



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

Sekretariat Tim Kerja Konektivitas MP3EI

**KLIPING
BERITA MEDIA CETAK
TIM KERJA KONEKTIVITAS**

HARI RABU, 27 FEBRUARI 2013



DAFTAR ISI

Infrastruktur	1
Makasar New Port	2
Monorel Jakarta	3
Bandara Kuala Namu	4
Layanan Tanjung Priok	5
PLTA Poso II	6
Tol Trans-Jawa	7



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
Jalan Layang Pangkas Biaya Distribusi	- Pembangunan jalan layang Maros-Bone, Sulsel sepanjang 144 k, dimulai tahun ini. Selain memangkas jarak tempuh hingga 30km, proyek itu menghemat biaya operasional dan distribusi hingga Rp.60 miliar per tahun - Proyek jalan layang dibutuhkan untuk menunjang jalur perekonomian di Sulsel bagian tengah	2013	2016	RP. 1,5 triliun		

INFRASTRUKTUR

Jalan Layang Pangkas Biaya Distribusi

MAKASSAR, KOMPAS — Pembangunan jalan layang Maros-Bone, Sulawesi Selatan, sepanjang 144 kilometer, dimulai tahun ini. Selain memangkas jarak tempuh hingga 30 km, proyek itu menghemat biaya operasional dan distribusi hingga Rp 60 miliar per tahun.

Hal itu dikatakan Kepala Dinas Bina Marga Sulsel Abdul Latif, Selasa (26/2), di Makassar. Jalan layang akan memudahkan pengendara dari Makassar menuju Bone dan sebaliknya. Penggunaan jalan tak perlu lagi melewati jalanan sempit dan berkelok-kelok di Kecamatan Camba, Maros, yang menyebabkan waktu tempuh jarak Makassar-Bone sekitar lima jam.

Dengan jalan layang selebar 8 meter, rute Makassar-Bone bisa ditempuh dalam waktu tiga jam. "Jalan layang juga memangkas biaya distribusi selama di jalan. Jika dihitung, bisa menghemat hingga Rp 60 miliar per tahun," ungkap Latif.

Proyek senilai Rp 1,5 triliun itu direncanakan selesai dalam tiga tahun. Pada tahap pertama, dana APBN sebesar Rp 66 miliar akan dipakai untuk pembuatan konstruksi jalan layang.

Proyek meliputi jalan sepanjang 62,3 km di wilayah Maros dan 81,7 km di daerah Bone.

Menurut pengamat transportasi dari Universitas Hasanuddin, Abdul Haris Djalante, proyek jalan layang dibutuhkan untuk menunjang jalur perekonomian di Sulsel bagian tengah. Selama ini jalur Makassar-Bone lewat Camba, selebar 4 meter, berkelok-kelok serta dipadati truk pengangkut barang.

Padahal, poros itu tak hanya menjadi jalur distribusi barang di Sulsel, tetapi juga dari Sulawesi Tenggara melalui Pelabuhan Bajoe. "Jalur Makassar-Bone semakin tak efektif karena juga rawan kecelakaan," kata Haris.

Percepatan pembenahan infrastruktur dilakukan Pemerintah Provinsi Sulsel dengan meminjam dana dari Pusat Investasi Pemerintah senilai Rp 500 miliar. Dana itu akan digunakan untuk membenahi 11 ruas jalan dan jembatan di 10 kabupaten/kota.

Tambal jalan sendiri

Dari Jawa Tengah dilaporkan, kerusakan jalan akibat hujan ter-

jadi di jalur pantai utara Kabupaten Rembang-Pati dan jalur tengah Kabupaten Blora-Rembang. Untuk menghindari kecelakaan, warga berswadaya menutup lubang jalan itu dengan material seadanya.

Dari pantauan Kompas, Selasa, kerusakan itu berupa jalan berlubang. Di ruas jalan Blora-Rembang, kerusakan itu hampir merata di jalan yang melalui wilayah Kecamatan Bulu dan Sulang. Di Desa Mantingan, Kecamatan Bulu, jalan-jalan yang berlubang itu ditutup dengan urukan tanah liat dan batu kricak.

Menurut Sukirno, warga Mantingan, penutupan jalan berlubang itu atas kemauan warga. Sebab, warga kerap menjumpai pengendara sepeda motor terjatuh akibat terperosok lubang.

