

KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Rabu, 11 Maret 2020



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 21	Rabu, 11 Maret 2020	Akhir Pekan ini, Komite K2 Buat Keputusan	Komite Keselamatan Konstruksi kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akan meninjau kembali kondisi proyek kereta cepat Jakarta – Bandung pada Jumat (13/3) berkaitan dengan penghentian sementara pengerjaan proyek milik PT Kereta Cepat Indonesia China tersebut. Tinjauan ini akan menjadi penentu keputusan apakah pengerjaan proyek tersebut bias dilanjutkan atau masa penghentian sementara diperpanjang yang semestinya berakhir pada Minggu (15/3).
2	Bisnis Indonesia Halaman 21	Rabu, 11 Maret 2020	Proyek Infrastruktur Harus Lebih Atraktif	Tiga dari lima proyek yang akan diperkenalkan kepada calon investor merupakan proyek jalan tol, satu proyek sistem transaksi nontunai jalan berbayar, dan satu pemilihan jalan nasional. Sekretaris jenderal Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI) Kris Ade Sudiyono menilai banyak factor yang menjadi pertimbangan investor untuk terlibat dalam sebuah proyek infrastruktur termasuk jalan tol. Untuk menarik investor asing masuk ke industri jalan tol di Indonesia, tidak cukup hanya menawarkan daftar peluang proyek – proyek jalan tol di Indonesia.
3	Kompas Halaman 15	Rabu, 11 Maret 2020	Terbuka, Peluang Pengembangan Kawasan Selatan Jatim	Kawasan selatan Jawa Timur masih tertinggal dibandingkan dengan utara. Para bupati di Kawasan selatan perlu kerja keras, fokus, dan kreatif untuk mempercepat pembangunan. Tanpa terobosan dan keberanian, Kawasan selatan sulit berkembang. Kawasan selatan Jatim punya potensi luar biasa, terutama dari sisi pariwisata alam. Karena tertinggal dari utara, pemerintah mencanangkan pembangunan jalan lintas selatan (JLS) pada 2002. Setelah 18 tahun berjalan, pembanguan JLS sepanjang 685 kilometer (km) baru terwujud 404 km atau 59 persen. Pembangunan JLS begitu lambat sehingga diterbitkan Peraturan Presiden No 80/2019 tentang percepatan pembangunan di Jatim, salah satunya mencakup Kawasan selatan.

Judul	Akhir Pekan ini, Komite K2 Buat Keputusan	Tanggal	Rabu, 11 Maret 2020
Media	Bisnis Indonesia Halaman 21		
Resume	Komite Keselamatan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akan meninjau kembali kondisi proyek kereta cepat Jakarta – Bandung pada Jumat (13/3) berkaitan dengan penghentian sementara pengerjaan proyek milik PT Kereta Cepat Indonesia China tersebut. Tinjauan ini akan menjadi penentu keputusan apakah pengerjaan proyek tersebut bias dilanjutkan atau masa penghentian sementara diperpanjang yang semestinya berakhir pada Minggu (15/3).		

| PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG |

Akhir Pekan Ini, Komite K2 Buat Keputusan

Bisnis, JAKARTA — Komite Keselamatan Konstruksi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akan meninjau kembali kondisi proyek kereta cepat Jakarta—Bandung pada Jumat (13/3) berkaitan dengan penghentian sementara pengerjaan proyek milik PT Kereta Cepat Indonesia China tersebut.

Tinjauan ini akan menjadi penentu keputusan apakah pengerjaan proyek tersebut bisa dilanjutkan atau masa penghentian sementara diperpanjang yang semestinya berakhir pada Minggu (15/3).

Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian mengatakan bahwa dalam pertemuan dengan PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) kemarin, Komite Keselamatan Konstruksi (Komite K2) memberi sejumlah catatan atas paparan program tindak lanjut KCIC berdasarkan rekomendasi dari komite beberapa waktu lalu.

