

# KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Rabu, 24 Juli 2019



BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM  
DAN PERUMAHAN RAKYAT

## DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Media Indonesia (Halaman 1)	Rabu, 24 Juli 2019	Berita Foto	Meskipun kondisi jembatan yang menghubungkan Kecamatan Salawu dengan Kecamatan Cigalotang itu rusak parah, warga terpaksa tetap menggunakannya karena menjadi akses utama dari Kampung Cibaeud, Kabupaten Tasikmalaya dan sekitarnya.
2	Bisnis Indonesia (Halaman 21)	Rabu, 24 Juli 2019	RUU SUMBER DAYA AIR: Bisnis AMDK Terancam	Rancangan Undang-undang Sumber Daya Air (RUU SDA) akan mengancam sektor industri air minum dalam kemasan (AMDK).
3	Bisnis Indonesia (Halaman 7)	Rabu, 24 Juli 2019	PROGRES TOL PALEMBANG—TANJUNG API-API: BPJT Masih Tunggu Bina Marga	Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) masih menunggu Ditjen Bina Marga terkait dengan kelanjutan dari jalan Tol Palembang-Tanjung Api-Api. Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Air Dalam Kemasan (Aspadin) Rachmat Hidayat mengatakan pelolosan RUU tersebut akan mematikan industri AMDK lantaran ada pasal yang menyebutkan bahwa izin pengelolaan air akan tidak diterbitkan lagi.
4	Bisnis Indonesia (Halaman 2)	Rabu, 24 Juli 2019	Tantangan Memacu Wisata Bahari	Baru-baru ini Presiden Jokowi menyambangi dua destinasi wisata bahari Indonesia kaliber internasional, yaitu Bunaken dan Labuan Bajo. Kunjungan pada kedua lokasi tersebut hendak mengetahui langsung bagaimana kondisi riil dan apa yang mesti disiapkan supaya lebih banyak menarik wisatawan manca negara.
5	Bisnis Indonesia (Halaman 7)	Rabu, 24 Juli 2019	PEMBIAYAAN TOL: Operator Minta Nego Bunga Bank	Kalangan operator jalan tol berharap adanya penyesuaian bunga kredit dari perbankan seiring dengan penurunan bunga acuan oleh Bank Indonesia. Operator meminta beban bunga diturunkan karena profi risiko industri jalan tol kian terukur.
6	Kompas (Halaman 8)	Rabu, 24 Juli 2019	Berita Foto	Air sungai Cileungsi di perbatasan Kecamatan Gunung Putri, Kabupaten Bogor, dengan Bantargebang, Kota Bekasi, berwarna hitam pekat dan berbau menyengat serta berbusa, Selasa (23/7/2019).
7	Media Indonesia (Halaman 9)	Rabu, 24 Juli 2019	Status Lombok Barat Jadi Tanggap Darurat	KEKERINGAN akibat kemarau panjang melanda sejumlah kecamatan di Kabupaten Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat (NTB). Kini, status kekeringan di wilayah itu ditingkatkan dari siaga menjadi tanggap darurat.

Judul	<b>Berita Foto</b>	Tanggal	Rabu, 24 Juli 2019
Media	Media Indonesia (Halaman 1)		
Resume	Meskipun kondisi jembatan yang menghubungkan Kecamatan Salawu dengan Kecamatan Cigalotang itu rusak parah, warga terpaksa tetap menggunakannya karena menjadi akses utama dari Kampung Cibaeud, Kabupaten Tasikmalaya dan sekitarnya.		



ANTARAWAZENG BUSTOMI

**RISIKO TINGGI:** Siswa sekolah dasar (SD) meniti Jembatan Gantung Lengkongjaya yang melintasi Sungai Ciwulan di Desa Pusparaja, Kabupaten Tasikmalaya, Jawa Barat, kemarin. Meskipun kondisi jembatan yang menghubungkan Kecamatan Salawu dengan Kecamatan Cigalotang itu rusak parah, warga terpaksa tetap menggunakannya karena menjadi akses utama dari Kampung Cibaeud dan sekitarnya.

Judul	<b>RUU SUMBER DAYA AIR: Bisnis AMDK Terancam</b>	Tanggal	Rabu, 24 Juli 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 21)		
Resume	Rancangan Undang-undang Sumber Daya Air (RUU SDA) akan mengancam sektor industri air minum dalam kemasan (AMDK). Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Air Dalam Kemasan (Aspadin) Rachmat Hidayat mengatakan pelolosan RUU tersebut akan mematikan industri AMDK lantaran ada pasal yang menyebutkan bahwa izin pengelolaan air akan tidak diterbitkan lagi.		