"Kami hanya bermodal tenaga. Tanah liat dan batu kami dapatkan dari perbukitan sekitar hutan Mantingan," kata Sukirno.

Di jalur pantai utara Rembang, kerusakan jalan berada di Desa Kaliori, Kecamatan Kaliori, hingga Kecamatan Batangan, sepanjang lebih kurang 3 kilometer. Jalan itu belum tersentuh proyek perbaikan. (RIZ/HEN/UTD)



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
<input type="checkbox"/> Jan	<input checked="" type="checkbox"/> Feb	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Apr	<input type="checkbox"/> Mei	<input type="checkbox"/> Jun	<input type="checkbox"/> Jul	<input type="checkbox"/> Agt	<input type="checkbox"/> Sep	<input type="checkbox"/> Okt	<input type="checkbox"/> Nov	<input type="checkbox"/> Des																			

2013

<input type="checkbox"/> Kompas	<input type="checkbox"/> Media Indonesia	<input type="checkbox"/> Koran Tempo	<input checked="" type="checkbox"/> Bisnis Indonesia
<input type="checkbox"/> Republika	<input type="checkbox"/> Sinar Harapan	<input type="checkbox"/> Suara Pembaruan	<input type="checkbox"/> Pikiran Rakyat
<input type="checkbox"/> Rakyat Merdeka	<input type="checkbox"/> Seputar Indonesia	<input type="checkbox"/> Investor Daily	<input type="checkbox"/> Kontan
<input type="checkbox"/> Suara Karya	<input type="checkbox"/> Neraca	<input type="checkbox"/> Jurnal Nasional	<input type="checkbox"/> Indopos
<input type="checkbox"/> Lain-lain,			

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Pelindo IV Target Digarap 2013	<ul style="list-style-type: none">PT. Pelindo IV akan memulai pengembangan Makassar New Port senilai Rp.7,5 triliun pada akhir tahun iniPT. Pelindo IV akan bekerja sama dengan operator pelabuhan asal Filipina, Internasional Container Terminal IncorporatedKementerian Perhubungan masih kaji usulan Makassar New Port	2013		Rp. 7,5 triliun	PT. Pelindo IV	

► MAKASSAR NEW PORT

Pelindo IV Target Digarap 2013

JAKARTA—PT Pelabuhan Indonesia IV akan mulai membangun proyek Makassar New Port senilai Rp7,5 triliun pada tahun ini untuk meningkatkan kapasitas arus peti kemas di wilayah Indonesia timur.

Henrykus F. N. Wido
redaksi@bisnis.co.id

Direktur Personalia dan Umum PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) IV Pasoroan Herman Harlanja mengatakan pengembangan Makassar New Port dilakukan secara bertahap mulai tahun ini hingga 2050.

"Phase I, tahun ini [2013] membutuhkan biaya Rp566 miliar dan total sampai tahap III Rp7,5 triliun," ujarnya kepada *Bisnis* Senin (26/2).

Pasoroan menjelaskan pihaknya akan mulai membangun dermaga yang masuk dalam proyek tahap pertama Makassar New Port pada triwulan IV/2013.

Menurutnya, dermaga yang akan dibangun sepanjang 300 meter dengan kedalaman kolam 14 meter

► PT Pelindo IV akan memulai pengembangan Makassar New Port senilai Rp7,5 triliun pada akhir 2013.

► PT Pelindo IV menggendong ICTSI Asal Filipina mengembangkan Makassar New Port.

► Kemenhub masih kaji usulan Makassar New Port.

atau lebih dalam dan dermaga Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar yang hanya 10,5 meter.

Pasoroan memaparkan pihaknya mengalokasikan dana Rp566 miliar dari kas internal dan AIPN untuk pengembangan dermaga, akses jalan, reldamasi pantai, pengadaan alat bongkar muat dan fasilitas pendukung lainnya.

Dia mengharapkan pemerintah mengalokasikan dana Rp195 miliar guna pengembangan Makassar New Port pada tahap pertama.

Pasoroan menjelaskan pengembangan Makassar New Port pada 2013 pihaknya akan mengembangkan dua proyek utama.

Pengembangan proyek tahap pertama meliputi pembangunan sarana terminal penumpang yang terdiri dari dermaga sepanjang 300 meter, terminal penumpang dengan luas 5.000 meter dan lokasi parkir di atas lahan seluas 10.000 meter.

