

KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Selasa, 26 November 2019



**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 2	Selasa, 26 November 2019	Ibu Kota Baru Dalam Perspektif Industri Konstruksi	Presiden Joko Widodo salam suratnya kepada DPR pada Seenin, 26 Agustus 2019, resmi memutuskan Wilayah Penajam paser Utara dan sebagian Kutai Kertanegara sebagai lokasi pembangunan ibu kota baru republic ini. Untuk itu pemerintah segera menyerahkan rancangan undang-undang yang mengatur pemindahan ibu kota kepada DPR.
2	Bisnis Indonesia Halaman 7	Selasa, 26 November 2019	Sidanghelua Jadi Destinasi wisata Baru Kota Serang	Usai dilakukan pengisian awal atau impounding, Bendungan Sindanghelua, di Kabupaten Serang Siap diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada awal tahun depan bakal menjadi tempat pariwisata baru di Kawasan itu.
3	Bisnis Indonesia Halaman 7	Selasa, 26 November 2019	Pengerjaan Seksi 5 & 6 Dikebut	Manajer Teknik Tol Pekdum Seksi 5 dan 6, Zakirman menjelaskan saat ini pihaknya terus mengebut pekerjaan tol seksi 5, karena seluruh llahan jalan utama sudah di bebaskan.
4	Bisnis Indonesia Halaman 7	Selasa, 26 November 2019	Jalan Penghubung Dibangun 2020	Pemerintah mulai membangun jalan antarkawasan indrusti dari Bekasi hingga karawang pada 2020. Total dari 22 kawasan indrustri tersebut akan memiliki jalur terintergrasi sehingga biaya dan waktu pengiriman menjadi lebih efrsien.
5	Kompas Halaman 8	Selasa, 26 November 2019	Investasi di Andaman-Sambang Terus Dijajaki	Para Pemangku kepentingan Republik Indonesia bersama dengan India terus menjajaki sekaligus menghitung peluang investasi di Kepulauan Andaman-Nikobar yang masuk Wilayah India serta di Sabang, Provinsi Sceh, Indonesia. Pertemuan Gugus Tugas Gabungan pengembangan konektivitas Aceh dan Kepulauan Andaman-Nikobar akan digelar pada bulan Desember mendatang.
6	Bisnis Indonesia Halaman 13	Selasa, 26 November 2019	ASII Rampungkan Akuisisi Akhir November	Astra International Tbk, melalui anak usahanya akan mermpungkan akusisi ke pemilikan saham dari konsesi tol Cikopo-Palimanan (Cipali) Oleh perusahaan investasi asal Malaysia, Khazanah Nasional Berhad.
7	Kompas Halaman 16	Selasa, 26 November 2019	Hapus Amdal Jadi Bumerang	Wacana pemerintah menghapus izin lingkungan, yakni analisis mengenai dampak lingkungan atau amdal, akan menjadi boomerang bagi investor. System amdal justru perlu diperkuat sebagai panduan bagi investor mendapat iklim usaha berkelanjutan demi memitigasi konflik social dan resiko bencana.
8	Bisnis Indonesia Halaman 23	Selasa, 26 November 2019	Momentum Benahi Jakarta	Rencana Pemindahan ibu kota ke Kalimantan Timur dianggap menjadi peluang untuk menata kembali dan memperbaiki wajah Jakarta yang akan dijadikan sebagai pusat bisnis.

Judul	Ibu Kota Baru Dalam Perspektif Industri Konstruksi	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 2		
Resume	Presiden Joko Widodo salam suratnya kepada DPR pada Senin, 26 Agustus 2019, resmi memutuskan Wilayah Penajam Paser Utara dan sebagian Kutai Kertanegara sebagai lokasi pembangunan ibu kota baru republik ini. Untuk itu pemerintah segera menyerahkan rancangan undang-undang yang mengatur pemindahan ibu kota kepada DPR.		

Ibu Kota Baru Dalam Perspektif Industri Konstruksi

Presiden Joko Widodo dalam suratnya kepada DPR pada Senin, 26 Agustus 2019, resmi memutuskan wilayah Penajam Paser Utara dan sebagian Kutai Kertanegara sebagai lokasi pembangunan ibu kota baru republik ini. Untuk itu pemerintah segera menyerahkan rancangan undang-undang yang mengatur pemindahan ibu kota kepada DPR.

Menurut estimasi Bappenas, biaya pembangunan ibu kota baru bisa mencapai Rp486 triliun sejak dari desain sampai pelaksanaan pembangunan. Dari sisi waktu, pemindahan pusat pemerintahan tersebut paling tidak membutuhkan 4 tahun.

