi lebih untuk pembangunan heritage," ujar Benny.(ing/infoBPIW)

## Dengan adanya jalan tol ,bisa memangkas waktu tempuh dari 6 jam menjadi 2 sampai 3 jam saja

pengelolaan sampah. "Untuk hunian, ada seperti Rusunawa di KEK Morotai serta pembangunan rumah khusus nelayan," terangnya.

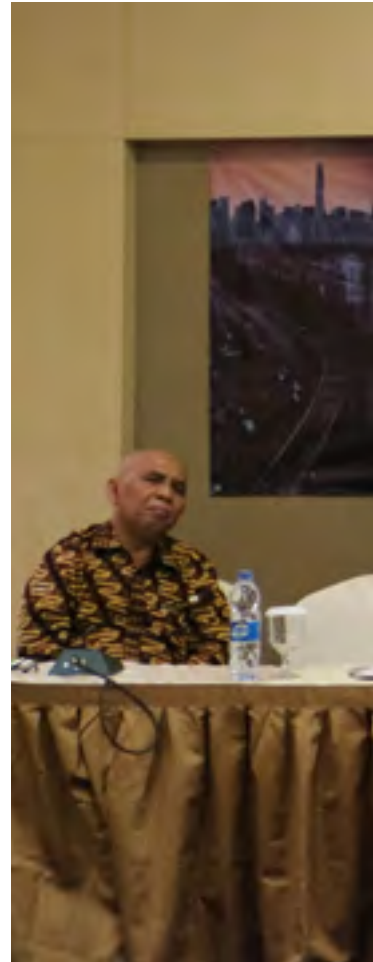
Sementara itu, Danis Sumadilaga mengatakan, Balitbang Kementerian PUPR mendukung program Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan Kawasan



Kepala BPIW Rido Matari Ichwan meninjau langsung infrastruktur Morotai

Sumber: Dok. BPIW

# BPIW Fasilitasi Pengadaan Tanah untuk PSN



Dalam mewujudkan kelancaran pengadaan tanah untuk Proyek Strategis Nasional (PSN) di Sumatera dan Jawa, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan

---

Penandatanganan tersebut menghasilkan kesepakatan yakni, pengembangan kawasan perdesaan diselenggarakan sesuai arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019

---

Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Bidang Fasilitasi Pengadaan Tanah, Pusat Pengembangan Kawasan Strategis menggelar Rapat Koordinasi Monitoring dan Fasilitasi Percepatan Pengadaan Tanah Proyek Strategis Nasional di Medan, Jumat, 2 Juni 2017.

Kepala Bidang Fasilitasi Pengadaan Tanah, Samsi Gunarta mengatakan, rapat koordinasi ini mengangkat sejumlah pengadaan tanah di sejumlah lokasi, seperti di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangke, Jalan Tol Probolinggo-Pasuruan, Jalan Tol Batang-Semarang dan lainnya.

la mengatakan, untuk di KEK Sei Mangke ada terkait rencana pembangunan rumah susun pekerja. "Berdasarkan diskusi awal, Pemerintah Provinsi Sumatera Utara akan memfasilitasi penyiapan lahan. Untuk itu, perlu dilakukan penyusunan rencana aksi, agar program pada proyek strategis Sei Mangke dapat diteruskan sesuai rencana," paparnya.

Kemudian, lanjutnya, untuk pembangunan Jalan Tol Probolinggo-Pasuruan perlu membebaskan tanah milik Kementerian Pertanian berupa bangunan milik Balai Penelitian Sapi Potong, di Kecamatan Grati, Pasuruan.





Sumber: Dok. BPIW

“Untuk itu dilaksanakan alih status pencatatan aset oleh Kementerian Keuangan sebagai pengelola dan penatausahaan aset dari Kementerian Pertanian kepada Kementerian PUPR,” terangnya.

Selain itu, pembebasan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Batang-Semarang telah mencapai 98 persen, namun akibat pembebasan tanah terdapat tanah terdampak warga yang terisolir karena tidak mendapat akses jalan. “Setelah dilaksanakan identifikasi, Panitia Pelaksana Pengadaan Tanah diharapkan melaporkan situasi ini, untuk menyelesaikan permasalahan tanah terisolir dengan rekomendasi pembangunan jalan akses agar tidak mengganggu kegiatan masyarakat,” paparnya.

Samsi juga mengatakan, salah satu permasalahan terkait pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur PUPR yaitu Izin pelepasan tanah wakaf yang harus disetujui oleh Menteri Agama dapat

**Kementerian Agama telah menyusun rancangan perubahan PP Nomor 42 Tahun 2006 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 41 Tahun 2004 tentang Wakaf yang mencakup deregulasi pelimpahan wewenang persetujuan pelepasan tanah wakaf dengan luas kecil kepada Kanwil Agama sebagai upaya percepatan pengadaan tanah berstatus tanah wakaf.**

memperlambat proses pengadaan tanah. Untuk itu, Kementerian Agama telah menyusun rancangan perubahan PP Nomor

42 Tahun 2006 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 41 Tahun 2004 tentang Wakaf yang mencakup deregulasi pelimpahan wewenang persetujuan pelepasan tanah wakaf dengan luas kecil kepada Kanwil Agama sebagai upaya percepatan pengadaan tanah berstatus tanah wakaf.

Rancangan perubahan PP Nomor 42 Tahun 2006 tersebut masih dibahas di Biro Hukum Kementerian Agama, sehingga perkembangan proses pembahasan rancangan PP tersebut terus mendapat perhatian khusus. Terkait pengadaan tanah skala kecil, lanjutnya, dipersyaratkan bahwa proses pelepasan hak dilakukan di hadapan Lembaga Pertanahan, yaitu Kepala Kantor Pertanahan setempat. (doris/infoBPIW)

# Penyusunan *Masterplan* dan Pra Desain KPPN, Harus Komprehensif dan Bermutu Tinggi

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, melalui Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan saat ini tengah menyusun *masterplan* dan Pra Desain Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN) di Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan.

Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, BPIW, Agusta Ersada Sinulingga berharap penyusunan tersebut dapat menghasilkan

*Masterplan* dan Pra Desain Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN) Marabahan Kabupaten Banjar di Banjarmasin, (19/6). FGD ini bertujuan untuk menjangkau aspirasi *stakeholder* terutama dari Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) di Kabupaten Banjar.

Lebih lanjut Agusta mengatakan pemerintah daerah sebagai *stakeholder* utama memiliki peran krusial dalam pengembangan KPPN. "Saya berharap kebutuhan program yang terdapat dalam *masterplan* ini dapat terimplementasi dengan baik," ucap Agusta.

---

FGD ini bertujuan untuk menjangkau aspirasi *stakeholder* terutama dari Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) di Kabupaten Banjar.

---

*masterplan* yang komprehensif dan bermutu tinggi, mencakup kebutuhan dari kawasan tersebut, sehingga dapat mendorong pertumbuhan pusat pengembangan kawasan perdesaan.

Demikian disampaikan Agusta saat membuka *Focus Group Discussion* (FGD) Penyusunan

Rapat yang juga dipimpin Agusta dan dimoderatori Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Kota Kecil dan Perdesaan, Sanusi Sitorus ini menghasilkan beberapa kesimpulan, seperti *Masterplan* KPPN yang dihasilkan diharapkan dapat mengangkat pendapatan masyarakat, sehingga harus dicari produk unggulan yang mensejahterakan masyarakat.

Selanjutnya, terdapat 9 kriteria dalam memilih produk unggulan. Kesembilan kriteria tersebut beberapa diantaranya adanya ketersediaan pasar (analisis juga jangka pendek, jangka menengah dan

## POSITIONING BANJARBAKULA DALAM WPS 22

Metropolitan Banjarkakula berada di WPS 22  
Palangkaraya – Banjarmasin – Batulicin

Struktur Eksternal yang berpengaruh pada pengembangan kawasan Banjarkakula adalah :

- Pengembangan Kawasan perkotaan Balikpapan – Samarinda dan PKN Palangkaraya
- Pengembangan Jalan Tol Kuala Kapuas – Banjarmasin – Balikpapan – Samarinda – Sangatta
- Pengembangan Jalur Kereta Api Trans Kalimantan
- Pengembangan Pelabuhan Swarangan di Tanah Laut



jangka panjang), bahan baku, Sumber Daya Manusia (SDM), sarana dan prasarana, dan keterlibatan masyarakat.

Dalam diskusi tersebut juga disimpulkan bahwa pembangunan kawasan perdesaan bersifat partisipatif, sehingga harus didorong oleh seluruh *stakeholder*, dan pembangunan kawasan dilaksanakan untuk mendukung tujuan bersama.

Keterlibatan masyarakat juga dipandang sangat penting, tanpa keterlibatan masyarakat pembangunan akan sia-sia. Kesadaran kolektif dalam membangun suatu kawasan, apalagi perdesaan, perlu dibangun. Diskusi ini juga menyimpulkan bahwa apabila *masterplan* selesai disusun, maka dokumen yang dihasilkan akan menjadi milik pemerintah daerah dan bukan milik pemerintah pusat.

Kegiatan ini diikuti beberapa kalangan seperti Asisten Deputi Pemberdayaan Kawasan Perdesaan, Kemenko PMK, Awal Subandar, Direktur Perencanaan Pembangunan

Kegiatan ini diikuti beberapa kalangan seperti Asisten Deputi Pemberdayaan Kawasan Perdesaan, Kemenko PMK, Awal Subandar, Direktur Perencanaan Pembangunan

Kawasan Perdesaan Kementerian Desa, PDT dan Transmigrasi, Nora Ekaliana Hanafie, Kasubdit Transmigrasi dan Perbatasan Bappenas, Arief Wirayudo, serta perwakilan dari UPT Balai Perikanan Budidaya

Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Selanjutnya ada hadir pula perwakilan dari Bappeda Provinsi Kalimantan Selatan, Balai Besar Wilayah Sungai Kalimantan II, dan Satker Cipta Karya dan Perumahan PUPR Provinsi Kalimantan Selatan.

Dari unsur Pemerintah Kabupaten Banjar hadir pula Kepala Bappelitbang, perwakilan dari Dinas PU, Dinas Pertanian, dan Dinas Perikanan, serta Dinas Tanaman Pangan. Dari pihak kecamatan juga turut hadir Camat Martapura dan Camat Martapura Barat. Hadir juga 8 Kepala Desa yang termasuk ke dalam delineasi KPPN Marabahan Kabupaten

Banjar. **Shindie/infobpiw**





Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek 2019-2021

# Menajamkan Rencana Pembangunan Infrastruktur PUPR

*Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) terus melakukan percepatan pembangunan infrastruktur berbasis pengembangan wilayah. Agar pembangunan infrastruktur dapat berjalan efektif dan efisien, maka instansi di Kementerian PUPR, salah satunya Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), melakukan penajaman program dan pembiayaan. Penajaman tersebut dilakukan melalui Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek 2019-2021.*

BPIW Kementerian PUPR khususnya Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR, terus berupaya meningkatkan kualitas sinkronisasi program jangka pendek atau biasa disebut program 3 tahunan.

Pertemuan secara intensif dengan berbagai pemangku kepentingan, baik di pusat maupun di daerah dalam bentuk rapat koordinasi dilakukan untuk meningkatkan sinkronisasi, sinergi, dan keterpaduan kebutuhan infrastruktur di masing-masing Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Untuk tahun anggaran 2017-2018, Rapat Koordinasi Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek untuk 34 provinsi di Indonesia digelar di beberapa daerah seperti di Batam, Padang, Gorontalo, Tarakan, Semarang, Banjarmasin, Sorong, Surabaya, Makassar, Labuan Bajo dan Palembang.

Kepala BPIW, Rido Matari Ichwan menyatakan bahwa sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan jangka pendek mengacu pada arah kebijakan dan strategi pembangunan Kementerian PUPR dalam menunjang sasaran nasional, antara lain meningkatkan ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi serta mendukung konektivitas nasional. Dukungan terhadap konektivitas nasional itu untuk meningkatkan produktivitas, efisiensi, pelayanan sistem logistik nasional bagi penguatan daya saing bangsa di lingkup global.

Dikatakannya juga bahwa infrastruktur yang dibangun, juga harus mampu memberi dukungan terhadap peningkatan kualitas dan cakupan pelayanan infrastruktur dasar permukiman di perkotaan

dan perdesaan serta meningkatkan keseimbangan pembangunan antardaerah. Hal ini terutama pada 3 kawasan yakni kawasan tertinggal, perbatasan dan perdesaan.

Lebih lanjut Rido mengatakan, proses penyusunan program jangka pendek ini didasarkan pada target *output* Renstra 2015-2019 yang mencakup *review* program infrastruktur PUPR yang sudah terkonstruksi di tahun 2015-2016, monitoring proses pembangunan yang sedang berlangsung di tahun berjalan 2017, monitoring pemrograman untuk TA 2018 yang telah melewati proses Prakonreg dan Musrenbangnas.

Selisih *output* Renstra akan diprogramkan pada tahun 2019 berdasarkan arah pengembangan wilayah dan hasil review monitoring program TA 2015-2018. Sementara itu program tahun 2020-2021 akan mengacu pada dokumen RPJPN, *masterplan* dan *development plan* WPS dan Kawasan serta Perpres Nomor 3 Tahun 2016 Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

**Infrastruktur yang dibangun, juga harus mampu memberi dukungan terhadap peningkatan kualitas dan cakupan pelayanan infrastruktur dasar permukiman di perkotaan dan perdesaan.**

Kepala Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR, BPIW, Iwan Nurwanto berharap forum koordinasi atau diskusi akan lebih diintensifkan, sehingga pembangunan infrastruktur yang terpadu dapat tercapai. Lebih lanjut Iwan menyatakan bahwa rapat koordinasi yang menyusun program 3 tahunan tersebut merupakan suatu rangkaian proses yang akan berkelanjutan, sehingga menghasilkan program yang mampu menjawab kebutuhan daerah.

Rangkaian proses penyusunan ini dimulai dari rencana tata ruang wilayah nasional provinsi maupun kabupaten/kota yang



Tol Solo-Kertosono ruas Colomadu-Karanganyar

Sumber: Dok. PUPR





dipertimbangkan oleh PUPR untuk dimasukkan ke dalam *masterplan* dan *development plan* yang mencakup pengembangan kawasan perdesaan maupun perkotaan.

Ditegaskannya pembangunan infrastruktur PUPR yang bersumber dari APBN diposisikan pada pilihan terakhir. Artinya perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR perlu dikedepankan pada kemungkinan-kemungkinan alternatif pembiayaan non APBN atau Pembiayaan Infrastruktur Non APBN (PINA).

“Terlebih saat ini pemerintah telah membuat skema-skema potensi pembangunan infrastruktur dari non APBN yang mampu menjadi alternatif pembiayaan supaya tidak ada lagi pembangunan infrastruktur yang terhambat di masalah pembiayaan,” ucapnya.

Rapat sinkronisasi tersebut dihadiri peserta yang memahami secara rinci informasi program pembangunan infrastruktur PUPR di provinsi yang bersangkutan. Informasi yang dibutuhkan terkait dengan nomenklatur program, lokus wilayah perencanaan, volume *output*, dokumen

kesiapan pelaksanaan (*readiness criteria*) serta besaran biaya yang dibutuhkan.

Peserta yang diundang berasal dari unsur Bappeda Provinsi dan Kabupaten/Kota, Dinas-Dinas Provinsi yang membidangi PUPR, Balai, Satuan Kerja, serta Pimpinan Tinggi Pratama, Administrasi. Selain itu

**Rapat sinkronisasi tersebut dihadiri peserta yang memahami secara rinci informasi program pembangunan infrastruktur PUPR di provinsi yang bersangkutan. Informasi yang dibutuhkan terkait dengan nomenklatur program, lokus wilayah perencanaan, volume output, dokumen kesiapan pelaksanaan (*readiness criteria*) serta besaran biaya yang dibutuhkan.**

Pengawas di lingkungan Direktorat Jenderal Sumber Daya Air, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Cipta Karya, Direktorat Jenderal Penyediaan Perumahan, dan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah.

Rapat Koordinasi Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek hingga Juni 2017 telah dilaksanakan di

beberapa daerah, seperti Aceh, Sumatera Utara, Kep Riau, Sumatera Barat, Bengkulu, Riau, Sulawesi Utara, Kalimantan Utara, Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, Jawa Tengah dan Jawa Barat.