Pada tahap selanjutnya, Pelindo IV akan mengembangkan terminal peti kemas dengan panjang dermaga mencapai 600 meter, lapangan penumpukan seluas 300.000 m², pembangunan *container freight station* seluas 4.000 m² dan peralatan bongkar muat sebanyak empat set *container crane*.

Dia menargetkan terminal penumpang bisa menampung 1 juta orang per tahun sedangkan termi-

nal peti kemas berkapasitas 650.000 TEUs.

Pasoroan berharap pengembangan tahap pertama Makassar New Port bisa beroperasi pada awal 2015.

Untuk pengembangan Makassar New Port tahap II dilakukan secara bertahap mulai 2015 dengan membangun terminal peti kemas dengan kapasitas 1,2 juta TEUs, terminal curah kering dan dermaga multipurpose sepanjang 1.800 meter. Dia mengungkapkan pengembangan tahap kedua dan tahap ketiga Makassar New Port membutuhkan biaya Rp5,5 triliun.

Dia juga menjelaskan pihaknya bekerja sama dengan operator pelabuhan asal Filipina, International Container Terminal Services Incorporated (ICTSI). Operator terminal asal Filipina itu dinilai berpengalaman karena telah beroperasi di 16 negara.

"Kita kembangkan pelabuhan sekarang tidak bisa sendiri harus bisa libatkan dalam negeri dan operator dari luar negeri misalnya terkait masalah *technical engineering*," paparnya.

Saat ini, PT Pelindo IV masih melengkapi *detailed engineering design* (DED) dan kajian finansial Makassar New Port ke Kemenhub.

MASIH DIKAJI
Kepala Pusat Komunikasi Pub-

lik Kementerian Perhubungan Bambang S. Ervan menyatakan pihaknya masih mengkaji *masterplan* yang diajukan PT Pelindo IV dalam membangun Makassar New Port.

Saat ini, menurutnya, pihaknya masih mengkaji lokasi Makassar New Port apakah masuk dalam lokasi konsesi yang ditetapkan pemerintah atau tidak.

"Kita akan kaji *masterplan*, DED, rencana teknis dan waktu konsesi jika diajukan. Bisa saja seperti Kalibaru pakai perpres [tetapi] kita telaah dulu," paparnya.


Pada 2012, arus peti kemas di Pelabuhan Makassar mencapai 529.396 TEUs dan kedatangan kapal peti kemas mencapai 986 kunjungan dengan total berat kapal hingga 6,3 juta gross tonnage (GT).

Selama tahun lalu, kunjungan kapal penumpang Pelabuhan Makassar mencapai 660 kedatangan kapal dengan total 934.780 penumpang.

Pada 2015, Pasoroan menargetkan pihaknya bisa memulai proyek pengembangan Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara.

Pelabuhan Bitung akan dikembangkan sebagai *hub* internasional dalam penerapan sistem logistik nasional.

Pelabuhan Bitung, imbuhnya, juga akan dikembangkan untuk mendukung kawasan ekonomi khusus (KEK) Bitung yang diprogramkan pemerintah. Dia menjelaskan pembangunan Pelabuhan Bitung membutuhkan biaya hingga Rp6 triliun.

Dia menambahkan Pelindo IV telah menggandeng Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara untuk mengembangkan Pelabuhan Bitung. 



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
Kalla Batal Akuisisi PT. Jakarta Monorail	<div><div>- Dirut Pengembangan Bisnis Kalla Group mengatakan pihaknya mengurungkan niat bergabung dengan PT. Jakarta Monorail karena perusahaan itu dinilai tidak transparan dalam proses sebelumnya</div><div>- Sebelumnya manajemen PT. Jakarta Monorail menunjuk Ortus Holdings sebagai rekanan terpilih untuk menggarap proyek monorel jalur hijau dan biru di DKI Jakarta</div></div>				PT. Jakarta Monorail	

► MONOREL JAKARTA

Kalla Batal Akuisisi PT Jakarta Monorail

JAKARTA—Kelompok bisnis Kalla Group membatalkan rencana mengakuisisi saham PT Jakarta Monorail yang memiliki izin pembangunan monorel di Jakarta.

Direktur Pengembangan Bisnis Kalla Group Solichin Jusuf Kalla mengatakan pihaknya mengurungkan niat bergabung dengan PT Jakarta Monorail karena perusahaan itu dinilai tidak transparan dalam proses sebelumnya.

