



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

Sekretariat Tim Kerja Konektivitas MP3EI

**KLIPING
BERITA MEDIA CETAK
TIM KERJA KONEKTIVITAS**

HARI RABU, 10 APRIL 2013



DAFTAR ISI

Industri Semen	1
Bandara Kualanamu	2
Minyak Sawit	3
Infrastruktur	4
MRT	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
- ☐ Lain-lain,
- ☐ Suara Karya
- ☐ Neraca
- ☐ Jurnal Nasional
- ☐ Indopos

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Dibayangi Penurunan Daya Saing & Capex	- Strategi holdingisasi ini menjadi sangat relevan di tengah pertumbuhan industri semen domestik yang menjanjikan - Permintaan dari China masih menjadi faktor utama pemicu pertumbuhan industri semen dunia - Tren perlambatan ekonomi global perlu diwaspadai				PT. Semen Indonesia, Tbk	

INDUSTRI SEMEN

Dibayangi Penurunan Daya Saing & Capex

Awal tahun ini pemerintah memutuskan untuk membentuk PT Semen Indonesia Tbk menjadi holding company dari Semen Gresik, Semen Padang, dan Semen Tonasa.

Muhammad F. Noorval
Peneliti Bisnis Indonesia Intelligence Unit

Semen Indonesia memulai tahapan holdingisasi dengan proses sinergisasi pada 2005, dan kemudian perlahan-lahan menyelesaikan proses holdingisasi pada tahun ini. Strategi ini juga sebelumnya dilaksanakan oleh PT Pupuk Indonesia pada 2012.

Strategi holdingisasi ini menjadi sangat relevan di tengah pertumbuhan industri semen domestik yang menjanjikan. Data Asosiasi Semen Indonesia menunjukkan bahwa pada 2012, industri semen nasional tumbuh 15%.

Pertumbuhan permintaan semen ini didorong oleh kenaikan permintaan domestik menjadi 54,9 juta ton naik dari juta ton pada 2011. Pada 2013, permintaan domestik diperkirakan terus tumbuh sebesar 10% menjadi 60,46 juta ton.

Data dari Credit Suisse juga menunjukkan pertumbuhan industri semen ke depan tetap akan didorong permintaan dari Jawa, yang pada tahun lalu tumbuh sebesar 21%.

Pertumbuhan permintaan Semen di Jawa memang menjadi mesin pertumbuhan, karena 55% permintaan

semen nasional berasal dari pulau tersebut. Namun, tren permintaan semen diprediksi mulai bergeser ke luar Jawa, seperti di Kalimantan dan daerah timur Indonesia.

Pada 2012, pertumbuhan permintaan semen di Kalimantan dan Indonesia Timur mencapai 21,3% dan 29,9%, lebih tinggi dari pertumbuhan di Sumatra maupun Jawa.

KONSUMSI RENDAH

Proyeksi pertumbuhan ini dinilai sangat wajar mengingat masih rendahnya konsumsi semen per kapita Indonesia. Menurut data dari World Cement, pada 2012, Indonesia hanya mengonsumsi semen sebesar 223 kg/kapita.

Angka ini jauh di bawah Malaysia (623 kg/kapita), Thailand (513 kg/kapita), dan Vietnam (487 kg/kapita). Indonesia hanya sedikit lebih baik dibandingkan dengan Filipina yang mengonsumsi 196 kg/kapita dan India 106 kg/kapita.

Selain itu, fundamental ekonomi Indonesia ke depannya diprediksi terus membaik dipicu pertumbuhan kelas menengah Indonesia dan adanya bonus demografi.

Menurut Sensus Penduduk 2010, kelas menengah memiliki persentase sebesar 56,5% dari keseluruhan penduduk Indonesia. Fakta ini juga

- ▶ Holdingisasi sangat relevan di tengah pertumbuhan yang menjanjikan.
- ▶ Permintaan dari China masih menjadi faktor utama pemicu.
- ▶ Tren perlambatan ekonomi global perlu diwaspadai.

didukung bahwa 65% penduduk Indonesia dalam usia produktif. Kedua indikator ini memberikan sinyal tren positif akan pertumbuhan konsumsi ke depannya.