Berikut uraian program di masing-masing daerah, berdasarkan paparan Bappeda:

### Aceh

Kepala Sub Bidang Keuangan Daerah dan Investasi, Bappeda Provinsi Aceh, Aswar R. Paya mengatakan, Provinsi Aceh termasuk ke dalam Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) 1 meliputi Sabang-Banda Aceh- Langsa. Di WPS 1 terdiri dari 4 kawasan, yaitu Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Sabang, Kawasan Ekonomi Terpadu Banda Aceh Darussalam, Kawasan Industri Lhokseumawe-Bireuen dan Kawasan Lumbang Pangan Peureulak.

Untuk *masterplan* pengembangan infrastruktur WPS 1 tahun 2025, meliputi Bandar Udara Maimun Saleh, Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda, Pelabuhan Sabang, Pelabuhan Malahayati, Pelabuhan Balohan - Ulelthe, Pelabuhan Umum Krueng Geukueh, Pelabuhan Kuala



Langsa, KSPN Weh, Bendungan Paya Seunara, Bendungan Rajui, Bendungan Keureuto, Bendungan Rukoh, Bendungan Tiro, Jalan Tol Trans Sumatera, infrastruktur Cipta Karya Terpadu serta Perumahan di simul-simpul perkotaan.

Adapun untuk program 2015-2018 yang telah dilaksanakan di Provinsi Aceh meliputi, Pembangunan flyover Sp. Surabaya, Pembangunan Jembatan Marpunga II, Pembangunan Jaringan Irigasi Di Lhok Guci, Pembangunan Bendungan Keureuto Paket III, Pembangunan Sanimas Kota Langsa, Pembangunan Rumah Susun Kab. Bireuen. Untuk 2018, program pembangunan infrastruktur di Provinsi Aceh yang telah melewati proses Pra Konreg dan Musrenbangnas diantaranya, Pembangunan Bendungan Tiro, Pembangunan Jalan Lambaro Skep-Tibang, dan Pembangunan Drainase Lingkungan Kota Banda Aceh.

Provinsi Aceh memiliki potensi energi berupa energi geotermal, tenaga air, dan batubara

yang tersebar di setiap kabupaten dan kota. Potensi sumber daya air jumlahnya cukup tinggi apabila dibandingkan dengan kebutuhan. Akan tetapi setiap tahunnya masih saja terjadi bencana banjir dan kekeringan. Sebagian besar sumber daya air terbangun percuma sehingga diperlukan

**Provinsi Aceh memiliki potensi energi berupa energi geotermal, tenaga air, dan batubara yang tersebar di setiap kabupaten dan kota. Potensi sumber daya air jumlahnya cukup tinggi apabila dibandingkan dengan kebutuhan.**

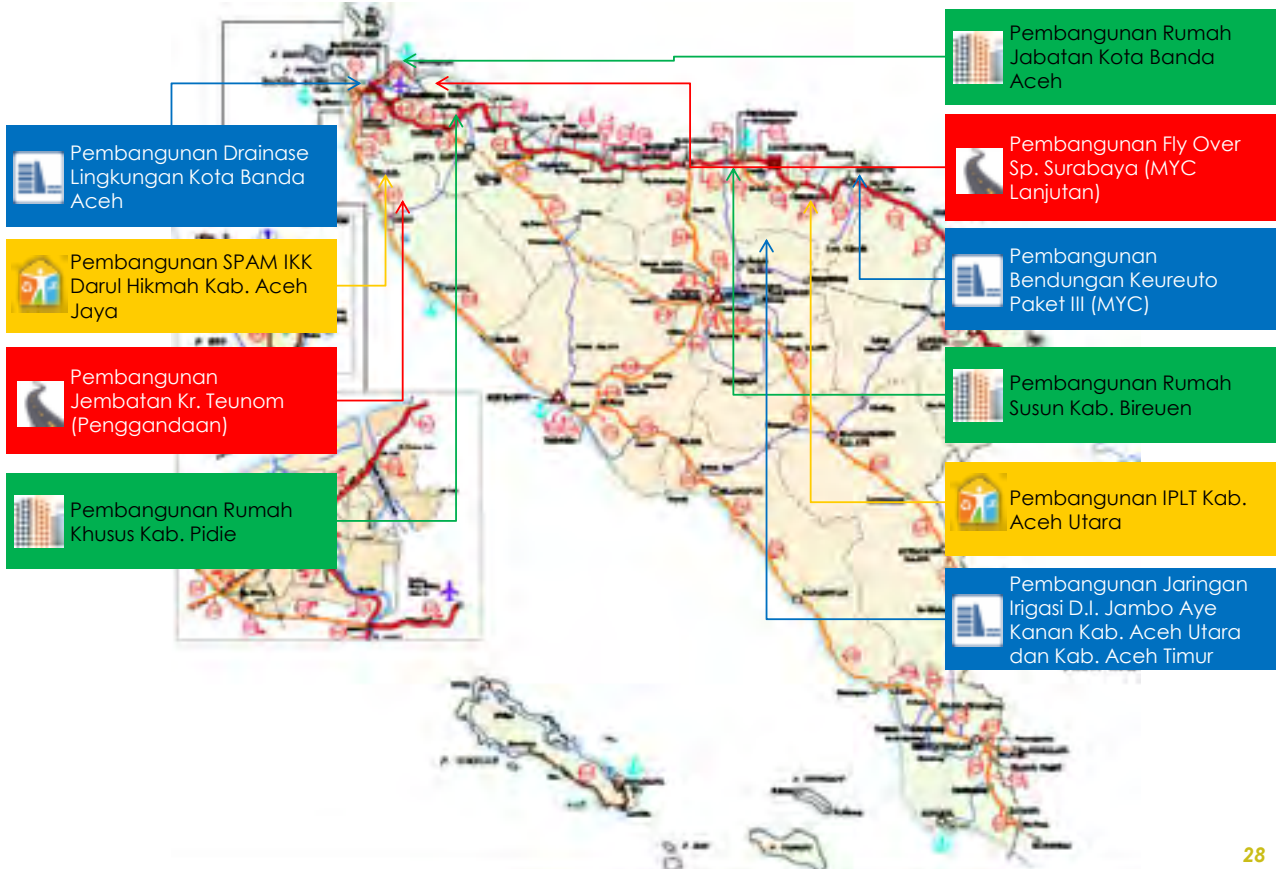
pengelolaan sumber daya air yang lebih baik melalui konservasi dan budaya hemat air. Menurutnya, Provinsi Aceh memiliki Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) Sabang, Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe, Pusat Kegiatan Nasional promosi (PKN-p)

Banda Aceh, Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Sabang, Banda Aceh, Meulaboh, Takengon, dan Langsa, serta Pusat Kegiatan Wilayah Promosi Kota Subulussalam dan Blang Pidie.

Dalam RPJML 2015-2019 terdapat Kawasan Industri Aceh (KIA) yang merupakan indikasi kawasan industri potensial bagian dari Bandar Aceh Darussalam yang termasuk dalam Kawasan Strategis Nasional. KIA merupakan kawasan *hinterland* pelabuhan strategis tol laut Malahayati dan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Sabang. Kawasan industri tersebut saat ini sedang dalam tahap pengembangan dengan infrastruktur utama yang dibutuhkan berupa air bersih dan air minum.

Provinsi Aceh memiliki 803 objek wisata yang terbagi menjadi 429 objek wisata alam, 203 objek wisata budaya dan 171 objek wisata buatan. Untuk kawasan inti minapolitan di Kabupaten Aceh Timur tersebar di Darul Aman, Idi Rayeuk, Idi Timur, Peudawa, Peureulak Barat dan Peureulak. Kawasan yang merupakan zona penyangga

**SINKRONISASI PROGRAM TAHUN 2017  
WPS 1 SABANG – BANDA ACEH – LANGSA**



minapolitan berada di Birem Bayeun, Rantau Selamat, Sungai Raya, Peureulak Timur, Nurussalam, Julok, Simpang Ultim dan Madat. Sementara itu kawasan budidaya air tawar terletak di Rantau Peureulak, Banda Alam, Simpang Jernih dan Serbajadi.

Menurutnya, segala sumber pendanaan yang ada menjadi fokus Pemerintah Provinsi Aceh dalam memperkuat bidang infrastruktur untuk kesejahteraan masyarakat. Harapan dan ketergantungan terhadap sumber APBN masih menjadi titik berat akses pendanaan bidang infrastruktur di Provinsi Aceh.

## Sumatera Utara

Provinsi Sumatera Utara memiliki beberapa kawasan ekonomis strategis. Kepala Bidang Perencanaan Sarana Prasarana dan Wilayah, Bappeda Sumatera Utara, Tetty Magdalena mengatakan sejumlah dukungan infrastruktur yang telah dilakukan dalam mendukung kawasan di Sumatera Utara seperti kawasan pariwisata Danau Toba. Beberapa program di kawasan ini antara lain peningkatan struktur dan pelebaran Jalan Lingkar Dalam Danau Toba/ Lingkar Pulau Samosir sepanjang 123,90 Km termasuk feeder ruas ruas jalan Tele-Pengurusan sepanjang 22 Km.

Pembangunan Jalan tol seperti Tebing Tinggi-Pematang Siantar-Parapat sepanjang 98,50 Km, pelebaran ruas jalan Simp. 3 Muara Bakkara/Bts.Humbahas sepanjang 32,70 Km, dan Pembangunan jalan Tanjung Morawa- Saribu Dolok-Tongging sepanjang 123,34 Km. Selain itu, pembangunan peningkatan struktur dan pelebaran ruas jalan Aek Natolu- Ajobata sepanjang 17,70 Km di Kabupaten Tobasa yang merupakan

Isu yang perlu diperhatikan dalam pengembangan Provinsi Riau yang menjadi bagian dalam WPS 2 (Medan – Tebing Tinggi – Dumai – Pekanbaru) adalah diperlukan pembangunan dan peningkatan jalan menuju sentra pertanian, wisata dan industri

akses jalan menuju Dermaga Penyeberangan Ajobata – Tomok dan akses menuju Bandara Pengumpuan Sibisa.

Kemudian juga program Peningkatan Struktur dan Pelebaran ruas jalan simp. Situnggaling-tongging sepanjang 9 Km di Kabupaten Karo, peningkatan struktur dan

pelebaran jalan ruas Simp. Ronggur Nihuta – Lumban Sihombing sepanjang 24,28 Km, dan peningkatan struktur dan pelebaran ruas jalan Siabaksa – Bakkara yang merupakan feeder /penghubung rencana jalan Lingkar Luar Danau Toba feeder segmen ORRD di Kabupaten Humbahas sepanjang 13,85 Km. Selain itu, Tetty juga mengatakan bahwa ada beberapa dukungan infrastruktur dalam mendukung kawasan Mebidangro, yaitu pembangunan Bendungan Lau Simeme dibangun di hulu Sungai Percut, Desa Kuala Dekah, Desa Sarilaba, Desa Gerat, Kecamatan Sibiru-biru, Kabupaten Deli Serdang, dan rencana pembangunan jalan tol Medan – Berastagi.

## Kepulauan Riau

Terkait kondisi yang ada di Kepulauan Seribu, Kepala Sub Bidang Pekerjaan Umum, Perhubungan, Energi, Kominfo dan Persandian, Bappeda Provinsi Kepulauan Riau, Linda Marlina Siagian, menyebutkan bahwa secara geografis, daerahnya dibagi menjadi 2 wilayah yaitu kawasan daratan dan kawasan pesisir.

Kawasan daratan terdiri dari Kabupaten Rokan Hulu, Kabupaten Kampar, Kabupaten Kuantan Singingi, Kabupaten Indragiri Hulu dan Kota Pekanbaru. Sementara kawasan







peisir terdiri dari Kabupaten Rokan Hilir, Kabupaten Bengkalis, Kabupaten Siak, Kabupaten Pelalawan, Kabupaten Indragiri Hilir, Kabupaten Kepulauan Meranti dan Kota Dumai.

Menurutnya, isu yang perlu diperhatikan dalam pengembangan Provinsi Riau yang menjadi bagian dalam WPS 2 (Medan – Tebing Tinggi – Dumai – Pekanbaru) adalah diperlukan pembangunan dan peningkatan jalan menuju sentra pertanian, wisata dan industri. Selain itu, untuk meningkatkan aksesibilitas ke daerah terisolir.

“Diperlukan peningkatan dan pemeliharaan ruas jalan yang sudah ada, untuk menuju ketahanan pangan di perlukan optimalisasi dukungan infrastruktur dari sektor SDA,” terang Linda. Menurutnya, peningkatan pertumbuhan ekonomi Provinsi Riau bertumpu pada pengembangan industri pengolahan, pertambangan, agroindustri, perdagangan, agrobisnis, jasa, dan pariwisata.

Pembangunan diversifikasi industri dilaksanakan berbasis hasil pertanian, perkebunan, kehutanan, peternakan, dan perikanan; perdagangan dan pemasaran produk industri pengolahan dan hasil pertanian dan sektor primer lainnya.

Terdapat rencana pembangunan jaringan

jalan jembatan antar pulau yang akan mempercepat akses di Provinsi Riau, diantaranya Jalan Bebas Hambatan PKU – Dumai dan Highway PKU – Tanjung Buton.

#### **Sumatera Barat**

Kepala Bidang Ekonomi dan Pengembangan Bappeda Sumatera Barat, Kuartini Deti Putri menyampaikan bahwa untuk mewujudkan Sumatera Barat sebagai pusat pertumbuhan dan pintu gerbang Pantai Barat Sumatera, beberapa kawasan yang menjadi fokus

### Prioritas pembangunan di Provinsi Sumatera Barat difokuskan pada pengembangan sumber energi baru dan terbarukan, pembangunan infrastruktur serta pelestarian lingkungan hidup dan penanggulangan bencana alam.

pengembangan adalah Bandara Internasional Minangkabau, Pelabuhan Teluk Bayur serta Kawasan Padang Industrial Park (PIP).

Menurut Kuartini, ada beberapa isu strategis terkait pengembangan wilayah dan pembangunan infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat, yakni Sumatera Barat terletak pada jalur patahan Sumatera dan lempeng benua yang rawan terjadinya gempa bumi dan berpotensi terjadi tsunami,

lebih berkembangnya kawasan di sepanjang pantai timur dibandingkan dengan kawasan pantai barat; masih tingginya tingkat kemiskinan penduduk wilayah pantai barat seperti Kabupaten Pesisir Selatan, Kabupaten Pasaman Barat, dan Kabupaten Kepulauan Mentawai serta sulitnya pembebasan lahan.

Adapun untuk prioritas pembangunan di Provinsi Sumatera Barat difokuskan pada pengembangan sumber energi baru dan terbarukan, pembangunan infrastruktur serta pelestarian lingkungan hidup dan penanggulangan bencana alam.

Kuartini mengatakan, Sumatera Barat memiliki 1 Pusat Kegiatan Nasional (PKN) di Kota Padang serta 5 Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) di Kota Bukittinggi, Kota Pariaman, Kota Sawahlunto, Kota Solok serta Muara Siberut.

Untuk koridor ekonomi Sumatera Barat dibagi menjadi 3 wilayah yaitu Koridor I atau Gerbang Timur terdiri dari Padang – Padangpanjang – Bukittinggi – Tanah Datar – Payakumbuh – Limapuluh Kota sebagai pusat produksi industri, perdagangan, pariwisata alam dan peternakan unggas; Koridor II atau Lintas Sumatera yang terdiri dari Padang – Solok – Kota Solok – Sawahlunto – Sijunjung – Dharmasraya – Solok Selatan sebagai pusat produksi pertanian, perkebunan, pertambangan dan industri argo; serta Koridor III Pantai Barat terdiri dari Pasaman Barat – Agam –



Pasaman – Padang Pariaman – Pariaman – Padang – Pesisir Selatan – Mentawai sebagai pusat produksi pertanian, perkebunan, industri perikanan tangkap dan budidaya, industri argo dan pariwisata pantai.

### Bengkulu

Untuk daerah Bengkulu, menurut Kepala Bappeda Provinsi Bengkulu, Taufiq Adun isu yang perlu diperhatikan dalam pengembangan Provinsi Bengkulu yang menjadi bagian dalam WPS 4 (Sibolga – Padang – Bengkulu) antara lain, tingginya angka kemiskinan (17,03%) dan masih terdapat 653 (48,7%) desa tertinggal.

