



**Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional**

Sekretariat Tim Kerja Konektivitas MP3EI

**KLIPING
BERITA MEDIA CETAK
TIM KERJA KONEKTIVITAS**

HARI JUMAT, 8 MARET 2013



DAFTAR ISI

Kawasan Ekonomi Khusus	1
PLN	2
Pelabuhan	3
Infrastruktur	4
Transportasi	5



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

☐ Jan

☐ Feb

☒ Mar

☐ Apr

☐ Mei

☐ Jun

☐ Jul

☐ Agt

☐ Sep

☐ Okt

☐ Nov

☐ Des

2013

☐ Kompas

☐ Media Indonesia

☐ Koran Tempo

☒ Bisnis Indonesia

☐ Republika

☐ Sinar Harapan

☐ Suara Pembaruan

☐ Pikiran Rakyat

☐ Rakyat Merdeka

☐ Seputar Indonesia

☐ Investor Daily

☐ Kontan

☐ Suara Karya

☐ Neraca

☐ Jurnal Nasional

☐ Indopos

☐ Lain-lain,

.....

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Kadin Sumsel Usulkan Lahan 150 Ha	<div>- Dengan adanya KEK bisa mendorong investasi baik dari dalam negeri maupun asing masuk ke Sumsel yang berorientasi ekspor</div> <div>- Pemilihan lokasi KEK yang dekat dengan Sungai Musi juga seiring dengan pengembangan industri tersebut agar pengiriman barang lebih mudah atau langsung ke pelabuhan</div> <div>- Dalam rencana induk KEK Sumsel, Kadin juga telah menyiapkan perumahan bagi para pekerja agar mempermudah akses mereka untuk bekerja</div>			Rp. 25 triliun	Kamar Dagang dan Industri Sumatera Selatan	

► KAWASAN EKONOMI KHUSUS

Kadin Sumsel Usulkan Lahan 150 Ha

PALEMBANG—Kamar Dagang dan Industri Sumatra Selatan menyiapkan rencana induk proyek kawasan ekonomi khusus seluas 150 hektare di bantaran Sungai Musi dengan penyerapan investasi ditaksir sedikitnya Rp25 triliun.

Dinda Wulandari
redaksi@bisnis.co.id

Rencana induk itu sudah diserahkan kepada pemerintah pusat melalui Kementerian Perindustrian dengan tiga opsi lokasi, yaitu Tanjung Lago, Tanjung Api-Api dan satu lokasi lagi yang masih dikaji.

Ketua Kamar Dagang dan

Industri (Kadin) Sumsel Ahmad Rizal mengatakan pihaknya menargetkan proyek tersebut sudah disetujui dan bisa dibangun paling lambat 2014.

"Kawasan ekonomi khusus [KEK] dengan fokus industri dan jasa di bidang pengolahan energi dan industri pangan. Dua bidang ini menjadi andalan di Sumsel, sehingga sangat kompetitif untuk dikembangkan di dalam

zona KEK," katanya saat menerima kunjungan *Bisnis Indonesia* ke Sekretariat Kadin Sumsel, Kamis (7/3).

Dia memaparkan industri pengolahan energi yang berpotensi di Sumsel bisa dari komoditas andalan provinsi itu seperti batu bara dan gas, maupun pembangkit listrik.

Dengan adanya KEK bisa mendorong investasi baik dari dalam negeri maupun asing masuk ke Sumsel yang berorientasi ekspor. Hal tersebut juga didukung adanya keringanan pajak dari pemerintah jika suatu kawasan industri menjadi KEK.

"KEK tentu mendukung pengembangan

bangunan industri di Sumsel karena pemerintah mau memberi fasilitas fiskal maupun non-fiskal di kawasan itu," katanya.

Dia mengatakan pemilihan lokasi KEK yang dekat dengan Sungai Musi juga seiring dengan pengembangan industri tersebut agar pengiriman barang lebih mudah atau langsung ke pelabuhan, sehingga pengusaha dapat menekan biaya yang selama ini masih tergolong tinggi akibat kendala infrastruktur.

PEMBEBASAN LAHAN

Dalam UU No. 32/2009 tentang KEK disebutkan bahwa kawasan itu berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor,

impor dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan daya saing internasional.

Undang-Undang tersebut juga mengatur pembangunan fasilitas pendukung dan perumahan bagi kerja di KEK.

Menurut Rizal, dalam rencana induk KEK Sumsel, Kadin juga telah menyiapkan perumahan bagi para pekerja agar mempermudah akses mereka untuk bekerja.

► Penyerapan investasi sedikitnya Rp25 triliun.

► Lokasi yang diusulkan antara lain Tanjung Lago dan Tanjung Api-Api.

► Perumahan bagi para pekerja juga dipersiapkan.

Kadin Sumsel berharap pemerintah provinsi mau mendukung proyek rencana induk KEK ini dari sisi pembebasan lahan.