“Tadi [Komite K2 dan KCIC] sudah ketemu. Mereka sudah menyampaikan program-program dari [yang] kami berikan beberapa catatan. Jumat [pekan ini] kami cek lagi, apakah akan di-*hold* atau kami *release*,” kata Hedy, Selasa (10/3).

Hedy menilai KCIC pun telah me-

laksanakan sebagian rekomendasi dari Komite K2 di antaranya ruas jalan di sekitar proyek dan saluran air sudah dibersihkan, pagar pembatas juga sudah terbangun cukup rapi.

Dari perbaikan yang sudah dilakukan KCIC, Komite K2 pun memberi beberapa catatan untuk mendapat perhatian.

Beberapa catatan tersebut adalah pengaturan aliran air, pembersihan ruas jalan, manajemen konstruksi, pengaturan truk keluar masuk, serta masalah pagar atau proteksi agar tidak sembarangan orang keluar masuk area proyek.

“Jika sampai Jumat belum ada perbaikan [tindak lanjut dari catatan tersebut] akan kami *hold* lagi,” katanya

Sebelumnya, Komite K2 menghentikan sementara kegiatan proyek kereta cepat Jakarta—Bandung selama 2 minggu dimulai sejak 2 Maret 2020.

Permintaan penghentian sementara tersebut disampaikan Komite K2 dalam surat bernomor BK.03.03-Komite K2/25, yang ditujukan kepada KCIC pada 27 Februari 2020.

Alasan permintaan penghentian sementara proyek kereta cepat tersebut didasari pada pertimbangan.

Pertama, pembangunan proyek tersebut kurang memperhatikan kelancaran

akses keluar masuk jalan tol sehingga berdampak terhadap kelancaran jalan tol dan jalan selain tol.

Kedua, pembangunan proyek tersebut kurang memperhatikan manajemen proyek karena terjadi pembiaran penumpukan material pada bahu jalan sehingga mengganggu fungsi drainase, kebersihan jalan, dan keselamatan pengguna jalan.

Ketiga, pembangunan proyek tersebut menimbulkan genangan air pada jalan tol Jakarta—Cikampek yang menyebabkan kemacetan luar biasa pada ruas jalan tol dan mengganggu kelancaran logistik.

Keempat, pengelolaan sistem drainase yang buruk dan terlambatnya pembangunan saluran drainase sesuai dengan kapasitas yang telah terputus oleh kegiatan proyek menyebabkan banjir di jalan tol.

Kelima, adanya pembangunan pilar lintas rel terpadu yang dikerjakan oleh PT KCIC di KM 3 + 800 tanpa izin sehingga berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jalan.

Keenam, pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja, keselamatan lingkungan, dan keselamatan publik belum memperhatikan peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia. (Aprianus Doni T.)

Judul	Proyek Infrastruktur Harus Lebih Atraktif	Tanggal	Rabu, 11 Maret 2020
Media	Bisnis Indonesia Halaman 21		
Resume	Tiga dari lima proyek yang akan diperkenalkan kepada calon investor merupakan proyek jalan tol, satu proyek sistem transaksi nontunai jalan berbayar, dan satu pemilihan jalan nasional. Sekretaris jenderal Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI) Kris Ade Sudyono menilai banyak faktor yang menjadi pertimbangan investor untuk terlibat dalam sebuah proyek infrastruktur termasuk jalan tol. Untuk menarik investor asing masuk ke industri jalan tol di Indonesia, tidak cukup hanya menawarkan daftar peluang proyek – proyek jalan tol di Indonesia.		

| PENJAJAKAN MINAT PASAR |

PROYEK INFRASTRUKTUR HARUS LEBIH ATRAKTIF

Bisnis, JAKARTA — Hari ini, Kementerian PUPR bakal menjajaki minat pasar terhadap lima proyek kerja sama pemerintah dengan badan usaha. Namun, Asosiasi Jalan Tol Indonesia menilai untuk menarik investor asing, pemerintah harus bisa ‘menjual’ dengan membuat proyek lebih atraktif.