Kondisi infrastruktur yang terbatas, sehingga memperbesar biaya transportasi menuju kawasan pegunungan. Percepatan pembangunan akses transportasi dan kawasan pinggiran dalam peningkatan ekonomi (peningkatan akses pelabuhan dan bandara. Pembangunan akses transportasi menuju Kawasan Strategis Nasional Pulau Enggano sebagai sabuk pengaman terluar. Taufiq menyatakan saat ini terdapat beberapa kawasan strategis, seperti Kawasan Konservasi Kabupaten Lebong, KTM Lagita, Kawasan Lambaitaritam (Ngalam – Pulau Basai – Tapak Paderi – Sungai Hitam) dan Kawasan Strategis Nasional Pulau Enggano.

Beberapa rencana pembangunan seperti jaringan jalan jembatan antar kabupaten/kota yang akan mempercepat akses di Provinsi Bengkulu. Jaringan jalan tersebut diantara Ruas Bengkulu – Mukomuko sepanjang 311,49 km, Ruas Bengkulu – Kaur sepanjang 239,45 km, Ruas Bengkulu – Kepahiang – Curup – Lubuk Linggau (Batas Sumsel) sepanjang 124 km, dan Ruas Kepahiang – Batas Sumsel sepanjang 28,32 km.

### Sulawesi Utara

Provinsi Sulawesi Utara termasuk dalam Wilayah pengembangan Strategis 24 Bitung – Manado – Amurang – Kotamobagu, 25 Gorontalo – Kotamobagu, dan WPS 35 pulau-pulau kecil terluar. WPS 24 terdiri dari 3 kawasan, yakni Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Manado – Bitung, Kawasan Strategis Pertanian dan Pariwisata Tomohon – Tondano, dan Kawasan Ekonomi Dumoga – Kotamobagu (Bolaang Mongondow).

Beberapa pembangunan infrastruktur PUPR yang terdapat di Provinsi Sulawesi Utara selama tahun 2015, antara lain, Pembangunan Jalan Tol Manado – Bitung, Pembangunan Jalan Bebas Hambatan

Manado-Bitung, dan Pembangunan Jalan Bebas Hambatan Manado-Bitung (Simpang Susun Airmadidi).

Ada juga pembangunan SPAM di kawasan khusus wilayah daratan Pembangunan Bendungan Lolak (Kab. Bol-mong), Pembangunan Sabo DAM Sungai Milangodaa 2 Kabupaten Bolaang Mongondow Selatan, dan Revitalisasi Danau Tondano.

Beberapa pembangunan infrastruktur PUPR yang terdapat di Provinsi Sulawesi Utara selama tahun 2016, antara lain, *River Improvement of Lower Reaches of Tondano River Segment III* Manado Sub Project, Pembangunan Bendungan Kuwil Kawangkoan di Kabupaten Minahasa Utara

Untuk mendukung beroperasinya beberapa kawasan industri di Kalimantan Timur, dibutuhkan percepatan pembangunan infrastruktur di Provinsi Kalimantan Timur, yaitu : Pembangunan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda. Diharapkan pembangunan infrastruktur tersebut dapat tuntas tahun 2019.

Paket I, Pembangunan Bendungan Lolak, dan Peningkatan Jembatan Sawangan.

Kemudian juga dilakukan pembangunan jalan bebas hambatan Manado – Bitung, Pembangunan TPA Kabupaten Minahasa, dan Peningkatan Kualitas Permukiman Kumuh Kawasan Kecamatan.

### Kalimantan Timur

Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur saat ini telah menetapkan delapan Kawasan Strategis Provinsi sebagai upaya percepatan pertumbuhan ekonomi dengan pendekatan karakteristik kewilayahan, di antaranya KEK Maloy, KI Kariangau dan Buluminung, KI Bontang, KI Pariwisata Kep. Derawan, yakni pada Pulau Maratua dan sekitarnya saat ini telah beroperasi namun belum optimal.

Selain itu, ada kawasan Strategis Perbatasan, KI Samarinda, Kawasan Strategis Pertanian Paser dan Penajam Paser Utara dan Kawasan Strategis Pertanian Kutai Kartanegara dan Kutai Barat. Untuk mendukung beroperasinya beberapa kawasan industri di Kalimantan Timur, dibutuhkan percepatan pembangunan infrastruktur di Provinsi Kalimantan Timur, yaitu Pembangunan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda. Diharapkan pembangunan infrastruktur tersebut dapat tuntas tahun 2019.

Terdapat beberapa Program/Kegiatan Prioritas Provinsi Kalimantan Timur yang merupakan Proyek Strategis Nasional pada WPS yang sudah terwujud maupun dalam tahap pelaksanaan dengan sumber dana APBN, yaitu: Pembangunan Jalan Akses Maloy, Pembangunan Jembatan Pulau Balang, Jalan Tol Balikpapan-Samarinda, Pembangunan Bendungan Teritip; dan Pembangunan Jalan Perbatasan.

### Kalimantan Barat

Provinsi Kalimantan Barat memiliki beberapa isu strategis yang perlu mendapat dukungan, di antaranya kondisi infrastruktur jalan meliputi jarak tempuh yang lama, umur struktur jalan yang sudah terlampaui, dan kesenjangan dengan negara tetangga.

Kondisi infrastruktur SDA perlu dioptimalkan, seperti pengaman pantai kritis pada tahun 2016 baru tertangani sepanjang 32.020 m dari 56.930 m, masih banyak jaringan Daerah Irigasi dan Rawa yang rusak, serta penyediaan air baku yang masih kurang. Untuk mengatasi berbagai permasalahan akibat keterbatasan infrastruktur di Provinsi Kalimantan Barat, dibutuhkan percepatan pembangunan program prioritas yaitu percepatan penyelesaian pembangunan jalan paralel perbatasan, percepatan penyelesaian jalan akses perbatasan, dan pembangunan dan peningkatan jalan menuju kawasan industri.

Pembangunan Jalan Lingkar Luar Pontianak dan sekitarnya, Pembangunan Paralel Jembatan Landak II, Pembangunan Paralel Jembatan Kapuas I; Pembangunan sanitasi; Pembangunan penyediaan air bersih; dan Pembangunan penyediaan perumahan bagi masyarakat berpenghasilan rendah.

### Jawa Tengah

Dalam upaya mendukung ketahanan air dan kedaulatan pangan serta energi terdapat kebutuhan pembangunan infrastruktur strategis di Jawa Tengah. Pembangunan infrastruktur seperti pembangunan 5 waduk, yaitu Waduk Gondang, Pidekso, Logung, Bener dan Randugunting. Kemudian juga akan dibangun jaringan irigasi, seperti Pembangunan Daerah Irigasi (DI) Tinggal Kabupaten Temanggung, Peningkatan/Rehabilitasi Daerah Irigasi DI Pemali Hilir Brebes, DI Cikawung Cilacap dan DI Logung Kudus.

Selanjutnya ada Pembangunan Embung/Bangunan Air, seperti Pembangunan Embung Beran Kardi Kudus, Plumbungan Kudus, Dung Kurungan Kudus, Embung Sendang Mulyo Blora dan Embung Serut Sukoharjo.



Flyover Antapani

Sumber: Dok. PUPR

Sedangkan kegiatan dalam mendukung konektivitas nasional, terdapat 6 proyek pembangunan jalan tol sepanjang ±359,8 Km. Jalan tol ini sebagai bagian dari Jaringan Tol Trans Jawa. Proyek jalan tol ini seperti Tol Ruas Pejagan – Pemalang sepanjang ±57,50 Km, dan Tol Ruas Pemalang – Batang sepanjang ±39,20 Km.

## Jawa Barat

Jawa Barat saat ini memiliki jumlah penduduk yang mencapai 46 juta jiwa dan proyeksi pada tahun 2029 akan mencapai 54 juta jiwa, dimana jumlah penduduk perkotaan akan mencapai 80%. Provinsi ini memiliki 3 Wilayah Metropolitan dan 2 *Growth Center* yang dapat dikembangkan dan dikelola sebagai motor penggerak ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Untuk Wilayah Metropolitan seperti Bodebek Karpur (Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Depok, Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang dan Kabupaten Purwakarta). Wilayah ini sebagai metropolitan mandiri, dengan sektor unggulan industri manufaktur, jasa,

keuangan dan perdagangan.

Kemudian untuk Wilayah Metropolitan Bandung Raya (Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat dan Kabupaten Sumedang),

Proses penyusunan program jangka pendek diharapkan dapat menghasilkan *output*, antara lain *review* program infrastruktur PUPR yang sudah terkonstruksi di tahun 2015-2016, monitoring proses pembangunan yang sedang berlangsung di tahun berjalan 2017

merupakan metropolitan modern dengan sektor unggulan wisata perkotaan, industri kreatif dan pengembangan IPTEKS.

Sedangkan Wilayah Metropolitan Cirebon Raya (Kota Cirebon, Kabupaten Cirebon, Kabupaten Kuningan, Kabupaten Majalengka dan Kabupaten Indramayu), merupakan

metropolitan budaya dan sejarah, dengan sektor unggulan wisata, industri dan kerajinan. Untuk *Growth Center* Pelabuhan Ratu sebagai pusat pertumbuhan wilayah dengan basis sektor perikanan dan pariwisata. Kemudian untuk *Growth Center* Pangandaran sebagai pusat pertumbuhan wilayah dengan basis sektor pariwisata.

Dengan dilakukannya forum koordinasi antar *stakeholder* tersebut, diharapkan keterpaduan pembangunan infrastruktur terpadu benar-benar dapat terwujud dengan baik. **Tim Redaksi**

# Konsepsi Skema Kerja Sama Pemerintah dan Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur



**Indra Maulana, ST, MT**

*Kasubag Kerja Sama*

*Bagian Hukum, Kerja Sama, dan Pelayanan Informasi*

Pembangunan infrastruktur tidak hanya melibatkan instansi pemerintah baik pusat maupun daerah, tapi juga pihak swasta. Keterlibatan swasta dalam pembangunan infrastruktur merupakan hal yang biasa terjadi di negara-negara maju. Swasta tidak hanya berperan sebagai *customer*, namun juga sebagai bagian dari desainer, konstruktor, supervisor yang mendukung terwujudnya infrastruktur dengan kualitas yang lebih baik.

Di Indonesia, peran swasta ini masih belum optimal. Sektor infrastruktur yang padat modal dengan risiko yang tinggi dan pengembalian dana yang lama masih belum menjadi daya tarik swasta untuk masuk sebagai investor. Oleh karena itu, regulasi yang lebih pro investor, adanya jaminan pemerintah, iklim usaha yang kondusif, dan stabilitas politik diharapkan dapat memicu investor dari dalam dan luar negeri untuk turut berperan dalam pembangunan infrastruktur.

\*tulisan ini hanya opini pribadi penulis dan bukan merupakan pernyataan resmi institusi



Kebutuhan dana pembangunan infrastruktur di Indonesia masih sangat besar mengingat pekerjaan rumah Indonesia dalam membangun infrastruktur masih sangat banyak dan tertinggal jauh oleh negara-negara Asia lainnya. Dari data indeks daya saing global 2016-2017 yang dikeluarkan oleh *World Economic Forum*, posisi keseluruhan Indonesia menurun ke peringkat 41 di mana pada tahun sebelumnya di peringkat ke-37, walaupun posisi infrastruktur membaik dari peringkat ke-62 pada tahun 2015-2016 menjadi peringkat ke-60 pada tahun ini. Namun posisi tersebut masih belum cukup baik dalam memenuhi dan menyediakan sarana infrastruktur yang layak.

Kurangnya kualitas dan kuantitas infrastruktur Indonesia tidak terlepas dari permasalahan pendanaan. Sampai saat ini, belanja infrastruktur Indonesia masih rendah dan belum memadai untuk membiayai kebutuhan pembangunan infrastruktur. Investasi infrastruktur yang berasal dari anggaran belanja pemerintah maupun swasta/asing seharusnya minimal 5% dari total PDB suatu negara untuk menjaga pertumbuhan ekonomi. Investasi infrastruktur Indonesia berkisar antara 5.0% – 7.0% dari total PDB pada paruh pertama tahun 1990-an, namun persentase tersebut merosot tajam sejak terjadinya krisis moneter pada tahun 1997 dan di tahun 2010-an pun pemerintah hanya mampu mengalokasikan investasi di sektor infrastruktur di kisaran 4% – 4.5%

saja dari total PDB tahunannya.

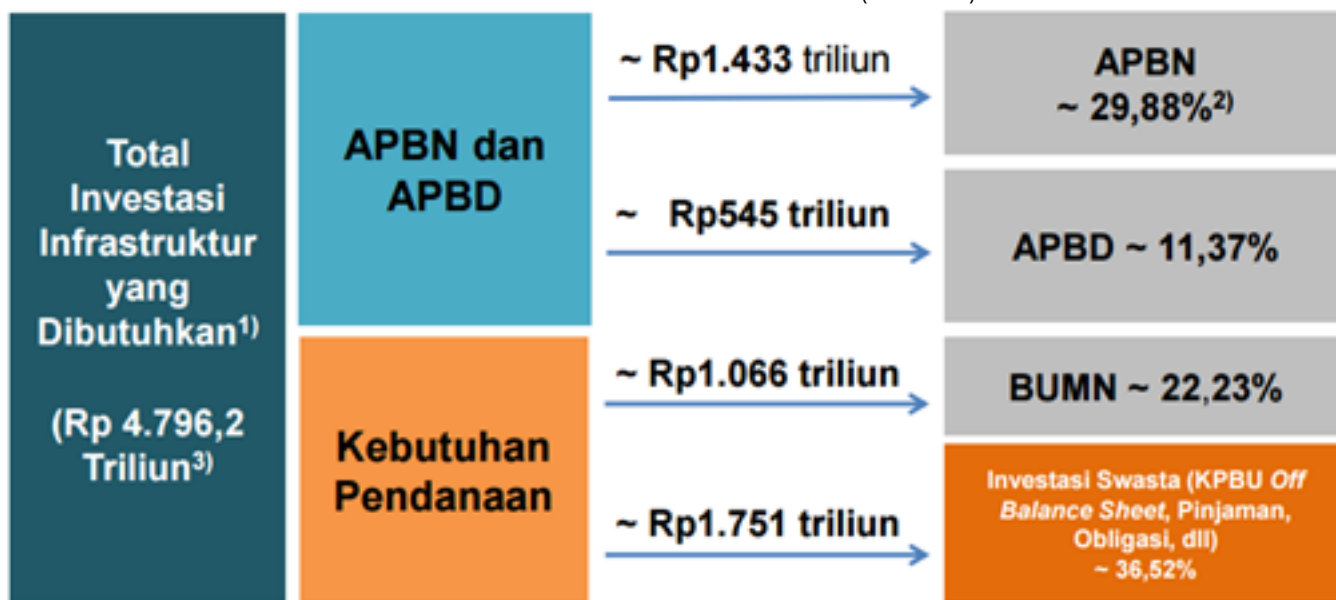
Di samping itu, penggunaan uang negara yang sudah terbatas untuk pembiayaan pembangunan harus dilakukan berdasarkan prinsip efisiensi. Untuk kebutuhan pembangunan infrastruktur tahun 2015-2019, Indonesia membutuhkan dana yang sangat besar, yakni senilai Rp. 4.796 triliun. Namun dari angka tersebut, tidak mencapai setengahnya yang Indonesia mampu keluarkan melalui APBN/D. Di sinilah, seperti negara lain, Indonesia melakukan beberapa skema dalam memenuhi pembiayaan infrastruktur antara lain melalui bantuan BUMN, kerja sama pemerintah dengan badan usaha, dana hibah, pinjaman luar negeri, dan pemanfaatan CSR untuk mendorong proses pembangunan ke arah yang lebih baik.

## Terdapat perbedaan (gap) antara kebutuhan pendanaan infrastruktur sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Strategis Kementerian PUPR dengan realisasi APBN.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan infrastruktur, fokus pendanaan APBN untuk membiayai infrastruktur juga semakin besar. Pada tahun 2015, anggaran untuk infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat mencapai Rp 119 triliun. Pada tahun 2016 angka anggaran ini menurun menjadi Rp 98 triliun, dan di 2017 direncanakan sebesar Rp 101 triliun.

