

KLIPPING BERITA MEDIA MASSA



Rabu, 14 November 2018



**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT**

KATA PENGANTAR

Klipping Media Massa adalah kumpulan guntingan berita yang kami sajikan secara rutin. Guntingan berita ini kami seleksi dari berita yang muncul di media cetak. Adapun tema berita yang kami pilih adalah berita yang berkaitan dengan organisasi dan substansi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah dan yang berkaitan dengannya.

Kami berharap klipping ini bermanfaat untuk monitoring media BPIW.

Hormat kami

Tim penyusun

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 14 November 2018	Hutama Karya Bangun <i>Rest Area</i> Terintegrasi	PT Utama Karya (Persero) berencana membangun tempat istirahat dan pelayanan dalam skala luas hingga ratusan hektare di koridor jalan tol Trans-Sumatra. Tempat istirahat dan pelayanan (TIP) diproyeksi menjadi objek wisata baru sehingga memberi nilai tambah bagi keberadaan jalan tol Trans-Sumatra. Direktur Utama Utama Karya Bintang Perbowo mengatakan bahwa perusahaan akan bekerja sama dengan PT Perkebunan Nusantara (PTPN) dalam mengembangkan TIP di Trans-Sumatra. Peralunya, lahan PTPN yang luas sangat potensial disulap menjadi tempat peristirahatan terpadu.
2	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 14 November 2018	Kontraktor Swasta tidak akan Rugi.	Pemerintahan menilai bahwa rencana pembentukan induk badan usaha milik negara atau holding BUMN di sektor infrastruktur dan konstruksi tidak akan mengurangi pangsa pasar perusahaan konstruksi skala menengah dan kecil.
3	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 14 November 2018	Waktu Tempuh Jakarta – Surabaya Ditempuh 10 jam, Mungkinkah?	Danang menjadi salah satu pengemudi mobil rental pertama yang ikut menjajal perjalanan dari Surabaya menuju Jakarta melewati keseluruhan ruas tol Trans-Jawa yang ditargetkan tersambung dari Merak sampai Surabaya sepanjang 870 kilometer pada akhir tahun nanti.
4	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Rabu, 14 November 2018	Berita Foto	Pekerja mengoperasikan alat berat dalam proses pembersihan dan evakuasi puing Jembatan Kuning yang ambruk akibat gempa dan tsunami di Palu, Sulawesi Tengah, Selasa (13/11).
5	Bisnis Indonesia (Halaman, 9)	Rabu, 14 November 2018	Sumsel Prioritaskan Pelabuhan Tanjung Api-Api	Pemerintah Provinsi Sumatra Selatan memprioritaskan upaya untuk menghidupkan Pelabuhan Bongkar Murat Tanjung Api-Api atau TAA yang selama ini mangkrak dibandingkan dengan membangun Pelabuhan Laut dalam tanjung carat yang berada di Kawasan Ekonomi Khusus TAA. Gubernur Sumsel Herman Deru mengatakan pertimbangan untuk menghidupkan pelabuhan itu dipandang sebagai factor utama yang bisa menarik investor untuk menanamkan modalnya di suatu kawasan.
6	Bisnis Indonesia (Halaman, 23)	Rabu, 14 November 2018	116 Huntera Mulai Dihuni Desember	Kementerian PUPR menyelesaikan 116 unit hunian sementara atau huntera yang siap untuk dihuni para pengungsi gempa di Sulawesi Tengah sevara bertahap mulai pertengahan Desember 2018. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan kontraktor BUMN Karya akan terus melakukan penambahan tenaga kerja, sehingga waktu kerja dapat ditambah hingga malam hari dengan system shift untuk mempercepat pembangunan huntera.
7	Kompas (Halaman, 10)	Rabu, 14 November 2018	Gempa Sulteng Beri Pelajaran Penting	Gempa di Sulawesi Tengah pada 28 September 2018 memberikan pelajaran penting dari aspek ilmu pengetahuan dan sosial yang bisa menjadi dasar bagi mitigasi ke depan. Tingkat kerusakan dan korban di pusat gempa ini cenderung lebih kecil karena anomaly tsunami lebih berdampak ke dalam Teluk Palu dan juga respons masyarakat yang segera menjauh dari pantai. Dari pengamatan lapangan pada Selasa, dampak tsunami semakin kecil kearah pantai barat Donggala. Di kecamatan Sirenja, yang menjadi pusat gempa, kerusakan bangunan juga tidak semasih di Kota Palu dan Kabupaten Sigi.
8	Kompas (Halaman, 17)	Rabu, 14 November 2018	Tol Bawen – Yogyakarta Butuh Kajian Serius	Rencana pembangunan jalan tol ruas Bawen di Kabupaten Semarang, Jawa Tengah, hingga Yogyakarta sepanjang 75 kilometer dinilai bakal mempercepat arus wisatawan menuju Candi

				Borobudur di Magelang. Hanya saja, trase jalur yang saat ini berupa kebun kopi, cokelat, dan hortikultura dikhawatirkan mengurangi daerah resapan air. Pakar transportasi massal Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang, Bambang Riyanto, Selasa (13/11.2018), di Semarang mengatakan, trase jalan tol di jalur tersebut melalui lahan berbukit-bukit. “ Dari aspek transportasi logistik, jalan tol akan mempersingkat waktu tempuh Bawen – Yogyakarta dari 3,5-4 jam menjadi lebih kurang 1,5 jam saja,” ujarnya.
9	Koran Tempo (Halaman, 11)	Rabu, 14 November 2018	Mewaspada Kutukan Infrastruktur	Keyakinan kita terhadap konsep infrastruktur harus terus diuji. Perkembangan data-data pendukung harus selalu dipantau. Selama setidaknya empat tahun jorjoran membangun infrastruktur, apakah kapasitas produksi nasional kita ikut terangkat naik atau justru melandai? Apakah kontribusi industri terhadap produk domestik bruto meningkat? Apakah ekspor kita berkembang secara signifikan atau malah sebaliknya? Di sisi lain, justru ada data yang terlihat bergerak pesimistis.
10	Koran Tempo (Halaman, 20)	Rabu, 14 November 2018	Proyek Jalan Pelabuhan Patimban Terjegal Perkara Lahan.	Pemerintah mash harus menyelesaikan pembebasan lahan jalan akses menuju Pelabuhan Patimban di Subang, Jawa Barat. Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VI Jawa Barat Kementerian PUPR, Hari Suko Setiono, menargetkan akses pertama sepanjang 8,1 kilometer yang menghubungkan pelabuhan ke daerah Pamanukan Jawa Barat, ini selessai akhir tahun depan. Hari pun optimistis bahwa kontraktor bisa bekerja cepat untuk jalan yang didominasi struktur layang (elevated) itu. “Pengerjaan fisiknya baru 0,3 persen, tapi itu karena kami berfokus pada clearing lahan dulu,” ucap Hari kepada Tempo, kemarin.

Judul	Hutama Karya Bangun Rest Area Terintegrasi	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	PT Utama Karya (Persero) berencana membangun tempat istirahat dan pelayanan dalam skala luas hingga ratusan hektare di koridor jalan tol Trans-Sumatra. Tempat istirahat dan pelayanan (TIP) diproyeksi menjadi objek wisata baru sehingga memberi nilai tambah bagi keberadaan jalan tol Trans-Sumatra. Direktur Utama Utama Karya Bintang Perbowo mengatakan bahwa perusahaan akan bekerja sama dengan PT Perkebunan Nusantara (PTPN) dalam mengembangkan TIP di Trans-Sumatra. Pasalnya, lahan PTPN yang luas sangat potensial disulap menjadi tempat peristirahatan terpadu.		