"Pemerintah pusat telah mendukung Kadin, kami berharap pemerintah daerah di Sumsel juga mendukung dengan membantu pembebasan lahannya," katanya.

Rizal mengemukakan jika pemerintah daerah dapat membantu pembebasan lahan maka bisa menghindari praktik calo tanah yang sering menjual dengan harga tinggi.

Berdasarkan situs resmi Sekretariat Dewan Nasional KEK, provinsi yang sudah mengajukan usulan pembangunan KEK adalah Sumatra Utara yang berlokasi di Sei Mangkei dan Jawa Timur di Kabupaten Tuban. Jika proyek pembangunan KEK ini terealisasi maka akan menjadi KEK pertama bagi Sumsel. □





Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

☐ Jan

☒ Feb

☐ Mar

☐ Apr

☐ Mei

☐ Jun

☐ Jul

☐ Agt

☐ Sep

☐ Okt

☐ Nov

☐ Des

2013

☐ Kompas

☐ Media Indonesia

☐ Koran Tempo

☒ Bisnis Indonesia

☐ Republika

☐ Sinar Harapan

☐ Suara Pembaruan

☐ Pikiran Rakyat

☐ Rakyat Merdeka

☐ Seputar Indonesia

☐ Investor Daily

☐ Kontan

☐ Suara Karya

☐ Neraca

☐ Jurnal Nasional

☐ Indopos

☐ Lain-lain,

.....

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
PLN Genjot Penggunaan Bahan Bakar Nabati	<div>- PLN Hemat Rp. 70 miliar setelah gunakan energi alternatif</div> <div>- Penggunaan bahan nabati sebagai alternatif BBM tersebut akan digunakan di PLTU Bitung dan PLTU Topana, Sulawesi. Hanya saja penggunaan energi alternatif dihentikan bila harga naik</div>				PT. PLN (Persero)	

➤ PENGGUNAAN ENERGI TERBARUKAN

PLN Genjot Penggunaan Bahan Bakar Nabati

AMURANG, Sulawesi Utara—Implementasi penggunaan bahan bakar nabati di Indonesia dinilai masih lambat. Namun, bagi PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) diwujudkan dalam bentuk aksi.

Lili Sunardi & Anggi Oktarinda
redaksi@bisnis.co.id

Di wilayah Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Gorontalo (Sulutenggo) bahkan porsi penggunaan energi alternatif berbasis minyak kelapa sawit kini sudah mencapai 7,5%. Artinya, porsi itu sudah di atas target nasional penggunaan bahan bakar nabati yang mencapai 5% pada 2025.

Dirut PLN Nur Pamudji mengemukakan perseroan telah menyepakati pembelian minyak kelapa sawit sebanyak 4.500 kiloliter per bulan dari PT Wilmar Nabati Indonesia untuk sumber alternatif pembangkit listrik

➤ PLN hemat Rp70 miliar setelah gunakan energi alternatif.

➤ Penggunaan energi alternatif dihentikan bila harga naik.

➤ Penggunaan bahan bakar nabati sudah capai 10%.

pengganti bahan bakar minyak di wilayah Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, dan Gorontalo (Sulutenggo). Nur Pamudji juga mengklaim dengan pemakaian sumber energi alternatif berbahan nabati pihaknya dapat melakukan penghematan sebesar Rp70 miliar per tahun. Mumpung harga minyak kelapa sawit sedang turun, kami ganti sebagian solar [untuk sumber energi pembangkit listrik] dengan sawit," ujarnya sesuai peresmian PLTU Sulawesi Utara 2 di Minahasa Selatan, Kamis (7/3).

Saat ini, ujarnya, pihaknya menggunakan campuran bahan bakar nabati sebanyak 7,5% dari total bahan bakar yang diperlukan untuk membangkitkan tenaga listrik di wilayah Sulutenggo.

Artinya, dari sebanyak 100% bahan untuk keperluan pembangkit listrik, PLN setempat menggunakan sebanyak 7,5% bahan bakar nabati dan 92,5% bahan bakar minyak.

"Secara bertahap akan dinaikkan persentasenya. Kami usahakan sistem logistiknya lancar," ujarnya.

General Manager Sulutenggo Janu Warsono menuturkan untuk meningkatkan efisiensi pihaknya akan

menaikkan campuran BBN dari 7,5% menjadi 10%. "Nanti akan semakin murah," ujarnya.

Dia menambahkan penggunaan bahan nabati sebagai alternatif BBM tersebut akan digunakan di PLTU Bitung dan PLTU Topana, Sulawesi. Hanya saja, lanjut Nur, pihaknya hanya akan menggunakan bahan bakar minyak sawit tersebut ketika harga sedang turun. Namun, ketika harga komoditas itu naik, penggunaan biofuel itu akan dihentikan.