Sedari awal, Presiden sudah mewanti-wanti bahwa pendanaan pembangunan ibukota baru tidak akan membebani APBN. Hanya sekitar 19,2% dari total estimasi biaya megaprojek atau sekitar Rp93,5 triliun yang berasal dari APBN. Sebagian besar biaya pembangunan akan berasal dari skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Besarannya mencapai 54,6% dari total kebutuhan dana atau Rp265,2 triliun. Sisanya, kebutuhan Rp127,3 triliun atau 26,2% dari total biaya pembangunan dipenuhi lewat investasi langsung dari swasta atau BUMN. Misalnya untuk pembangunan perumahan umum, perguruan tinggi, bandara, pelabuhan, jalan tol, sarana kesehatan, dan pusat perbelanjaan.

Sebagai sebuah megaprojek, ibu kota baru Kalimantan Timur tersebut jelas bakal menjadi karya monumental. Tentu kita tidak ingin semua usaha

keras mewujudkan landmark baru Indonesia itu sekadar dipandang sebagai proyek mercusuar. Bersinar ke luar, suram ke dalam.

Bagi dunia konstruksi nasional, megaprojek perpindahan ibukota negara ke Kalimantan Timur tentu sebuah pasar yang besar yang menyediakan aneka pekerjaan. Rencana raksasa itu sekaligus juga menjadi peluang bagi para pelaku industri di sektor ini untuk membuktikan diri bahwa mereka bisa menjadi tuan rumah di negeri sendiri.

Hampir semua teknologi yang terkait dengan proyek infrastruktur sudah bisa ditangani oleh anak bangsa ini. Sudah sewajarnya, bahkan mungkin seharusnya apabila pemerintah menomorsatukan perusahaan domestik—baik swasta maupun BUMN—untuk menggarap aneka proyek yang muncul dari rencana pemindahan ibu kota tersebut.

Dalam sejarah dunia konstruksi Indonesia, pembangunan proyek infrastruktur skala raksasa biasanya bersifat 'tungal'. Misalnya, pembangunan pembangunan fasilitas olahraga yang sekarang bernama Gelora Bung Karno yang pemancangannya dimulai pada Februari 1960, Monumen Nasional atau Monas (dibangun mulai 17 Agustus 1961) serta beberapa proyek seperti Taman Mini Indonesia Indah, bandara

Soekarno Hatta, dan bendungan berskala raksasa pada masa Orde Baru.

Saat ini pemerintah pun giat membangun infrastruktur seperti jalan tol di berbagai wilayah, pelabuhan, bandara, dan juga jembatan atau bendungan besar. Salah satu yang dianggap monumental tentu pembangunan proyek *mass rapid transit* (MRT) di tengah kota Jakarta.



Agus WANTORO
Direktur Pemasaran
PT Waskita Beton Precast Tbk

Megaprojek ibukota baru tentu tidak bersifat 'tungal'. Pastinya, banyak proyek yang akan saling berhubungan. Apalagi pemerintah berkeinginan ibukota baru, seperti yang disampaikan Menteri Komunikasi dan Informatika (Menkominfo) Johnny G.

Plate, menjadi *smart city* sekaligus *forest city*. Pelaksanaan pekerjaannya memiliki tingkat kesulitan yang jauh di atas pengerjaan infrastruktur yang sifatnya tunggal.

Pengembangan ibukota baru pun bisa menjadi ajang bagi pemerintahan Jokowi-Ma'ruf merealisasikan visi 5 tahun Kabinet Indonesia Maju. Ada dua butir dari 5 visi yang dicanangkan oleh Presiden yang, menurut penulis, terkait dengan rencana besar itu, baik langsung maupun tidak langsung, yakni pada butir pertama dan ketiga.

Pertama, dalam 5 visi Kabinet Indonesia Maju yang disampaikan

kan Presiden Jokowi menyebutkan bahwa pembangunan infrastruktur akan dilanjutkan agar mampu menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi dan mempermudah akses ke kawasan wisata. Hal itu diharapkan mampu mendongkrak lapangan kerja baru yang pada akhirnya akan mengakselerasi nilai tambah bagi perekonomian rakyat. Poin ini jelas berhubungan langsung dengan dunia konstruksi.

Di titik inilah, ibu kota baru di Kalimantan Timur bisa menjadi milestone pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah Tanah Air meski selama ini pemerintah sudah begitu gencar mengembangkan daerah di luar Pulau Jawa. Megaprojek tersebut pasti memiliki efek simultan terhadap berbagai kegiatan ekonomi dan bisnis di Kalimantan.

Sebagai contoh adalah aktivitas perseroan tempat penulis bekerja, membangun pabrik di Penajam Paser Utara. Fasilitas seluas 11,6 hektare yang ditargetkan selesai pada awal 2020 itu berkapasitas produksi 250.000 ton per tahun. Pabrik memproduksi antara lain *box girder*, *PCI girder*, *CCSP*, *square pile*, *U Ditch*, dan produk *pre-tension*. Perseroan juga berencana memiliki dermaga sendiri di Teluk Balikpapan.