Selain itu, terdapat dorongan kenaikan permintaan semen dunia pada tahun lalu menjadi 3,78 miliar ton, naik 6,2% dari 2011 sebesar 3,56 miliar ton.

Permintaan dari China masih menjadi faktor utama pemicu pertumbuhan industri semen dunia, karena China sendiri mengonsumsi 2,2 miliar ton semen setiap tahunnya (59% dari konsumsi semen dunia).

Namun, Semen Indonesia tidak sendiri untuk menikmati peluang pertumbuhan tersebut. Semen Indonesia saat ini terus dibayangi oleh Indocement dan Holcim dalam persaingan memperbesar pasar domestik.

Pangsa pasar (market share) semen domestik Semen Indonesia pada 2012 sebesar 40,9%, sementara Indocement sebesar 32% dan Holcim sebesar 15,6%. Sementara kapitalisasi pasar Semen Indonesia sebesar Rp94 triliun dibandingkan dengan Indocement Rp84 triliun.

Selama periode 2006–2012, Semen Indonesia telah mencatatkan pertumbuhan kapitalisasi sebesar 336%, lebih tinggi dibandingkan dua pemain lainnya Indocement sebesar 293% dan Holcim 335%. Pasca-holdingisasi ini diharapkan market share dari Semen Indonesia akan naik menjadi 43%–44% di 2013.

Persaingan dalam pasar domestik sudah terasa dengan gencarnya pemain domestik untuk meningkatkan kapasitas produksinya. Pada tahun ini, beberapa perusahaan seperti Holcim dan Bosowa melakukan peningkatan kapasitas produksi dengan membangun pabrik baru.

Holcim sendiri menambah kapasitas produksi 1,7 juta ton yang siap dioperasikan pada tahun depan, sedangkan Semen Bosowa sendiri juga menambah kapasitas produksi 3 juta ton. Sementara itu, Semen Indonesia juga sedang membangun pabrik di Jawa Tengah dan Sumatra yang diharapkan bisa beroperasi pada 2015 dan 2016.

TANTANGAN

Namun, pertumbuhan industri semen di Indonesia bukannya tanpa masalah. Setidaknya ada dua faktor yang bisa menghambat pertumbuhan industri semen nasional.

Pertama, ketersediaan infrastruktur yang memadai. Data World Competitiveness Index (WCI) 2012 menunjukkan penurunan beberapa indikator daya saing infrastruktur transportasi Indonesia, seperti pelabuhan dan jalan raya.

Indeks pelabuhan Indonesia pada 2012 turun ke peringkat 104 turun

satu peringkat dibandingkan tahun 2011. Dilihat dari International Shipment Index Indonesia juga berada lebih rendah Vietnam, Thailand dan Malaysia.

Indonesia mendapatkan skor 2,82, sementara Vietnam 3,04, Thailand 3,27, dan 3,5. Indeks infrastruktur jalan raya dalam WCI 2012 juga turun menjadi peringkat 90 dari peringkat 83 di 2011. Hanya indeks infrastruktur rel kereta api dan kelistrikan yang membaik pada tahun lalu.

Pada hal tersedianya infrastruktur menjadi keharusan dalam industri semen mengingat Indonesia adalah negara kepulauan. Seperti di Kalimantan, permintaan semen pada 2012 mencapai 4 juta ton, namun hanya ada satu pabrik di daerah Tarjun, Kalimantan Selatan dengan kapasitas produksi 1,9 juta ton. Praktis untuk memenuhi kekurangan, pasokan mesti dikirim dari pulau lainnya melalui jalur laut.

Kedua, adalah komitmen fiskal pemerintah untuk belanja modal (capital expenditure/capex). Hal ini terlihat dari proporsi belanja modal di RAPBN 2013 yang meski hanya 17%, tidak jauh berbeda dari anggaran pada tahun 2012.

Lebih lanjut, penyerapan anggaran infrastruktur pada 2012 juga semakin memburuk, di mana hanya mencapai 79,6%, turun dari 2011 yang mencapai 83,6%.

Selain dua faktor di atas, pemain di industri domestik juga patut waspada dengan tren perlambatan ekonomi global, terutama China.