Pada kesempatan terpisah, Kepala Divisi Energi Terbarukan PLN Mochamad Sofyan mengemukakan perseroan hanya dapat membeli listrik dari tenaga surya di wilayah yang menggunakan pembangkit listrik tenaga diesel (PLTD) yang menggunakan bahan bakar solar.

Dengan feed in tariff listrik dari energi surya sebesar US\$0,25 per kilowatt hour (kWh), PLN hanya akan membeli listrik dari pembangkit di wilayah yang memiliki PLTD. Pasalnya, harga listrik tersebut hanya lebih murah dibandingkan dengan harga listrik dari PLTD yang sebesar US\$0,35-US\$0,4 per kWh.

"Feed in tariff kan penugasan untuk PLN, jadi harus diikuti. Akan tetapi, kalau tarif listrik dari ener-

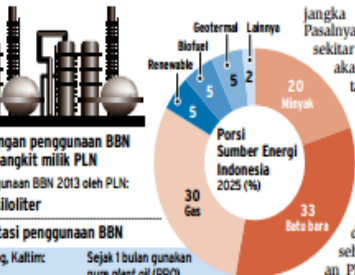


Perkembangan penggunaan BBN oleh pembangkit milik PLN
Target penggunaan BBN 2013 oleh PLN: 250.000 kiloliter

Implementasi penggunaan BBN

PLTD Bontang, Kaltim:	Sejak 1 bulan gunakan pure plant oil (PPO)
PLTD Pangkajene, Kalteng:	1/2 bulan menggunakan PPO
PLTD Lampung:	Sejak 1 bulan menggunakan PPO
PLTD Riau:	Sudah 1 bulan menggunakan PPO
PLTD Aceh:	Mulai gunakan PPO

Sumber: Kementerian ESDM, UU No.30/2002, PLN, dan



gi surya sebesar US\$0,25 per kWh, maka yang masuk kuota tahap I adalah daerah yang telah memiliki PLTD, sehingga tetap lebih murah," katanya di Jakarta, Kamis (7/3).

Sofyan mengungkapkan, nantinya PLN juga tidak akan langsung menggantikan sepenuhnya PLTD yang telah ada dengan PLTS. PLTD itu tetap akan disiapkan sebagai pembangkit cadangan untuk memastikan pasokan listrik di wilayah tersebut, atau digunakan secara bersamaan dengan sistem tertentu.

PERJANJIAN JUAL BELI

Hingga saat ini, kontrak perjanjian jual beli tenaga listrik (power purchase agreement/PPA) masih untuk

jangka waktu 20 tahun. Pasalnya, umur PLTS hanya sekitar 20 tahun, sehingga akan terjadi penyusutan harga jika nantinya PPA dari pembangkit itu akan diperpanjang.

Menurutnya, keandalan listrik dari PLTS juga akan tergantung dengan grid PLN, sehingga pembangunan PLTS harus di lokasi yang berdekatan dengan transmisi milik PLN. "Kalau dekat dengan transmisi kami, nanti tinggal dicatolkan saja di-grid yang stabil," jelasnya.

Selain itu, PLN juga akan memilih dengan ketat pembangun pembangkit listrik swasta (independent power producer/IPP) yang baik untuk PLTS itu. Nantinya, IPP yang lolos persyaratan kualifikasi akan mendapatkan petunjuk pelaksanaan pengembangan PLTS dari Kementerian ESDM, sehingga dapat memastikan kualitasnya.

Rida Mulyana, Direktur Jenderal Energi Baru Terbarukan dan Konservasi Energi (EBTKE) Kementerian ESDM mengatakan feed in tariff US\$0,25 per kWh adalah batas maksimal harga beli oleh PLN dalam lelang. Harga tersebut masih bisa lebih rendah jika pihak IPP dan PLN telah

menyepakatinya. Rida mengungkapkan tarif ini akan berlaku tetap untuk masa kontrak 20 tahun setelah perjanjian jual beli listrik. Setelah 20 tahun, harga akan diturunkan secara bertahap dan disesuaikan dengan internal rate of return (IRR)-nya.

Kementerian ESDM pun akan segera menerbitkan aturan yang memuat feed in tariff listrik dari energi surya. Dengan begitu, tarif yang telah disepakati di tingkat Kementerian Koordinator Perekonomian itu dapat segera dilaksanakan oleh PLN.

Rida pun berharap dengan feed in tariff sebesar itu diharapkan dapat merangsang pihak swasta untuk mengembangkan panel surya di Tanah Air.

Pasalnya, hingga kini teknologi pembangkit listrik tenaga surya masih relatif mahal.

Karena mahalnya teknologi surya itu juga lah Kementerian ESDM hanya menggunakan panel surya tanpa baterai, sehingga hanya bisa memasok listrik pada siang hari.