Agne Yasa
agneyasa@bisnis.com

Tiga dari lima proyek yang akan diperkenalkan kepada calon investor merupakan proyek jalan tol, satu proyek sistem transaksi nontunai jalan berbayar, dan satu pemilihan jalan nasional. Sekretaris Jenderal Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI) Kris Ade Sudyono menilai banyak faktor yang menjadi pertimbangan investor untuk terlibat dalam sebuah proyek infrastruktur termasuk jalan tol.

Untuk menarik investor asing masuk ke industri jalan tol di Indonesia, tidak cukup hanya menawarkan daftar peluang proyek-proyek jalan tol di Indonesia.

“Untuk menarik para investor luar negeri ke Indonesia, selain menawarkan proyek-proyek jalan tol yang memiliki kelayakan bisnis yang baik, menjaga kepastian usaha jalan tol, kita juga perlu menyiapkan *local partner* yang bereputasi baik, serta menjaga valuasi proyeknya masih memenuhi

kriteria-kriteria investasi suatu portofolio bisnis,” ujarnya, Selasa (10/3).

Menurutnya, khusus untuk mekanisme investasi langsung, secara umum faktor yang memengaruhi yaitu kepastian berusaha dan tingkat mitigasi risiko atas berbagai kondisi lingkungan bisnis jalan tol di Indonesia. Selain itu, investor asing juga mencari pemain lokal yang memiliki reputasi yang akan bersama-sama menjalankan bisnis jalan tol di Indonesia.

“Dari perspektif ini, selain menyiapkan proyek jalan tol yang menawarkan kelayakan dan tingkat pengembalian investasi yang atraktif dan menarik, Indonesia juga harus menyiapkan para pemain lokal yang memiliki reputasi berbisnis yang baik, termasuk dalam hal tata kelolanya.”

Dia menambahkan bahwa faktor lain yang juga sering menjadi pertimbangan para investor adalah masalah valuasi dari proyek. “*Valuation* ini memengaruhi strategi portofolionya

pun tingkat ekspektasi dari pengembalian atau *return* investasi yang akan ditanamkannya.”

Bagi investor, portofolio proyek apapun maupun sektornya, adalah salah satu alternatif untuk mengamankan modal karena proyek jalan tol akan bersaing dengan alternatif investasi lainnya.

Untuk itu, menurut Ade, jika ingin membuat proyek jalan tol menjadi menarik bagi investor, tentu valuasinya juga harus bersifat menarik bagi investor. “Saya selalu mengatakan kita harus menjaga supaya industri jalan tol di Indonesia menawarkan valuasi yang atraktif. Tidak mengalami *overpricing* yang menyebabkan menurunnya *appetite* atau minat para investor menanamkan modalnya.”

MEMBERI SEMANGAT

Sebelumnya, Kementerian PUPR akan melakukan penjajakan minat pasar pada hari ini.

“Ini untuk memberi semangat pada kita semua, akan dilakukan *market sounding* untuk proyek KPBU [kerja sama pemerintah dengan

“**Kita harus menjaga supaya industri jalan tol di Indonesia menawarkan valuasi yang atraktif.**”

badan usaha], ada lima proyek PUPR yang *market sounding* tanggal 11 Maret 2020,” kata Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Kementerian PUPR Eko Djoeli Heripoerwanto, Senin (9/3).

Empat proyek adalah prakarsa (*unsolicited*) badan usaha dan satu adalah proyek yang ditawarkan pemerintah (*solicited*) yakni preservasi jalan lintas timur (jalintim)

Sumatra, Provinsi Riau.