► **TOL TRANS-SUMATRA**

Hutama Karya Bangun Rest Area Terintegrasi

JAKARTA — PT Utama Karya (Persero) berencana membangun tempat istirahat dan pelayanan dalam skala luas hingga ratusan hektare di koridor jalan tol Trans-Sumatra.

Irene Agustine & Rivki Maulana
redaks@bisnis.com

Tempat istirahat dan pelayanan (TIP) diproyeksi menjadi objek wisata baru sehingga memberi nilai tambah bagi keberadaan jalan tol Trans-Sumatra.

Direktur Utama Utama Karya Bintang Perbowo mengatakan bahwa perusahaan akan bekerja sama dengan PT Perkebunan Nusantara (PTPN) dalam mengembangkan TIP di Trans-Sumatra.

Pasalnya, lahan PTPN yang luas sangat potensial disulap menjadi tempat peristirahatan terpadu. Utama Karya juga menjajaki kerja sama dengan perusahaan lain untuk menggarap TIP.

Menurut Bintang, konsep pengembangan tempat peristirahatan di jalan tol Trans-Sumatra berbeda dengan di Jawa.

Tempat peristirahatan di jalan tol Trans-Sumatra akan dipadukan dengan objek wisata sehingga memicu bertambahnya volume lalu lintas di jalan tol.

"Di Jawa kecil-kecil, 5 hektare—10 hektare. Kami ingin buat besar-besaran sampai 100 hektare karena kami buat daerah wisata di sana," ujarnya, Selasa (13/11).

Fasilitas TIP akan sama dengan *rest area* pada umumnya, yaitu terdapat stasiun pengisian bahan bakar umum, fasilitas perbaikan kendaraan, sarana peribadatan, dan pusat jajanan serba ada.

Hutama Karya juga bakal mengalokasikan ruang TIP untuk kalangan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM).

UMKM mempunyai alokasi khusus di TIP yang dibangun badan usaha jalan tol. Untuk jalan tol yang dalam tahap perencanaan dan konstruksi, alokasi UMKM dipatok 30%, sedangkan untuk ruas yang sudah beroperasi, UMKM mendapat jatah 20%.

Besaran alokasi lahan untuk UMKM diatur dalam Peraturan Menteri PUPR No. 10/PRT/M/2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol.

Hutama Karya mendapat penugasan dari pemerintah untuk menggarap 11 ruas prioritas jalan tol Trans-Sumatra.

Pada delapan ruas saja, kajian Utama Karya menunjukkan bahwa jalan tol memiliki potensi ekonomi senilai Rp36,42 triliun dan potensi penyerapan tenaga kerja sebanyak 2,30 juta hingga 2040.

Di sisi lain, BUMN karya itu memperkirakan perusahaan bisa mulai mengoperasikan tiga ruas jalan tol sepanjang 452 kilometer pada April 2019. Tiga ruas itu yakni Bakauheni—Terbanggi Besar, Terbanggi Besar—Kayu Agung, dan Kayu Agung—Palembang.

Sebagian kecil dari ruas Bakauheni—Terbanggi Besar sepanjang 13,90 kilometer sudah beroperasi.

Bintang menuturkan bahwa tarif ruas tol Bakauheni—Palembang belum ditetapkan. Namun, dia memastikan bahwa tarif tol tidak melampaui Rp1.000 per kilometer.

"Tarifnya berapa nanti *nunggu* ditetapkan. Presiden bilang kalau sudah [terhubung] sampai Palembang, baru berbayar," tuturnya.

SEMANAN-BALARAJA

Di tempat terpisah, PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk. (PTPP) menyatakan bahwa perseroan bergabung dengan PT Delta Marga Persada, sebagai pemegang

► PT Utama Karya juga bakal mengalokasikan ruang TIP untuk kalangan usaha mikro, kecil, dan menengah.

saham mayoritas dalam konsorsium pembangunan jalan tol prakarsa Semanan—Balaraja sepanjang 31,90 km dengan nilai investasi Rp15,60 triliun.

PT Delta Marga Persada merupakan anak usaha PT Alam Sutera Realty Tbk.

Sebelumnya, dalam proses pengajuan prakarsa hingga ditetapkan sebagai pemrakarsa proyek, Delta Marga Persada menjadi badan usaha tunggal untuk membangun proyek di kawasan harat Jakarta—Tangerang itu.

Dirut PTPP Lukman Hidayat mengatakan bahwa perseroan memutuskan bergabung dalam pembangunan jalan tol prakarsa yang sudah melewati proses peninjauan pasar oleh Badan Pengatur Jalan Tol tersebut dan memasukkan rencana pembangunannya dalam belanja modal perseroan tahun depan.

"Kami *join* dengan pemrakarsa Semanan—Balaraja, PP ambil mayoritas di sini. Jadi, dalam konsorsium ada dua badan usaha," kata Lukman kepada *Bisnis*, di Semarang, Senin (12/11).

Akan tetapi, Lukman tidak memerinci berapa besar kepemilikan saham yang dimilikinya dalam porsi mayoritas tersebut. "Yang pasti sebagai mayoritas dan kami sudah anggarkan proyek ini untuk *capital expenditure* tahun depan." □

Hutama Karya Mengembangkan Tugas Negara

Jalan tol Trans-Sumatra merupakan megaprojek yang memiliki 24 ruas utama. Panjang keseluruhan proyek tersebut adalah 2.770 kilometer. Pemerintah menugaskan PT Utama Karya membangun 11 ruas prioritas pada proyek tersebut. Hingga saat ini, ada delapan ruas yang sedang dibangun.

Progres Jalan Tol Trans-Sumatra yang Dikerjakan PT Utama Karya*

Ruas	Panjang (km)	Lahan (%)	Konstruksi (%)	Target Penyelesaian
Bakauheni—Terbanggi Besar	140,90	99,53	93,59	Desember 2018
Terbanggi Besar—Kayu Agung	189	94,40	79,90	Juni 2019
Palembang—Indralaya	21,93	100	95,95	Operasi (Tidak termasuk SS KTM)
Padang—Pekanbaru	240	0	0	Seksi 1 2020, Seksi 2-5 2025
Pekanbaru—Dumai	131	77,72	14,74	Seksi 1-2 2019, Seksi 3-6 2020
Kuala Tanjung—Tebing Tinggi—Parapat	143,50	0	0	2020
Medan—Binjai	16,7	95,86	74,62	Agustus 2019
Banda Aceh—Sigli	74	0	0	2022

Sumber: Ditjen Bina Marga

Net. 1 Per Oktober 2018

BISNIS/IRADITYO ENO

Judul	Kontraktor Swasta tidak akan Rugi.	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Pemerintahan menilai bahwa rencana pembentukan induk badan usaha milik negara atau holding BUMN di sektor infrastruktur dan konstruksi tidak akan mengurangi pangsa pasar perusahaan konstruksi skala menengah dan kecil.		

► **HOLDING BUMN**

Kontraktor Swasta Tidak Akan Rugi

JAKARTA — Pemerintah menilai bahwa rencana pembentukan induk badan usaha milik negara atau *holding* BUMN di sektor infrastruktur dan konstruksi tidak akan mengurangi pangsa pasar perusahaan konstruksi skala menengah dan kecil.

Pasalnya, perusahaan berskala besar, termasuk Holding BUMN Infrastruktur dan Konstruksi, hanya akan menggarap pangsa proyek yang juga bernilai besar.

Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat Syarif Burhanuddin mengatakan bahwa kontraktor BUMN kini tidak lagi mengambil pekerjaan konstruksi yang nilai proyeknya di bawah Rp100 miliar.