Kedua, fasilitas tersebut diharapkan dapat mempermudah akses pengiriman produk precast langsung ke pulau-pulau lainnya. Dengan strategi itu diharapkan ketergantungan proyek infrastruktur wilayah tengah dan timur Indonesia kepada Pulau Jawa makin berkurang.

Lebih dari itu, kami berharap bisa menyerap pasar regional Asia Tenggara.

Judul	Sidangheula Jadi Destinasi wisata Baru Kota Serang	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 7		
Resume	Usai dilakukan pengisian awal atau <i>impounding</i> , Bendungan Sindangheula, di Kabupaten Serang Siap diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada awal tahun depan bakal menjadi tempat pariwisata baru di Kawasan itu.		

► PROYEK BENDUNGAN

Sindangheula Jadi Destinasi Wisata Baru Kota Serang

Bisnis, JAKARTA — Usai dilakukan pengisian awal atau *impounding*, Bendungan Sindangheula, di Kabupaten Serang siap diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada awal tahun depan dan bakal menjadi tempat pariwisata baru di kawasan itu.

Direktur Jenderal Sumber Daya Air, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Hari Suprayogi mengatakan bahwa pengelola bendungan yakni BBWS Cidanau Ciujung Cidurian harus segera mengurus sertifikat OP (operasi dan pemeliharaan) agar bisa segera diresmikan.

“Sekarang sudah bisa dilakukan penggenangan atau *impounding*. Saya kira satu musim [hujan] bisa penuh, sehingga kira-kira awal 2020 sudah bisa diresmikan. Namun, itu tergantung, teman-teman harus mengurus sertifikat OP-nya,” ujarnya di Kabupaten

Serang, Senin (25/11).

Bendungan dengan kapasitas tampung mencapai 9,26 juta m³/detik diharapkan memberi sejumlah manfaat, di antaranya memenuhi kebutuhan irigasi ke sekitar 1.000 hektare sawah, mereduksi banjir hingga 50.000 m³/detik, dan menyediakan air baku 0,80 m³/detik. Selain itu, bendungan ini juga berpotensi menjadi objek wisata baru di Serang.

Yogi menambahkan agar pihak pengelola bendungan berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Serang untuk menentukan zona wisata yang memungkinkan untuk dikembangkan.

“Untuk pariwisata diarahkan saja ke daerah genangan atau hilir. Jadi teman-teman juga membantu Pemkab [Serang] mana saja zonanya,” katanya.

Kepala SNVT Pembangunan Bendungan BBWS Cidanau

Ciujung Cidurian, Suherlan menambahkan bahwa rencana pengembangan titik-titik yang akan dijadikan zona wisata baru akan dilakukan tahun depan.

“Pada 2020 akan ada kajian pengembangan area wisata. Kita akan lakukan kajian bersama dengan Pemkab, mana daerah yang cocok [sebagai kawasan wisata],” ujarnya.

Kendati belum ditentukan secara pasti, dia menilai konsep wisata air adalah yang paling memungkinkan dibangun di sekitar bendungan ini.

Bendungan Sindangheula menjadi bendungan kedua yang rampung menyusul bendungan Sei Gong di Batam yang selesai pada pertengahan tahun ini. Kini, tinggal satu bendungan lagi yakni Bendungan Paselloreng yang direncanakan selesai pengerjaannya hingga akhir tahun ini. (Aprianus Doni T.)

Judul	Pengerjaan Seksi 5 & 6 Dikebut	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 7		
Resume	Manajer Teknik Tol Pekdum Seksi 5 dan 6, Zakirman menjelaskan saat ini pihaknya terus mengebut pekerjaan tol seksi 5, karena seluruh lahan jalan utama sudah di bebaskan.		

► TOL PEKANBARU-DUMAI

Pengerjaan Seksi 5 & 6 Dikebut

Bisnis, PEKANBARU — Progres pembangunan jalan tol Pekanbaru—Dumai (Pekdum) seksi 5 sudah mencapai 69% dari total panjang jalan tol mencapai 30 kilometer, sedangkan progres di seksi 6 telah mencapai 71%.

Tim Jelajah Infrastruktur Sumatra 2019
redaksi@bisnis.com

Manajer Teknik Tol Pekdum Seksi 5 dan 6, Zakirman menjelaskan saat ini pihaknya terus mengebut pekerjaan tol seksi 5, karena seluruh lahan jalan utama sudah di bebaskan.

"Untuk *main road* lahannya sudah bebas 100%, terakhir kemarin pembebasan sepanjang 5 kilometer di Oktober, dan sekarang kami mengebut pekerjaan di sana," ujarnya kepada tim Jelajah Infrastruktur Sumatra 2019, Minggu (24/11).

Saat ini, pekerjaan yang sedang berlangsung di lahan 5 kilometer itu adalah pengolahan tanah, sedangkan di area lain sudah dalam tahap pengaspalan dan pembangunan infrastruktur pendukung seperti *overpass* dan *underbridge*.