Terdapat perbedaan (gap) antara kebutuhan pendanaan infrastruktur sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Strategis Kementerian

Gambar 1: Kebutuhan Investasi Infrastruktur di Indonesia (2015-2019)

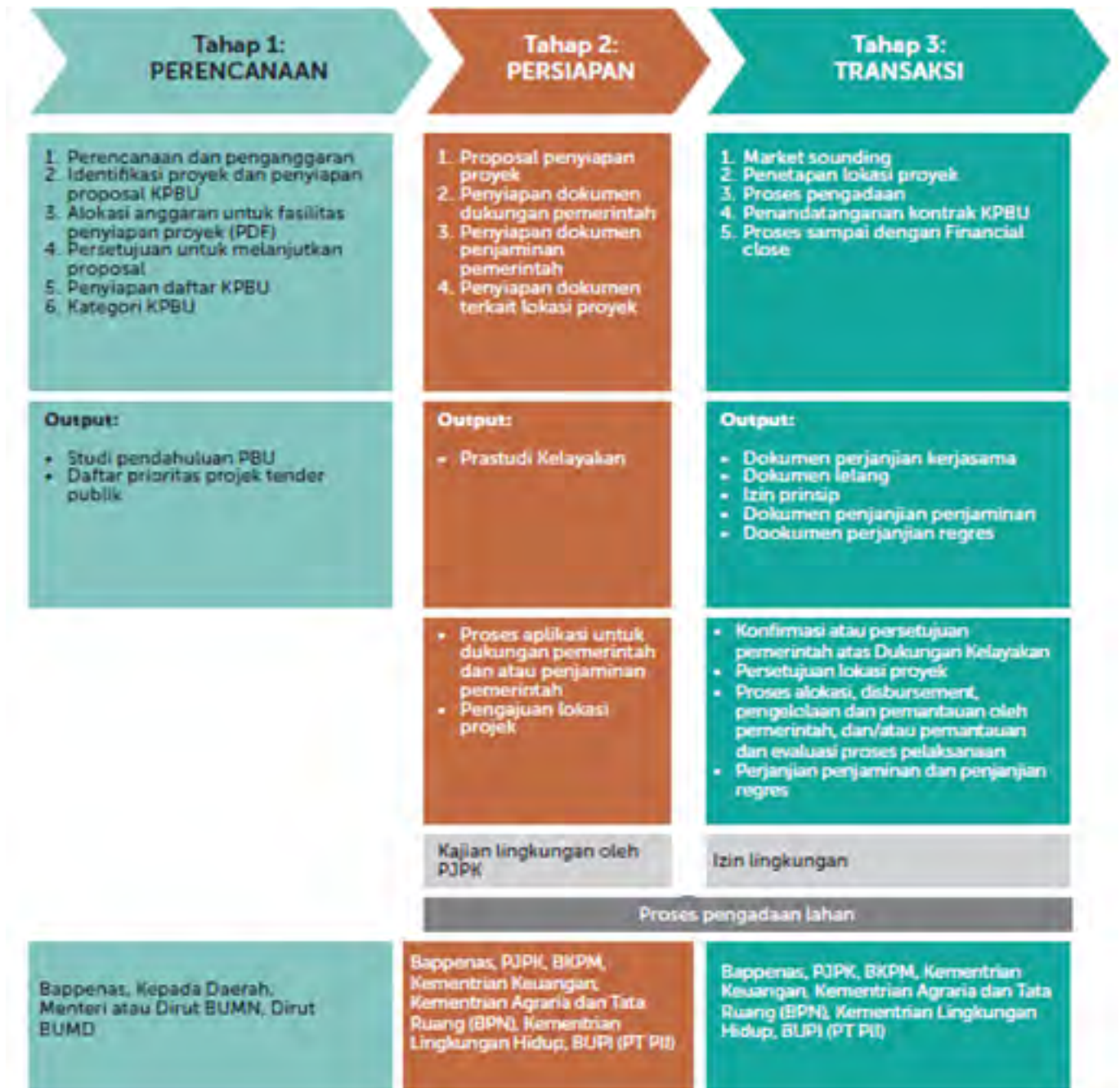


**CATATAN:**

- 1) Angka tersebut merupakan perkiraan target kebutuhan pendanaan.
- 2) Porsi APBN berdasarkan pagu anggaran yang diajukan oleh BAPPENAS dan disetujui oleh Kementerian Keuangan
- 3) Perkiraan hanya berdasarkan investasi dan rehabilitasi proyek-proyek besar, belum termasuk biaya operasional

Gambar 1: Kebutuhan Investasi Infrastruktur di Indonesia (2015-2019)

Gambar 2. Tahapan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha



PUPR dengan realisasi APBN. Apalagi jika dibandingkan dengan kebutuhan pembiayaan infrastruktur sebagaimana tercantum dalam RPJM 2015-2019 yang mencapai Rp 1000 triliun. Oleh karena itu, perlu dipikirkan alternatif untuk pembiayaan infrastruktur ini sehingga kemudian pemenuhan kebutuhan infrastruktur sebagai salah satu aspek yang memberikan kontribusi dalam peningkatan daya saing menjadi semakin optimal.

Di negara-negara maju, peran swasta cukup dominan dalam mendukung terwujudnya infrastruktur yang andal. Kerjasama

pemerintah dan swasta yang lazim disebut dengan istilah *Public Private Partnership* (PPP) telah lama menjadi skema pembiayaan yang saling menguntungkan antara pemerintah dan swasta. Pemenuhan infrastruktur ini bagi swasta tentunya berdampak terhadap penurunan ongkos logistik, kemudahan konektivitas, distribusi barang dan jasa yang lebih cepat.

Dari sisi pemerintah, kehadiran infrastruktur yang baik mampu meningkatkan daya saing ekonomi nasional, peningkatan kualitas layanan publik, yang kemudian pada akhirnya pencapaian

kesejahteraan masyarakat. Berikut penjelasan ringkas 2 skema kerja sama pemerintah dan swasta yang saat ini sedang dikembangkan dalam mendukung penyediaan infrastruktur.

#### 1. Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)

Kerja sama pemerintah dan badan usaha yang disingkat menjadi KPBU atau *Public Private Partnership* (PPP – Kerjasama Pemerintah Swasta) adalah bentuk perjanjian jangka panjang (biasanya lebih dari 20 tahun) antara pemerintah dengan mitra swasta. Dalam melakukan kerja sama ini, risiko dan manfaat potensial dalam menyediakan pelayanan ataupun fasilitas dibagi kepada pemerintah dan swasta. Terminologi KPBU di Indonesia

dimulai sejak dikeluarkannya Peraturan Presiden RI No. 67 tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur yang telah beberapa kali diamandemen hingga kemudian lahir Peraturan Presiden RI No. 38 tahun 2015.

Mekanisme pembagian tugas antara pemerintah dan badan usaha dalam melaksanakan kerja sama di bidang pembangunan infrastruktur bisa dibagi ke dalam beberapa poin berikut ini, yaitu:

- Pemerintah menyediakan lahan dan perencanaan pembangunan yang diberikan kepada pihak swasta untuk dikembangkan;
- Pihak swasta melaksanakan pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaan infrastruktur;
- Pemerintah melakukan spesifikasi pengoperasian fasilitas infrastruktur;
- Penyediaan jasa infrastruktur dilakukan oleh pihak swasta dalam rentang waktu yang telah ditentukan dalam perjanjian kerja sama (biasanya terdapat batasan serta standar pengoperasian dan harga yang ditentukan oleh pemerintah); dan
- Pihak swasta harus setuju untuk menyerahkan pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas infrastruktur ke pemerintah di akhir kerja sama.

Dalam rangka pelaksanaan kerja sama pemerintah dengan badan usaha, terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang menjadi landasan pelaksanaan kerja sama tersebut. Peraturan

perundang-undangan ini memuat diantaranya tujuan dan prinsip KPBU, jenis infrastruktur dan bentuk kerja sama, tahapan dan tata cara pelaksanaan KPBU, simpul KPBU, dan panduan pemberian dukungan kelayakan.

**Kerja sama pemerintah dan badan usaha yang disingkat menjadi KPBU atau *Public Private Partnership* (PPP – Kerjasama Pemerintah Swasta) adalah bentuk perjanjian jangka panjang (biasanya lebih dari 20 tahun) antara pemerintah dengan mitra swasta.**

Poin-poin ini dapat dipahami lebih mendalam di dalam peraturan perundangan dimaksud, yaitu:

1. Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
2. Peraturan Menteri PPN Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

3. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 223/PMK.11/2012 tentang Pemberian Dukungan Kelayakan atas Sebagian Biaya Konstruksi pada Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Tabel 1: Perbedaan KPBU dan PINA (*analisis tim penyusun dari berbagai sumber. 2017*)

No.	Aspek	KPBU	PINA
1.	Penjaminan Pemerintah	Diberikan oleh PT PII	Tidak ada penjaminan dana langsung dari pemerintah
2.	Dukungan Pemerintah	Dukungan regulasi, dukungan perizinan, dan dukungan pembiayaan dalam bentuk VGF.	Penyiapan regulasi dan dukungan perizinan, namun tidak ada dukungan pembiayaan.
3.	Dukungan pembiayaan	Dimungkinkan dukungan pembiayaan dari APBN/APBD	Bersumber dari non APBN/APBD seperti lembaga keuangan, asuransi, dana pensiun, dan lain-lain
4.	Kriteria Kelayakan	Ada, yaitu kesiapan dari sisi investor dan program pelaksanaan.	Ada, memiliki nilai komersial yang tinggi dan memenuhi <i>readiness criteria</i>
5.	Imbas Hasil Modal ( <i>Return of Capital</i> )	Ya	Ya, pemerintah menjamin besaran imbas hasil ( <i>return</i> ) minimal 13%. <sup>1</sup>
6.	<i>Legal Standing</i>	Perpres 38/2015, Permen PPN 4/2015	Rencana dibuat dalam bentuk Perpres (amandemen Perpres 3/2016). <sup>2</sup>



4. Peraturan Kepala LKPP Nomor 19 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Program pembangunan infrastruktur yang akan dikerjasamakan harus lolos (layak) setidaknya oleh sepuluh analisis pemenuhan kriteria kelayakan, yaitu:

1) Analisis Kebutuhan: mengidentifikasi permasalahan yang ada dan analisis permintaan kebutuhan infrastruktur, untuk kemudian dijadikan justifikasi pelaksanaan proyek pembangunan infrastruktur;

2) Analisis Teknis: mengidentifikasi teknis pelaksanaan proyek yang mencakup kapasitas/ukuran proyek, durasi pelaksanaan, dan metode umum konstruksi;

3) Analisis Ekonomi: mengidentifikasi kelayakan proyek melalui analisis biaya dan manfaat;

4) Analisis Keuangan (Finansial): dilakukan untuk mengurai analisis kuantitatif keuangan terhadap suatu proyek, serta menunjukkan kebutuhan dukungan fiskal dan pendanaan tambahan dari pemerintah;

5) Analisis Lingkungan dan Sosial: menganalisis potensi risiko dampak lingkungan dan sosial ketika dan setelah pelaksanaan proyek;

6) Kajian Regulasi dan Kelembagaan: mengidentifikasi peluang dan/atau hambatan hukum bagi pengembangan dan pelaksanaan proyek sekaligus mempersiapkan alternatif solusi, serta menentukan pelaku yang terlibat dan peran serta tanggung jawabnya masing-masing;

7) Analisis Risiko: menguraikan pengelolaan risiko yang meliputi

identifikasi, evaluasi risiko, dan mitigasi risiko yang berkaitan dengan pelaksanaan proyek;

8) Kajian Struktur KPBU: untuk menjelaskan dasar pengusulan kerja sama suatu proyek yang mencakup setidaknya unsur penetapan hasil keluaran (*output*) dan pembagian peran atau tanggung jawab;

9) Dukungan Pemerintah: dukungan ini penting khususnya untuk proyek-proyek yang belum layak secara ekonomi ataupun finansial. Selain itu, dukungan pemerintah juga diperlukan dalam aspek perizinan, pembebasan lahan, atau kontribusi finansial dan fiskal;

10) Rencana Pelaksanaan: berisi penjelasan rencana pelaksanaan proyek dari tahap transaksi sampai dengan *financial close*, termasuk tahapan konstruksi dan operasionalnya.

**Program pembangunan infrastruktur yang akan dikerjasamakan harus lolos (layak) setidaknya oleh sepuluh analisis pemenuhan kriteria kelayakan**

Beberapa proyek yang sudah dilaksanakan melalui KPBU, antara lain proyek pembangunan pembangkit listrik tenaga batu bara di Jawa Tengah, SPAM Umbulan di Jawa Timur, proyek pembangunan rel kereta batu bara di Puruk Cahu – Bangkuing, SPAM Bandar Lampung, dan Jalan Tol Kemayoran – Kampung Melayu.

Sementara itu, beberapa proyek yang potensial untuk dikerjasamakan antara lain stasiun kereta api multi fungsi terpadu di Gedebage, pembangunan monorel di Provinsi Sumatera Selatan, dan Jalan Tol Balikpapan – Samarinda. Kemudian juga ada proyek pembangkit listrik tenaga air di Karama Sulawesi Barat, pembangunan Pelabuhan Internasional Maloy di Kalimantan Timur, perluasan Pelabuhan Kabil di Batam, dan pembangunan Bandar Udara Bali Baru.

No.	Aspek	KPBU	PINA
1.	Penjaminan Pemerintah	Diberikan oleh PT PII	Tidak ada penjaminan dana langsung dari pemerintah
2.	Dukungan Pemerintah	Dukungan regulasi, dukungan perizinan, dan dukungan pembiayaan dalam bentuk VGF.	Penyiapan regulasi dan dukungan perizinan, namun tidak ada dukungan pembiayaan.
3.	Dukungan pembiayaan	Dimungkinkan dukungan pembiayaan dari APBN/APBD	Bersumber dari non APBN/APBD seperti lembaga keuangan, asuransi, dana pensiun, dan lain-lain
4.	Kriteria Kelayakan	Ada, yaitu kesiapan dari sisi investor dan program pelaksanaan.	Ada, memiliki nilai komersial yang tinggi dan memenuhi <i>readiness criteria</i>
5.	Imbas Hasil Modal ( <i>Return of Capital</i> )	Ya	Ya, pemerintah menjamin besaran imbas hasil ( <i>return</i> ) minimal 13%. <sup>1</sup>
6.	<i>Legal Standing</i>	Perpres 38/2015, Permen PPN 4/2015	Rencana dibuat dalam bentuk Perpres (amandemen Perpres 3/2016). <sup>2</sup>



Meski demikian, alternatif pembiayaan jenis ini belum menjadi *success story* di Indonesia karena masih terdapat banyaknya kendala, yaitu kurangnya informasi mengenai proyek, baik dari sisi detil teknis maupun informasi keuangan, serta analisis terhadap pengelolaan risiko yang masih minim; sulitnya penerapan peraturan terkait KPBU oleh para penanggung jawab proyek kerja sama (PJK).

Kendala lainnya adalah rendahnya kapasitas aparaturnya dan kelembagaannya dalam melaksanakan KPBU; belum optimalnya dokumen perencanaan proyek KPBU yang mengakibatkan seringkali salah strategi sehingga proyek infrastruktur yang menarik bagi swasta (*off-budget*) akhirnya dilaksanakan melalui pembiayaan APBN, dan sebaliknya; serta belum adanya mekanisme pemberian insentif bagi PJK dalam melaksanakan KPBU.

## 2. Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA)

Banyak negara saat ini mendorong investasi dari pihak swasta dalam penyediaan infrastruktur guna menjembatani pemenuhan pembiayaan yang masih kurang. Di saat yang sama, lembaga penyedia investasi seperti perusahaan asuransi dan dana pensiun mencoba untuk masuk ke dalam pelaksanaan penyediaan dan pengelolaan infrastruktur jangka

panjang. Pencarian investasi dari sumber dana pensiun, asuransi, dan dana mengendap lainnya dilakukan dengan melakukan penelusuran pengembalian modal yang lebih mudah dan risiko investasi yang lebih kecil.

Investasi infrastruktur yang berasal dari dana mengendap ini pertama kali dilakukan pada tahun 1990-an di Australia dan Kanada.