Ambang batas ini, lanjutnya, naik dari sebelumnya sebesar Rp50 miliar. Walhasil, kontraktor menengah dan kecil mendapat pangsa pasar yang lebih besar untuk menggarap kontrak sampai dengan Rp100 miliar.

Syarif memaparkan bahwa segmentasi paket pekerjaan konstruksi sudah diatur dalam Peraturan Menteri PUPR No. 31 Tahun 2015.

Dalam beleid ini dinyatakan bahwa paket senilai di bawah Rp2,50 miliar diperuntukkan bagi badan usaha jasa konstruksi berskala kecil.

Adapun, paket proyek di kisaran Rp2,50 miliar sampai dengan Rp50 miliar diperuntukkan bagi badan usaha jasa konstruksi (BUJK) berskala menengah, sedangkan paket kontrak di atas Rp50 miliar menjadi lahan bagi BUJK berskala besar.

Penaikan ambang batas menjadi Rp100 miliar, menurut dirjen, ditempuh melalui surat Menteri PUPR kepada Menteri BUMN. Isinya, imbauan agar BUMN tidak mengambil paket di bawah Rp100 miliar guna memberi kesempatan kepada non-BUMN.

Syarif mengemukakan bahwa sistem pemaketan saat ini memung-

kinkan pembentukan kerja sama operasi (KSO) antara BUJK berskala besar, menengah, dan kecil.

"Dulu itu kan hanya yang [BUJK] besar dengan yang besar, menengah dengan menengah," ujar Syarif kepada *Bisnis*, Selasa (13/11).

Rencana pembentukan Holding BUMN Infrastruktur dan Konstruksi tengah difinalisasi dan diharapkan rampung pada Desember 2018. Holding tersebut terdiri atas enam BUMN karya, yakni PT Utama Karya (Persero), PT Waskita Karya (Persero) Tbk., PT Adhi Karya (Persero) Tbk., PT Jasa Marga (Persero) Tbk., PT Indra Karya (Persero), dan PT Yodya Karya (Persero) dan digawangi oleh Utama Karya.

Syarif menerangkan bahwa populasi BUJK di Indonesia saat ini didominasi oleh BUJK berskala kecil dan menengah.

Porsi BUJK berskala kecil dan menengah masing-masing 85% dan 14% terhadap total BUJK yang mencapai 126.000 perusahaan.

Sementara itu, jumlah BUJK berskala besar hanya 1% dari total populasi BUJK atau setara dengan 1.260 perusahaan.

PERLU PETA JALAN

Wakil Sekretaris Jenderal Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia (Gapensi) Errika Ferdinata sebelumnya berharap agar holding BUMN infrastruktur dan konstruksi memiliki peta jalan yang jelas terkait dengan rencana persaingan pasar.

Menurutnya, pembangunan infrastruktur yang masif belum berdampak signifikan terhadap peningkatan kapasitas BUJK berskala kecil maupun menengah.

"Apakah nantinya jadi tidak ada persaingan [antarperusahaan anggota *holding*], apakah mereka jadi mendominasi pasar, mereka diarahkan ke pasar internasional,"ujarnya. (*Rivki Maulana*)

Judul	Waktu Tempuh Jakarta – Surabaya Ditempuh 10 jam, Mungkinkah?	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Danang menjadi salah satu pengemudi mobil rental pertama yang ikut menjajal perjalanan dari Surabaya menuju Jakarta melewati keseluruhan ruas tol Trans-Jawa yang ditargetkan tersambung dari Merak sampai Surabaya sepanjang 870 kilometer pada akhir tahun nanti.		

► JALAN TOL TRANS-JAWA

Waktu Tempuh Jakarta–Surabaya Ditempuh 10 Jam, Mungkinkah?

Irene Agustine
irene.agustine@bisnisid.com

Danang, pria paruh baya asal Solo yang berprofesi sebagai pengemudi antarkota, tak henti berdecak kagum saat mengemudikan mobil rentalnya dari Surabaya menuju Salatiga, Jawa Tengah lewat tol Trans-Jawa pada Senin (12/11).

Dia menjadi salah satu pengemudi mobil rental pertama yang ikut menjajal perjalanan dari Surabaya menuju Jakarta melewati keseluruhan ruas tol Trans-Jawa yang ditargetkan tersambung dari Merak sampai Surabaya sepanjang 870 kilometer pada akhir tahun nanti.

Danang tergabung dalam perjalanan yang dinamai Ekspedisi Tembus Tol Trans Jawa yang dikomandoi oleh Menteri BUMN Rini Soemarno. Rini ingin meninjau kesiapan sejumlah ruas tol dalam koridor Trans-Jawa yang tengah memfinalisasi konstruksi tahap akhir sehingga bisa diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada Desember 2018.

Kendati pada beberapa ruas tol pengerjaan masih berlangsung, secara keseluruhan hal itu tidak menghambat perjalanan ekspedisi. Kondisi kesiapan jalan-jalan tol yang masih menyelesaikan konstruksi relatif sudah di atas

90% sehingga perjalanan cukup lancar.

Tak heran, ketika rombongan ekspedisi mencapai Salatiga, tepatnya di Jembatan Kali Keriteng di segmen Salatiga–Kartasura yang menjadi bagian dari jalan tol Semarang–Solo, Danang ikut mengabadikan momen tersebut melalui ponselnya.

Perjalanan kami dimulai dari Gerbang Tol Warugunung ruas tol Surabaya–Mojokerto pada pukul 06.00. Rombongan sampai di Kali Keriteng, berjarak 274 kilometer dari titik start, ditempuh sekitar 4 jam.

Padaahal, kata Danang, biasanya waktu tempuh Surabaya–Solo melalui jalan nasional bisa mencapai 7 jam.

"Ini cepat sekali dan sangat membantu, apalagi biasanya jalan nasional macet," tuturnya kepada *Bisnis*, Senin (12/11).

Sebagai pengemudi yang dituntut cepat dalam berkendara, Danang dan rekan seprofesinya menunggu operasional penuh Trans-Jawa untuk memudahkan kerja mereka.

Biasanya, kata Danang, dirinya banyak mengambil pesanan untuk perjalanan dari Solo ke Pulau Bali, yang biasanya memakan waktu 15 jam–18 jam melalui jalan nasional. "Namun, jalan nasional ini suka macet. Kalau Trans-Jawa sudah selesai semua meskipun bayar tarif, lebih cepat. Kami lebih diuntungkan."

Saya yang ikut menjajal Ekspedisi Trans-Jawa merasakan pengalaman waktu tempuh antarkota cukup terpengkas.

Contohnya, Surabaya–Batang ditempuh dalam 5 jam 45 menit dari waktu normal 9 jam–10 jam jika melalui jalan nasional.

Menteri BUMN Rini Soemarno mengatakan bahwa dari pengecekan yang dilakukan dari Surabaya sampai Batang, dirinya optimistis target yang diberikan Presiden Joko Widodo agar Merak–Surabaya tersambung akhir tahun dapat tercapai.

"Memang ada area yang bukan dikerjakan BUMN sebagai investor yakni Wilangan–Kertosono, ini bagian VGF [stability gap fund] dari pemerintah masih berproses untuk penggantian pembangunan masjid yang terdampak. Namun, kami perkirakan tetap akan sesuai target," tutur menteri.

Dengan peninjauan itu, Rini memastikan bahwa pengopertasan jalan tol Trans-Jawa pada akhir tahun ini akan tersambung dari Merak sampai Surabaya.

Untuk menyambung sampai dengan ruas Pasuruan–Probolinggo pada akhir tahun ini, Rini mengemukakan bahwa hal itu masih dimungkinkan. Hanya saja, ruas tersebut diperkirakan akan berstatus fungsional dan baru akan beroperasi pada awal tahun depan.