Sementara itu, untuk jalan akses menuju seksi 5 sepanjang 500 meter, masih belum selesai dikerjakan.

Pihaknya menargetkan pada akhir Desember nanti, satu sisi lajur tol ini sudah fungsional untuk perseroan, sehingga bisa memudahkan pembangunan lajur sisi lainnya. "Untuk seksi 5 ini tantangannya tidak seberat seksi 6, walau kontur tanahnya hampir sama yaitu tanah gambut," ujarnya.

► Pembangunan jalan tol Pekdum Seksi 6 terdiri dari konstruksi tiang pancang sepanjang 13,5 kilometer dan timbunan tanah sejauh 11,5 kilometer.

Sementara untuk jalan tol Pekdum seksi 6, pihaknya menargetkan separuh konstruksi tiang pancang *pile on slab* di seksi itu bisa tersambung pada Desember 2019.

Zakirman mengatakan konstruksi tiang pancang yang tersambung akan memudahkan mobilisasi alat dan material. Saat ini, material dan peralatan diangkut melalui jalan timbunan tanah di pinggir proyek tol.

"Kami upayakan satu lajur *pile slab* bisa tersambung Desember nanti. Kalau [konstruksi] *at grade* [timbunan tanah] bisa tersambung semua," ujarnya.

Pembangunan jalan tol Pekdum Seksi 6 terdiri dari konstruksi tiang pancang sepanjang 13,5 kilometer dan timbunan tanah sejauh 11,5 kilometer.

Per 20 November 2019, progres konstruksi di seksi 6 telah mencapai 71% dan pekerjaan konstruksinya dijadwalkan rampung pada Maret 2020.

Zakirman menuturkan, dari panjang konstruksi timbunan tanah, sepanjang 8 kilometer sudah diaspal. Sementara itu, konstruksi tiang pancang tinggal sedikit menyisakan pekerjaan yang belum terpancang.

Konstruksi tiang pancang di seksi 6, katanya, merupakan yang terpanjang di proyek tol Pekdum. Metode konstruksi ini dipilih karena tanah yang digunakan untuk jalan tol berupa lahan gambut dan rawa.

Berdasarkan pantauan Tim Jelajah Infrastruktur Sumatra 2019, ketinggian tiang pancang dari permukaan



tanah bervariasi, mulai dari 6 meter hingga 13 meter. "Dengan memakai *pile slab*, air yang ada di rawa-rawa [di bawah jalan tol] bisa mengalir," jelas Zakirman.

Di samping itu, penggunaan tiang pancang bisa menghemat waktu ketimbang metode lainnya, semisal metode *vacuum consolidation method* (VCM), yang butuh waktu cukup lama menunggu tanah menjadi padat.

RISIKO KECELAKAAN

Jalur tol Pekdum seksi 6 terbilang lurus membelah perkebunan kelapa sawit di wilayah Dumai dan Duri, Kabupaten Bengkalis. Dengan jalur tol lurus sepanjang 25 kilometer, menimbulkan risiko kecelakaan bagi para pengendara yang melintas, khususnya yang memacu kendaraannya dengan kecepatan di atas batas aman.

"Kami sudahantisipasi risiko kecelakaan bagi pengendara di seksi

6 ini, supaya tidak mengantuk dan bisa menjaga kecepatannya, kami desain jalan tol ini sedikit naik dan turun," ujar Zakirman.

Secara teknis, katanya, pada tahapan

konstruksi khususnya di pemasangan tiang pancang, yang menjadi alas jalan tol, ketinggiannya akan dibuat berbeda antara satu titik dengan titik lain. Dengan konfigurasi semacam itu, jalan tol seksi 6 tidak menjadi rata dalam jarak yang terlalu panjang, sehingga pengendara menjadi waspada dengan kontur jalan tol tersebut.

Konstruksi semacam ini, sebelumnya juga sudah diterapkan HK di tol Terpeka (Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung) di Lampung dan Palembang.

Kepala Dinas Perhubungan M. Taufiq mengatakan jalan tol Pekanbaru-Dumai akan menambah kapasitas jalan sehingga turut meningkatkan konektivitas antarwilayah dan men-

dorong mas-

potensi eko-

daerah.

"Contoh-

produksi ik-

bisa dieksp-

Dikirim ke

lewat jalan

pelepasan

Sumatra 20

(22/11).

Sebagaim-

Pekanbaru-

ter mulai di

tol yang m

triliun ini

penuh pad-

Di sampin-

arus barang

bisa memb-

melebihi k-

lampau di-

overloading

praktik OD-

lenggara ja

cepat meng

"Kita bisa

tol juga ak-

nanti kan 2



Judul	Jalan Penghubung Dibangun 2020	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 7		
Resume	Pemerintah mulai membangun jalan antarkawasan industri dari Bekasi hingga Karawang pada 2020. Total dari 22 kawasan industri tersebut akan memiliki jalur terintegrasi sehingga biaya dan waktu pengiriman menjadi lebih efisien.		