“Ya [batal ikut mengakuisisi]. Kami [sebetulnya] berusaha memberikan solusi di mana saja termasuk Jakarta,” katanya dalam pesan singkatnya Selasa (26/2).

Dia menjelaskan pihaknya yang menginduk pada PT Hadji Kalla di Makassar sebetulnya masih berkeinginan berpartisipasi menggarap proyek transportasi publik tersebut.

Solichin mensyaratkan Pemprov DKI Jakarta menggelar tender ulang proyek pembangunan monorel Jakarta dan perseoran akan masuk secara independen bukan merapat ke pemegang saham mayoritas PT Jakarta Monorail.

Bila digelar tender ulang, imbuhnya, perseoran sudah menyiapkan konsep dan pendanaan.

“Kami mundur [dari Jakarta Monorail] karena kami memang belum masuk.

Waktu itu masih tahap akan uji tuntas atau *due diligence*,” tuturnya.

Dia mendorong perseoran mengalihkan fokus bisnis pada proyek monorel di Makassar, Sulawesi Selatan.

“Mudah-mudahan proyek yang di Jakarta itu berjalan seperti apa yang kita harapkan dan memberikan solusi kemacetan di Jakarta. Untuk saat ini, kami fokus ke monorel Makassar,” tegas putra bungsu mantan Wakil Presiden Jusuf Kalla itu.

Sebelumnya, manajemen PT Jakarta Monorail menunjuk Ortus Holdings sebagai rekanan terpilih untuk menggarap proyek monorel jalur hijau dan biru di DKI Jakarta.

Untuk melanjutkan proyek itu, PT Jakarta Monorail harus memenuhi kewajiban utang ke PT Adhi Karya Tbk yang berupa pembayaran tiang monorel.

Terkait dengan monorel di Makassar, Solichin mengungkapkan proyek itu sudah mengantongi persetujuan dari Pemkot Makassar, Pemkab Maros, dan Pemprov Sulsel sehingga tinggal menunggu keputusan Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas).

Studi kelayakan atau *feasibility study* proyek pembangunan rel tunggal sepanjang 28 km itu diharapkan selesai pada tahun ini. (M. Tahir Saleh)



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
<input type="checkbox"/> Jan	<input checked="" type="checkbox"/> Feb	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Apr	<input type="checkbox"/> Mei	<input type="checkbox"/> Jun	<input type="checkbox"/> Jul	<input type="checkbox"/> Agt	<input type="checkbox"/> Sep	<input type="checkbox"/> Okt	<input type="checkbox"/> Nov	<input type="checkbox"/> Des																			

2013

<input type="checkbox"/> Kompas	<input type="checkbox"/> Media Indonesia	<input type="checkbox"/> Koran Tempo	<input type="checkbox"/> Bisnis Indonesia
<input type="checkbox"/> Republika	<input type="checkbox"/> Sinar Harapan	<input type="checkbox"/> Suara Pembaruan	<input type="checkbox"/> Pikiran Rakyat
<input type="checkbox"/> Rakyat Merdeka	<input type="checkbox"/> Seputar Indonesia	<input type="checkbox"/> Investor Daily	<input checked="" type="checkbox"/> Kontan
<input type="checkbox"/> Suara Karya	<input type="checkbox"/> Neraca	<input type="checkbox"/> Jurnal Nasional	<input type="checkbox"/> Indopos
			<input type="checkbox"/> Lain-lain,

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Potensi Kerugian Railink Capai Rp. 48 miliar	<ul style="list-style-type: none">- Potensi kerugian Railink akibat pengunduran jadwal operasional Bandara Kuala Namu Medan Rp. 48 miliar- Railink sudah memesan rangkaian KA dawi Woojin Industrial System Co.Ltd Korsel senilai Rp.60 miliar- Pemkot Medan bangun fasilitas parkir guna mendukung KA Bandara Kuala Namu				PT. Railink	



MEDAN-PT Railink, anak usaha PT Kereta Api Indonesia dan PT Angkasa Pura II, menyatakan potensi kerugian akibat pengunduran jadwal operasional Bandara Kuala Namu Medan mencapai Rp48 miliar.

Dewi Andriani
dewi.andriani@bisnis.co.id

Pelaksana Tugas Direktur Utama PT Railink Husein Nurroni mengatakan potensi kerugian itu dihitung dari pemasukan yang seharusnya diperoleh perseroan dari harga tiket sebesar Rp320 juta per hari dengan asumsi liri asumsi 4.000 penumpang per hari selama.