Namun untuk beberapa tahun ke depan, kekhawatiran akan penu-

runan ekonomi China sepertinya belum akan terjadi. Data dari OECD memproyeksikan ekonomi China akan tetap bertumbuh pada 8,3% di 2013, dan diperkirakan tetap stabil di angka 8,5–8,9% pada 2014.

Terlepas dari bergairahnya pasar domestik, perusahaan semen nasional juga harus bersiap menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean pada 2015.

Menurut USGS Mineral Report 2011, kapasitas produksi Vietnam saja mencapai 73 juta ton/tahun, di saat Indonesia baru memiliki kapasitas 42 juta ton/tahun.

Tahun ini, kapasitas produksi Vietnam diestimasi bertumbuh menuju 100 juta ton/tahun. Siam Cement dari Thailand juga tampak gencar menambah perluasan jaringan bisnis di Indonesia sejak tahun lalu.

Semen Indonesia tampak didirikan untuk mengantisipasi persaingan ketat industri semen dari dalam luar negeri. Bahan baku, industri dan pasar semen sudah tersedia di dalam negeri maupun di pasar Asean.

Angan sampai industri semen di Indonesia terbuai oleh manisnya hasil dari negeri sendiri, dan melupakan persaingan yang semakin memanask ke depan. [E]



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	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
- ☐ Lain-lain,
- ☐ Suara Karya
- ☐ Neraca
- ☐ Jurnal Nasional
- ☐ Indopos

.....

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Harga Minyak Sawit Persediaan Menipis, Harga Menanjak	- Harga minyak kelapa sawit menanjak ke level tertinggi sepekan terakhir di tengah spekulasi persediaan di Malaysia kemungkinan turun - Cadangan akan menyusut dan jika ini ternyata menjadi kenyataan, hal itu akan meningkatkan harga pasar minyak sawit					

INFRASTRUKTUR

Bandar Udara Kualanamu Hampir Rampung

DELI SERDANG, KOMPAS – Pembangunan Bandar Udara Internasional Kualanamu di Deli Serdang, Sumatera Utara, yang bakal menggantikan Bandara Internasional Polonia, Medan, hingga kini mencapai 94,97 persen. Pengerjaan sektor publik sudah selesai 100 persen, sementara sektor privat 90 persen.

Berdasarkan pantauan, Selasa (9/4), pembangunan stasiun kereta api di Bandara Internasional Kualanamu dalam tahap penyelesaian atap. Atap stasiun didatangkan dari Jerman. Bandara Kualanamu akan menjadi satu-satunya bandara di Indonesia yang terhubung dengan akses kereta api.

Kepala Seksi Teknik Elektronika Deddy Lumbantoruan mengemukakan, beberapa proyek sektor privat yang dibangun PT Angkasa Pura II masih dalam tahap penyelesaian, antara lain stasiun kereta api, gedung administrasi, perkantoran kargo, masjid, dan gedung peralatan senilai total Rp 290 miliar. Adapun terminal penumpang dan stasiun pengisian bahan bakar sudah tuntas dibangun.

Jalur kereta api dibangun satu jalur sepanjang 29 kilometer, mulai dari Stasiun Besar Medan, melintasi Stasiun Bandar Khalifa, Batang Kuis, Aras Kabu, dan berakhir di Bandara Kualanamu. Jarak tempuh 20-30 menit.

Sementara itu, pembangunan sektor publik yang meliputi landasan pacu (*runway*), jalur parkir, ruang parkir pesawat (*apron*), perkantoran, stasiun radar, fasilitas navigasi, stasiun pemadam kebakaran, dan pusat listrik juga



KOMPAS/IM LUKITA GHABADYARINI

Sejumlah pekerja menyelesaikan pembangunan Stasiun Kereta Api Kualanamu yang terhubung dengan Bandar Udara Internasional Kualanamu di Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara, Selasa (9/4). Stasiun itu akan menopang konektivitas transportasi umum ke bandar udara dengan daya tampung kereta api mencapai 1,2 juta-1,3 juta penumpang per tahun.

sudah selesai.