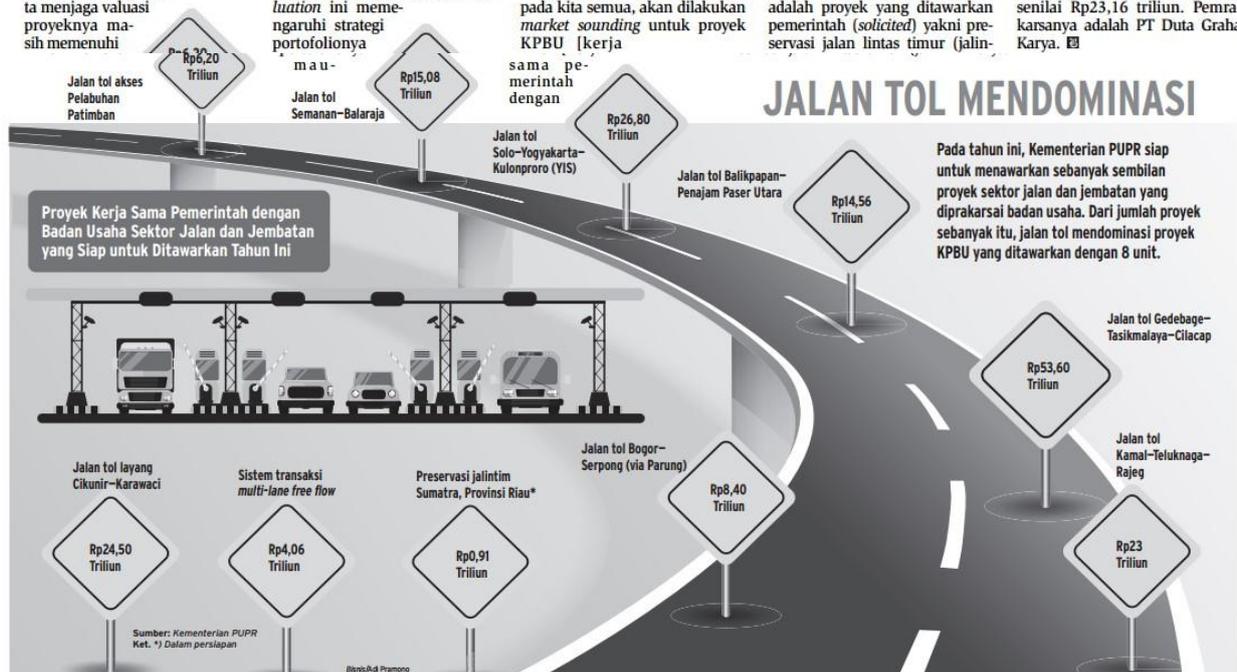
Pertama, sistem transaksi nontunai berbasis *multi-lane free flow* atau *global navigation satellite system* untuk meningkatkan efisiensi sistem transaksi dan pelayanan di jalan tol. Panjang jalan adalah 1.713 km dengan investasi Rp4,06 triliun. Pemrakarsa proyek yaitu Roatex Ltd. Zrt, National Toll Payment Service Plc., dan MFB Hungarian Development Bank.

Kedua, jalan tol Bogor—Serpong (via Parung) sepanjang 31,12 km dengan investasi Rp8,40 triliun yang diprakarsai oleh PT Pama Persada Nusantara.

Ketiga, jalan tol dalam kota Cikunir—Karawaci sepanjang 40 km senilai Rp24,50 triliun yang diprakarsai PT Earth Investment Indonesia dan PT Lintas Indonesia Sejahtera.

Keempat, preservasi jalintim Sumatra, di Riau sepanjang 43 km dengan investasi Rp915,90 miliar.

Kelima, jalan tol Kamal—Teluk Naga—Rajeg sepanjang 38,60 km senilai Rp23,16 triliun. Pemrakarsanya adalah PT Duta Graha Karya. ■



Judul	Terbuka, Peluang Pengembangan Kawasan Selatan Jatim	Tanggal	Rabu, 11 Maret 2020
Media	Kompas Halaman 15		
Resume	Kawasan selatan Jawa Timur masih tertinggal dibandingkan dengan utara. Para bupati di Kawasan selatan perlu kerja keras, focus, dan kreatif untuk mempercepat pembangunan. Tanpa terobosan dan keberanian, Kawasan selatan sulit berkembang. Kawasan selatan Jatim punya potensi luar biasa, terutama dari sisi pariwisata alam. Karena tertinggal dari utara, pemerintah mencanangkan pembangunan jalan lintas selatan (JLS) pada 2002. Setelah 18 tahun berjalan, pembangunan JLS sepanjang 685 kilometer (km) baru terwujud 404 km atau 59 persen. Pembangunan JLS begitu lambat sehingga diterbitkan Peraturan Presiden No 80/2019 tentang percepatan pembangunan di Jatim, salah satunya mencakup Kawasan selatan.		