Manajemen PT Angkasa Pura (AP) II memperkirakan operasional Bandara Kuala Namu baru bisa dilaksanakan pada September 2013 dari jadwal

► Potensi kerugian Railink akibat pengunduran jadwal operasional Bandara Kuala Namu Medan Rp48 miliar.

► Railink sudah memesan rangkaian KA dari Woojin Industrial System Co Ltd Korsel senilai Rp160 miliar.

► Pemkot Medan bangun fasilitas parkir guna mendukung KA Bandara Kuala

semula April 2013.

"Bila jadwal operasional kereta diundur 5 bulan maka bisa dihitung sendiri kerugian yang kami alami," ucapnya saat dihubungi *Bisnis* pada Selasa (26/2).

Sejak awal, dia menjelaskan pihaknya bekerja sesuai target yang ditetapkan karena Railink menjadi operator pertama proyek kereta bandara di Indonesia.

Untuk memastikan ketersediaan kereta api, pihaknya telah meminjam sarana dari PT Kereta Api Indonesia (KAI) Daerah Operasi IV Semarang pada Februari 2013.

"Dengan tertundanya pengoperasian kami akan merugi dari hitung-hitungan tiket yang akan diterima karena harus ada uang sewa yang dibayarkan," tuturnya.

Husein melanjutkan Railink juga memesan empat paket rangkaian kereta api dari Woojin Industrial System Co Ltd, produsen dan distributor kereta listrik terbesar di Korsel, dengan investasi Rp160 miliar.

Satu paket rangkaian KA terdiri dari lokomotif dan empat kereta sehingga

Profil Bandara Kuala Namu	
Uraian	Keterangan
Panjang runway	4.540 m
Lebar runway	45 m
Taxi way	3.750 m x 30 m 2.000 m x 30 m
Sumber: PT Angkasa Pura II, Diolah	

November 2013.

MENGANGGUR

Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Hanggoro Budi Wiryawan sebelumnya menyatakan pihaknya telah menyiapkan rangkaian kereta rel diesel (KRD) Bandara Kuala Namu sebanyak dua set atau 10 kereta karena satu set terdiri dari lima kereta.

Saat ini, lanjutnya KRD itu yang sudah beberapa kali digunakan dalam uji coba itu terpaksa menganggur karena tidak dapat dialihkan fungsinya.

"Kalau dikembalikan ke Tegal sambil menunggu bandara dioperasikan ya tidak mungkin, biaya mahal. Kalau dioperasikan ke lintasan lain, nanti malah rusak. Jadi kereta berstop saja di lokasi karena relnya sudah sampai ke bandara," jelasnya.

Husein juga menyatakan kecewa dengan penundaan pengoperasian Bandara Kuala Namu tersebut.

Selain menderita kerugian secara material, imbuhnya, pihaknya juga merugi secara immaterial karena KA Kuala Namu merupakan proyek per-

provinsi dan pemerintah kabupaten bisa menyempurnakan segala kekurangan yang ada termasuk sterilisasi jalan, pemasangan palang pintu kereta api, dan mengantisipasi kemacetan di 10 titik dari bandara ke Stasiun Medan.

Saat ini, ungkapnya, Pemerintah Kota Medan membangun fasilitas parkir di lapangan Merdeka untuk menampung 500 unit kendaraan yang ditargetkan selesai 5 bulan lagi.

Selain itu, dia mengharapkan pemerintah mulai memproses rencana pembangunan jalur ganda kereta api Bandara Kuala Namu pada tahun ini.

"Harapannya akan ada percepatan pembangunan *double track* karena Railink hanya bisa menampung 15% hingga 20% penumpang, belum termasuk pegawai bandara maka harus ada *double track* secepatnya," ucapnya.

Untuk menghindari kemacetan, menurutnya, pihaknya mengusulkan jalur melayang di beberapa bagian terutama di persimpangan jalan atau lintasan kereta api guna mengurangi kemacetan.

Sementara itu, Peneliti Sumatra Economy and Public Policies M Ishak menyatakan mundurnya operasional Bandara Kuala Namu dikhawatirkan mengurangi kepercayaan investor menanamkan modal di Sumut.

Dia juga menilai molornya jadwal operasi bandara bukan karena minimnya dana tetapi disebabkan tidak adanya koordinasi di antara pihak terkait.