Dana pensiun di Australia telah menjadi pelopor investasi pembangunan infrastruktur sejak awal tahun 1990-an dengan istilah '*infrastructure as an asset class*'. Di sisi lain, Kanada dengan '*maple revolutionaries*'nya mendorong dana pensiun sebagai penyokong utama investasi infrastruktur.

Dana pensiun yang digunakan untuk keperluan pembangunan infrastruktur tersebut kemudian diadaptasi oleh banyak negara di dunia dengan istilah investasi langsung model

Kanada. Model investasi tersebut disusul pada tahun 2005 oleh negara-negara besar di Eropa dan Amerika Serikat dalam memulai langkahnya menggunakan dana pensiun sebagai investasi pembiayaan infrastruktur. Ada beberapa hal di mana dana pensiun disalurkan sebagai investasi pembiayaan infrastruktur, antara lain untuk *private equity*, *real estate*, *real assets*, atau *other assets*.

Banyak negara saat ini mendorong investasi dari pihak swasta dalam penyediaan infrastruktur guna menjembatani pemenuhan pembiayaan yang masih kurang.



Penggerak utama tren investasi pembiayaan infrastruktur ini adalah mendesaknya kebutuhan pembangunan infrastruktur dan proyek-proyek baru lainnya. Negara lain melakukan hal yang berbeda dalam menjalankan pembangunan infrastruktur melalui dana investasi dari pihak swasta.

Australia melakukan dorongan kepada pihak swasta untuk ikut serta dalam pembangunan infrastruktur di hampir dua dekade terakhir. Di Eropa, program *Private Finance Initiative* (PFI) di Inggris telah berhasil mendanai 900 proyek senilai £53 milyar sejak akhir 1990-an hingga tahun 2007. Secara keseluruhan, program PFI ini telah berhasil menyumbangkan sebesar 10-15% dari total kebutuhan infrastruktur di Inggris sejak tahun 1996.

Di Indonesia, program serupa tengah dikenalkan pemerintah dengan nama Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA). PINA merupakan skema penggalangan sumber pembiayaan alternatif

agar dapat digunakan untuk berkontribusi dalam pembiayaan proyek infrastruktur strategis nasional yang mempunyai nilai komersial dan berdampak untuk meningkatkan perekonomian Indonesia.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka urgensi dan manfaat PINA antara lain adalah optimalisasi peran BUMN dan swasta dalam pembiayaan pembangunan; peningkatan kapasitas pembiayaan pembangunan; dan percepatan pelaksanaan proyek prioritas.

Terdapat empat kriteria bagi suatu proyek infrastruktur untuk dapat dilaksanakan melalui skema PINA, yaitu proyek harus mendukung percepatan target prioritas pembangunan nasional; memiliki manfaat ekonomi dan sosial

bagi masyarakat; memiliki kelayakan komersial; dan memenuhi kriteria kesiapan (*readiness criteria*), antara lain *feasibility study*, kesiapan lahan, dan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL) atau dokumen upaya pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup (UPL).

---

**Penggerak utama tren investasi pembiayaan infrastruktur ini adalah mendesaknya kebutuhan pembangunan infrastruktur dan proyek-proyek baru lainnya.**

---



Skema PINA sebagai alternatif baru yang ditawarkan oleh pemerintah dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia menitikberatkan pada pembiayaan infrastruktur yang sepenuhnya dipenuhi oleh badan usaha dan pihak swasta tanpa adanya intervensi sedikitpun yang dilakukan oleh pemerintah. Adapun sumber dana yang dapat diperoleh untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur melalui skema PINA berasal dari:

- Investor: dapat merupakan perseorangan (individu) atau organisasi (swasta, dapat berupa perseroan) yang melakukan investasi jangka panjang di bidang infrastruktur;
- Lembaga pengelola dana jangka panjang: lembaga yang mengelola dana anuitas jangka panjang seperti lembaga/perusahaan asuransi jiwa dan pengelola dana pensiun yang berpotensi membutuhkan *return* (imbas hasil) dan manfaat yang besar;
- Perbankan: lembaga pengelola keuangan yang menginvestasikan dananya dalam surat berharga di pasar keuangan (*financial market*). Lembaga ini didorong oleh pemerintah untuk dapat menginvestasikan dananya dalam jangka panjang di bidang infrastruktur;
- Lembaga pembiayaan: badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana atau barang modal; serta
- Pasar modal, lembaga jasa keuangan, dan sumber lain yang sah menurut peraturan perundang-undangan.

Adapun *pilot project* yang dilaksanakan melalui skema ini adalah proyek pembangunan infrastruktur jalan tol yang dilakukan oleh PT Waskita Toll Road dalam pengembangan jalan tol Trans Jawa. Dalam pelaksanaan skema PINA ini, PT Sarana Multi Infrastruktur (sebagai lembaga pembiayaan) dan PT Taspen (sebagai lembaga pengelola dana jangka panjang) melakukan investasi di bidang infrastruktur dengan memberikan pembiayaan kepada PT Waskita Toll Road untuk mencukupi kebutuhan porsi ekuitas tahap awal sebesar Rp 3,5 triliun. *Pilot project* ini diharapkan dapat menjadi pemicu keterlibatan lembaga pengelola dana jangka panjang lainnya dalam melakukan investasi di bidang pengembangan infrastruktur PUPR.

### 3. Perbedaan PINA dan KPBU

Dalam praktiknya, KPBU berbeda dengan PINA, di mana dalam

pelaksanaan KPBU masih terdapat intervensi dukungan dana dari pemerintah baik dalam bentuk *viability gap funding* (VGF) maupun jaminan pemerintah yang dilakukan oleh PT PII. Sedangkan dalam pelaksanaan PINA tidak ada intervensi berupa jaminan, maupun sumbangan langsung dari pemerintah. Dalam skema ini, pemerintah mendorong proyek infrastruktur dipenuhi kebutuhan pembiayaan sepenuhnya oleh investasi yang berasal dari badan usaha dan swasta. Berikut perbedaan antara PINA dan KPBU yang dimuat dalam tabel.

1. Data Diolah dari Direktorat Jenderal Anggaran, Badan Pusat Statistik, dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional RI.
2. Biro Analisa Anggaran dan Pelaksanaan APBN. *Anggaran Pembangunan Infrastruktur Kebutuhan dan Tantangan Tahun 2015*. Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat RI. Jakarta. Januari 2015. P.2.
3. BAPPENAS. *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. P.8.
4. BAPPENAS. *Public Private Partnership: Infrastructure Projects Plan in Indonesia 2015*. P.viii. Ibid.
6. Direktorat Bina Investasi Infrastruktur. "Database Peraturan KPBU." Dirjen Bina Konstruksi. <http://investasiinfrastruktur.net/peraturan/>. 21 Desember 2016.
7. G. Pierson dan P. McBride. "Public Private Partnership Infrastructure Arrangements." CPA Communique. 1996. Pp.1-4.
8. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 dan Peraturan Menteri PPN Nomor 4 Tahun 2015.
9. Pratomo Ismujatmika. *Panduan Penyiapan Prastudi Kelayakan Proyek KPS*. Indonesia Infrastructure Guarantee Fund (IIGF). 2016. Jakarta. Pp. 4-22.
10. Georg Inderst dan Raffaele Della Croce. "Pension Fund Investment in infrastructure: A Comparison between Australia and Canada." *OECD Working Papers on Finance, Insurance, and Private Pensions*. No. 32. 2013. OECD Publishing. P.4.
11. Georg Inderst dan Raffaele Della Croce.
12. Attracta Mooney. "Pension Funds Crave More Infrastructure Projects." *Financial Times*. 21 Oktober 2016. <https://www.ft.com/content/a05fe960-95ec-11e6-a1dc-bdf38d484582>. 17 Maret 2017.
13. Bappenas. "Mari Mengenal PINA." Bappenas. 17 Februari 2017.
14. Bappenas. "Mari Mengenal PINA." Bappenas. 17 Februari 2017.
15. Bappenas. "Mari Mengenal PINA." Bappenas. 17 Februari 2017.
16. Otoritas Jasa Keuangan. "Lembaga Pembiayaan." 3 Februari 2017. OJK. <http://www.ojk.go.id/id/kanal/iknb/Pages/Lembaga-Pembiayaan.aspx>. 3 Maret 2017.
17. Yoga Sukmana. "Bappenas Siapkan Skema Pendanaan Alternatif untuk Biayai Infrastruktur." 20 Februari 2017. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/02/20/114827626/bappenas.siapkan.skema.pendanaan.alternatif.untuk.biayai.infrastruktur>. 3 Maret 2017.
18. Media Indonesia. "PINA dan KPBU sebagai alternatif pembiayaan pembangunan." 17 Februari 2017. Media Indonesia. <http://mediaindonesia.com/news/read/92705/pina-dan-kpbu-sebagai-alternatif-pembiayaan-pembangunan/2017-02-17>. 3 Maret 2017.
19. Debbie Sutrisno. "Skema Pembiayaan PINA Masuk Revisi Perpres PSN." 18 Februari 2017. *Republika*. <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/keuangan/17/02/17/olivr370-skema-pembiayaan-pina-masuk-revisi-perpres-psn>. 3 Maret 2017

Skema PINA sebagai alternatif baru yang ditawarkan oleh pemerintah dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia menitikberatkan pada pembiayaan infrastruktur yang sepenuhnya dipenuhi oleh badan usaha dan pihak swasta tanpa adanya intervensi sedikitpun yang dilakukan oleh pemerintah.

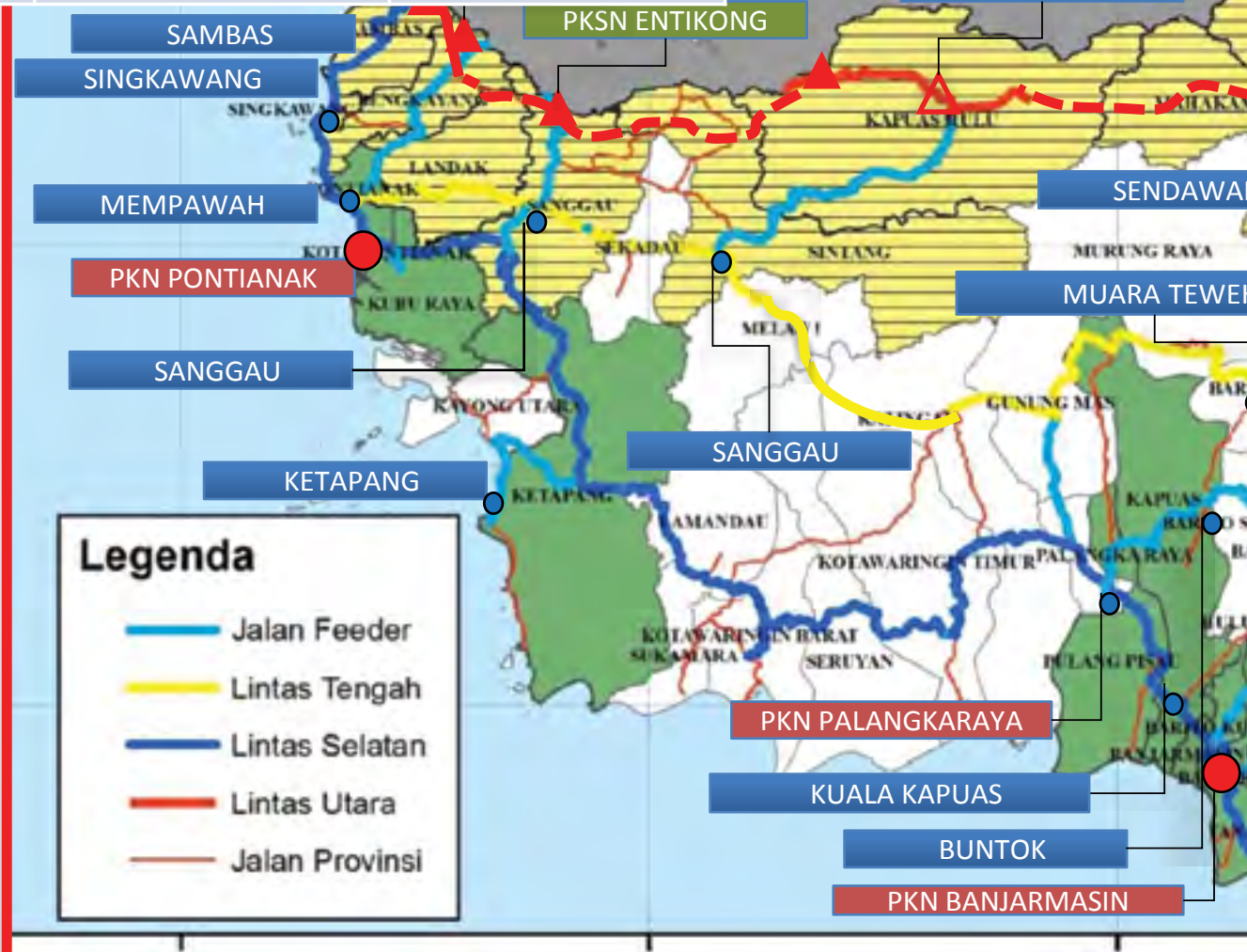
# SISTEM KONEKTIVITAS NASIONAL PULAU KALIMANTAN

## EKSISTING/OPERASI

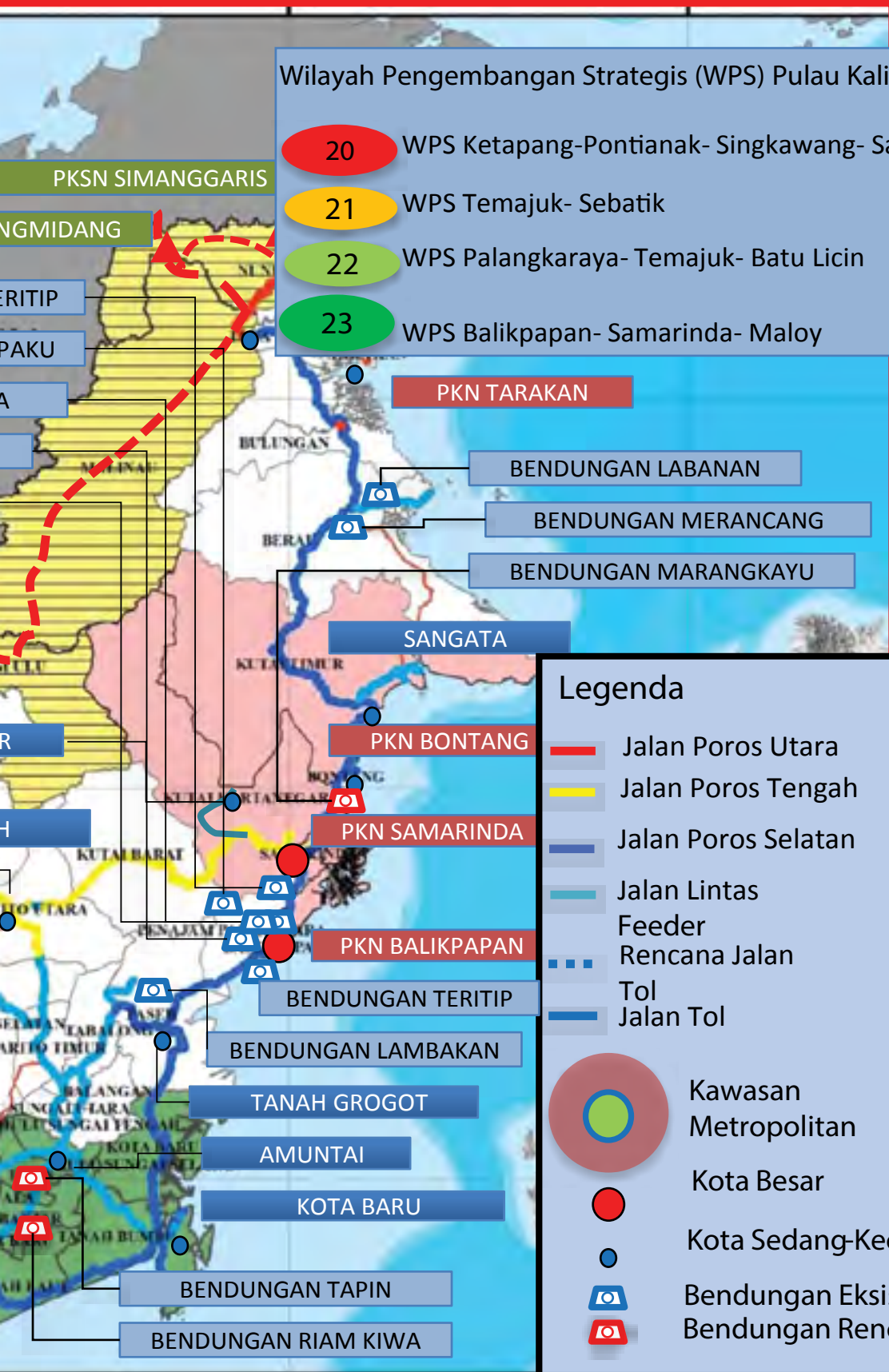
JALAN LINTASKALIMANTAN		EKSISTING	TOTAL RENCANA
1	JALAN POROS UTARA	387,48 KM	1753 KM
2	JALAN POROS TENGAH	1365,16 KM	1474,36 KM
3	JALAN POROS SELATAN	2378,28 KM	2455,52 KM
4	JALAN FEEDER LINTAS POROS	-	710,65 KM
5	TOL BALIKPAPAN- SAMARINDA	99,02 KM	99,02 KM

## RENCANA

JALAN LINTASKALIMANTAN	BELUM TERSAMBUNG	
1	JALAN POROS UTARA	1467,02 KM
2	JALAN POROS TENGAH	109,2 KM
3	JALAN POROS SELATAN	77,24 KM



Di Pulau Kalimantan terdapat 4 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yakni WPS 20 Ketapang – Pontianak – Singkawang – Sambas, WPS 21 Temajuk – Sebatik, WPS 22 Palangkaraya – Temajuk – Batu Licin dan WPS 23 Balikpapan – Samarinda – Maloy. Pulau ini juga memiliki 5 jalan lintas yakni Jalan Poros Utara, Jalan Poros Tengah, Jalan Poros Selatan, Jalan Feeder Lintas Poros, Tol Balikpapan – Samarinda dan terdapat rencana jalan lintas yang belum tersambung yakni Jalan Lintas Utara sepanjang 1467 Km, Jalan Lintas Tengah sepanjang 109 Km, dan Jalan Lintas Selatan sepanjang 77 Km.



### Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) Pulau Kalimantan

- 20 WPS Ketapang-Pontianak- Singkawang- Sambas
- 21 WPS Temajuk- Sebatik
- 22 WPS Palangkaraya- Temajuk- Batu Licin
- 23 WPS Balikpapan- Samarinda- Maloy

#### Legenda

- Jalan Poros Utara
- Jalan Poros Tengah
- Jalan Poros Selatan
- Jalan Lintas Feeder
- Rencana Jalan
- Tol
- Jalan Tol

- Kawasan Metropolitan
- Kota Besar
- Kota Sedang-Kecil
- Bendungan Eksisting
- Bendungan Rencana



# Menapaki Sejarah Perang Dunia II Di Pulau Morotai

Siapa yang tidak tahu sebuah pulau kecil yang terletak di Halmahera Utara, di Kepulauan Maluku. Ya! Tepatnya sebuah pulau sekaligus kabupaten definitif baru yang terletak di wilayah Utara di Indonesia, yakni pulau Morotai. Pulau Morotai ini memiliki luas wilayah sebesar 695 mil persegi/ 1800 km<sup>2</sup>, yang diresmikan langsung oleh Menteri dalam Negeri Indonesia pada 29 Oktober 2008 yakni Mardiyanto.

Sebagai pulau yang berbatasan dengan Samudera Pasifik dan Filipina, Morotai pada jaman dahulu digunakan sebagai basis pertahanan Jepang selama Perang Dunia II.

Setelah itu pulau ini diambil oleh sekutu dan digunakan sebagai landasan pesawat untuk menyerang wilayah Filipina dan Borneo Timur. Akan tetapi jauh sebelum peristiwa tersebut terjadi, Morotai berada di bawah kesultanan Ternate. Oleh sebab itu pulau ini menyimpan banyak sejarah.

Pulau yang berada di Wilayah Pengembangan Strategis (WPS 30) ini, tidak hanya menorehkan guratan sejarah yang membuat pulau dengan julukan "Surga Timur

Indonesia" ini terkenal. Akan tetapi kekayaan bawah lautnya juga berhasil membuat para wisatawan datang mengunjungi pulau Morotai.

Beberapa destinasi pariwisata yang bernilai sejarah dan juga keindahan bawah laut yang wajib dapat dikunjungi di pulau Morotai ini

*Morotai pada jaman dahulu digunakan sebagai basis pertahanan Jepang selama Perang Dunia II. Setelah itu pulau ini diambil oleh sekutu dan digunakan sebagai landasan pesawat untuk menyerang wilayah Filipina dan Borneo Timur.*

antara lain Museum Perang Dunia II, Patung Jenderal Douglas McArthur, Tank Amphibi, Pulau Zum – Zum dan Pulau Dodola.

## **Museum Perang Dunia II**

Museum Perang Dunia II merupakan tempat wisata sejarah yang berada di Pulau Morotai. Di Museum tersebut banyak menyimpan benda – benda bersejarah bekas Perang Dunia II. Museum ini banyak sekali dikunjungi oleh wisatawan mancanegara

terutama para wisatawan dari Amerika dan Australia. Selain menyaksikan benda – benda bersejarah, para wisatawan juga kerap kali mencoba mencari jejak para leluhurnya. Saat ini Museum Perang Dunia II ini sudah memiliki koleksi tambahan yang diberikan oleh pemerintah Amerika Serikat berupa foto-foto dari Amerika Serikat Mac Arthur sebanyak 56 lembar, dokumen, gambar dan semua pernik pernik terkait Perang Dunia ke II.

## **Tugu Jenderal Douglas McArthur**

Tugu Mac Arthur tepatnya di pulau Zum-Zum ini bukanlah sebuah tugu yang seperti pada umumnya/ melainkan sebuah tugu panjang dan tinggi yang berbentuk segi lima, dengan dua warna dominan yakni hitam dan kuning. Di tugu tersebut bertuliskan teks berbahasa inggris dan Indonesia dimana tulisan itu menjelaskan lokasi yang menjadi markas besar umum pasukan sekutu.

Tugu Jenderal Douglas McArthur seorang panglima divisi VII Amerika Serikat yang mendarat di Morotai pada 15 september 1994 memilih morotai sebagai pembuktian ketika akan melarikan diri ke Australia.



Pulau Zum-Zum

Tugu Monumen ini juga untuk mengenang McArthur saat memberikan perintah untuk mengebom Hiroshima dan Nagasaki.

#### **Tank Amphibi**

Tank Amphibi ini terletak di Desa Gotalamo. Tempat ini menyimpan beberapa Tank Amphibi bekas peninggalan perang Dunia II. Tank ini merupakan peninggalan sekutu dimana pada waktu itu, mobil ini terkena bom pada saat perang sekutu melawan tentara Jepang. Walaupun saat ini kondisi Tank Amphibi cukup mengharukan, namun masih banyaknya wisatawan yang mengunjungi karena nilai sejarahnya yang tak ternilai.

#### **Pulau Zum – Zum**

Pulau Zum-Zum merupakan salah satu pulau nan menawan yang berada di kepulauan Morotai, Maluku Utara. Kita hanya memerlukan waktu 15 menit dengan menggunakan speed boat dari pelabuhan Morotai. Menurut sejarahnya, Pulau Zum-Zum ini merupakan persembunyian Jepang saat Perang Dunia II. Di pulau ini juga masih tersimpan jejak peninggalan Jepang yang dapat ditelusuri oleh para wisatawan. Selain itu di Pulau Zum-Zum ini lah terdapat Monumen Jenderal MacArthur, yang merupakan panglima pasukan perang pasifik.

Panorama yang indah dan cantik di Pulau Zum-Zum di Morotai ini menjadi salah satu destinasi wisata bahari unggulan di Indonesia Timur yang terlihat mempesona dan merupakan tujuan wisata bahari yang lengkap dengan berbagai aktivitas wisata seperti *snorkeling*, *diving*, dan berkeliling menggunakan *speed boat*. Tidak hanya itu saja yang dapat kita nikmati di Pulau Zum-Zum ini, melainkan bisa menikmati hamparan Laut Morotai yang sangat indah. Luas pasir putih pantai ini juga menjadi tempat peristirahatan yang cukup bagus setelah melakukan trekking ke dalam hutan.

#### **Pulau Dodola**

Pulau eksotis, dengan karakteristiknya yang sangat menawan dan terletak di kepulauan Morotai ini adalah Pulau Dodola. Perjalanan yang ditempuh menuju Pulau Dodola ini memakan waktu sekitar 20 menit menggunakan *speedboat* dari Daruba. Pulau ini secara geografis terbagi menjadi dua yakni Dodola Besar dan Kecil. Keunikan dari kedua pulau ini adalah dipisahkan oleh air laut dan hanya tersambung pada saat laut sedang surut dan membentuk jalan pasir.

Di Pulau Dodola ini memiliki lebih dari 13 spot olah raga selam, dan juga pemandangan

bawah laut yang sangat indah sehingga menjadikan pulau ini sebagai salah satu destinasi wisata bagi wisatawan yang menyukai *snorkeling* dan *diving*. Tidak heran jika keindahan pasir pantainya yang putih dan air laut yang jernih merupakan destinasi wisata yang sangat berharga dan harus dijaga kelestariannya.



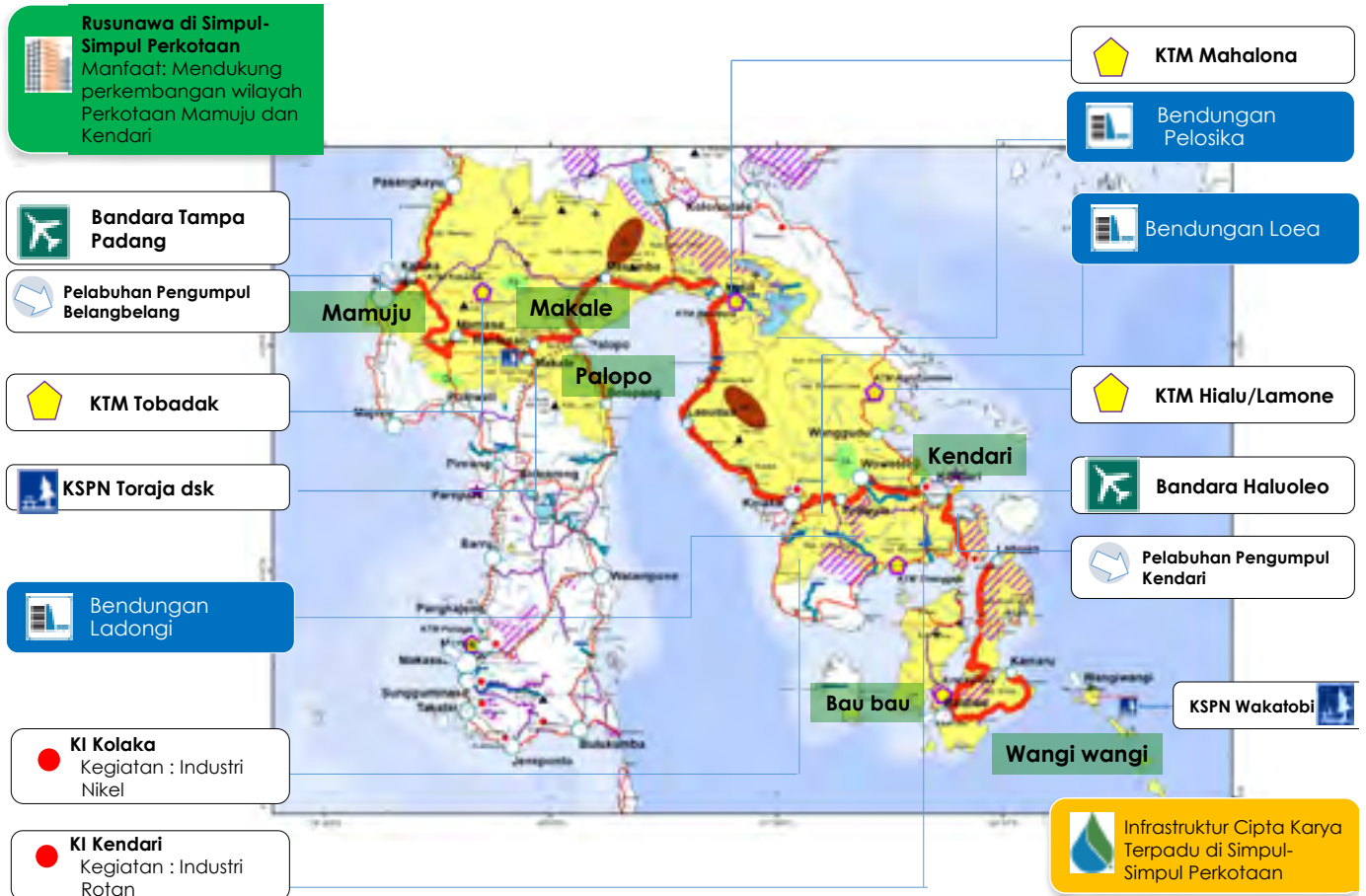
Sumber: Dok. BPIW/Indira



# Wilayah Pengembangan Strategis 27

## MAMUJU – MAKALE – PALOPO – KENDARI – BAU BAU – WANGI WANGI

ULTIMATE WPS 27 MAMUJU – MAKALE – PALOPO – KENDARI – BAU BAU – WANGI WANGI 2025



### Ultimate:

Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sampai dengan tahun 2025 di Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) 27 (Mamuju – Makale – Palopo – Kendari – Bau bau – Wangi Wangi) diantaranya adalah mendukung pembangunan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Mahalona, Tobadak, dan pembangunan KTM Hialu/Lamone. Di bidang Sumber Daya Air terdapat pembangunan bendungan Pelosika, Loea dan juga pembangunan bendungan Ladongi. Selain Bendungan Kementerian PUPR turut mendukung pembangunan Kawasan Industri Kolaka dan Kawasan Industri Kendari. Terdapat pula dukungan pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Toraja dan juga KSPN Wakatobi.

### Program Utama:

Program Utama di WPS 27 ini meliputi Pembangunan jalan diantaranya peningkatan jalan ruas Mamuju menuju pelabuhan belangbelang, peningkatan mutu jalan Salubatu – Mambi, peningkatan jalan ruas Salubatu – Bonehau – Batas Luwu Utara, Peningkatan jalan ruas Polewali – Mala'bo. Di bidang Sumber Daya Air (SDA) terdapat pembangunan bendungan Pelasika, Ladongi, dan juga pembangunan bendungan Loea. Di bidang perumahan, terdapat pembangunan Rusunawa untuk pekerja Kab. Kendari dan juga pembangunan Rusunawa Kab. Wangi wangi. Selain itu terdapat pembangunan SPAM Regional Jompi Muna dan juga SPAM Reg. Wakatobi.