### ► RUU SUMBER DAYA AIR

## Bisnis AMDK Terancam

Bisnis, JAKARTA — Rancangan Undang-undang Sumber Daya Air (RUU SDA) akan mengancam sektor industri air minum dalam kemasan (AMDK).

Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Air Dalam Kemasan (Aspadin) Rachmat Hidayat mengatakan pelolosan RUU tersebut akan mematikan industri AMDK lantaran ada pasal yang menyebutkan bahwa izin pengelolaan air akan tidak diterbitkan lagi.

Selain itu, industri AMDK juga akan dinasionalisasi mengingat pasal yang menyebutkan industri pengusaha air harus berkolaborasi atau bekerja sama dengan pemerintah pusat atau pemerintah daerah.

“Kalau untuk hajat hidup orang banyak itu kan, ngomong soal Pasar 33 UUD 45. *Lha*, ini [AMDK] hajat hidup siapa, enggak minum AMDK juga *enggak pathean*,” ujar Rachmat, Selasa (23/7).

Rachmat mengutarakan bahwa aksi nasionalisasi industri AMDK akan memberikan citra buruk bagi pemerintah di mata internasional. Pasalnya, industri AMDK tidak diperuntukkan bagi hajat hidup orang banyak melainkan segelintir orang.

Selain itu, dia juga mengkritik soal penyamaan air pipa dengan AMDK. Menurutnya, itu sebuah kekeliruan

jika tujuannya untuk menghadirkan ketersediaan air minum bagi seluruh masyarakat. Pasalnya, asosiasi memproyeksikan harus ada tambahan sekitar 1—2 triliun liter air minum untuk memenuhi ketersediaan air minum, sedangkan industri AMDK hanya menyerap sekitar 30 miliar liter per tahunnya.

Berdasarkan data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada 2012, air yang dikonsumsi oleh rumah tangga adalah 6,4 triliun liter air per tahun. Adapun, industri AMDK hanya menggunakan 0,06% atau 18 miliar liter air dari total kebutuhan industri sejumlah 27,7 triliun liter per tahun.

“Di negara-negara yang [ideologinya] ekstrem kiri itu pakai swasta [pemuhan air bersihnya. AMDK kan produk lifestyle. Masa cebok pakai ini [produk AMDK],” ujarnya.

Rachmat menuturkan pihaknya telah menempatkan gugatan ke Mahkamah Konstitusi sebagai cara terakhir jika peraturan tersebut disahkan. Adapun, lanjutnya, langkah awal yang akan industri AMDK ambil jika aturan tersebut terbit adalah mengomunikasikan ke masyarakat mengenai peraturan tersebut dan melepas sebagian besar tenaga kerja. *(Andi M. Arief)*

Judul	<b>PROGRES TOL PALEMBANG— TANJUNG API-API: BPJT Masih Tunggu Bina Marga</b>	Tanggal	Rabu, 24 Juli 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 7)		
Resume	Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) masih menunggu Ditjen Bina Marga terkait dengan kelanjutan dari jalan Tol Palembang-Tanjung Api-Api.		

## ► PROGRES TOL PALEMBANG-TANJUNG API-API

# BPJT Masih Tunggu Bina Marga

Bisnis, JAKARTA — Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) masih menunggu Ditjen Bina Marga terkait dengan kelanjutan dari jalan Tol Palembang-Tanjung Api-Api.

Kepala BPJT Danang Parikesit mengatakan bahwa saat ini belum ada kejelasan mengenai pembangunan tol Palembang-Tanjung Api-Api. "Palembang-Tanjung Api-Api masih belum ada kejelasan lebih lanjut, masih di Bina Marga," ujarnya kepada *Bisnis*, pekan lalu.

Untuk diketahui, proyek jalan tol Palembang-Tanjung Api Api merupakan salah satu proyek strategis nasional (PSN) dan ruas prioritas yang ditugaskan kepada Utama Karya. Penugasan itu tercantum dalam Peraturan Presiden (Perpres) No. 117 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014.