► KONEKTIVITAS KAWASAN INDUSTRI

Jalan Penghubung Dibangun 2020

Bisnis, JAKARTA — Pemerintah mulai membangun jalan antarkawasan industri dari Bekasi hingga Karawang pada 2020. Total dari 22 kawasan industri tersebut akan memiliki jalur terintegrasi sehingga biaya dan waktu pengiriman menjadi lebih efisien.

Saat ini, angkutan barang antarkawasan industri mesti melalui tol Jakarta—Cikampek. Hasilnya, biaya meningkat karena harus membayar tol dan menjadi cukup lama karena mengakibatkan kepadatan di jalur tol.

Asisten Deputi Bidang Logistik, Kemenko Ekonomi, Erwin Raza, menjelaskan pada 2020 pemerintah akan terus melanjutkan upaya pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu, aktivitas pengembangan pelabuhan, jalan raya, bandara, dan jalan rel terus dikembangkan.

Dia mengakui selama ini

pembangunan yang dilakukan belum memasukkan perspektif transportasi dan logistik harus terintegrasi.

“Di Jawa Barat itu dari Bekasi sampai dengan Karawang banyak kawasan industri, ada sekitar 22 kawasan industri tetapi tidak *integrated*. Ini salah satu prioritas pemerintah untuk mengintegrasikan kawasan industri itu, hal sederhana melalui jalannya,” ungkapnya kepada *Bisnis*, beberapa waktu lalu.

Dia menuturkan melalui integrasi jalan tersebut perusahaan jasa angkutan barang akan mengangkut barang dari satu kawasan industri ke kawasan lain tanpa melalui tol sehingga biayanya pun turun.

Ketua Umum Himpunan Kawasan Industri (HKI) Sanny Iskandar menuturkan jalan antarkawasan industri ini akan mengurangi putaran angkutan barang melalui jalan tol.

“Intinya kami sudah koordinasi dengan Perhubungan Darat [Kementerian Perhubungan] dan Kemenko Perekonomian, untuk alternatif tol Jakarta—Cikampek. Kita akan usahakan jalan antarkawasan industri kawasan Cikarang, Karawang, hingga Purwakarta,” jelasnya kepada *Bisnis*, Senin (25/11).

Dia menjelaskan pembuatan jalan tersebut akan dimulai dari kawasan industri yang paling dekat Jakarta hingga ke arah Timur. Dia optimistis efisiensi waktu dan biaya akan terjadi mulai dari besaran terkecil yang akan berdampak besar terutama mengurangi kemacetan dan biaya akibat tarif tol.

“Dengan jalan antarkawasan itu akan mengurangi *loop* dari jalan tol Jakarta—Cikampek. Kita berharap dengan difungsikan jalan itu, karena sebagian besar yang melalui tol itu menuju dan dari kawasan sehingga bisa diharapkan sekitar 20%-

30% kepadatan di jalan tol berkurang,” paparnya.

Bahkan, dia menyebut kepadatan di waktu jam sibuk pukul 06.00—08.00 WIB dan sore harinya dapat dikurangi hingga 45%.

Wakil Ketua Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) Kyatmaja Lookman menuturkan jalan antarkawasan industri merupakan usulan asosiasinya pada 2 tahun lalu. Namun, usulan tersebut sempat kandas.

“Memang tidak terwujud karena banyak hambatan, ada jembatan yang diduduki sama buruh. Kemudian masalah perbaikan jalan ketika truk-truk tetangganya masuk,” jelasnya kepada *Bisnis*, Senin (25/11).

Namun, menurutnya, sejumlah permasalahan tersebut sudah ditemukan pemecahannya. “Jalan diambil alih Kementerian PUPR, dan rumah buruh yang di jembatan dipindahkan ke tempat lain.” (Rinaldi M Azka)

Judul	Investasi di Andaman-Sambang Terus Dijajaki	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Kompas Halaman 8		
Resume	Para Pemangku kepentingan Republik Indonesia bersama dengan India terus menjajaki sekaligus menghitung peluang investasi di Kepulauan Andaman-Nikobar yang masuk Wilayah India serta di Sabang, Provinsi Aceh, Indonesia. Pertemuan Gugus Tugas Gabungan pengembangan konektivitas Aceh dan Kepulauan Andaman-Nikobar akan digelar pada bulan Desember mendatang.		

INDONESIA-INDIA

Investasi di Andaman-Sabang Terus Dijajaki

JAKARTA, KOMPAS — Para pemangku kepentingan Republik Indonesia bersama dengan India terus menjajaki sekaligus menghitung peluang investasi di Kepulauan Andaman-Nikobar yang masuk wilayah India serta di Sabang, Provinsi Aceh, Indonesia. Pertemuan Gugus Tugas Gabungan pengembangan konektivitas Aceh dan Kepulauan Andaman-Nikobar akan digelar pada bulan Desember mendatang.