Direktur Utama PT Waskita Toll Road Herwidlakto mengatakan bahwa ruas tol Pasuruan–Probolinggo sepanjang 31,30 kilometer yang dikelola perusahaannya memang ditargetkan dapat rampung pada akhir tahun ini. "Kalau untuk rampung fisiknya kami perkirakan memang bisa pada akhir tahun ini, tetapi pengoperasiannya berproses ya."

Berdasarkan catatan *Bisnis*, beberapa ruas tol Trans-Jawa koridor Jakarta–Surabaya yang tengah konstruksi tahap akhir adalah Pemalang–Batang sepanjang 39,2 km, Batang–Semarang 75 km, segmen Salatiga–Kartasura 35 km bagian dari Semarang–Solo, segmen Wilangan–Kertosono sepanjang 37 km bagian dari Ngawi–Kertosono.

RAMPUNG AKHIR TAHUN

Sementara itu, Direktur Utama PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Desi Arryani menargetkan penyelesaian fisik tol Trans-Jawa yang dikelola BUMN itu, seperti Semarang–Batang dan Salatiga–Kartasura dapat rampung pada akhir bulan ini.

Selain itu, tuturnya, lanjutan jalan tol Surabaya menuju Probolinggo yang dikelola perseroan, yakni Gempol–Pasuruan seksi 3C sudah mencapai 90% dan pembangunan fisiknya juga akan rampung pada akhir bulan ini.

Selain tiga ruas tol itu, Desi me-

nutirkan bahwa perusahaan juga memonitor segmen Wilangan–Kertosono sepanjang 37 km yang dikerjakan pemerintah, yang menjadi bagian dari ruas tol yang dikelola Jasa Marga dalam ruas Ngawi–Kertosono. Saat ini, progresnya sudah 90%.

Desi memperkirakan tersambungannya tol Jakarta–Surabaya mempercepat waktu tempuh menjadi 10 jam saja.

Perhitungan tersebut, paparnya, sesuai dengan estimasi panjang jalan tol Jakarta–Surabaya yakni 747,50 km. Dengan kecepatan rata-rata kendaraan 100 km/jam, secara normal perjalanan dapat ditempuh sekitar 8 jam. "Ditambah berhenti makan dan istirahat, idealnya Jakarta–Surabaya itu tidak akan lebih dari 10 jam."

Akan tetapi, kata Desi, lebih singkatnya waktu tempuh kemungkinan besar belum bisa dirasakan pada saat jaringan tol Jakarta–Surabaya beroperasi penuh akhir tahun ini.

Pisalnya, lalu lintas di satu ruas tol dalam bagian Trans-Jawa, yakni Jakarta–Cikampek (Japek) masih sangat padat sebagai imbas dari pengerjaan jalan tol layang Japek.

"Mohon maaf Japek masih crowded luar biasa, tapi kalau kami enggak melanjutkan, ini malah fatal bisa ter-kunci [lalu lintas]. Kira-kira setengah tahun lagi Japek pada Lebaran itu bisa, minimal bisa fungsional," jelasnya.

Judul	Berita Foto	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Pekerja mengoperasikan alat berat dalam proses pembersihan dan evakuasi puing Jembatan Kuning yang ambruk akibat gempa dan tsunami di Palu, Sulawesi Tengah, Selasa (13/11).		

► **PEMBERSIHAN PUIING JEMBATAN KUNING**

Pekerja mengoperasikan alat berat dalam proses pembersihan dan evakuasi puing Jembatan Kuning yang ambruk akibat gempa dan tsunami di Palu, Sulawesi Tengah, Selasa (13/11). Proses pembersihan dan evakuasi puing yang berlangsung sejak Oktober 2018 itu masih terus berlangsung dan sebagian besar puing telah berhasil diangkut dari dasar Muara Sungai.



Antara/Mohamad Hamzah

Judul	Sumsel Prioritaskan Pelabuhan Tanjung Api-Api	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 9)		
Resume	Pemerintah Provinsi Sumatra Selatan memprioritaskan upaya untuk menghidupkan Pelabuhan Bongkar Murat Tanjung Api-Api atau TAA yang selama ini mangkrak dibandingkan dengan membangun Pelabuhan Laut dalam tanjung carat yang berada di Kawasan Ekonomi Khusus TAA. Gubernur Sumsel Herman Deru mengatakan pertimbangan untuk menghidupkan pelabuhan itu dipandang sebagai factor utama yang bisa menarik investor untuk menanamkan modalnya di suatu kawasan.		

► KAWASAN EKONOMI KHUSUS

Sumsel Prioritaskan Pelabuhan Tanjung Api-Api

PALEMBANG — Pemerintah Provinsi Sumatra Selatan memprioritaskan upaya untuk menghidupkan Pelabuhan Bongkar Muat Tanjung Api-Api atau TAA yang selama ini mangkrak dibandingkan dengan membangun Pelabuhan Laut Dalam Tanjung Carat yang berada di Kawasan Ekonomi Khusus TAA.

Dinda Wulandari
dinda.wulandari@bisnis.com

Gubernur Sumsel Herman Deru mengatakan pertimbangan untuk menghidupkan pelabuhan itu dipandang sebagai faktor utama yang bisa menarik investor untuk menanamkan modalnya di suatu kawasan.

"Pelabuhan TAA dan KEK TAA adalah hal yang berbeda. Pelabuhan TAA yang sudah dibangun sejak 10 tahun lalu ini saya yakini bisa mempercepat terwujudnya KEK TAA. Ini karena yang ditanya terlebih dulu oleh investor adalah mana pelabuhannya," ujarnya di sela-sela peninjauan ke KEK TAA di Kabupaten Banyuasin, Senin (12/11).

Pelabuhan TAA berjarak sekitar 15 kilometer dari KEK TAA yang berada di Desa Teluk Payo, Kecamatan Banyuasin II, Kabupaten Banyuasin, Sumsel. Pelabuhan TAA sendiri sudah tidak masuk dalam KEK TAA karena dinilai

► **Pemprov Sumsel berharap Pelabuhan TAA bisa mendampingi Pelabuhan Boom Baru yang menjadi satu-satunya pintu ekspor-impor provinsi itu.**

► **Pangandaran dan Cikidang sudah diproses dan dianggap memenuhi persyaratan untuk ditetapkan sebagai KEK di Jawa Barat.**

masih dangkal untuk dijadikan pelabuhan laut dalam.

Deru mengatakan bahwa pihaknya menargetkan pada pertengahan 2019 sudah dapat memulai langkah untuk meningkatkan Pelabuhan TAA. Salah satunya dengan melakukan pengerukan dan perpanjangan dermaga pelabuhan agar jumlah kapal yang dapat bersandar semakin banyak.

Untuk itu, kata dia, Pemprov Sumsel akan menggandeng sejumlah pihak mulai dari TNI Angkatan Laut untuk mengukur pengerukan yang diperlukan melalui hidroceanografi, hingga PT Pelabuhan Indonesia (Persero) II untuk menganalisis lalu lintas kapal maupun pengelolaan pelabuhan pada masa mendatang.

Menurut Deru, pihaknya lebih memilih Pelabuhan TAA sebagai prioritas menuju target pembangunan selanjutnya, yakni KEK TAA yang saat ini belum memulai pembangunan.

"Fokus dulu di Pelabuhan TAA karena untuk bangun KEK juga butuh pasokan material yang bisa lebih efektif jika dikirim ke sini, karena kalau dari Palembang tentu lalu lintas juga bisa terganggu," katanya.