"Panel surya yang kami gunakan nantinya tanpa baterai, karena harganya mahal dan batas usia pemakaiannya hanya 3 tahun. Selain itu, panel suryanya juga tidak menggunakan pendeteksi surya seperti di China dan Eropa, jadi tidak dapat bergerak," jelasnya.

Awalnya, lanjut Rida, Kementerian ESDM tidak ingin menyamakan feed in tariff listrik dari tenaga surya di seluruh Tanah Air. ■



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (-)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des

2013

- ☒ Kompas
☐ Republika
☐ Rakyat Merdeka
☐ Suara Karya
- ☐ Media Indonesia
☐ Sinar Harapan
☐ Seputar Indonesia
☐ Neraca
- ☐ Koran Tempo
☐ Suara Pembaruan
☐ Investor Daily
☐ Jurnal Nasional
- ☐ Bisnis Indonesia
☐ Pikiran Rakyat
☐ Kontan
☐ Indopos
- ☐ Lain-lain,
.....

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Membereskan Pelabuhan Meningkatkan Perdagangan	- Pergerakan peti kemas nasional diprediksi tumbuh jauh lebih besar sejalan kontainerisasi - Pendulum Nusantara adalah koridor laut utama penghubung Pelabuhan Belawan, Batam, Jakarta, Surabaya, Makassar, hingga Sorong				PT. Pelabuhan Indonesia	



"Indonesia, terutama Jawa, lama-lama kok tidak ubahnya (kawasan) domestik China. Barang-barang China terus membanjiri. Kondisi ini harus diubah," kata Direktur Operasi Indonesia Port Corporation Dana Amin. Produk dalam negeri sebenarnya dapat menjadi tuan di rumah sendiri jika layanan logistik di negara kepulauan ini lebih baik.

Oleh HARYO DAMARDONO

Inefisiensi logistik memang telah menderikan produksi dalam negeri di negara berpenduduk 245 juta orang ini. Inefisiensi logistik juga mematikan kewirausahaan. Meski demikian, Indonesia Port Corporation (IPC)—dulu dikenal sebagai PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)—mencatat volume pengiriman peti kemas nasional tumbuh rata-rata 11,4 persen selama lima tahun terakhir. Volume ini lebih tinggi daripada pertumbuhan volume peti kemas yang keluar-masuk Indonesia sebesar 7,3 persen.

Pergerakan peti kemas nasional diprediksi tumbuh jauh lebih besar sejalan kontainerisasi. Kementerian Perhubungan mencatat, tahun 2006 volume perdagangan antarpulau sekitar 638 juta ton. Tahun 2011, volu-

menya meningkat hingga lima kali lipat menjadi 3,15 miliar ton.

"Bayangkan, jeruk dari Medan dijual di Jayapura dan buah matoa dari Papua dipasarkan di Sumatera. Itu baru buah. Seandainya pengangkutan laut efisien, perdagangan antarpulau dari timur ke barat dan sebaliknya akan melorjak," kata Dana, Rabu (6/3), di Jakarta.

Muhammad Ridwan (45) adalah contoh pengusaha yang terpukul karena inefisiensi. "Saya keluar Rp 10,8 juta untuk mengirim 16 ton jeruk dari Palopo, Sulawesi Selatan, ke Jakarta. Ongkosnya dua kali lebih mahal dibanding membawa jeruk dari Shanghai, China, ke Jakarta. Bagaimana produk lokal dapat bersaing?" ujar Ridwan.

Warga Jayapura, Pinta Marjuki, menjualkan harga semen yang mencapai Rp 115.000 per zak. Padahal, di Jakarta dijual Rp 63.000 per zak.

Posisi merosot

Warga Indonesia seperti Ridwan dan Pinta telah puluhan tahun mengeluhkan hal serupa. Namun, nyaris tiada langkah revolusioner untuk memberihinya. Dalam survei soal daya saing global oleh Forum Ekonomi Dunia, kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia dinilai semakin kalah bersaing.

Tahun 2010-2011, Indonesia di peringkat ke-96. Setahun kemudian (2011-2012) merosot menjadi peringkat ke-103. Laporan termutakhir (2012-2013) bahkan menempatkan kualitas infrastruktur pelabuhan Indonesia pada peringkat ke-104 dari 144 negara.

Menjawab keresahan soal pelabuhan, dua tahun terakhir IPC mengajukan konsep Pendulum Nusantara. Meski belum dilembagakan, konsep ini bolak-balik dibahas di rapat tingkat wakil presiden.

Direktur Jenderal Perhubungan Laut Capt Bobby R Mamahit meng-

akui, Pendulum Nusantara terus dikaji. "Belum ada alokasi APBN. Kalau pembahasan makin serius, kira-kira APBN cair tahun 2015," katanya. UU Pelayaran mengatur, APBN antara lain untuk memperdalam alur dan kolam pelabuhan.