Direktur Asia Selatan dan Tengah Kementerian Luar Negeri RI Ferdy Piay mengatakan, penjajakan terus dilakukan kedua pihak. Nilai ekonomi sekaligus peluang-peluang investasi dihitung bersama. Harapannya ada proyek-proyek investasi yang terwujud, baik di Andaman-Nikobar maupun wilayah Aceh.

"Para pihak di kedua negara sedang menghitung peluang-peluang yang ada, nilai eko-

nominya. Hal itu akan dimatangkan pada pertemuan Desember mendatang," kata Ferdy di sela-sela Temu Bisnis dan Investasi RI-India di Jakarta, Senin (25/11/2019).

Temu bisnis itu telah mengidentifikasi dan menjajaki proyek-proyek kerja sama konkret di bidang infrastruktur, konektivitas pariwisata, perikanan, dan energi yang akan diusung pada Pertemuan Gugus Tugas Gabungan pengembangan konektivitas Aceh dan Kepulauan Andaman-Nikobar. Gugus tugas itu beranggotakan unsur pemerintah dan pelaku usaha dari kedua negara.

Gugus tugas itu adalah tindak lanjut dari penandatanganan Kesepakatan Shared Vision on Maritime Cooperation in Indo-Pacific Region yang ditandatangani kedua kepala pemerintahan pada saat kunjungan Perdana Menteri India Narendra Modi ke Indonesia tanggal

28-29 Mei 2018.

Menjaga kedekatan

Duta Besar India untuk Indonesia Pradeep K Rawat menegaskan pentingnya menjaga hubungan dekat kedua negara yang telah terjalin sejak lama dan mewujudkannya dalam bentuk kerja sama ekonomi konkret yang saling menguntungkan. Ia mengungkapkan adanya minat dari pengusaha India untuk membuka rumah sakit di Sabang, Aceh.

Indonesia dan India merupakan dua negara tetangga maritim yang memiliki perbatasan laut dengan perekonomian terbesar di kawasan masing-masing. Pada 2018, nilai perdagangan kedua negara telah mencapai lebih dari 18 miliar dollar AS dan kedua negara menetapkan target perdagangan bilateral sebesar 50 miliar dollar AS tahun 2025.

Tahun 2018, nilai investasi

India di Indonesia mencapai 82,12 miliar dollar AS dan berpotensi meningkat menjadi 100 miliar dollar AS. Kolaborasi RI-India untuk Aceh dan Andaman-Nikobar juga menjadi bagian dari upaya mendorong kerja sama konkret di Indo-Pasifik, khususnya dalam isu maritim dan konektivitas.

"Kita semua tahu penting dan vitalnya posisi Indonesia dalam konteks Indo-Pasifik. India yang wilayah lautnya menjadi muka Indo-Pasifik terus meningkatkan hubungan dengan Indonesia," kata Pradeep.

Pelaksana Tugas Gubernur Aceh Nova Iriansyah mengungkapkan, pendukung infrastruktur dan bahan bangunan coba ditawarkan kepada India. Aceh pun terbuka untuk menjadi tujuan investasi karena diharapkan dapat mengembangkan ekonomi. Aceh, menurut dia, aman dan kondusif. (BEN)

Judul	ASII Rampungkan Akuisisi Akhir November	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 13		
Resume	Astra International Tbk, melalui anak usahanya akan mernpungkan akusisi ke pemilikan saham dari konsesi tol Cikopo-Palimanan (Cipali) Oleh perusahaan investasi asal Malaysia, Khazanah Nasional Berhad.		

► KEPEMILIKAN SAHAM TOL CIPALI

ASII Rampungkan Akuisisi Akhir November

Bisnis, JAKARTA — PT Astra International Tbk. melalui anak usahanya akan mernpungkan akusisi ke-pemilikan saham dari konsesi tol Cikopo—Palimanan (Cipali) oleh perusahaan investasi asal Malaysia, Khazanah Nasional Berhad.

Emiten berkode saham ASII tersebut akan menambah porsi kepemilikan sahamnya di Tol Cipali melalui entitas anaknya yakni PT Astra Infra sebesar 10%, apabila semua kondisi atau persyaratan kesepakatan tersebut telah terpenuhi, perseroan akan menggenggam kepemilikan saham Tol Cipali sebesar 55%.

Djap Tet Fa, Direktur Utama Astra Infra menjelaskan bahwa proses akuisisi saham Tol Cipali saat ini sedang dalam tahap final untuk penandatanganan akta jual beli (AJB).

“Diharapkan bisa selesai semuanya di kuartal IV/2019 ini, tepatnya di akhir bulan ini. Tetapi masih menunggu semua pemenuhan dokumen dan persyaratan *closing*. Kami yakin itu bisa dicapai dengan baik,” ujarnya di Jakarta, Senin (25/11).