Dalam catatan *Bisnis*, konstruksi proyek tol itu molor dari jadwal karena terdapat revisi jumlah lahan yang harus dibebaskan. Semula, ruas ini akan membentang sepanjang 90 kilometer. Namun, trasenya berubah jadi 70 kilometer.

Jalan tol Palembang-Tanjung Api Api dibagi ke dalam tiga seksi. Seksi I (13 kilometer) menghubungkan Musi Landas-Gasing. Kemudian berlanjut di seksi II (20,29 kilometer) ke

Telang. Terakhir, seksi III (36,46) menghubungkan Telang dengan Tanjung Api-Api.

Project Manager Utama Karya Hasan Turcahyo sebelumnya menyatakan bahwa pihaknya sudah menyiapkan desain jalan tol dan studi pendukung pada ruas Palembang-Tanjung Api-Api. Namun, tahap konstruksi tidak serta merta bisa dimulai karena Utama Karya masih menunggu kesiapan KEK.

"Kalau Pemda bergerak, kami juga bergerak. Kalau KEK belum mulai, nanti siapa yang mau lewat jalan tol?" ujarnya.

Hasan mengatakan, proyek tol ini dipastikan tetap berjalan karena telah memiliki payung hukum, yakni Peraturan Presiden (Perpres) No. 117 Tahun 2015. Perseroan mengaku telah menyiapkan desain Jalan Tol Tanjung Api-Api (TAA). Bahkan, pekerjaan pembuatan desain ini telah dilakukan HK sejak 2017.

"Yang jelas, rencana untuk membangun tol Palembang-TAA ini masih masuk dalam proyek strategis pemerintah. Artinya, setiap pekerjaan akan terus dikejar," tegasnya.

Jalan tol itu akan berawal dari kawasan Musi Landas menuju Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) TAA, tepatnya ke batas hutan lindung. Sisanya, masih sekitar 10 kilometer (km) menuju Pelabuhan Tanjung Carat

yang sudah masuk ke otoritas pelabuhan.

Berdasarkan Perpres No.117 Tahun 2015, HK mendapat penugasan untuk menggarap 24 ruas Trans-Sumatra yang delapan ruas di antaranya diharapkan rampung tahun ini.

Jalan tol ini akan menjadi akses utama ke KEK Tanjung Api-Api yang digadang-gadang menjadi kawasan industri pengolahan karet dan sawit.

Sementara itu, terkait dengan lelang proyek jembatan tol Balikpapan-Penajam Paser Utara, PT Waskita Toll Road tetap mengikuti semua proses dan menyerahkan keputusan kepada pemerintah, kendati menjadi pemrakarsa proyek itu.

Corporate Secretary WTR Alex Siwu mengatakan bahwa proses tender tol pertama di Kalimantan itu sedang berjalan dan pihaknya sedang mengikuti tahap pra kualifikasi yang selanjutnya keputusan pemenang akan dievaluasi oleh Kementerian PUPR.

"Setelah lolos prakualifikasi baru akan dilakukan penyampaian penawaran, kemudian dievaluasi oleh Kementerian PUPR dan selanjutnya penetapan pemenang oleh Menteri PUPR," ujarnya saat dihubungi *Bisnis*, pekan lalu.

Proyek jembatan tol Balikpapan-Penajam sepanjang 7,6 kilomter merupakan prakarsa dari WTR. *(Krizla Putri K.)*

Judul	<b>Tantangan Memacu Wisata Bahari</b>	Tanggal	Rabu, 24 Juli 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 2)		
Resume	Baru-baru ini Presiden Jokowi menyambangi dua destinasi wisata bahari Indonesia kaliber internasional, yaitu Bunaken dan Labuan Bajo. Kunjungan pada kedua lokasi tersebut hendak mengetahui langsung bagaimana kondisi riil dan apa yang mesti disiapkan supaya lebih banyak menarik wisatawan manca negara.		

# Tantangan Memacu Wisata Bahari

**B**aru-baru ini Presiden Jokowi menyambangi dua destinasi wisata bahari Indonesia kaliber internasional, yaitu Bunaken dan Labuan Bajo. Kunjungan pada kedua lokasi tersebut hendak mengetahui langsung bagaimana kondisi riil dan apa yang mesti disiapkan supaya lebih banyak menarik wisatawan manca negara.