"Terlambat karena tidak ada koordinasi antarsektor, semua berjalan sendiri. Ketika bandara sudah selesai, akses jalan masih belum rampung,



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
Belanja Modal TPK Koja Rp.145,5 miliar	<div>- Terminal Peti Kemas Koja Pelabuhan Tanjung Priok menyiapkan belanja modal sebesar US\$15 juta untuk membeli peralatan bongkar muat baru dan fasilitas pendukungnya</div> <div>- Peralatan baru itu guna mendongkrak produktifitas pelayanan kapal dan bongkar muat peti kemas melalui terminal peti kemas</div>	2014		Rp. 145,5 miliar	Terminal Peti Kemas Koja	

► LAYANAN TANJUNG PRIOK

Belanja Modal TPK Koja Rp145,5 Miliar

JAKARTA—Terminal Peti Kemas Koja Pelabuhan Tanjung Priok menyiapkan belanja modal sebesar US\$15 juta atau setara Rp145,5 miliar untuk membeli peralatan bongkar muat baru dan fasilitas pendukungnya.

General Manager Terminal Peti Kemas (TPK) Koja Indra Hidayat Sani mengatakan peralatan baru itu guna mendongkrak produktivitas pelayanan kapal dan bongkar muat peti kemas melalui terminal peti kemas tersebut.

“Seluruh investasi peralatan bongkar muat dan penambahan lapangan penumpukan disiapkan dari dana internal TPK Koja,” ujarnya kepada *Bisnis* di sela-sela HUT Ke-15 TPK Koja Selasa (26/2).

Dana investasi itu akan digunakan mendatangkan satu unit *container crane* (CC) senilai US\$9,5 juta, dan tiga unit *rubber tyred gantry crane* (RTGc) senilai

US\$4,5 juta, serta penambahan delapan unit *head truck* mencapai US\$900.000.

Indra memaparkan peralatan bongkar muat jenis *crane* dan RTGc itu dipesan dari China dan dijadwalkan datang pada Agustus tahun ini.

Dengan program investasi tersebut, dia menargetkan produktivitas bongkar muat di terminal bisa ditingkatkan lebih dari 28 boks per jam.

Pada 2014, lanjutnya, kapasitas terpasang TPK Koja dinaikkan menjadi 1 juta *twenty foot equivalent units* (TEUs) dengan cara menekan waktu tunggu pelayanan kapal dan barang atau *dwellling time* agar rata-rata bisa mencapai 4 hari.

Pada tahun ini, Indra menargetkan TPK Koja bisa menangani bongkar muat peti kemas ekspor impor sebanyak 831.000 TEUs

atau naik tipis ketimbang realisasi 2012 sebanyak 820.730 TEUs.

TPK Koja sengaja menargetkan kenaikan tipis pada produktivitas bongkar muat mengingat peralatan dan investasi penambahan lapangan penumpukan baru direalisasikan pada Agustus tahun ini.

“Nah, untuk tahun berikutnya [2014] kita harapkan bisa mencapai 1 juta TEUs karena peralatan dan lapangan penumpukan sudah beroperasi optimal,” paparnya.

Sampai saat ini, TPK Koja sudah mengoperasikan enam unit CC, 24 unit RTGc dan 40 unit *head truck*, serta lapangan penumpukan yang eksisting seluas 22 ha.

Dengan program pengadaan alat baru, TPK Koja akan memiliki tujuh unit CC, 27 unit RTGc dan area lapangan penumpukan 24,5 ha.

“Perluasan lapangan penumpukan itu kami lakukan ke arah timur dengan target bisa menye-

diakan 500 slot penumpukan lagi untuk peti kemas,” ujarnya.

Pada tahun ini, pihaknya juga akan menambah lapangan penumpukan seluas 2,5 ha yang mencapai Rp123 miliar serta pembangunan gedung kantor baru TPK Koja mencapai Rp22 miliar. “Dana untuk pembangunan kantor baru disiapkan oleh Hutchison Ports Indonesia.”

Pada Mei 2013, imbuhnya, terdapat penambahan layanan satu kapal lagi dari perusahaan pelayaran OOCL dengan volume bongkar muat 1.500 boks peti kemas ke Australia.