# Wilayah Pengembangan Strategis 28

## MAKASSAR – PAREPARE – MAMUJU

### Ultimate:

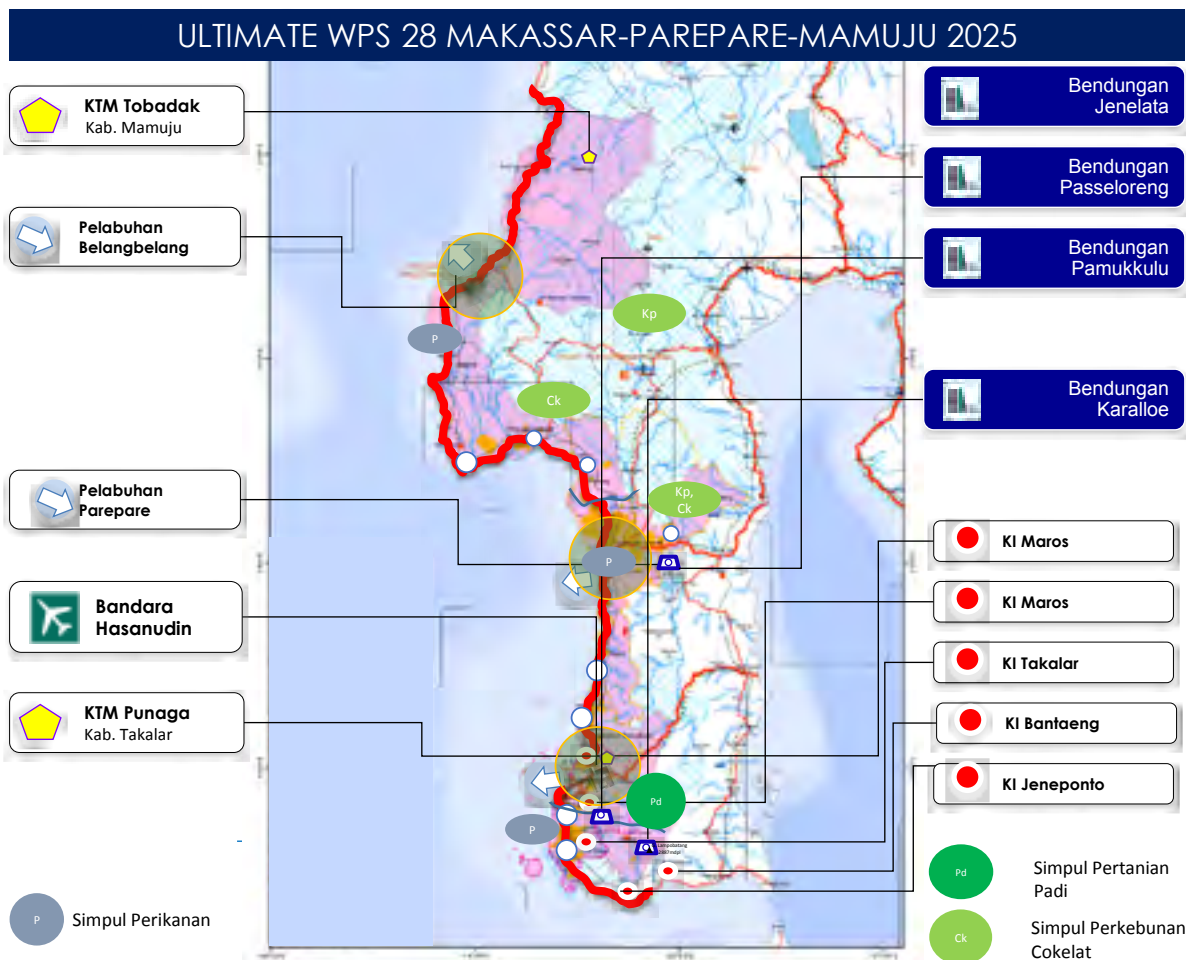
Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sampai dengan tahun 2025 di Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) 28 (Makassar – Parepare – Mamuju) diantaranya adalah di bidang Sumber Daya Air meliputi Pembangunan Bendungan Jenelata, Passeloreng, Pamukkulu dan Bendungan Karalloe. Selain itu Kementerian PUPR turut mendukung pembangunan Kawasan Industri (KI) Maros, Takalar, Bantaeng, dan KI Jeneponto, dan juga dukungan dalam pembangunan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Tobadak, dan KTM Punaga.

### Program Utama:

Program Utama di WPS 28 (Makassar - Parepare - Mamuju) ini meliputi pembangunan Jalan diantaranya Peningkatan jalan Topoyo ke kawasan perkotaan Mamuju & Belataka, jalan akses ke pelabuhan laut Belang – belang, Peningkatan jalan dan jembatan Salubatu – Mambi, Rekonstruksi jalan akses ke kawasan minapolitan Suppa, Agropolitan Perdesaan, Kawasan Industri Garangkong, Pembangunan *Underpass*

Simpang Mandai, pembangunan Jalan dan Jembatan *ByPass* Mamminasata, pembangunan *Elevated Road*, Rekonstruksi Jalan Kawasan agropolitan Pango –pango, Bituang, Rekonstruksi Jalan Perbatasan Mamasa – Makale, Jalan akses ke bandara Buntu Kunik, Rekonstruksi jalan akses kawasan transmigrasi Maritengae. Selain Jalan terdapat pembangunan bidang Sumber Daya Air diantaranya Bendungan Passeloreng, Karalloe, Pamakkulu, Pembangunan Pengendalian Banjir Kanal Metro Tanjung Bunga Kota Makassar, Pembuatan Tanggul Banjir dan Perkuatan Tebing Sungai Kab. Toraja Utara.

Untuk pembangunan bidang perumahan terdiri dari pembangunan unit KPR saruan Makassar, Maros, dan sarusun Kota Parepare. Di bidang Cipta Karya terdapat pembangunan penyediaan sarana dan prasarana pengelolaan sampah di TPA Malimpung, dan juga pembangunan IPAL Losari kajian kelayakan lokasi TPA baru (Samata, Bajeng dan Pattalassang) pengganti TPA Tamangapa. pengganti TPA Tamangapa.



# Teknologi Pengolahan Air Limbah Vermibiofilter

Sekitar 70 juta orang masih terkontaminasi secara langsung oleh kotoran dan bahan buangan dari limbah rumah tangga yang belum dikelola dengan baik. Seluruh limbah asal manusia tersebut secara langsung mencemari 75 % sungai yang ada.

Bahaya limbah bisa menimbulkan kontaminasi fisik, kimia dan mikrobiologi bagi orang-orang di sekitarnya. Selain itu juga menyebabkan kualitas lingkungan mengalami degradasi. Tingkat sanitasi yang buruk secara langsung menempatkan Indonesia pada urutan ke-41 dari 102 negara berkembang di dunia dalam nilai *Human Development Index* (HDI).

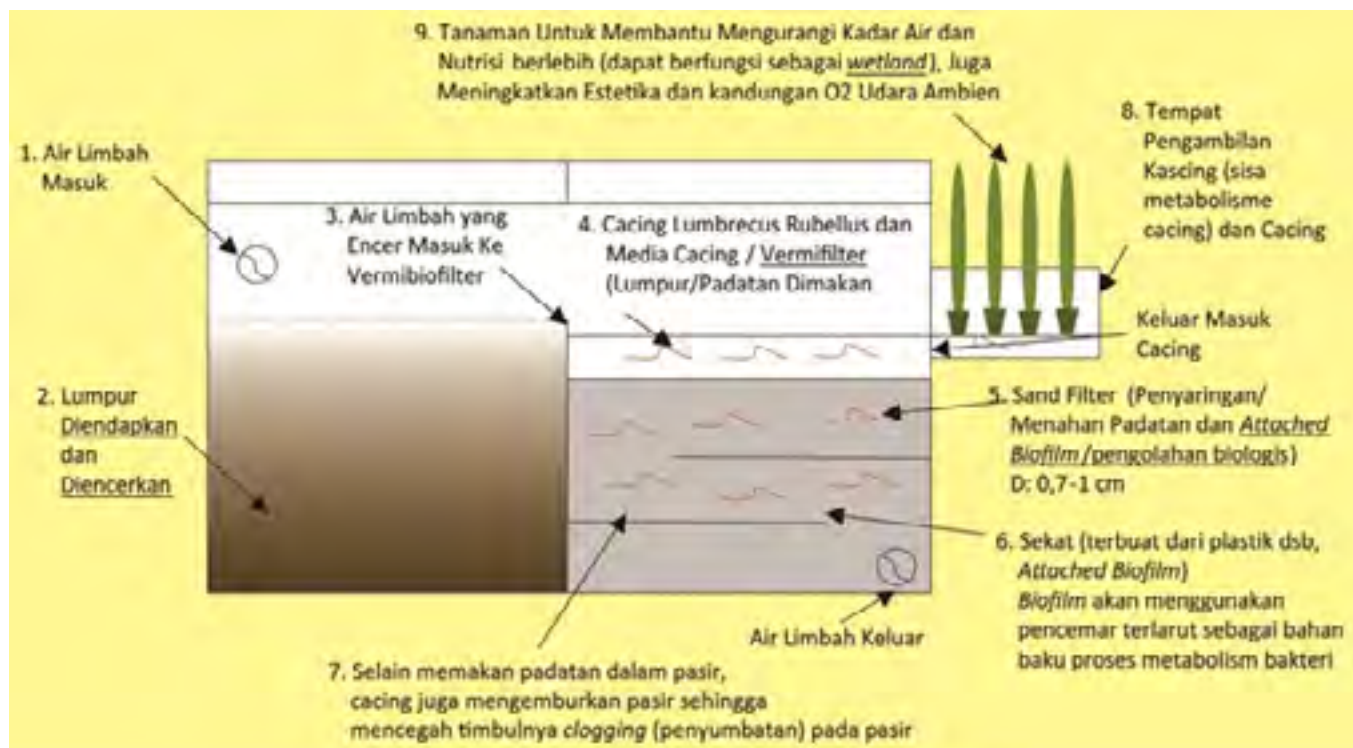
Dengan kondisi tersebut, maka perlu adanya teknologi tepat guna yang berbiaya murah dan mempunyai nilai tambah. Salah satu teknologi yang dikembangkan Balitbang Kementerian PUPR adalah vermibiofilter.

Teknologi vermibiofilter adalah kombinasi antara media filter dan cacing

(bertindak sebagai pengurai). Cacing bertugas untuk mengonsumsi padatan dari air limbah domestik. Jenis cacing tanah yang digunakan adalah *Lumbricus Rubellus*.

Tujuan penelitian pengolahan air limbah yang memanfaatkan cacing yang ada di Indonesia ini, dapat menurunkan bahan pencemar serta mendapatkan nilai tambah dengan memproduksi cacing. Metode penelitian dilakukan dengan eksperimental skala laboratorium. Data yang ada dikumpulkan dan dianalisis dengan metode penilaian teknologi berdasarkan efisiensi.

Cara kerja teknologi ini sebagai berikut. Cacing tanah sebagai biofilter pada reaktor yang berisi beberapa lapisan dari kerikil, dan tanah tempat keberadaannya cacing yang dapat menghapus BOD baru mencapai 50 %, TSS 91 %, lemak 74 % dari air limbah. Cacing tanah juga menggiling lumpur dan partikel pasir, peningkatan total luas permukaan yang meningkatkan kemampuan untuk 'menyerap' organik dan anorganik



Tingkat sanitasi yang buruk secara langsung menempatkan Indonesia pada urutan ke-41 dari 102 negara berkembang di dunia dalam nilai Human Development Index (HDI). Dengan kondisi tersebut, maka perlu adanya teknologi tepat guna yang berbiaya murah dan mempunyai nilai tambah.



Septic tank vermibiofilter

Sumber: Balitbang Kementerian PUPR

dari air limbah. Padatan tersuspensi terjebak di atas vermibiofilter dan diproses oleh cacing tanah dan diumpukan ke mikroba tanah bergerak di vermibiofilter tersebut, sehingga tidak ada pembentukan lumpur.

Teknologi pengolahan air limbah ini memanfaatkan proses dekomposisi limbah domestik menggunakan dekomposer cacing tanah dan mikroba. Vermibiofilter dapat menaikkan nilai ekonomi karena adanya nilai tambah. Air limbah yang dimaksud merupakan buangan yang berasal dari toilet. Air limbah dari toilet disalurkan menggunakan pipa ke dalam tangki pertama yang merupakan tempat pengumpulan dan pengenceran.

#### Manfaat :

1. Kapasitas : 50 – 60 orang;
2. Air limbah harus terpisah;
3. Tidak boleh ada detergen yang masuk ke dalam sistem vermibiofilter;
4. Konstruksi : beton dan FRP;
5. Padat tebar cacing : 2 kg/m<sup>2</sup>.

#### Hasil uji kascing vermibiofilter :

1. Nilai NPK kascing dari proses teknologi ini baik untuk tanaman;
2. C-organik cukup baik;
3. NTK = 2 – 4(baik); hasil laboratorium masih rendah. Ini ada kemungkinan bahan organik serat belum pecah (terurai);
4. Nisbah CN < 15;
5. Phospat dan kalium sudah cukup baik.

Sumber: Saskia Permata Dewi - Balitbang Kemen PUPR

Teknologi vermibiofilter adalah kombinasi antara media filter dan cacing (bertindak sebagai pengurai). Cacing bertugas untuk mengkonsumsi padatan dari air limbah domestik. Jenis cacing tanah yang digunakan adalah *Lumbricus Rubellus*.



Toilet vermibiofilter

Sumber: Ditjen Cipta Karya PUPR



# Saya Indonesia, Saya Pancasila

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menggelar Pekan Pancasila yang dilaksanakan pada 31 Mei-2 Juni 2017 di lingkungan Kantor Kementerian PUPR, Jakarta. Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR turut ambil bagian dalam memeriahkan Pekan Pancasila dengan pengikutsertakan pegawainya pada sejumlah kegiatan mulai dari Buka Puasa bersama, upacara bendera, lomba debat pengalaman nilai Pancasila, lomba lagu kebangsaan, lomba pakaian adat dan instant photo booth contest.(ris/infoBPIW)



Panggung dimeriahkan parade bhuneka tunggal ika



Peserta dengan hikmat melaksanakan upacara



Lomba debat pengalaman nilai Pancasila



Acara diisi dengan kontes baju adat



# Halal bihalal Kementerian PUPR

Kementerian PUPR menyelenggarakan Halalbihalal pada hari pertama masuk kerja, 22 Juni lalu, di Lapangan Sapta Taruna Kementerian PUPR. Silaturahmi itu dihadiri Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono, seluruh pejabat, salah satunya Kepala BPIW, Rido Matari Ichwan, serta seluruh staf Kementerian PUPR. Berikut dokumentasi kegiatan tersebut.



Ridho Matari Ichwan bersilaturahmi bersama staf



Antrean halal bihalal



Rido Matari Ichwan bersilaturahmi dengan Hadi Sucahyono



Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono berjabat tangan dengan Sekretaris BPIW, Firman Hatorangan Napitupulu

## KPR FLPP, Cara Mudah Miliki Rumah

Memiliki rumah bagi sebagian besar masyarakat bisa dikatakan mudah, jika mereka memiliki kemampuan ekonomi yang cukup. Namun tidak demikian bagi yang belum berada dalam tingkat ekonomi yang mapan. Begitu juga dengan anak-anak muda yang belum memiliki pasangan. Bagi mereka untuk memiliki rumah masih jauh dari impian. Mereka masih beranggapan yang berhak untuk memiliki rumah sendiri hanyalah kewajiban dari para orang tua.

Namun semuanya berubah ketika mereka sudah menikah. Kebutuhan akan rumah tentunya akan menjadi salah satu prioritas utama untuk mengarungi kehidupan bersama. Tapi tentu tidak semua orang setelah menikah memiliki kemampuan yang mencukupi untuk membeli rumah. Ketika orang tua mereka belum mampu memberikan bekal yang mencukupi untuk modal untuk membeli rumah, tentunya memilih rumah dengan harga yang murah dan terjangkau merupakan pilihan yang tepat.

Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah melakukan terobosan di sektor pembiayaan perumahan, khususnya masyarakat berpenghasilan rendah (MBR). Salah satu cara mudah untuk memiliki rumah saat ini adalah dengan memanfaatkan bantuan dengan skema Kredit Pemilikan Rumah (KPR) Sejahtera Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP). KPR Sejahtera FLPP adalah kredit pembiayaan pemilikan rumah dengan dukungan fasilitas likuiditas pembiayaan perumahan kepada MBR yang saat ini dilaksanakan oleh Pusat Pengelolaan Dana Pembiayaan Perumahan (PPDPP) Kementerian PUPR.

Lalu apa saja keuntungan yang diperoleh masyarakat jika ingin memiliki rumah bersubsidi dengan KPR FLPP tersebut?. Pertama, suku bunga yang ditawarkan melalui KPR FLPP adalah suku bunga yang tetap. Hal itu berbeda dengan KPR komersil yang suku bunganya fluktuatif, mengikuti suku bunga pasar. Suku bunga KPR FLPP hanya 5 persen termasuk asuransi. Kedua, jangka waktu kredit cukup lama bahkan bisa mencapai 20 tahun. Ketiga, uang muka ringan yakni hanya

satu persen dari harga jual rumah. Keempat, masyarakat bebas dari pajak pertambahan nilai (PPN).