BINCANG KOMPAS

Terbuka, Peluang Pengembangan Kawasan Selatan Jatim

SURABAYA, KOMPAS — Kawasan selatan Jawa Timur masih tertinggal dibandingkan dengan utara. Para bupati di kawasan selatan perlu kerja keras, fokus, dan kreatif untuk mempercepat pembangunan. Tanpa terobosan dan keberanian, kawasan selatan sulit berkembang.

Kawasan selatan Jatim punya potensi luar biasa, terutama dari sisi pariwisata alam. Karena tertinggal dari utara, pemerintah mencanangkan pembangunan jalan lintas selatan (JLS) pada 2002.

Setelah 18 tahun berjalan, pembangunan JLS sepanjang 685 kilometer (km) baru terwujud 404 km atau 59 persen. Pembangunan JLS begitu lambat sehingga diterbitkan Peraturan Presiden No 80/2019 tentang percepatan pembangunan di Jatim, salah satunya mencakup kawasan selatan.

Hal tersebut mengemuka dalam Bincang Kompas bertema "Pengembangan Kawasan Selatan Jawa Timur", Selasa (10/3/2020), di Grha Kadin Jatim, Surabaya. Kegiatan yang digelar dalam rangka peringatan Hari Pers Nasional 2020 itu merupakan hasil kerja sama Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Jatim, Persatuan Wartawan Indonesia (PWI) Jatim, PT HM Sampoerna Tbk, dan PT Pertamina (Persero).

Hadir sebagai narasumber Gubernur Jatim Khofifah Indar Parawansa, Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas, Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Jatim Rudy Ermawan Yulianto, Ketua Umum Kadin Jatim Adik Dwi Putranto, Kepala Grup Advisory dan Pengembangan Ekonomi Bank Indonesia Kantor Perwakilan Jatim Harmanta, pengamat kawasan Hadi Prasetyo, serta pengamat ekonomi Universitas Airlangga, Imron Mawardi.

Khofifah mengakui, percepatan pembangunan JLS masih terbentur beberapa kendala, di antaranya pembebasan lahan dan skema pembiayaan. Misalnya, di Malang yang telah ditinjau, sedang berlangsung pembangunan Lot 9 Balekambang-Kedungsalam sepanjang 18 km, Lot 7 Batas Tulung-



KOMPAS/DEFI WERDHONO

Gubernur Jawa Timur Khofifah Indar Parawansa berbicara dalam acara Bincang Kompas bertema "Pengembangan Kawasan Selatan Jawa Timur", Selasa (10/3/2020), di Grha Kadin Jatim, Surabaya. Hadir pula sebagai narasumber Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas; Kepala Bappeda Jatim Rudy Ermawan Yulianto; Ketua Umum Kadin Jatim Adik Dwi Putranto; Kepala Grup Advisory dan Pengembangan Ekonomi Bank Indonesia Kantor Perwakilan Jatim Harmanta; pengamat kawasan Hadi Prasetyo; serta pengamat ekonomi Universitas Airlangga, Imron Mawardi.

agung-Batas Malang sepanjang 13 km, dan Lot 6 Prigi-Brumbun sepanjang 18 km, ditargetkan selesai pada 2022.

"Skema pembiayaannya ada yang dari Islamic Development Bank dan lainnya. Pembiayaan baru bisa cair setelah pembebasan sehingga bisa untuk pembangunan fisik," kata Khofifah. Percepatan pembangunan JLS memerlukan dukungan dari para bupati dalam pembebasan lahan. Dengan begitu, pembiayaan dan pembangunan fisik dapat segera terlaksana.