Dia menambahkan, dirinya tetap memperhatikan rencana pembangunan lainnya, termasuk di antaranya Pelabuhan Laut Dalam Tanjung Carat yang masuk dalam bagian KEK TAA.

Deru menilai, tidak masalah jika rencana *deep sea port* yang membutuhkan reklamasi lahan seluas 2.202 hektare itu dikembangkan. Namun, Deru

menginginkan infrastruktur yang sudah ada yakni Pelabuhan TAA, dimanfaatkan terlebih dulu.

"Tidak apa-apa, ada pengembangan Tanjung Carat, tetapi yang ada tidak boleh terbelengkal karena hingga saat ini belum ada Rp5 pun PAD [pendapatan asli daerah] datang dari sini. Padahal, pelabuhan ini sudah dibangun sejak 10 tahun lalu dan menghabiskan APBN hingga Rp200 miliar," katanya.

BONGKAR MUAT

Deru mengatakan Pelabuhan TAA nantinya bisa menjadi pintu utama khususnya bagi ekspor komoditas ardalani Sumsel, seperti karet, CPO maupun batu bara. Pasalnya, papar dia, masih banyak ekspor Sumsel yang dilakukan dari luar provinsi itu.

Pemprov berharap Pelabuhan TAA bisa mendampingi Pelabuhan Boom Baru yang menjadi satu-satunya pintu ekspor-impor Sumsel.

"Maka jika Pelabuhan TAA diaktifkan ada pembagian kesibukan dengan Pelabuhan Boom Baru karena yang ada sekarang ini 'seksi' tetapi di tengah kota jadi sering berdampak terhadap lalu lintas Palembang," katanya.

Adapun untuk menambah optimisme pengusaha terhadap rencana operasional Pelabuhan TAA, Pemprov Sumsel juga akan membangun sejumlah fasilitas, seperti ruang tunggu, kantor administrasi hingga memperkuat keamanan dan melengkapi infrastruktur listrik di sekitar kawasan pelabuhan.

Manajer Operasional PT Pelindo II Palembang, Andi Purwanto, mengatakan kedalaman Pelabuhan TAA saat ini hanya berkisar 3,5 meter dengan lebar dermaga saat ini sekitar 50 meter.

Menurut dia, jika ingin melakukan pendalaman maka harus dilakukan hingga ke alur 3 kilometer dari pelabuhan. "Sementara kalau di Pelabuhan Boom Baru kedalaman masih sekitar 5-6 meter," katanya.

PANGANDARAN

Di Bandung, Jawa Barat, dilaporkan bahwa Kementerian Koordinator Perekonomian

segera menetapkan kawasan Pangandaran dan Cikidang, Sukabumi sebagai KEK.

Menyebutkan Arief Yahya mengatakan bahwa penetapan dua kawasan ini sesuai dengan tingginya potensi Jawa Barat untuk memiliki KEK. "Saya ingin Jawa Barat punya kawasan ekonomi khusus yang sudah siap. Kebetulan di Jawa Barat bagian selatan [Pangandaran] dan Sukabumi, itu relatif pendapatan perkapitanya rendah," katanya di Bandung, Selasa (13/11).

Menurutnya, dua daerah tersebut sudah diproses jauh-jauh hari dan dianggap memenuhi persyaratan untuk ditetapkan sebagai KEK. "Saya janjikan triwulan pertama 2019 akan selesai. Langsung penetapan dari pemerintah pusat, nanti dipimpin oleh Kementerian Perekonomian," ujarnya.

Dia memastikan, secara khusus tidak perlu ada anggaran pusat yang langsung disiapkan pada dua KEK karena pembangunan kawasan menuntut peran investor. Arif melihat baik Cikidang maupun di Pangandaran, tanah dan investor sudah siap. "Proses selanjutnya wajib membangun dalam waktu 3 tahun. Yang paling cepat contohnya Tanjung Klayang [Belitung] selama 1 tahun sudah bisa membangun," paparnya.

Meskipun Jabar memiliki sejumlah daerah yang diajukan menjadi KEK, Menpar Arief menilai menyusun dan mewujudkan KEK tidak mudah. Namun demikian, setelah ditetapkan, daerah akan menerima banyak kemudahan. "Jalan, air, listrik, internet, disediakan oleh pemerintah bahkan saya yakin bandara itu bisa dibicarakan, baik yang di [Nusawiru] Pangandaran maupun [Cikembar] Sukabumi," tuturnya.

Cikidang sendiri sudah memiliki kesiapan lahan seluas 800 hektare. Dengan nilai investasi Rp1,2 triliun, kawasan ini akan dikembangkan sebagai wilayah KEK fusi sains dan teknologi canggih pariwisata menyeluruh juga pertanian dan kesehatan serta gaya hidup berkelanjutan. "Proyeknya bisa menyerap 87.657 tenaga kerja," ujarnya. 057

Judul	116 Huntara Mulai Dihuni Desember	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 23)		
Resume	Kementerian PUPR menyelesaikan 116 unit hunian sementara atau huntara yang siap untuk dihuni para pengungsi gempa di Sulawesi Tengah secara bertahap mulai pertengahan Desember 2018. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan kontraktor BUMN Karya akan terus melakukan penambahan tenaga kerja, sehingga waktu kerja dapat ditambah hingga malam hari dengan system shift untuk mempercepat pembangunan huntara.		

► HUNIAN KORBAN GEMPA

116 Huntara Mulai Dihuni Desember

JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat telah menyelesaikan 116 unit hunian sementara atau huntara yang siap untuk dihuni para pengungsi gempa di Sulawesi Tengah secara bertahap mulai pertengahan Desember 2018.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono mengatakan kontraktor BUMN Karya akan terus melakukan penambahan tenaga kerja, sehingga waktu kerja dapat ditambah hingga malam hari dengan sistem shift untuk mempercepat pembangunan huntara.

"Huntara yang dibangun dengan model *knockdown* berukuran 12 x 26,4 meter persegi, dibagi menjadi 12 bilik di mana setiap biliknya akan dihuni oleh satu keluarga. Rencananya pertengahan Desember pengungsi sudah bisa masuk ke huntara," ujar Basuki, Selasa (13/11).

Dia mengatakan jumlah unit huntara yang awalnya ditargetkan dibangun sebanyak 1.200 unit akan bertambah mengikuti perkembangan data pengungsi yang membutuhkan.

Adapun huntara digunakan sebagai transit pengungsi dari tenda hingga hunian tetap dan relokasi pemukiman selesai dikembangkan. Setiap unit huntara dilengkapi 4 toilet, 4 kamar mandi, septi tank, tempat mencuci, dapur yang dilengkapi listrik 450 watt dengan biaya pembangunan sekitar Rp500 juta per unit.

"Untuk pemasangan listrik dan pembayarannya akan dikoordinasikan dengan Kementerian ESDM dan PLN, pasti ada kebijakan tersendiri untuk membantu

pengungsi," papar Basuki.

Sementara itu, Ketua Satgas Penanggulangan Bencana Sulawesi Tengah Kementerian PUPR Arie Setiadi Moerwanto mengatakan lokasi pembangunan huntara yang telah terverifikasi tersebar di 48 titik yaitu, Donggala 9 lokasi, Palu sebanyak 21 lokasi, dan Sigi sebanyak 18 lokasi.

"Dari jumlah tersebut sebanyak 506 rencana huntara sudah terukur untuk penentuan tata letaknya dan sebanyak 116 unit dalam proses penyelesaian. Jadi secara keseluruhan dari target 1.200 unit telah tercapai progres fisik sebesar 19,27%," ujar Arie.