Hal pokok dari momen tersebut ialah wisata bahari bakal jadi prioritas memperkuat poros maritim dunia. Namun, ada soal yang mengisik kehidupan warga dibalik pariwisata bahari yang kerap terabaikan. Di antaranya, kasus perampasan Pulau Pari pada 2017 oleh korporasi dengan cara mengusir masyarakat lokal demi pengembangan pariwisata dengan dalih telah memiliki sertifikat dan izin usaha bisnis. Padahal masyarakat lokal telah mendiaminya sebelum Indonesia merdeka.

Kondisi ini mengisyaratkan adanya perampasan sumber daya dan ruang dalam bisnis wisata bahari. Presiden Jokowi mesti memperhatikan soal ini sebab jangan sampai bisnis wisata bahari justru mengorbankan masyarakat lokal. Memang, pariwisata merupakan salah satu sektor penting bagi pembangunan ekonomi nasional. Hingga 2019, pariwisata berkontribusi terhadap PDB nasional sebesar 15% dan meraup devisa Rp275 triliun. Salah satu potensinya adalah wisata bahari. Wisata bahari baru mampu menyumbang devisa sektor pariwisata US\$1 miliar.

Nilai ini lebih kecil dibanding Malaysia yang meraup devisa hingga 40% dengan nilai US\$8 miliar. Padahal, Indonesia memiliki 33 destinasi wisata bahari, tiga kali lipat dibandingkan Malaysia yang hanya 11. Indonesia juga merupakan pusat segi tiga terumbu karang dunia (*Coral Triangle*) dengan keanekaragaman hayati sangat tinggi. Letak geografi Indonesia juga amat mendukung karena berada daerah tropis dengan iklim yang hangat dan matahari bersinar sepanjang tahun.

Potensi geografi ini juga menjadi keunggulan lain dari wisata bahari, khususnya buat aktivitas *scientific diving*, konservasi, pendidikan, dan fotografi bawah air. Semua, kekayaan alam ini mesti

diberdayakan agar meningkatkan devisa negara dan menyediakan lapangan kerja baru. Namun, pemberdayaannya mesti mempertimbangkan keberlanjutan sumber daya dan ekosistemnya hingga menjamin kehidupan masyarakat lokal.

Selama ini masyarakat lokal kerap jadi korban industri wisata bahari yang mengabaikan keberlanjutan ekologi, ekosistem hingga eksistensi masyarakatnya.

Maraknya perampasan sumber daya dan ruang laut maupun pesisir lewat industri wisata bahari yang masif tanpa kendali menjadi problem struktural maupun kultural yang meminggirkan masyarakatnya. Alhasil, perlu pendekatan baru pengembangan wisata bahari yang mengedepankan kearifan dan berbasiskan masyarakat lokal.

Pasalnya, Indonesia memiliki destinasi wisata bahari kelas dunia seperti Bali, Taman Laut Bunaken, Wakatobi, Raja Ampat, Riung Tujuh, Labuhan Bajo, Pulau Komodo, dan Nusa Tenggara Barat (NTB). Semuanya menjadi ikon dunia sehingga menyedot kunjungan wisata setiap tahunnya.

BPS menyebutkan, wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Indonesia pada 2018 berjumlah 15,81 juta, meningkat 12,63% dibandingkan dengan 2017 (14,04 juta). Pesatnya perkembangan ini malah menimbulkan problem struktural maupun kultural.

*Pertama*, maraknya perampasan ruang laut, pesisir dan pulau kecil akibat pengembangan industri pariwisata yang mengabaikan masyarakat lokal, contohnya kasus Pulau Pari (Teluk Jakarta). *Kedua*, adanya penguasaan eksklusif pulau-pulau kecil di Indonesia oleh warga negara asing dengan dalih investasi berlabelkan adopsi pulau. Ini bermula dari kebijakan pemerintah yang menawarkan 31 pulau

kecil pada pihak asing. Hasilnya 19 pulau kecil telah dikelola asing dan membatasi akses masyarakat lokal (KIARA, 2015). Misalnya, investor Malaysia mengelola Pulau Maratua di Kalimantan Timur, Pulau Dua dan sebagian lahan di Pulau Enggano di Bengkulu Utara (*Kompas*, 21/11/2016), dan investor Italia mengelola Pulau Gangga di Minahasa Utara (*Kompas* 11/11/2010).

*Ketiga*, tingginya pencemaran lingkungan laut dan pesisir akibat tindakan wisatawan yang membuang sampah plastik sembarangan, sehingga mengancam kehidupan fauna dan flora laut jenis mamalia dan ekosistem terumbu karang.