Dalam bahasa sederhana, Pendulum Nusantara adalah koridor laut utama penghubung Pelabuhan Belawan, Batam, Jakarta, Surabaya, Makassar, hingga Sorong. Supaya efisien, koridor utama didesain melayani kapal besar berisi 3.000-3.500 peti kemas ukuran 20 kaki (*twenty foot equivalent units/TEU*). Muatannya dipasok oleh kapal pengumpan (*feeder*) berukuran lebih kecil berisi peti kemas 500-1.500 TEU dari pelabuhan cabang.

Menurut Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono, Pendulum Nusantara harus didukung empat pekerjaan utama. "Pertama, meningkatkan prasarana pelabuhan. Kedua, membeli kapal lebih besar supaya lebih efisien. Ketiga, membangun sistem teknologi informasi penghubung seluruh pelabuhan utama. Keempat, meningkatkan sumber daya manusianya," ujarnya.

Perdalam alur

"Implementasi Pendulum Nusantara harus dimulai dari pelabuhan. Perdalam dulu alur dan kolam pelabuhan kemudian tambah alat kerja. Soal dana dapat diatur. Setoran Pelindo ke negara dapat dikurangi, tetapi ditugasi mengeruk alur yang seharusnya tugas pemerintah," kata pengamat maritim dari Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Saut Gurning.

Kapal bermuatan peti kemas 3.000 TEU hanya dapat bersandar di pelabuhan dengan kedalaman 12-14 meter. Di Indonesia, hanya Tanjung Priok yang kedalamannya 14 meter. Pelabuhan Belawan, Batam, Jayapura, dan Tanjung Perak kedalaman-nya berkisar 7-9 meter.

Saran dari Saut Gurning telah dikerjakan IPC. Dengan biaya Rp 200 miliar, pada tahun 2011 IPC mengeruk alur Pelabuhan Pulau Bai, Bengkulu, dari kedalaman 3,2 meter menjadi 10 meter. Bengkulu dulu hanya disinggahi kapal berbobot mati 1.200 ton, tetapi kini melayani kapal 40.000 ton.

Investasi IPC pun terbayar. Advisor Pengendalian Kinerja dan Port Facility Security Officer Pelindo II Cahang Bengkulu Mattasar SR mengatakan, pada tahun 2012 pendapatannya mencapai Rp 90 miliar, padahal ditargetkan Rp 80 miliar. Tahun itu unitnya bisa melayani 7.452 peti kemas, jauh di atas target 2.250 peti kemas.

Bengkulu tak masuk dalam koridor utama Pendulum Nusantara. IPC juga sekadar memperlihatkan niat kuatnya mengeruk sendiri alur. "Kami berharap Belawan sebagai pasangan Tanjung Priok segera mengeruk alur. Jika diperbolehkan, IPC akan membantu," kata Dana.

Di Belawan, Pelindo I sebenarnya juga berinvestasi. Jumlah *container crane* (derek peti kemas untuk bongkar muat dari dan ke dalam kapal) ditambah dari 5 menjadi 11. Adapun *rubber tyred gantry* (derek penggeser peti kemas di pelataran pelabuhan) dari 15 unit menjadi 25 unit. Namun, langkah itu belum cukup. Salah satu indikator kualitas infrastruktur pelabuhan adalah waktu tunggu kapal.

"Waktu tunggu kapal domestik masih 2-2,5 hari meski sebelumnya 7-8 hari dan untuk kapal internasional 1,2-1,5 hari," kata Asisten Sekretaris Perusahaan Bidang Hubungan Masyarakat Pelindo I M Eriansyah.

Picu transformasi

Konsep Pendulum Nusantara secara langsung atau tidak langsung memicu transformasi pelabuhan. Direktur Utama PT Pelindo IV Harry Sutanto yang ditemui di Makassar

menegaskan, telah menunda proyek Makassar New Port supaya fokus mendukung Pendulum Nusantara.

Berlokasi 2,5 mil di sebelah barat Pelabuhan Rakyat Paotere, tahun ini akan dibangun dermaga sepanjang 200 meter berkedalaman 14 meter. Tujuannya agar Makassar dapat disandari kapal bermuatan peti kemas di atas 3.000 TEU.

Dari Surabaya, Humas Pelindo III Edi Priyanto menginformasikan, alur pelayaran barat Surabaya segera diperlebar dan diperdalam. Nanti-nya lebar alur menjadi 200 meter (dua jalur) berkedalaman 14-16 meter sehingga dapat dilayari kapal bermuatan peti kemas 4.000 TEU. "Proyek akan dimulai Agustus atau September 2013," ujar Edi.

Wakil Ketua Umum Persatuan Pengusaha Perusahaan Pelayaran Niaga Nasional Indonesia (Indonesian National Shipowners Association/INSA) Asmari Herry berharap pelabuhan benar-benar diurus. "Tidak usah repot menyuruh kami membeli kapal besar supaya efisien. Andai kedalaman pelabuhan cukup, kami pasti beli kapal besar," kata Asmari.