Huntara akan dibangun dengan sistem kluster pada 5 zona dengan setiap kluster terdiri atas 10 unit hunian yang menampung 120 bilik. Setiap kluster juga akan dibangun sekolah, ruang terbuka untuk kegiatan warga, dan tempat parkir.

"Kita buat nyaman mungkin karena digunakan dalam jangka waktu cukup lama untuk 1 hingga 2 tahun, sambil menunggu sampai relokasi hunian tetap yang dibangun Pemerintah selesai," ujar Arie.

Kementerian PUPR juga tengah melakukan perbaikan kerusakan jaringan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) di 12 lokasi yang tersebar di Palu, Donggala dan Sigi. Dari ke 12 lokasi, SPAM Salena IPA di Kota Palu telah selesai perbaikannya, sedangkan SPAM Duyu I (Gawalise) dengan layanan 20 liter/detik progres perbaikannya sudah 50%.

Sementara itu, Asosiasi pengembang Real Estate Indonesia meminta perbankan

untuk tetap memberikan fasilitas kredit pemilikan rumah atau KPR seperti biasa pasca-bencana alam gempa bumi dan tsunami di Palu, Sigi, dan Donggala.

KPR KORBAN GEMPA

Wakil Ketua Umum DPP Real Estate Indonesia (REI) Hari Gani mengatakan asosiasi itu menerima usulan dari DPD REI Sulawesi Tengah terkait dengan perbankan yang belum menjalankan fasilitas KPR bagi masyarakat sekitar.

"Perlunya pihak perbankan, khususnya BNI dan BRI Syariah untuk tetap menjalankan fasilitas Kredit Pemilikan Rumah [KPR] seperti biasa usai gempa di Palu, Sigi, dan Donggala agar perekonomian di Sulawesi Tengah dapat bangkit lagi," ujar Hari Gani.

Dia juga berharap perbankan untuk memberikan kesempatan lagi bagi calon konsumen yang saat ini masih mengangsur KPR dan rumahnya terdampak langsung likuifaksi dan sudah hancur.

Kesempatan tersebut terutama harus diberikan kepada konsumen yang mengajukan KPR rumah subsidi dan kembali dimasukkan sebagai kategori pembeli rumah pertama.

Seperti yang diketahui, belum lama ini wilayah Palu, Sigi, dan Donggala, Sulawesi Tengah mengalami bencana alam gempa bumi berkekuatan 7,4 skala *richter* dan tsunami.

Akibat gempa bumi tersebut, beberapa wilayah juga terdampak proses likuifaksi yang menelan dan menghanyutkan ribuan rumah dan perumahan. *(Finna U. Ulfah)*

Judul	Gempa Sulteng Beri Pelajaran Penting	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Kompas (Halaman, 10)		
Resume	Gempa di Sulawesi Tengah pada 28 September 2018 memberikan pelajaran penting dari aspek ilmu pengetahuan dan sosial yang bisa menjadi dasar bagi mitigasi ke depan. Tingkat kerusakan dan korban di pusat gempa ini cenderung lebih kecil karena anomaly tsunami lebih berdampak ke dalam Teluk Palu dan juga respons masyarakat yang segera menjauh dari pantai. Dari pengamatan lapangan pada Selasa, dampak tsunami semakin kecil ke arah pantai barat Donggala. Di kecamatan Sirenja, yang menjadi pusat gempa, kerusakan bangunan juga tidak semasif di Kota Palu dan Kabupaten Sigi.		

MITIGASI BENCANA

Gempa Sulteng Beri Pelajaran Penting

PALU, KOMPAS — Gempa di Sulawesi Tengah pada 28 September 2018 memberikan pelajaran penting dari aspek ilmu pengetahuan dan sosial yang bisa menjadi dasar bagi mitigasi ke depan. Tingkat kerusakan dan korban di pusat gempa ini cenderung lebih kecil karena anomaly tsunami lebih berdampak ke dalam Teluk Palu dan juga respons masyarakat yang segera menjauh dari pantai.

Dari pengamatan lapangan pada Selasa (13/11/2018), dampak tsunami semakin kecil ke arah pantai barat Donggala. Di Kecamatan Sirenja, yang menjadi pusat gempa, kerusakan bangunan juga tidak semasif di Kota Palu dan Kabupaten Sigi.

Menurut survei yang dilakukan peneliti tsunami Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), Widjo Kongko, dan tim yang tergabung dalam Operasi Bakti Teknologi Sulawesi Tengah, tinggi tsunami yang di atas 3 meter kebanyakan terjadi di dalam Teluk Palu. Misalnya, di Watusampu, Kota Palu, tsunami mencapai 7 meter dan rambatan di daratan (*runup*) hingga 9 meter.

Sementara di pantai barat Donggala, misalnya di Boneoge, Kecamatan Benawa, hingga Enue, Kecamatan Sindhue, tinggi tsunami berkisar 1,3 m. Di Desa Labean, Kecamatan Balaesang, yang berada di luar Teluk Palu, justru tak terdampak tsunami.

"Kawasan Labean hanya mengalami dampak gempa," kata peneliti tsunami Pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi, Yudhicara. Di Labean tidak ada korban jiwa, tetapi dua orang terluka karena tertimpa bangunan.

Menurut Widjo, survei menunjukkan, tsunami dalam teluk lebih besar dan mengecil hingga ke luar mulut teluk. "Fenomena ini bisa disebabkan longsoran bawah laut atau juga adanya amplifikasi teluk jikalau melihat dari gempa saja," katanya.

Penyintas

Informasi dari Aspar (37), warga Desa Tanjung Padang, Sirenja, masyarakat di kampung rata-rata mengungsi saat gempa M 5,9 terjadi sekitar pukul 14.59 Wita. Ketika gempa M 7,4 pukul 18.02 Wita, Aspar berada di tepi pantai. Dia merasakan pasir bergelombang dan becek sehingga kakinya tenggelam sekitar 10 sentimeter. Dia menyaksikan semburan lumpur di dekat dermaga yang berbarengan dengan suara letusan. "Tak lama kemudian saya lihat ombak tinggi datang sehingga lari menjauh," ujarnya.

Seperti di Tanjung Padang, masyarakat di Desa Labean sebagian besar juga sudah mengungsi ke tempat tinggi saat terjadi gempa bumi M 5,9. "Begitu gempa sore itu, saya ungsikan tujuh anak saya ke bukit. Kami pernah beberapa kali ada kegiatan simulasi bencana karena memang kampung kami terdampak paling parah saat tsunami 1968," kata Arat (45), warga Labean.

Daesitiah (82), warga Labean, menjadi saksi mata tsunami 1968. "Gempa tahun 1968 tidak sekeras yang sekarang, tapi saat itu air laut naik sampai jauh. Rumah-rumah hancur, sawah-sawah rusak. Banyak orang mati karena banyak orang cari ikan di pantai setelah ombak surut," katanya.

Tsunami di Labean tahun 1968 melahirkan istilah dalam bahasa Mandar *lembo talu* atau tiga pukulan gelombang. Dengan makna serupa, di Palu dikenal dengan *bomba talu*. "Tsunami yang tinggi saat itu memang yang ketiga," kata Daesitiah.