Bandara Kualanamu memiliki landasan pacu sepanjang 3.750 meter dan luas apron 200.000 meter persegi. Apron memiliki daya tampung 33 pesawat, termasuk 4 areal parkir pesawat besar seri Boeing 747, dan mampu menampung pesawat terbesar

Airbus A380. Kapasitas parkir itu jauh melampaui Bandara Polonia yang hanya bisa menampung 11 pesawat.

Deputi Team Leader Manajemen Konstruksi PT Jaya CM Ujang Marnad Permata mengemukakan, fasilitas lain yang dimiliki bandara adalah sensor

bagasi otomatis level 5 yang sekaligus mendeteksi barang-barang berbahaya. Bandara itu memiliki loket *check in* sebanyak 100 unit dan sistem penanganan bagasi (BHS) sebanyak 80 unit.

Pembangunan Bandara Internasional Kualanamu yang dimu-

lai sejak 2007 hingga Januari 2013 telah menyerap total anggaran sebesar Rp 4,7 triliun. Dari alokasi tersebut, dana sebesar Rp 3,4 triliun bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), sementara PT Angkasa Pura II sebesar Rp 1,3 triliun. (LKT)



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 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
- ☐ Lain-lain,
- ☐ Suara Karya
- ☐ Neraca
- ☐ Jurnal Nasional
- ☐ Indopos

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Harga Minyak Sawit Persediaan Menipis, Harga Menanjak	<div>- Harga minyak kelapa sawit menanjak ke level tertinggi sepekan terakhir di tengah spekulasi persediaan di Malaysia kemungkinan turun</div> <div>- Cadangan akan menyusut dan jika ini ternyata menjadi kenyataan, hal itu akan meningkatkan harga pasar minyak sawit</div>					

► HARGA MINYAK SAWIT

Persediaan Menipis, Harga Menanjak

KUALA LUMPUR—Harga minyak kelapa sawit menanjak ke level tertinggi sepekan terakhir di tengah spekulasi persediaan di Malaysia kemungkinan turun.

"Kami melihat cadangan akan menyusut dan jika ini ternyata menjadi kenyataan, hal itu akan meningkatkan harga pasar minyak sawit," ujar Ker Chung Yang, analis di Phillip Futures Pte, Selasa (9/4).

Nilai kontrak untuk pengiriman Juni di Bursa Malaysia Derivatives tercatat naik sebanyak 0,8% menjadi 2.419 ringgit (US\$792) per ton, harga tertinggi untuk kontrak berjangka teraktif sejak 28 Maret, sebelum diperdagangkan pada 2.414 ringgit pada 11.28 di Kuala Lumpur.

Namun nilai kontrak berjangka sempat turun tajam sebesar 33% pada tahun lalu.

Sementara itu, jumlah persediaan menyusut 7% menjadi 2,27 juta ton pada Maret dari bulan sebelumnya, penurunan tertajam sejak Januari 2011, menurut estimasi rerata dari dua perusahaan perkebunan

dan empat analis dalam survei Bloomberg yang dipublikasikan kemarin.

Adapun hasil produksi naik 2,3% menjadi 1,33 juta ton, sementara ekspor naik 2,1% menjadi 1,43 juta, menurut survei tersebut. The Malaysian Palm Oil Board dijadwalkan untuk merilis data resmi hari ini.

Cadangan minyak telah jatuh 7,2% menjadi 2,44 juta ton pada Februari dari rekor 2,63 juta ton tercapai pada Desember, menurut dewan. Pengiriman dari Malaysia naik 5,5% menjadi 1,37 juta ton pada Maret, menurut Societe Generale de Surveillance.

Minyak kedelai untuk pengiriman Mei sedikit berubah pada 49,49 sen per pon di Chicago Board of Trade. Kedelai untuk pengiriman Mei naik 0,4% menjadi US\$ 13,835 per bushel.