Namun, Managing Director PT Nusantara Infrastructure Tbk Bernardus Djonioputro memberi pandangan lain. "Pengembangan pelabuhan jangan seolah 'dimonopoli' Pelindo. Tidak salah, tetapi kompetensi itu perlu. Beri kesempatan kepada swasta yang mampu berkolaborasi juga dengan pmda. Jangan Ditjen Perhubungan Laut jadi 'godfather' BUMN atau sebaliknya," ujarnya.

Kini terserah siapa yang membangun, IPC, Pelindo, atau pemerintah daerah dengan merangkul swasta. Yang harus diingat, pelabuhan yang tidak membangun untuk menyesuaikan diri dengan peta Indonesia.

(DOE/RIZ/RAZ/DEN/ILO/WSI/ADH)



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:



POSITIF (+)



NETRAL



NEGATIF (-)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

☐ Jan ☐ Feb ☒ Mar ☐ Apr ☐ Mei ☐ Jun ☐ Jul ☐ Agt ☐ Sep ☐ Okt ☐ Nov ☐ Des

2013

- ☒ Kompas
☐ Republika
☐ Rakyat Merdeka
☐ Suara Karya
- ☐ Media Indonesia
☐ Sinar Harapan
☐ Seputar Indonesia
☐ Neraca
- ☐ Koran Tempo
☐ Suara Pembaruan
☐ Investor Daily
☐ Jurnal Nasional
- ☐ Bisnis Indonesia
☐ Pikiran Rakyat
☐ Kontan
☐ Indopos
- ☐ Lain-lain,
.....

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Infrastruktur Penopang – Jangan Pandang Sebelah Mata	- Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Jawa Tengah, adalah pelebuhan strategis karena berada di bagian tengah Pulau Jawa - Belum terlihat ada visi bersama untuk menjadikan kereta api sebagai moda transportasi menuju pelabuhan - Rencana pembangunan rel menuju pelabuhan harus dikaji mendalam karena kondisi setiap wilayah berbeda					

INFRASTRUKTUR PENOPANG

Jangan Pandang Sebelah Mata...

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Jawa Tengah, adalah pelebuhan strategis karena berada di bagian tengah Pulau Jawa. Sayangnya, aktivitas perekonomian di pelabuhan ini tak optimal akibat ancaman banjir dan rob (limpasan air laut saat pasang), yang mengganggu jalur transportasi menuju dan keluar pelabuhan.

Kondisi yang tak mendukung ini menghambat aktivitas pengiriman barang baik untuk domestik maupun internasional. Selain tak efisien, ancaman rob juga merusak infrastruktur pelabuhan dan membuat kendaraan yang keluar-masuk cepat rusak.

Tak hanya membuat pelaku usaha mengeluh, sejumlah pengiriman barang yang melewati Tanjung Emas terpaksa diadhiakan lewat pelabuhan lain. Dari survei PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III Terminal Peti Kemas Semarang dan Universitas Diponegoro ditemukan fakta, sejumlah perusahaan di Solo dan Yogyakarta mengalihkan pengiriman barang lewat Tanjung Priok, Jakarta. Pengusaha dari Pati dan Jepara mengalihkan ke Tanjung Perak, Surabaya, Jawa Timur. Pembelian telah dimulai sejak tahun 2010 dan menelan biaya Rp 353 miliar.

General Manager PT Pelindo III Terminal Peti Kemas Semarang Sumarzen Marzuki mengatakan, banyak potensi pengiriman barang yang hilang. Dari kapasitas bongkar muat peti kemas 750.000 peti kemas ukuran 20 kaki (*twenty foot equivalent units/TEU*), realisasinya baru 457.000 TEU per tahun.

Pelabuhan Ende dan Ippi di Kabupaten Ende, Pulau Flores, Nusa Tenggara Timur, kini juga mulai dikembangkan, di antaranya dengan pembangunan dermaga peti kemas dan lapangan penumpukan peti kemas dengan biaya Rp 210 miliar.

Namun, program pengembangan ini tak diikuti peningkatan jaringan jalan di sekitar pelabuhan. "Di pintu gerbang Pelabuhan Ende, truk yang akan keluar sulit mengambil haluan. Selain badan jalan sempit (lebar sekitar 3 meter), pertigaan di depan pelabuhan juga sering macet," kata Wakil Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia Cabang Ende Joni Rasyid.

Di Pelabuhan Belawan, Sumatera Utara, lahan pelabuhan kini makin terbatas karena dikelilingi permukiman padat. Belakangan, banjir juga menyergap pelabuhan terbesar di Sumatera itu.

Nyaris serupa dengan Belawan, Tanjung Priok, yang merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia, tak kalah memprihatinkan. Akses jalan yang kerap macet total dan banjir menjadi persoalan besar.