Apabila masyarakat ingin memperoleh informasi lebih lanjut mengenai program KPR FLPP ini dapat menghubungi sejumlah bank pelaksana, yang bertugas menyalurkan dana KPR FLPP dan pengembang perumahan yang memang membangun rumah sejahtera tapak. Masyarakat juga dapat langsung menghubungi PPDPP Kementerian PUPR yang beralamat di Jalan Palatehan II No. 27, Jakarta Selatan, DKI Jakarta atau melalui saluran telepon (021) - 27510964.

Saat ini setidaknya ada sejumlah bank umum, bank umum syariah dan bank pembangunan daerah (BPD) serta BPD Syariah yang telah bekerjasama dengan PPDPP Kementerian PUPR dalam proses penyaluran KPR FLPP tersebut.

Berikut adalah Bank Pelaksana yang bekerjasama dengan PPDPP Kementerian PUPR dalam menyalurkan KPR FLPP :

### Bank Umum

BTN  
BNI  
BRI  
Bank Mandiri  
Bank Artha Graha  
Bank Mayora

### Bank Umum Syariah

BTN Syariah  
BRI Syariah

### Bank Pembangunan Daerah Syariah

Bank Sumut Syariah  
Bank Sumsel Babel Syariah  
Bank BJB Syariah

### Bank Pembangunan Daerah

Bank Sumut  
Bank Riau Kepri  
Bank Nagari  
Bank Jambi  
Bank Sumsel Babel  
Bank BJB  
Bank Jateng  
Bank DIY  
Bank Jatim  
Bank Kalteng  
Bank Kalsel  
Bank NTB  
Bank NTT  
Bank Sultra  
Bank Sulut Go  
Bank Papua



No.	Wilayah	2017	2018
1.	Jawa (kecuali Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi)	Rp 123.000.000	Rp 130.000.000
2.	Sumatera (kecuali Kep. Riau dan Bangka Belitung)	Rp 123.000.000	Rp 130.000.000
3.	Kalimantan	Rp 135.000.000	Rp 142.000.000
4.	Sulawesi	Rp 129.000.000	Rp 136.000.000
5.	Maluku dan Maluku Utara	Rp 141.000.000	Rp 148.500.000
6.	Bali dan Nusa Tenggara	Rp 141.000.000	Rp 148.500.000
7.	Papua dan Papua Barat	Rp 193.500.000	Rp 205.000.000
8.	Kep. Riau dan Bangka Belitung	Rp 129.000.000	Rp 136.000.000
9.	Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi)	Rp 141.000.000	Rp 148.500.000

Lalu berapakah harga rumah yang dapat dimiliki oleh masyarakat yang ingin membelinya dengan skema KPR FLPP, berikut adalah daftar harga beserta lokasinya sesuai dengan Keputusan Menteri PUPR Nomor 552/KPTS/M/2016.

Berdasarkan informasi yang ada di website resmi Pusat Pengelolaan Dana Pembiayaan Perumahan (PPDPP) Kementerian PUPR yakni ppdpp.id setidaknya ada sejumlah persyaratan serta sejumlah dokumen yang harus dipenuhi oleh masyarakat jika ingin memanfaatkan KPR FLPP.

Persyaratannya antara lain :

1. Penerima adalah Warga Negara Indonesia (WNI) dan berdomisili di Indonesia;
2. Penerima telah berusia 21 tahun atau telah menikah;
3. Penerima maupun pasangan (suami/istri) belum memiliki rumah dan belum pernah menerima subsidi pemerintah untuk pemilikan rumah;
4. Gaji/penghasilan pokok tidak melebihi Rp 4 juta untuk Rumah Sejahtera Tapak dan Rp 7 juta untuk Rumah Sejahtera Susun;
5. Memiliki masa kerja atau usaha minimal 1 tahun;
6. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) atau Surat Pemberitahuan (SPT) Tahunan Pajak Penghasilan (PPH) orang pribadi sesuai perundang-undangan yang berlaku.

Sedangkan beberapa dokumen yang harus disiapkan antara lain :

1. Form aplikasi kredit dilengkapi dengan pasfoto terbaru pemohon dan pasangan;
2. Fotocopy Kartu Tanda Penduduk (KTP) Pemohon dan Pasangan, Fotocopy Kartu Keluarga, Fotocopy Surat Nikah/Cerai;
3. Slip Gaji Terakhir atau Surat Keterangan Penghasilan, fotocopy Surat Keputusan (SK) Pengangkatan Pegawai Tetap atau Surat Keterangan Kerja (bagi pemohon pegawai);
4. Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Tanda Daftar Perusahaan (TDP), dan Surat Keterangan Domisili serta Laporan Keuangan 3 bulan terakhir (bagi pemohon wiraswasta);
5. Fotocopy ijin praktek (bagi pemohon profesional);
6. Fotocopy Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
7. Fotocopy rekening koran atau tabungan 3 bulan terakhir;
8. Surat pernyataan belum memiliki rumah dari pemohon dan pasangan;
9. Surat pernyataan belum pernah menerima subsidi untuk pemilikan rumah dari pemerintah yang dibuat pemohon dan pasangan.

Sedangkan beberapa langkah yang harus dilaksanakan oleh masyarakat jika ingin agar proses pengajuan KPR FLPP berjalan dengan baik dan lancar adalah sebagai berikut :

1. Pastikan anda memenuhi dan melengkapi persyaratan sebagai penerima KPR FLPP;
2. Tentukan lokasi rumah idaman anda dengan datang langsung ke pengembang yang membangun rumah FLPP agar dapat mengetahui kondisi kawasan atau hunian yang akan dibeli; atau
3. Datang langsung ke Bank Pelaksana penyalur KPR FLPP untuk informasi lokasi rumah yang terkait FLPP dan menghitung kemampuan mengangsur kredit, dan fasilitas-fasilitas lainnya;
4. Melakukan Akad Kredit dengan Bank Pelaksana yang telah Anda tentukan (apabila permohonan kredit anda sudah disetujui oleh Bank);
5. Menempati rumah impian dan membayar angsuran secara tertib setiap bulan.

Apakah Anda siap untuk memiliki rumah bersubsidi pemerintah?

**Sumber :**

Ristyan Mega Putra  
Komunikasi Publik Ditjen Penyediaan Perumahan





## 7 Langkah Menuntaskan Pekerjaan yang Menumpuk

Bekerja kembali usai libur panjang, terkadang kita dihadapkan pada pekerjaan yang menumpuk, dari request dari atasan untuk menyelesaikan berbagai laporan hingga menyiapkan bahan untuk meeting. Banyaknya pekerjaan menyebabkan anda tidak tahu, mana yang harus didahulukan. Permasalahannya adalah semua orang menganggap permintaan mereka penting dan harus diprioritaskan.

Mengerjakan banyak pekerjaan pada saat yang bersamaan, kadang membuat kita kewalahan dan stres. Mengapa demikian? Menurut pengajar di Harvard Medical School, Sharon Melnick, PhD, hal ini disebabkan bagian otak anda yang memiliki kapasitas untuk memecahkan masalah, hanya mampu melaksanakan tujuh proses pada waktu yang sama.

Untuk itu, ada 7 langkah yang dapat menjadi solusi bagi anda, dalam menuntaskan pekerjaan yang menumpuk. Berikut penjelasannya:

### 1. Jangan melihat semua pekerjaan tersebut sebagai satu kumpulan tugas yang harus diselesaikan

Bila anda sedang mengerjakan sebuah

project, maka bagilah project tersebut menjadi kelompok-kelompok kecil, sehingga memudahkan bagi anda untuk menyelesaikannya. Dengan demikian tidak membuat anda stres.

### 2. Tuliskan segala sesuatu yang terpikir di dalam kepala anda

Dengan menuliskan yang anda pikirkan pada sel lembar POST IT, maka anda tidak akan melakukan hal-hal yang bukan prioritas pada hari ini.

### 3. Lakukan aturan "lima menit"

Dengan menerapkan aturan "lima menit", maka sudah seharusnya anda tidak menunda pekerjaan yang dapat dikerjakan dalam waktu lima menit saja. Misalnya, membalas e-mail yang meminta anda untuk mengkonfirmasi kehadiran dalam suatu pertemuan. Cara ini dipandang baik agar pekerjaan tidak menumpuk dikemudian hari.

### 4. Buat jadwal untuk diri anda

Kerjakan tugas harian anda pada awal waktu, dan tugas tambahan dari atasan atau pihak lain yang membutuhkan bantuan anda pada saat yang lain. Pada tahap ini anda memang harus sedikit tegas pada "pihak-pihak" lain yang ingin

ikut memanfaatkan tenaga anda. Katakan bahwa anda harus melakukan tugas utama anda lebih dulu.

### 5. Delegasikan tugas bila memang memungkinkan

Beri kepercayaan pada anak buah anda untuk melaksanakan pekerjaan meskipun ia belum berpengalaman, dan lakukan evaluasi belakangan mengenai kemampuannya. Ia mungkin memang belum memahami tugas-tugas tersebut, namun jika anda terus-menerus menunda mendelegasikan tugas, anda tak akan pernah terbantu olehnya.

### 6. Jangan membicarakan pekerjaan saat anda istirahat

Meskipun anda sudah tiba di rumah. Biarkan kesibukan yang akan anda hadapi esok, menjadi hal yang perlu dipikirkan esok. Nikmati waktu santai bersama keluarga, untuk melepaskan stres anda.

### 7. Yakinkan diri bahwa anda akan dapat menyelesaikan pekerjaan

Pikiran yang lapang juga akan membuat anda dapat menjalankan tugas dengan tenang, dan terkontrol.

# Obras

Bang Egi merupakan tokoh kartun dalam Obras, dan Egi juga sapaan akrab dari "Sinergi".

## BANG EGI



Kartunis: Oki Heryantao



# Tekad Wujudkan Proyek Strategis Nasional di Riau

## Arsyadjuliandi Rachman

Gubernur Riau

Pemerintah Provinsi (Pemprov) Riau berambisi untuk dapat mewujudkan sejumlah proyek infrastruktur strategis di Riau. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 ada sejumlah proyek strategis di Riau.

Adanya Komitmen bersama akan mampu menggali segala potensi yang ada di Riau dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mensejahterakan masyarakat

"Antara lain pembangunan jalan Tol Pekanbaru-Dumai, pembangunan kereta api Dumai-Dur-Pekanbaru-Baganbatu, Kawasan Ekonomi Khusus, Kawasan Industri dan pengembangan kawasan pertanian sagu, kelapa, dan jagung," ungkap Gubernur Riau, Arsyadjuliandi Rachman saat ditemui "Sinergi", beberapa waktu lalu.

Untuk dapat mewujudkan sejumlah proyek nasional di Riau, tentu Pemprov Riau memerlukan kerjasama dan dukungan dari Pemerintah Pusat serta swasta. Terlebih, kontribusi Riau terhadap ekonomi nasional cukup besar.

Ia meyakini, apabila proyek Tol Pekanbaru-Dumai dan sejumlah proyek lainnya terwujud cepat di Riau, sehingga akan mampu mempercepat perkembangan dan mendongkrak ekonomi di provinsi tersebut.

"Saat ini Riau menyumbang product domestic bruto untuk nasional mencapai 5,3%, kalau pembangunan proyek nasional di Riau terwujud, tentu sumbangan dari Riau akan naik lagi," yakinnya.

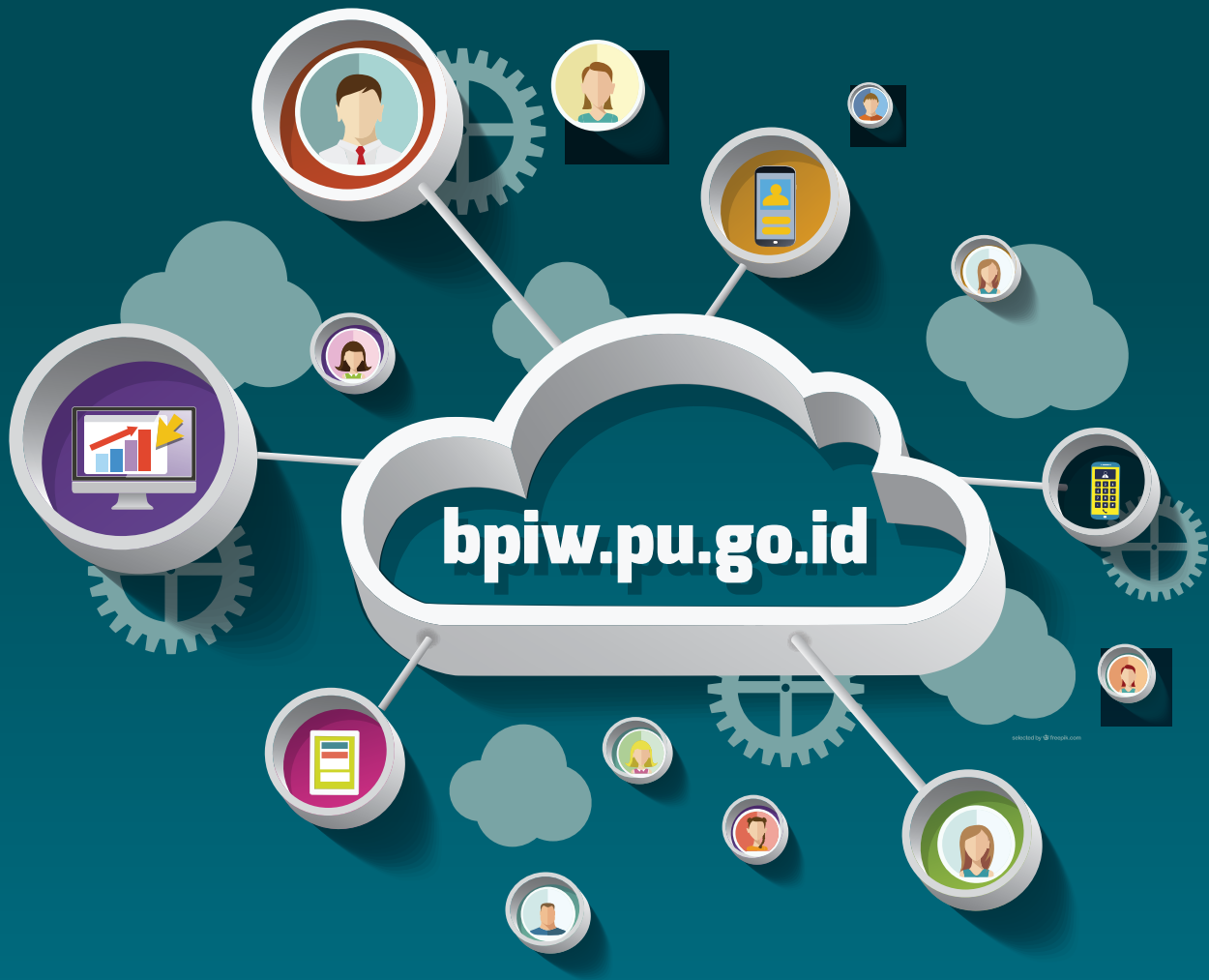
Lebih jauh, Gubernur menerangkan, saat ini Riau memang mengalami kesulitan untuk mewujudkan proyek strategis

sendirian. Salah satunya disebabkan dari keterbatasan anggaran belanja daerah.

"Salah satu pemicunya sejak 2015 harga *crude oil* turun, dana bagi hasil untuk pemerintah provinsi dan kabupaten kota menurun signifikan. Kendati begitu, kita terus mencari solusi lain untuk dapat mendongkrak pertumbuhan ekonomi di Riau," jelasnya.

Ia yakin, keberadaan komitmen bersama dari pemerintah pusat, pemerintah daerah dan swasta, akan mampu menggali segala potensi yang ada di Riau dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mensejahterakan masyarakat. **(infoBPIW)**





## KUNJUNGI INFO BPIW DI WEBSITE & AKUN KAMI:

 [www.bpiw.pu.go.id](http://www.bpiw.pu.go.id)

 @informasiBPIW

 @informasiBPIW

 Layanan Informasi BPIW

 BPIW/kementerianPUPR



BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH (BPIW)  
KEMENTERIAN PUPR



*Segenap Pimpinan dan Pegawai  
Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah  
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan  
Rakyat Mengucapkan:*

# *Selamat Hari Raya Fdul Fitri*

1 Syawal 1438 H

Taqobalallahu Minnaa wa Minkum Minal 'Aidin wal Faizin



**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH (BPIW)  
KEMENTERIAN PUPR**