Minyak kelapa sawit untuk pengiriman September naik 0,7% menjadi 6.326 yuan (US\$ 1.020) per ton di Dalian Commodity Exchange. Minyak kedelai untuk pengiriman bulan yang sama naik 0,5% menjadi 7.956 yuan per ton. (Bloomberg/4d)



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 Pipa Hambat Pelayaran ke Tanjung Perak	<div>- Pemindahan pipa gas memang hasil kesepakatan para pihak yang mesti ditaati dan jangan sampai menimbulkan masalah baru, artinya jalur pipa gas baru di areal APBS harus menuntaskan masalah</div> <div>- Pemindahan dan pemendaman pipa gas jalur baru dari Blok WMO harus berada pada posisi aman bagi proyek revitalisasi APBS yang akan dilakukan Kementerian Perhubungan dan PT. Pelabuhan Indonesia III</div>					

INFRASTRUKTUR

Pipa Hambat Pelayaran ke Tanjung Perak

SURABAYA, KOMPAS — Keberadaan pipa gas pada Alur Pelayaran Barat Surabaya sepanjang 23 kilometer sebaiknya tidak menghambat pelayaran. Selama pipa belum dipindahkan dan dilakukan pemendaman, kapal berbobot mati 50.000 ton tidak akan pernah bisa sandar di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Jawa Timur.

Wakil Ketua Umum Bidang Organisasi Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin) Jatim Deddy Suhajadi, di Surabaya, Rabu (3/4), mengatakan, Kadin mendesak otoritas energi dan sumber daya mineral nasional, khususnya terkait dengan Blok West Madura Offshore (WMO) untuk memastikan pemasangan pipa gas bawah laut baru di wilayah Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) aman untuk lalu lintas pelayaran, terutama untuk kapal dengan bobot mati di atas 15.000 ton.

Secara prinsip, kata Deddy, pemindahan dan pemendaman pipa gas jalur baru bagi Blok WMO yang dilakukan PT Pertamina Hulu Energi WMO harus aman bagi pelayaran. Apalagi, pemerintah telah menyetujui sejak 2012 agar pipa gas eks Kodeco yang memotong di dua tempat pada APBS bisa dipindahkan.

"Pemindahan pipa gas memang hasil kesepakatan para pi-

hak yang mesti ditaati dan jangan sampai menimbulkan masalah baru. Artinya, jalur pipa gas baru di areal APBS harus menuntaskan masalah," katanya.

Hal senada dikemukakan Wakil Ketua Umum Bidang ESDM Kadin Jatim Nelson Sembiring. Menurut Nelson, persoalan pipa gas eks Kodeco jangan terulang kembali pada pemindahan ke jalur baru.

"Kadin protes penanganan pipa gas bawah laut eks Kodeco yang kini dikelola PT PHE WMO karena hingga saat ini penanganannya, apakah sudah dirap atau belum," katanya.

Pemindahan dan pemendaman pipa gas jalur baru dari Blok WMO yang berjarak sekitar 23 kilometer itu harus berada pada posisi aman bagi proyek revitalisasi APBS yang akan dilakukan Kementerian Perhubungan dan PT Pelabuhan Indonesia III. Jalur pipa gas baru mesti mempertimbangkan rencana revitalisasi APBS yang akan memperlebar alur dari 100 meter menjadi 200 meter.

"Posisi ini harus menjadi titik poin pipa ataupun pemendaman. Jangan sampai lokasi jalur pipa baru masih di sekitar areal program revitalisasi," kata Nelson.

Nelson menambahkan, jalur pipa eks Kodeco telah menghambat arus barang dan mem-

buat APBS menjadi tidak aman bagi kapal-kapal barang skala besar. Realitasnya, akibat pipa gas eks Kodeco Pelabuhan Tanjung Perak sejak 2008 memberlakukan pembatasan draf maksimal bagi kapal yang keluar-masuk sehingga membuat kapal mengurangi muatan dan memicu biaya tinggi bagi pelaku usaha," ujarnya.

Direktur Utama PT Pelabuhan Jawa Timur Satu Lukman La Djoni mengatakan, sejak 2008 pelaku usaha di Jatim sudah mengeluhkan keberadaan pipa gas yang memotong APBS. Oleh sebab itu, pelaku usaha meminta kepastian agar APBS aman bagi pelayaran dan bisa dilalui kapal besar.

"Jangan sampai proyek pipa gas dengan jalur baru tidak sinergi dengan proyek revitalisasi APBS sehingga kapal berbobot mati 50.000 ton tidak bisa masuk ke Tanjung Perak," ujarnya.