Pemulung melintas di atas lahan yang akan dijadikan jalur rel kereta api dari Bandar Tinggi ke Pelabuhan Kuala Tanjung, Kabupaten Batubara, Sumatera Utara, awal Februari 2012. Rel tersebut sebagai infrastruktur pendukung pengembangan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan internasional.

Truk-truk dari Cikarang harus menghabiskan waktu minimal 4 jam untuk mencapai pelabuhan. Dalam kondisi normal, jarak Cikarang-Tanjung Priok ditempuh 1,5 jam. Awal Februari lalu, banjir di kawasan pelabuhan mengakibatkan jumlah perjalanan truk yang biasanya 35 kali per hari merosot menjadi 15 kali. Jalan tol akses Pelabuhan Tanjung Priok, dari Cawang-Priok yang telah dibangun dan nantinya menyambung ruas Cakung-Cilincing-Priok, hingga kini belum difungsikan. Akses masuk menuju pelabuhan harus melewati situs makam Mbah Priok yang masih menjadi persoalan.

"Saat akhir pekan, kondisi jalanan jauh lebih padat. Waktu tempuh menuju pelabuhan pun bisa meningkat dua kali lipat," ujar Commercial Director PT Jakarta International Container Terminal (JICT) Rima Novianti. Satu bulan terakhir, di terminal pelabuhan yang dikelola JICT beroperasi sistem gerbang otomatis untuk meminimalisasi antrian. Nyatanya tak mudah membujuk angkutan truk menggunakan sistem ini. Padahal, efisiensi pergerakan truk masih terjadi di Tanjung Priok. "Hanya 12 persen dari seluruh truk pengangkut kontainer yang memasuki Tanjung Priok keluar membawa kontainer," ujar Direktur Operasi PT Pelindo II Dana Amin.

Visi lemah

Problema buruknya infrastruktur menuju pelabuhan bukan rahasia lagi. Solusinya, tahun 2014, pemerintah berencana membangun rel menuju tiga pelabuhan, yaitu Tanjung Priok, Cirebon (Jawa Barat), dan Kuala Tanjung (Sumatera Utara).

Namun, Direktur Komersial PT Kereta Api Indonesia Sulistyo Wimbo H menegaskan, belum

terlihat ada visi bersama untuk menjadikan kereta api sebagai moda transportasi menuju pelabuhan. Padahal, mustahil hanya mengandalkan truk. "Tak ada upaya kuat untuk mendekatkan jaringan rel ke dermaga. Jadi belum ada optimalisasi penggunaan kereta api untuk pengangkutan peti kemas."

Wimbo memahami Pelindo II Tanjung Priok mengalami persoalan dengan situs makam Mbah Priok. "Bila ada redesain, masih sangat memungkinkan rel hingga dermaga," katanya.

Wimbo mengingatkan momentum pengoperasian jalur rel ganda Jakarta-Surabaya pada akhir 2013. "Bila dulu kereta api dipandang sebelah mata, nanti diperhitungkan. Bila truk kontainer butuh 3 hari, kereta api hanya 18 jam," ujarnya.

Ketua Forum Perkeretaapian Masyarakat Transportasi Indonesia Djoko Setijowarno mengatakan, akses jalan rel kereta api ke pelabuhan hingga ke dermaga sangat dibutuhkan. "Perencana dibangun rel ganda kalau akses ke pelabuhan tidak dibangun. Pelabuhan Kalibaru hanya diakses jalan tol. Mestinya ada jalan rel juga," katanya.

"Di negara terkemuka, semua pelabuhan internasional memiliki akses jalan rel ganda hingga ujung dermaga," kata Djoko. Sebagai contoh, Pelabuhan Hamburg, Jerman, terkoneksi dengan jaringan kereta barang, antara lain Dermaga Waltershof dan Dermaga Altenwerder hingga dermaga kecil yang dioperasikan Eurogate, DHL, dan Shell juga terhubung dengan jaringan kereta api sepanjang 304 kilometer. Hal serupa dilakukan di Pelabuhan Valencia, Spanyol.

Dengan kereta api, kapasitas angkut akan jauh lebih besar. "Kereta juga lebih efisien. Kereta

barang bisa angkut 30 kontainer sekali jalan. Kalau truk barang butuh 30 unit. Anggaran sudah ada. Pemerintah yang kurang serius dan cekatan," ujar Djoko.

Kaji mendalam

Meski demikian, rencana pembangunan rel menuju pelabuhan harus dikaji mendalam karena kondisi setiap wilayah berbeda. Di Cirebon, rencana pembangunan jalur kereta dikawatirkan justru tak efisien.

Ketua Dewan Pimpinan Unit Angkutan Khusus Pelabuhan Cirebon Erizal Zen mengatakan, di Pelabuhan Cirebon saat ini beroperasi sekitar 250 truk per hari untuk bongkar muat barang. "Sebanyak 85 persen komoditas yang kami angkut adalah batubara," ujarnya.