*Keempat*, minimnya keterlibatan masyarakat sebagai pelaku industri wisata bahari. Imbasnya kepentingan akumulasi kapital lebih dominan ketimbang keberlanjutan sumber daya, ekosistem dan menjamin kearifan lokal masyarakatnya. Mengatasi problem ini diperlukan

pendekatan alternatif yang tidak berarti menghambat industri wisata bahari dan antiasing. Model pendekatannya disebut *degrowth* yaitu proses kolektif dan deliberatif dalam mengendalikan mekanisme pasar serta menjamin pertukaran barang dan jasa yang menjadi prinsip dalam organisasi kehidupan manusia (Schneider et al, 2013).

Pendekatannya memprioritaskan jaminan kualitas hidup manusia ketimbang kuantitas dan kooperasi ketimbang kompetisi, sehingga mewujudkan keadilan sosial (Latouche, 2003). Secara ekologi-ekonomi, ia menjamin keberlanjutan sosial dan mencegah ketidakadilan (Kallis, 2010). Lalu, menjamin keberlanjutan ekologis, pengelolaan ekonomi secara partisipatif, memenuhi kebutuhan dasar dan kualitas hidup manusia yang lebih baik hingga menciptakan keadilan distributif, terma-

suk ruang dan sumber dayanya (Research and Degrowth, 2010).

Andriotik (2009) menyatakan, konsep ini telah diadopsi dan dikembangkan untuk mengelola wisata yang memosisikan masyarakat lokal sebagai pelaku utamanya. Tujuannya, memaksimalkan kesejahteraan, bukan sekadar akumulasi kapital semata. Pendekatannya, *pertama*, pengembangan wisata bahari sebaiknya berorientasi dan menitikberatkan aktivitas padat karya ketimbang padat modal.

*Kedua*, kepemilikan akses maupun aset serta pengawasan terhadap sumber daya wisata bahari mengedepankan masyarakat lokal (endogen) ketimbang korporasi, apalagi asing (eksogen) yang kerap menutup akses mereka. *Ketiga*, dikarenakan pendekatan *degrowth* berorientasi padat karya, pengembangan usaha wisatanya berskala usaha kecil dan menengah ketimbang usaha besar. Peran negara ialah menyediakan skim permodalan dan kebijakan afirmatif (insentif pajak, perizinan dan pelatihan SDM profesional) untuk memperkuat kapasitas SDM di level lokal untuk mengelola wisata bahari.

*Keempat*, pengembangannya tidak bersifat massal tetapi peka terhadap sumber daya lokal dan tidak menimbulkan dampak destruktif terhadap lingkungan, masyarakat lokal dan budayanya tanpa mengurangi nilai manfaat ekonominya. *Kelima*, pengembangan wisata bahari bergaya hidup unik yang dicirikan rasa kekeluargaan, persaudaraan dan kolektivisme, sehingga ada interaksi sosial dengan masyarakat lokal/adat.

*Keenam*, bersifat demokrasi deliberatif yang mengutamakan partisipasi masyarakat dengan budayanya dalam pengambilan keputusan untuk mengelola wisata bahari. Pengelolaan wisata bahari yang melibatkan masyarakat lokal secara kelembagaan bisa ditemukan pada desa-desa adat pesisir di Bali.

Apakah model ini dapat diaplikasikan dalam konteks yang bukan bersifat adat maupun budaya? Sangat mungkin asalkan ada kebijakan pemerintah pusat maupun daerah memosisikan wisata bahari tidak hanya berorientasi korporatisme semata melainkan juga melibatkan masyarakat lokal dan adat.



**MUHAMAD KARIM**  
Direktur Pusat Kajian  
Pembangunan Kelautan dan  
Peradaban Maritim/  
Dosen Universitas Trilogi

Judul	<b>PEMBIAYAAN TOL: Operator Minta Nego Bunga Bank</b>	Tanggal	Rabu, 24 Juli 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 7)		
Resume	Kalangan operator jalan tol berharap adanya penyesuaian bunga kredit dari perbankan seiring dengan penurunan bunga acuan oleh Bank Indonesia. Operator meminta beban bunga diturunkan karena profil risiko industri jalan tol kian terukur.		