Anas menyatakan, pengalaman memimpin Banyuwangi hampir satu dasawarsa menunjukkan, kawasan selatan bisa dikembangkan menjadi pusat ekonomi baru berbasis pariwisata. Bertahun-tahun, ekonomi Banyuwangi tumbuh pesat dan menjadi yang terdepan di antara kabupaten di Jatim.

Kontribusi Banyuwangi terhadap perekonomian Jatim termasuk tertinggi, yakni 3,5 persen. Sedangkan penduduk miskin terendah, yakni 7,5 persen, dan pendapatan warganya tertinggi, yakni Rp 49 juta per

kapita per tahun.

Anas yakin penyelesaian pembangunan JLS akan membantu percepatan mobilitas warga, barang, dan jasa di kawasan selatan Jatim dari Pacitan ke Banyuwangi.

"Target kami ke depan, pernebangan internasional sudah bisa mendarat di Banyuwangi. Kalau ini terwujud dan JLS jadi, akan terhubung dengan program-program pembangunan yang ada," katanya.

Anas memberikan tips kemajuan Banyuwangi, yakni menjadikan setiap tempat sebagai tujuan wisata. Selain itu, setiap kegiatan merupakan atraksi wisata. Misalnya, pabrik kereta api yang dibangun di Banyuwangi berarsitektur unik khas Osing. Ada juga museum kereta api.

Untuk Jalan Tol Probolinggo-Banyuwangi, gerbangnya didesain unik. Tempat istirahat menghadap Selat Bali dan akan dilengkapi berbagai fasilitas sehingga menjadi tujuan wisata.

Hadi mengatakan, para bupati di kawasan selatan, seperti Pacitan, Trenggalek, Tulung-

Jember, dan Banyuwangi, perlu menetapkan kebijakan pembangunan terfokus. Mereka harus punya visi kabupaten akan dibuat menjadi apa dengan jangkauan industri yang sesuai. Kemudian, diterapkan insentif dengan percepatan pemberian perizinan. Bupati juga harus berani memberikan jaminan kebijakan agar ada kepastian hukum bagi penanam modal.

Kepastian investor

Menurut Hadi, visi, terobosan, dan keberanian dimiliki oleh setiap bupati, termasuk di kawasan selatan. Namun, tak semua bupati mampu memberikan kepastian kepada calon penanam modal yang dianggap dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. "Dengan demikian, investor bisa berhitung yakin, dan akhirnya mewujudkan investasi," katanya.

Adik menilai, pengusaha punya cara pikir atau opsi dalam berbisnis. Pembangunan prasarana tak otomatis menumbuhkan investasi dan mendorong pertumbuhan ekonomi atau pembangunan. Pengusaha lebih

berpikir tentang pilihan bisnis yang cocok dan menguntungkan. "Selatan punya potensi, tetapi mau dikemas untuk bisnis apa?" ujarnya.

Imron berpendapat, Perpres No 80/2019 lebih fokus pada infrastruktur. Padahal, untuk mengembangkan kawasan ada sejumlah parameter yang belum disinggung, terutama indeks pembangunan manusia. Pembangunan Jembatan Surabaya-Madura (Suramadu), misalnya, dinilai gagal memberikan dampak positif terhadap kemajuan rakyat Madura.

Di Sampang, Bangkalan, Pamekasan, dan Sumenep, indeks pembangunan manusia yang dilihat dari tingkat pendidikan warganya, lebih rendah daripada kabupaten/kota lain di daratan Pulau Jawa. Selain itu, di Pulau Madura, tingkat kemiskinannya tinggi.

"Nah, di Jatim selatan, kontribusi APBD masih di bawah rata-rata provinsi dan pertumbuhan ekonominya selalu rendah sehingga perlu strategi dan keberanian khusus," kata Imron. (WER/BRO)