Dengan angkutan truk, batubara hanya ditangani satu alur transportasi darat, dari pelabuhan menuju *stock pile*, lalu dari *stock pile* menuju Bandung. "Dengan satu alur ini, tak banyak batubara tercecer. Sebab, batubara hanya dipindahkan dari tongkang ke truk, lalu diolah ke *stock pile*," katanya. Kondisinya berbeda bila memakai kereta.

Muis Tonthawi, Wakil Ketua Organda Jabar yang membidangi transportasi darat, mengatakan, ide membangun jalur kereta yang menghubungkan Pelabuhan Cirebon dengan Bandung lebih mungkin dilakukan jika jalur yang ada sekarang diperbaiki.

"Ada problem *double handling* yang merugikan jika dipaksakan. Saat ini kereta api dari Cirebon ke Bandung harus lansir di Cikampek. Gerbong kereta hanya memuat 20 ton batubara, sedangkan kebutuhan Bandung 5.000-6.000 ton per hari," ujarnya.

(UTL/SON/SEM/
WSI/KOR/RVC/DOR)



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

Halaman:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1 2 3 4 5 6 7 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des

2013

- ☒ Kompas
☐ Republika
☐ Rakyat Merdeka
☐ Suara Karya
- ☐ Media Indonesia
☐ Sinar Harapan
☐ Seputar Indonesia
☐ Neraca
- ☐ Koran Tempo
☐ Suara Pembaruan
☐ Investor Daily
☐ Jurnal Nasional
- ☐ Bisnis Indonesia
☐ Pikiran Rakyat
☐ Kontan
☐ Indopos
- ☐ Lain-lain,
.....

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Pelni Modifikasi Dua Kapal Penumpang	<div>- Modifikasi yang telah dilakukan Pelni ini tidak hanya menambah pendapatan Pelni, tetapi juga menambah pertumbuhan di daerah yang dikunjungi karena arus barang semakin banyak</div> <div>- Untuk mengubah fungsi dan struktur kapal harus mengajukan izin perubahan desain ke Direktorat Perhubungan laut</div>				PT. Pelni (Persero)	

TRANSPORTASI

Pelni
Modifikasi
Dua Kapal
Penumpang

JAKARTA, KOMPAS — PT Pelni (Persero) memutuskan akan memodifikasi kapal penumpangnya lebih banyak lagi. Modifikasi yang dilakukan terhadap KM Dobonsolo dari kapal penumpang sekaligus menjadi kapal barang telah menambah pendapatan perseroan. Saat ini, KM Ciremai hampir selesai dimodifikasi, sementara dua kapal lagi, yakni KM Sinabung dan KM Lawit, juga akan dimodifikasi.

"Modifikasi ini telah membuat kapal yang semula tak maksimal pengangkutannya kini menjadi lebih maksimal meski saat kembali ke Jakarta kapal dalam keadaan kosong. Diharapkan, kalau industri di Indonesia timur sudah lebih banyak, barang yang akan diangkut juga lebih banyak," kata Direktur Utama PT Pelni (Persero) Jussabella Sahea, di Jakarta, Kamis (7/3).

Modifikasi yang telah dilakukan Pelni ini tidak hanya menambah pendapatan Pelni, tetapi juga menambah pertumbuhan di daerah yang dikunjungi karena arus barang semakin banyak. "Dengan kunjungan Pelni, kena-

ikan pendapatan masyarakat naik empat kali dibandingkan sebelum kapal barang masuk," kata Jussabella.

Dia juga mencontohkan, saat ini mobil semakin banyak di Papua karena kapal Pelni bisa mengirimkan kendaraan. "Dengan pelayanan ini, disparitas harga antara Jawa dan Indonesia timur tidak terlalu jauh," kata Jussabella.

Saat ini Pelni mengoperasikan 36 kapal yang terdiri dari 25 kapal penumpang, 4 kapal barang, 3 kapal ro-ro, dan 4 kapal perintis. Pada 2012, Pelni telah mulai membukukan laba. "Saat ini masih diaudit. Namun, perkiraan Rp 27 miliar. Tahun 2013 kami targetkan bisa mencapai Rp 50 miliar," ujarnya.

Untuk bisa mencapai target itu, selain memodifikasi kapal, Pelni juga menyiapkan angkutan ternak. Kapal angkut ternak yang disiapkan akan bisa mengangkut 2.000 sampai 2.500 sapi. Selain itu juga sudah ada lima kapal yang dilengkapi dengan lemari pendingin sehingga bisa mengangkut daging, buah, dan sayuran.

Mengenai modifikasi kapal penumpang, Juru Bicara Kementerian Perhubungan Bambang S Ervan mengatakan, untuk mengubah fungsi dan struktur kapal harus mengajukan izin perubahan desain ke Direktorat Perhubungan Laut. (ARN)