► PEMBIAYAAN TOL

# Operator Minta Nego Bunga Bank

Bisnis, JAKARTA — Kalangan operator jalan tol berharap adanya penyesuaian bunga kredit dari perbankan seiring dengan penurunan bunga acuan oleh Bank Indonesia. Operator meminta beban bunga diturunkan karena profil risiko industri jalan tol kian terukur.

## PROYEK TOL MASIH ANDALKAN BANK



Sumber: berbagai sumber dilah | Bisnis/Erlangga Adiputra

Rivki Maulana  
rivki.maulana@bisnis.com

Sekretaris Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI), Krist Ade Sudyono mengatakan bahwa tingkat bunga yang dikenakan perbankan kepada badan usaha jalan tol cukup tinggi. Dia menambahkan, mitigasi risiko perbankan cenderung konservatif dan tidak memberi insentif untuk pertumbuhan industri jalan tol.

Dia menyebut, perbankan rata-rata meminta margin sebesar 4% dari rata-rata biaya dana. Menurut Krist, tingkat margin tersebut bisa ditekan.

"Dengan melihat profil *cashflow* yang *secure*, lalu struktur industri yang cenderung *mature*, harusnya mereka [perbankan] bisa menekan di level margin 2%," ujarnya kepada *Bisnis*, Selasa (23/7).

Krist mengatakan bahwa ATI meminta dukungan pemerintah untuk bersama-sama melakukan negosiasi bunga pinjaman kepada kalangan perbankan.

Dia menyebut, saat ini negosiasi ber-

► **Posisi tawar kreditor dinilai lebih baik dibandingkan dengan debitur, sehingga upaya tersebut tidak optimal dalam menurunkan beban pinjaman.**

► **Diversifikasi sumber pembiayaan perlu dilakukan, di antaranya melalui penciptaan instrumen investasi baru di pasar keuangan.**

langsung dengan pendekatan antarbada usaha atau *business-to-business (b-to-b)*. Posisi tawar kreditor dinilai lebih baik dibandingkan dengan debitur, sehingga upaya tersebut tidak optimal dalam menurunkan beban pinjaman.

Menurut Krist, biaya dana dari bunga pinjaman bisa mendorong industri jalan tol menjadi *overpricing*. "Suatu industri menjadi semakin menarik bagi investor jika mampu menarik dana murah atau setidaknya bisa menekan *cost of fund-nya*," jelas Krist.

Berdasarkan laporan keuangan PT Jasa Marga (Persero) Tbk., dan PT Waskita Karya (Persero) Tbk., dan PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk., per Maret 2019, rentang bunga pinjaman perbankan untuk perusahaan jalan tol berkisar 7,95% sampai dengan 11%. Sejumlah pinjaman menerapkan skema rata-rata bunga deposito ditambah margin 4% hingga 5%.

Sejauh ini, pinjaman dari perbankan menjadi andalan perusahaan tol untuk membiayai talangan tanah hingga konstruksi. Beberapa pinjaman bahkan diku- curkan lewat sindikasi perbankan karena jumlah fasilitas pinjaman terbilang besar.

*Bisnis* mencatat, dalam periode April 2018-April 2019, sedikitnya ada 18 ruas jalan tol yang dibiayai lewat pinjaman sindikasi perbankan.

Jumlah komitmen dari perbankan untuk 18 ruas tersebut mencapai Rp100,09 triliun. Adapun, panjang 18 ruas yang dibiayai mencapai 1.047 kilometer. Kelompok usaha Jasa Marga dan Waskita Toll Road (WTR) menjadi dua debitur paling besar, masing-masing Rp39,36

Dalam membiayai proyek tol, sebenarnya ada sejumlah opsi bagi perusahaan selain pinjaman bank, di antaranya surat utang hingga Dana Investasi Infrastruktur Berbentuk Kontrak Investasi Kolektif (Dinfra). Namun, pinjaman bank masih dominan dalam membiayai talangan tanah dan konstruksi. *Bisnis* mencatat, dalam periode April 2018-April 2019, sedikitnya ada 18 ruas jalan tol yang dibiayai lewat pinjaman sindikasi perbankan.

triliun dan Rp22,62 triliun.

### KIRIM SURAT

Direktur Utama WTR Herwidiakto mengatakan, badan usaha jalan tol di bawah naungan perseroan sudah mengirim surat untuk meminta penurunan bunga kredit investasi kepada perbankan.

"Beberapa [perusahaan tol] sudah kirim surat, *follow up*-nya dilakukan diskusi

[dengan kreditor]," jelasnya kepada *Bisnis*, Selasa (23/7).