Dia menambahkan, sebelum tsunami 1968, kejadian serupa pernah terjadi, sebagaimana dituturkan almarhum kakeknya. "Saat kecil orangtua kami dulu bilang, Labean awalnya bernama Vuntuna karena pernah terjadi bencana gempa dan laut naik yang menyebabkan banyak orang tubuhnya *vuntu-vuntu* (terpenggal)," katanya. (AIK)

Judul	Tol Bawen – Yogyakarta Butuh Kajian Serious	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Kompas (Halaman, 17)		
Resume	Rencana pembangunan jalan tol ruas Bawen di Kabupaten Semarang, Jawa Tengah, hingga Yogyakarta sepanjang 75 kilometer dinilai bakal mempercepat arus wisatawan menuju Candi Borobudur di Magelang. Hanya saja, trase jalur yang saat ini berupa kebun kopi, cokelat, dan hortikultura dikhawatirkan mengurangi daerah resapan air. Pakar transportasi massal Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang, Bambang Riyanto, Selasa (13/11.2018), di Semarang mengatakan, trase jalan tol di jalur tersebut melalui lahan berbukit-bukit. “ Dari aspek transportasi logistik, jalan tol akan mempersingkat waktu tempuh Bawen – Yogyakarta dari 3,5-4 jam menjadi lebih kurang 1,5 jam saja,” ujarnya.		

INFRASTRUKTUR

Tol Bawen-Yogyakarta Butuh Kajian Serious

SEMARANG, KOMPAS — Rencana pembangunan jalan tol ruas Bawen di Kabupaten Semarang, Jawa Tengah, hingga Yogyakarta sepanjang 75 kilometer dinilai bakal mempercepat arus wisatawan menuju Candi Borobudur di Magelang. Hanya saja, trase jalur yang saat ini berupa kebun kopi, cokelat, dan hortikultura dikhawatirkan mengurangi daerah resapan air.

Pakar transportasi massal Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang, Bambang Riyanto, Selasa (13/11/2018), di Semarang, mengatakan, trase jalan tol di jalur tersebut melalui lahan berbukit-bukit. “Dari aspek transportasi logistik, jalan tol akan mempersingkat waktu tempuh Bawen-Yogyakarta dari 3,5-4 jam menjadi lebih kurang 1,5 jam saja,” ujarnya.

Dia menilai, jalan tol ruas Bawen-Yogyakarta strategis untuk memperlancar angkutan barang atau logistik dari kawasan industri di jalur utara menuju wilayah selatan. Jalan tol juga bakal menumbuhkan daerah perekonomian baru, terutama Pringsurat (Kabupaten Temanggung), Muntilan (Kabupaten Magelang), dan Kabupaten Sleman (Daerah Istimewa Yogyakarta).

Di kawasan Muntilan dan Sleman diperkirakan bakal tumbuh investasi properti. Sebab, orang-orang yang bekerja di Yogyakarta akan memilih tinggal di luar daerah karena tetap memiliki akses mudah dan cepat.

Menurut Bambang, rencana proyek tol ruas Bawen-Yogyakarta masih tarik ulur antara Pemerintah Provinsi dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Jateng. Hal ini dipicu keputusan Tim Panitia Khusus (Pansus) Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Jateng 2009-2029 yang tidak lagi mencantumkan pasal menyangkut pembangunan proyek tol ruas Bawen-Yogyakarta.

Belum dikaji

Sejauh ini, proyek tol Bawen-Yogyakarta sudah masuk dalam proyek strategis nasional (PSN) bersama ruas Solo-Kartasura-Boyolali-Yogyakarta. Bambang mengatakan, untuk meningkatkan akses transportasi Bawen-Yogyakarta, terdapat dua pilihan. Selain mewujudkan rencana jalan tol, juga dengan mereaktivasi rel kereta api ruas Bawen-Magelang-Yogyakarta.

Jalur rel kereta api ini sudah ada sejak zaman Belanda. Namun, sebagian besar jalur sudah menjadi permukiman atau fasilitas umum lainnya.

“Dari segi pembiayaan proyek, kalau menghidupkan jalur rel kereta api PT KAI tentu harus dengan anggaran APBN. Sebaliknya pembangunan jalan tol bisa diserahkan ke pihak swasta sehingga tidak membebani anggaran APBN,” ujar Bambang.

Gubernur Jateng Ganjar Pranowo mengemukakan, proyek jalan tol Bawen-Yogyakarta memerlukan kajian dan studi mendalam. Oleh karena itu, revisi RTRW yang sudah selesai kini sedang dipelajari di Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN). Pemerintah pusat berwenang untuk memutuskan atau membatalkan rencana tersebut.

Ketua DPRD Jateng Rukma Setiabudi mengatakan, usulan proyek jalan tol ruas Bawen-Yogyakarta belum dimasukkan dalam Perda RTRW 2009-2029 sebagai bagian dari prinsip kehati-hatian. Saat pembahasan usulan proyek jalan tol, tim pansus tidak memperoleh masukan yang memadai. Usulan proyek juga belum dilengkapi studi mendalam.

Kajian itu sangat penting terlebih karena proyek ini menyangkut hajat hidup orang banyak di sepanjang jalan tol mulai dari Bawen-Yogyakarta. Dia mengakui, Jateng masih kalah dalam hal fasilitas infrastruktur, terutama ketersediaan akses jalan tol, dibandingkan dengan Provinsi Jawa Timur dan Jawa Barat. “DPRD Jateng masih terbuka untuk membahas persoalan ini,” ujar Rukma. (WHO)

Judul	Mewaspada Kutukan Infastruktur	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Koran Tempo (Halaman, 11)		
Resume	Keyakinan kita terhadap konsep infastruktur harus terus diuji. Perkembangan data-data pendukung harus selalu dipantau. Selama setidaknya empat tahun jorjoran membangun infastruktur, apakah kapasitas produksi nasional kita ikut terangkat naik atau justru melandai? Apakah kontribusi industri terhadap produk domestik bruto meningkat? Apakah ekspor kita berkembang secara signifikan atau malah sebaliknya? Di sisi lain, justru ada data yang terlihat bergerak pesimistis.		

Mewaspada Kutukan Infastruktur

RONNY P. SASMITA

DIREKTUR EKSEKUTIF ECONOMIC
ACTION INDONESIA

“
Selama setidaknya empat tahun jorjoran membangun infastruktur, apakah kapasitas produksi nasional kita ikut terangkat naik atau justru melandai? Apakah kontribusi industri terhadap produk domestik bruto meningkat? Apakah ekspor kita berkembang secara signifikan atau malah sebaliknya?”

Keyakinan kita terhadap konsep infastruktur harus terus diuji. Perkembangan data-data pendukung harus selalu dipantau. Selama setidaknya empat tahun jorjoran membangun infastruktur, apakah kapasitas produksi nasional kita ikut terangkat naik atau justru melandai? Apakah kontribusi industri terhadap produk domestik bruto meningkat? Apakah ekspor kita berkembang secara signifikan atau malah sebaliknya?

Di sisi lain, justru ada data yang terlihat bergerak pesimistis. Karena kemasisan proyek infastruktur, impor barang konsumsi rata-rata naik 27-30 persen, impor barang modal dan bahan baku penolong juga bergerak pada angka di atas itu. Maka, ada baiknya kita melihat sisi lain, bahwa infastruktur memang tak melulu segaris dengan peningkatan kapasitas produksi nasional jika kebijakan-kebijakan intermediasinya tak diarahkan ke sana.

Jalan tol tentu tak serta-merta membantu peningkatan produksi komoditas unggulan kita jika urusan produksinya tak diurus. Pelabuhan tak membantu meningkatkan jalur ekspor kita jika produksi produk ekspornya tak naik. Cabai yang ditanam petani tak serta-merta berbuah enam kali lipat karena kita membangun jalan desa atau jalan tol. Jika mode produksi dalam negeri tak dibenahi, justru infastruktur akan jadi “kutukan” bagi produksi dalam negeri.