Apalagi, struktur APBS unik dan khas sehingga tidak bisa disamakan dengan alur pelayaran lain di dunia. Oleh karena itu, pipa harus dipendam -2 meter *low water spring* (LWS) meski di jalur yang dipilih saat ini tidak bisa dilakukan hanya 100 hari.

Idealnya, pengerjaan itu selama 5-6 bulan karena faktor kesulitan terkait struktur batuan karang (ETA)



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Tim Kerja Konektivitas

Halaman:

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
Ahok Tarik Ucapannya Soal Mass Rapid Transit	<div>- Salah satu kendala belum bisa dilaksanakannya MRT yaitu proses administrasi, yakni Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2011</div> <div>- Perjanjian mesti diperbaharui lagi oleh DPRD. Mendagri seharusnya tidak menunggu lagi DPRD, tapi berjalan simultan karena waktu</div>					

Ahok Tarik Ucapannya Soal Mass Rapid Transit

WAKIL. Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama menarik ucapannya soal *Mass Rapid Transit* (MRT). Sebelumnya, orang nomor dua di Ibu Kota itu meyakini megaprojek tersebut tetap sesuai jadwal. Namun, dia akhirnya menyadari, MRT belum bisa dilaksanakan karena masih terkendala beberapa hal.

Salah satunya proses administrasi, yakni Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2011. Peraturan tersebut berisi perihal kewajiban menyusun persetujuan pinjaman (*loan agreement*) dengan Bappenas yang disertai revisi persetujuan dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) berkoordinasi bersama Kementerian Keuangan.

"Batas waktu *loan agreement* dengan Bappenas berdasarkan rekomendasi yang dikeluarkan Mendagri hingga 5 April silam. Tapi, karena MRT ini merupakan program nasional, Pemprov DKI minta tolong ditunda," ujar Ahok, sapaan akrab Basuki, kemarin (11/4).



Basuki T. Purnama

Ahok mengaku baru mengetahui PP Nomor 30 Tahun 2011 sebagai payung hukum pelaksanaan pembangunan MRT yang telah disetujui sejak tahun 2007. Di dalam peraturan tersebut mengatur persentase pengembalian utang pinjaman sebesar 42 persen ditanggung oleh pemerintah pusat dan 58 persen ditanggung Pemprov DKI Jakarta.

Hanya saja, Pemprov DKI di bawah kepemimpinan Gubernur Joko Widodo meminta revisi pengembalian utang menjadi 49 persen ditanggung oleh pemerintah pusat dan 51 persen untuk Pemprov DKI.

"Perjanjian mesti diperbaharui lagi oleh DPRD. Mendagri seharusnya tidak menunggu lagi DPRD, tapi berjalan simultan karena waktu. Rapat Koordinasi Pelaporan Pembangunan (RKPP) juga melarang pengumuman kontrak tanpa terdianya uang ■

► Baca **Ahok...** Hal 15

Sambungan dari halaman 9

Tapi pencairan uang disertai persetujuan Bappenas juga. Nah, itu nyangkut semua," papar Ahok.

Ia mengungkapkan, Mendagri merekomendasikan pembangunan MRT harus berdasarkan pada PP tersebut. Namun, Jokowi bersama Direksi MRT yang baru sekadar mengetahui kalau pembangunan MRT dapat segera dijalankan. "Direksi kita juga nggak tahu, Pak Gubernur pikirnya langsung disetujui saja. Jadi terkendala di administrasinya," jelasnya.

Lebih lanjut terangnya, Dirut MRT berencana menggelar rapat dengan pihak dari Kementerian Keuangan dan Direktur Anggaran dari Kementerian Dalam Negeri. Sebab, PP tersebut menimbulkan potensi diundurnya pembangunan proyek MRT. Terlebih, jarak pengumuman tender dengan prosesi pembangunan berlangsung selama 42 hari.

"Pemenang tender sudah tahu tapi dirahasiakan. Jadi dipegang, yang penting kalau ini oke, Bappenas oke, langsung diumumkan. Sejak diumumkan butuh waktu 42 hari baru bisa kontrak," tandasnya. (wok)