Dikutip dari laporan keuangan Was- kita Karya-induk WTR, para kreditor yang telah memberikan pinjaman untuk WTR sedikitnya mencapai 26 bank dan 2 lembaga keuangan. Jumlah kreditor terbilang banyak karena sejumlah pin- jaman disalurkan lewat skema sindikasi. Di sisi lain, diversifikasi sumber pembiaya-

an perlu dilakukan. Krist menyebut, upaya tersebut bisa dilakukan melalui penciptaan instrumen investasi baru di pasar keuangan.

Sejauh ini, Jasa Marga menjadi per- usahaan jalan tol paling getol mencari pendanaan alternatif, seperti penerbitan reksa dana penempatan terbatas, dana investasi infrastruktur, surat utang syariah, obligasi proyek, hingga sekuritisasi atas pendapatan jalan tol. ■

Nama Ruas	Panjang (Km)	Pemegang Konsesi	Entitas Pengendali	Jumlah Fasilitas (Rp miliar)
Cinere-Serpong	10,14	Cinere Serpong Jaya	Jasa Marga	950
Kunciran-Serpong	11,19	Marga Trans Nusantara	Jasa Marga	3.300
Japek II Elevated	38	Jasamarga Jalanlayang Cikampek	Jasa Marga	11.363
Solo-Ngawi	90,43	Jasamarga Solo Ngawi	Jasa Marga	1.200
Batang-Semarang	75	Jasamarga Semarang Batang	Jasa Marga	7.730
Balikpapan-Samarinda	99	Jasamarga Balikpapan Samarinda	Jasa Marga	6.980
Semanan-Sunter	30	Jakarta Tollroad Development	Pembangunan Jaya	13.700
Sunter-Pulo Gebang				
Cikopo-Palimanan	116	Lintas Marga Sedaya	UEM Berhad	8.889
Pasuruan-Probolinggo	31,3	Trans Jawa Paspro Jalan Tol	WTR	2.290
Pemalang-Batang	39	Pemalang Batang Toll Road	WTR	5.120
Terbanggi Besar-Kayu Agung	185	Hutama Karya	Hutama Karya	9.160
Pekanbaru-Dumai	140	Hutama Karya	Hutama Karya	4.500
AP Pettarani Elevated	4,3	Bosowa Marga Nusantara	Nusantara Infrastructure	1.540
Japek Selatan	64	Jasamarga Japek Selatan	Jasa Marga	4.160
Cimanggis-Cibitung	26,5	Cimanggis Cibitung Tollroad	WTR	4.450
Cibitung-Cilincing	34,7	Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	WTR	6.800
KLBM	38,3	Waskita Bumi Wira	WTR	3.960
Cengkareng-Kunciran	14,19	Jasamarga Kunciran Cengkareng	Jasa Marga	4.000
<b>Total Panjang</b>	<b>1.047,05</b>		<b>Total Fasilitas</b>	<b>100.092</b>

Judul	<b>Berita Foto</b>	Tanggal	Rabu, 24 Juli 2019
Media	Kompas (Halaman 8)		
Resume	Air sungai Cileungsi di perbatasan Kecamatan Gunung Putri, Kabupaten Bogor, dengan Bantargebang, Kota Bekasi, berwarna hitam pekat dan berbau menyengat serta berbusa, Selasa (23/7/2019).		

## Pencemaran Sungai



KOMPAS/HENDRA A SETYAWAN

**Air** Sungai Cileungsi di perbatasan Kecamatan Gunung Putri, Kabupaten Bogor, dengan Bantargebang, Kota Bekasi, berwarna hitam pekat dan berbau menyengat serta berbusa, Selasa (23/7/2019). Pencemaran sungai ini diduga berasal dari limbah industri dan domestik. Tercemarnya air Sungai Cileungsi terjadi sejak lima hari lalu. Kejadian yang sama terjadi pada 2018.

Judul	Status Lombok Barat	Tanggal	Rabu, 24 Juli 2019
Media	Media Indonesia (Halaman 9)		
Resume	KEKERINGAN akibat kemarau panjang melanda sejumlah kecamatan di Kabupaten Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat (NTB). Kini, status kekeringan di wilayah itu ditingkatkan dari siaga menjadi tanggap darurat.		