Kendati demikian, Djap masih enggan untuk mengungkapkan nilai investasi yang digelontorkan oleh perseroan untuk menjadi

pemegang saham mayoritas di ruas tol tersebut.

Pada saat ini, Khazanah menguasai 55% saham Lintas Marga Sedaya (LMS), melalui anak usahanya yaitu UEM Group Bhd.

Sementara itu, Astra Infra, menggenggam 45% sisa saham di PT Lintas Marga Sedaya. “Belum [nilai investasi], *dealing* langsung sama Khazanah, tunggu *closing*,” katanya.

Djap mengatakan bahwa perseroan akan terus memperbesar portofolio aset jalan tol yang dimiliki hingga beberapa tahun ke depan. Perseroan menargetkan memiliki panjang ruas tol

hingga 500 kilometer (km) pada 2021.

Adapun, pada saat ini, panjang jalan tol yang dimiliki Astra mencapai 350 km, terdiri dari atas enam ruas. Keenam ruas itu yakni Tangerang—Merak, Cikopo—Palimanan, Kunciran—Serpong, Semarang—Solo, Jombang—Mojokerto, dan Surabaya—Mojokerto.

Berdasarkan laporan keuangan ASII per September 2019, segmen bisnis infrastruktur dan logistik berkontribusi sebesar Rp155 miliar, tumbuh 38% dibandingkan dengan per September 2018 senilai Rp112 miliar.

(Muhammad Ridwan)

Judul	Hapus Amdal Jadi Bumerang	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Kompas Halaman 16		
Resume	Wacana pemerintah menghapus izin lingkungan, yakni analisis mengenai dampak lingkungan atau amdal, akan menjadi boomerang bagi investor. System amdal justru perlu diperkuat sebagai panduan bagi investor mendapat iklim usaha berkelanjutan demi memitigasi konflik social dan resiko bencana.		

Hapus Amdal Jadi Bumerang

Wacana pemerintah menghapus izin lingkungan menuai kritik sejumlah pihak. Hal itu dinilai meningkatkan kerentanan bencana dan membuat iklim usaha tak berkelanjutan.

JAKARTA, KOMPAS — Wacana pemerintah menghapus izin lingkungan, yakni analisis mengenai dampak lingkungan atau amdal, akan menjadi bumerang bagi investor. Sistem amdal justru perlu diperkuat sebagai panduan bagi investor mendapat iklim usaha berkelanjutan demi memitigasi konflik sosial dan risiko bencana.

"Masalah hak asasi manusia, lingkungan jadi bagian iklim investasi. Instrumen lingkungan seharusnya didorong agar risiko lingkungan bagi pelaku usaha sedikit. Cara pandang ini harus dipakai pemerintah," kata Direktur Eksekutif Lembaga Kajian Hukum Lingkungan Indonesia (ICEL) Henri Subagiyo, Senin (25/11/2019), di Jakarta.

Ia menanggapi wacana penghapusan amdal dari pemerintah. Wakil Menteri Agraria dan

Tata Ruang Surya Tjandra menilai, amdal dan izin mendirikan bangunan menghambat investasi. Kontrol lingkungan diserahkan pada rencana detail tata ruang (RDTR) (Kompas.com, 19/11/2019).

Upaya pemerintah melemahkan kajian lingkungan demi percepatan pembangunan sejak ada Peraturan Presiden No 3/2016 yang mempercepat proses perizinan lingkungan jadi 60 hari bagi proyek strategis nasional. Peraturan Pemerintah No 24/2018 memberi keleluasaan pengusaha menyertakan komitmen pembuatan amdal sebelum mengerjakan proyek.

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan pun menerbitkan Peraturan Menteri LHK No 24/2018 yang mengecualikan pembuatan amdal pada daerah yang punya rencana detail tata ruang. Menurut Ke-

menterian ATR, kurang dari 10 persen dari total kabupaten/kota di Indonesia memiliki RDTR. Daerah terhambat ketersediaan peta 1:5.000 sebagai dasar penyusunan RDTR (Kompas.id, 23/11/2019).

Henri mengatakan, amdal jadi panduan bagi pelaku usaha menjalankan investasi. "Buat apa ada kemudahan usaha dan investasi tinggi tetapi lalu ada konflik sosial dan lingkungan. Apa ini tak dihitung sebagai iklim risiko investasi," ujarnya.

Salah kaprah

Kepala Biro Politik Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (Walhi) Khalisah Khalid menegaskan, wacana penghapusan amdal dan IMB menunjukkan pemerintah menggenjot investasi. Itu dinilai salah kaprah karena pencegahan kerusakan dan pencemaran lingkungan di-

anggap menghambat investasi sehingga harus dihapus.

"Ini sesat pikir negara yang kita tak tahu rujukannya bahwa regulasi lingkungan hambat investasi. Saat negara lain memperkuat regulasi perlindungan lingkungannya, Indonesia mau memperlemah," ujarnya.