Lihat saja inflasi desa. Badan Pusat Statistik berkali-kali mengatakan inflasi desa acap tinggi karena terpapar barang-barang konsumsi dari perkotaan. Artinya, infastruktur sayangnya ikut melempangkan jalan bagi produk impornya sampai

ke pelosok desa. Dengan kata lain, jika kapasitas komunitas, sumber daya manusia, dan kelembagaan di tingkat pelosok tak ikut ditingkatkan, pasar bagi produk yang terpankas biaya distribusinya tersebut akan makin besar daya jalarnya.

Apalagi inflasi rendah yang dibangga-banggakan pemerintah ikut pula merendahkan “harkat dan martabat” barang-barang negeri sendiri. Petani bawang berteriak saat pemerintah berpesta pora atas inflasi rendah. Di Brebes, Jawa Tengah, dan Alahan Panjang, Sumatera Barat, petani bawang melepas hasil keringatnya di bawah harga pasar. Inflasi yang rendah akan melibas produk-produk yang tak mampu bersaing dengan barang-barang impor yang jauh lebih berdaya saing.

Tentu tak ada yang salah dengan proyek-proyek infastruktur selama kapasitas dan tata kelola produksi domestik juga dibangun secara matang agar produksi kita bisa menikmati kemudahan distribusi. Lantas, apa persoalannya? Dalam kamata ekonomi politik, infastruktur adalah proyek. Ia bisa saja dibangun tanpa terkait dengan kepentingan peningkatan produksi nasional, tapi justru terkait dengan kepentingan “rente proyek”.

Ada beberapa hal yang perlu dicermati. Pertama, proyek-proyek infastruktur justru menjadi pasar bagi aneka produk keuangan asing dan badan usaha milik negara menjadi bantalannya. Data S&P menunjukkan bahwa rata-rata utang 20 BUMN sudah 4,5 kali pendapatan sebelum bunga, pajak, depresiasi, dan amortisasi (EBITDA). Bahkan ada BUMN karya dengan utang 6,5 kali EBITDA.

Kedua, proyek infastruktur menjadi pasar

bagi barang modal dan bahan baku penolong impor. Karena itu, kenaikan impor kedua bahan tersebut sangat drastis. Sekitar 90 persen impor kita adalah barang modal dan bahan baku penolong.

Persoalan produksi dalam negeri kita belum terurai dengan baik. Niat menaikkan produksi berorientasi ekspor atau untuk pasar domestik masih sangat bergantung pada barang dan bahan baku impor. Jika kondisi dan tata kelola produksi dalam negeri diasumsikan “konstan” atau “bergerak alamiah”, lalu distribusinya diakselerasi dengan proyek-proyek infastruktur, yang menerima manfaat besar bukanlah pelaku produksi dalam negeri, melainkan produsen dan pedagang barang dan bahan baku impor.

Ketiga, jika kapasitas dan tata kelola produksi domestik tak dibenahi, infastruktur tersebut justru menambah daya saing produk-produk impor karena margin biaya distribusinya domestiknya terpankas. Inflasi rendah akhirnya jadi alat bantu bagi barang impor yang murah dan melemahkan daya saing produk lokal. Makin bergantung negeri ini pada barang konsumsi, barang modal, serta bahan baku penolong dari luar negeri di saat kapasitas dan tata kelola produksi dalam negeri carut-marut, makin rentan ketahanan ekonomi kita ke depan.

SURAT DAN PENDAPAT

(021) 70292900
(021) 725 5645/50
pendapat@tempo.co.id

UNTUK ARTIKEL PENDAPAT, PANJANG
TULISAN MAKSIMUM 4000 KARAKTER.
DISERTAI FOTO DAN NOMOR TELEPON
YANG DAPAT DIHUBUNGI.

Judul	Proyek Jalan Pelabuhan Patimban Terjegal Perkara Lahan.	Tanggal	Rabu, 14 November 2018
Media	Koran Tempo (Halaman, 20)		
Resume	Pemerintah masih harus menyelesaikan pembebasan lahan jalan akses menuju Pelabuhan Patimban di Subang, Jawa Barat. Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VI Jawa Barat Kementerian PUPR, Hari Suko Setiono, menargetkan akses pertama sepanjang 8,1 kilometer yang menghubungkan pelabuhan ke daerah Pamanukan Jawa Barat, ini selesai akhir tahun depan. Hari pun optimistis bahwa kontraktor bisa bekerja cepat untuk jalan yang didominasi struktur layang (elevated) itu. "Pengerjaan fisiknya baru 0,3 persen, tapi itu karena kami berfokus pada clearing lahan dulu," ucap Hari kepada Tempo, kemarin.		

Proyek Jalan Pelabuhan Patimban Terjegal Perkara Lahan

Pelabuhan Patimban ditargetkan beroperasi pada Juni 2019.

Yohanes Paskalis Pae Dale
yohanes.paskalis@tempo.co.id

JAKARTA — Pemerintah masih harus menyelesaikan pembebasan lahan jalan akses menuju Pelabuhan Patimban di Subang, Jawa Barat. Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VI Jawa Barat Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Hari Suko Setiono, menargetkan akses pertama sepanjang 8,1 kilometer yang menghubungkan pelabuhan ke daerah Pamanukan, Jawa Barat, ini selesai akhir tahun depan.

Hari pun optimistis bahwa kontraktor bisa bekerja cepat untuk jalan

yang didominasi struktur layang (*elevated*) itu. "Pengerjaan fisiknya baru 0,3 persen, tapi itu karena kami berfokus pada *clearing* lahan dulu," ucap Hari kepada *Tempo*, kemarin.

Sepanjang 5 km dari total panjang akses pertama Pelabuhan Patimban itu berdiri di atas tiang. Ada juga 1,6 km yang berupa *flyover*, sedangkan sisanya di tanah datar. Lebar jalan diproyeksi mencapai 20 meter untuk empat lajur kendaraan. Dana untuk akses Patimban itu mencapai Rp 1,12 triliun yang diperoleh pemerintah sesuai menggandeng Japan International Cooperation Agency (JICA).

Hari mengatakan pem-



Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Jawa Barat.

angunan konstruksi jalan dimulai sejak Agustus lalu. Menurut dia, masih ada kekurangan lahan untuk lebar jalan yang ideal. Hari mengatakan proyek jalan tersebut digarap dua perusahaan lokal, yaitu PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk dan PT Bangun Cipta Kontraktor serta kontraktor asal Jepang, Shimizu Corporation. Meski tak merinci kebutuhan lahan

untuk akses Patimban, Hari menyebutkan sudah ada 79 dari total 120 bidang lahan yang bebas.

Direktur Kepelabuhanan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, Muhammad Tohir, mengatakan pembebasan lahan masih diupayakan bersama dengan Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional serta pemerintah daerah

Jawa Barat. "Masalahnya beragam, dari tumpang-tindih perizinan dan sebagainya," ucap dia.

Kendati begitu, Tohir menganggap persoalan lahan jalan tak akan mengganggu rencana pembukaan pelabuhan pada tahap awal. Saat beroperasi pertama kali, Pelabuhan Patimban bisa menampung 600 ribu unit kendaraan dan melayani bongkar-muat peti kemas hingga 3,5

juta TEUs (ukuran ekuivalen dua puluh kaki).

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan Pelabuhan Patimban akan beroperasi paling lambat Juni tahun depan, mundur dari rencana awal Februari 2019. Kapasitas layanan kontainer akan dikembangkan mencapai 5,5 juta TEUs pada tahap kedua, dan 7,5 juta TEUs pada tahap ketiga.

Adapun Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Agus Purnomo, mengatakan lembaganya baru menandatangani paket jasa konsultansi supervisi dan desain fasilitas pembangunan Patimban. "Kami memperhatikan agar pembangunannya berjalan sesuai jadwal dengan kualitas yang telah disepakati bersama," ucap Agus. ●