# Status Lombok Barat Jadi Tanggap Darurat

*Hari tanpa hujan di Lombok Barat umumnya masuk kategori menengah, yakni antara 11 dan 20 hari.*

**YUSUF RIAMAN**  
yusuf@mediaindonesia.com

**K**EKERINGAN akibat kemarau panjang melanda sejumlah kecamatan di Kabupaten Lombok Barat, Nusa Tenggara Barat (NTB). Kini, status kekeringan di wilayah itu ditingkatkan dari siaga menjadi tanggap darurat.

"Status bencana kekeringan dinaikkan dari siaga menjadi tanggap darurat," kata Kepala Satuan Pelaksana (Kasatlak) Penanggulangan Bencana Kekeringan yang juga Kalaksa Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) Kabupaten Lombok Barat, Moh Najib, di sela Rapat Koordinasi Forum Komunikasi Pimpinan Daerah Lombok Barat, kemarin, di Ruang Umar Madi, Kantor Bupati Lombok Barat.

Najib menjelaskan peningkatan status tersebut disebabkan jumlah kecamatan dan

desa yang dilanda kekeringan terus bertambah. Acuananya hasil analisis BMKG Kelas I Kediri per 3 Juni 2019.

Kondisi iklim terkini di NTB, menurut BMKG, sudah tidak terjadi hujan. Secara rinci disebutkan, hari tanpa hujan (HTH) di Lombok Barat umumnya masuk kategori menengah, yakni antara 11 dan 20 hari.

Hal itu dialami Pulau Lombok bagian tengah hingga selatan. Adapun di bagian utara, masuk kategori sangat panjang, yakni antara 31 dan 60 hari.

Sementara itu, 11 kabupaten di Nusa Tenggara Timur (NTT) saat ini dilanda kekeringan ekstrem sehingga menyebabkan debit sumber air menyusut. Akibatnya, pasokan air ke persawahan terhenti.

Menurut laporan Stasiun Klimatologi Lasiana, Kupang, yang diterima *Media Indonesia*, kemarin, kabupaten/kota yang

dilanda kekeringan ekstrem ialah Ende, Sikka, Flores Timur, Lembata, Sumba Barat, Sumba Timur, Sabu Raijua, Rote Ndao, Kupang, Belu, dan Kota Kupang.

Kekeringan ekstrem terjadi karena wilayah tersebut mengalami hari tanpa hujan lebih dari 60 hari. Adapun data tersebut diperoleh dari hasil *monitoring* HTH, dasarian II Juli 2019.

Meski begitu, kekeringan tidak melanda seluruh wilayah kabupaten. Semisal di Kota Kupang, hanya empat wilayah yang mengalami kekeringan ekstrem, yaitu area di sekitar Stasiun Meteorologi El Tari, Kelurahan Bakunase, Oepoi, dan Mapoli. Di Kabupaten Kupang, kekeringan ekstrem melanda Oekabiti, Lelogama, Oenesu, Oelnasi, dan Sulamu.

## Suplai air bersih

Di Tasikmalaya, Jawa Barat, Pangkalan Udara TNI-AU Wiriadinata bekerja sama dengan BPBD Kota Tasikmalaya mendistribusikan air bersih untuk masyarakat di Kecamatan Cibeureum sebanyak dua tangki.

Hal itu dilakukan setelah warga di kecamatan itu mengalami krisis air selama tiga bulan. Yang mendapatkan suplai air bersih ialah warga di Kampung Puncaksari dan Kelurahan Margabakti, Kecamatan Cibeureum.

"Kegiatan sosial ke-masyarakatan ini dilakukan terutama dalam rangka memperingati Hari Bhakti ke-72 TNI Angkatan Udara. Akan tetapi, suplai air akan terus dilakukan untuk masyarakat yang membutuhkan," ujar Komandan Lanud Wiriadinata Letnan Kolonel M Pandu Adi Subrata.

Terpisah, di Jawa Timur, pemerintah provinsi telah menyokong bantuan air bersih untuk 14 kabupaten yang mengalami kekeringan. Empat kabupaten tersebut, yaitu Pacitan, Ponorogo, Banyuwangi, dan Bondowoso.

Di Bangka Belitung, untuk membantu suplai air ke area sawah yang mengalami kekeringan, dinas pertanian provinsi tersebut mengerahkan 450 mesin pompa air. Pompa air itu disebar di enam kabupaten. (PO/AD/FL/RF/UL/DW/BB/N-3)