Wacana penghapusan amdal dan IMB dinilai membahayakan masa depan lingkungan dan rakyat. Indonesia yang didera berbagai bencana akibat kerusakan lingkungan, seperti banjir dan tanah longsor, ini memiliki syarat amdal dan IMB.

Badan Nasional Penanggulangan Bencana mencatat, pada 1 Januari-25 November 2019 ada 3.326 bencana, terutama akibat ulah manusia, seperti banjir (690 kejadian), kebakaran hutan dan lahan (720 kejadian), serta longsor (662 kejadian). Kerugian akibat bencana

pada 2000-2016 sebesar Rp 22,85 triliun per tahun (Kompas, 23/11/2019).

Menurut Achmad Rozani, aktivis Eksekutif Nasional Walhi, amdal jadi instrumen pengendalian dampak lingkungan dan memberi ruang keterlibatan warga terdampak untuk menyetujui atau menolak proyek. Jadi, amdal tak bisa digantikan dengan RDTR. Sebab, RDTR mengatur peruntukan ruang dan amdal memitigasi risiko kerusakan lingkungan.

Guru Besar Kehutanan IPB University Hariadi Kartodihardjo menegaskan, kajiannya bersama KLHK tahun 2017 menemukan 32 titik *moral hazard* dari pemerintah, konsultan, pelaku usaha, dan warga. Itu ditemukan antara lain pada penyusunan dokumen dan penerbitan surat keputusan kelayakan lingkungan. (ICH)

Judul	Momentum Benahi Jakarta	Tanggal	Selasa, 26 November 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 23		
Resume	Rencana Pemindahan ibu kota ke Kalimantan Timur dianggap menjadi peluang untuk menata kembali dan memperbaiki wajah Jakarta yang akan dijadikan sebagai pusat bisnis.		

► RENCANA PEMINDAHAN IBU KOTA

Momentum Benahi Jakarta

Bisnis, JAKARTA — Rencana pemindahan ibu kota ke Kalimantan Timur dianggap dapat menjadi peluang untuk menata kembali dan memperbaiki wajah Jakarta yang akan dijadikan sebagai pusat bisnis.

Saat ini Jakarta identik dengan kemacetan, polusi, dan populasi padat penduduk. Direktur Eksekutif Jakarta Property Institute Wendy Haryanto mengatakan rencana pemindahan ibu kota ke Kalimantan Timur justru akan menambah ruang gerak untuk pengembangan yang lebih positif di Jakarta.

Dia menuturkan, pemerintah bisa bekerja sama dengan pihak swasta khususnya pengembang untuk mengoptimalkan aset-aset yang ada di Jakarta. Meskipun demikian, upaya pengembangan harus dilakukan dengan perencanaan tata ruang yang benar-benar matang.

"Kalau saat ini kan masih belum beraturan mana yang area perkantoran dan yang

bukan karena letaknya masih tersebar di mana-mana. Ke depannya, diharapkan perencanaan tata ruangnya bisa lebih baik lagi," ujarnya saat berkunjung ke Kantor *Bisnis Indonesia*, Senin (25/11).

Untuk mengoptimalkan gedung-gedung milik pemerintah yang ada di Jakarta, dia menyatakan pemerintah diharapkan bisa memberikan insentif kepada swasta yang ingin terlibat dalam kerja sama pemanfaatan aset Barang Milik Negara (BMN).

Salah satu insentif yang diharapkan bisa diberikan kepada pengembang ialah perpanjangan jangka waktu kerja sama dengan skema bangun guna serah atau *build operate transfer* (BOT).

Wendy mengungkapkan jangka waktu kerja sama BOT maksimum selama 30 tahun seperti ketentuan yang berlaku dianggap kurang menarik bagi pengembang. Pasalnya, proses perencanaan, pengurusan perizinan, hingga pembangunan membutuhkan

sedikitnya waktu selama 6 tahun.

Untuk mengurus Izin Mendirikan Bangunan (IMB) saja dia menyebutkan bisa membutuhkan waktu sekitar 3 tahun. Kemudian, untuk tahap pembangunan diperkirakan butuh waktu sekitar 2—3 tahun. Artinya waktu tersisa yang dimiliki pengembang hanya sekitar 24 tahun.

Tidak hanya fokus menawarkan gedung-gedung yang akan ditinggalkan kepada pihak swasta. Wendy juga mengimbau pemerintah untuk memperhatikan konsep pengembangan yang akan dilakukan di Jakarta.

Konsepnya harus jelas dulu apakah Jakarta nantinya akan dijadikan *digital city*, *smart city*, atau konsep lainnya.

Selain itu, dia menyatakan perlu adanya perubahan zonasi karena gedung-gedung pemerintahan cukup banyak yang terletak di kawasan karya pemerintahan (KPM) sehingga sulit untuk dikomersialisasi.

(Fitri Sartina Dewi)