Adapun tiga perusahaan pelayaran global yang berkontribusi dengan produktivitas bongkar muat di TPK Koja hingga saat ini, yakni Mediterranean Shipping Company (MSC), Orient Overseas Container Line (OOCL), dan NYK Lines. (k)



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

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Kalla Group Operasikan PLTA Poso II	<div><div>-</div>PLTA Poso II ini akan menyuplai kebutuhan listrik di kawasan Sulawesi dan diharapkan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat</div> <div><div>-</div>Kebutuhan listrik untuk wilayah Sulawesi terus meningkat rata-rata 20% per tahunnya</div> <div><div>-</div>Proyek PLTA Poso ini sepenuhnya dikerjakan oleh sumber daya lokal</div>	2013		Rp. 4 triliun	PT. Poso Energy	

Kalla Group Operasikan PLTA Poso II

JAKARTA-Melalui PT Poso Energy Kalla Group segera meresmikan pengoperasian pembangkit listrik tenaga air (PLTA) Poso II pada Maret 2013. PLTA yang menelan biaya sekitar Rp 4 triliun ini akan menyuplai kebutuhan listrik di kawasan Sulawesi dan diharapkan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat. PLTA Poso terdiri dari tiga proyek yakni PLTA Poso I berkapasitas 60 megawatt (MW), PLTA Poso II (195 MW), dan PLTA Poso III (320 MW). "Alasan mengapa PLTA II yang dibangun lebih dulu hanyalah soal teknis," kata Direktur Pengembangan Bisnis Kalla Group Solihin Kalla di Jakarta, Selasa (26/2).

Solihin menyebutkan, kebutuhan listrik untuk wilayah Sulawesi terus meningkat rata-rata 20 persen per tahunnya. Mengutip data PLN, hingga tahun 2015 kebutuhan listrik untuk Provinsi Sulawesi Tengah mencapai 205,35 MW. Sementara daya terpasang saat ini sekitar 103.172 kW. "Diharapkan dengan hadirnya PT Poso Energy, kebutuhan listrik untuk wilayah Sulawesi, khususnya Sulawesi Tengah, dapat terpenuhi. Sulawesi Selatan sendiri merupakan satu-satunya provinsi yang surplus listrik karena adanya PLTA Poso dan beberapa pembangkit baru lainnya," jelasnya.

Pengoperasian PLTA Poso juga turut berkontribusi terhadap penghematan anggaran negara. Ongkos listrik per kWh dengan memakai diesel sekitar Rp 3.600 dan hanya dijual Rp 700-800. Artinya, pemerintah mengalami kerugian yang sangat besar. Sedangkan harga listrik yang dijual dari PLTA Poso kepada PLN sekitar Rp 700-800 per kWh sehingga pemerintah tak perlu lagi mengalami kerugian yang harus mensubsidi solar.

Direktur PT Poso Energy Achmad Kalla menambahkan, proyek PLTA Poso ini sepenuhnya dikerjakan oleh sumber daya lokal. Engineering dan konstruksi semua dikerjakan oleh anak perusahaan Kalla Group seperti PT Bukaka Teknik Utama, PT Indonesia Harapan Masa, dan PT Bumi Karsa. "Ini sebuah pembuktian bahwa Indonesia mampu dan percaya diri untuk membangun sebuah infrastruktur dengan tenaga sendiri tanpa bantuan asing," kata Achmad.

Pada saat membangun PLTA ketika konflik Poso merebak, praktis tidak ada kegiatan ekonomi yang bergerak. Nah, menurut Achmad, saat itulah Yusuf Kalla berpandangan harus ada pendorong tumbuhnya ekonomi. "Dengan adanya proyek ini maka akan timbul kegiatan-kegiatan ekonomi," ucapnya. Setelah PLTA II, PLTA Poso I direncanakan rampung pada 2016 dan PLTA Poso III pada 2018. (lum)



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
<input type="checkbox"/> Jan	<input checked="" type="checkbox"/> Feb	<input type="checkbox"/> Mar	<input type="checkbox"/> Apr	<input type="checkbox"/> Mei	<input type="checkbox"/> Jun	<input type="checkbox"/> Jul	<input type="checkbox"/> Agt	<input type="checkbox"/> Sep	<input type="checkbox"/> Okt	<input type="checkbox"/> Nov	<input type="checkbox"/> Des																			

2013

<input checked="" type="checkbox"/> Kompas	<input type="checkbox"/> Media Indonesia	<input type="checkbox"/> Koran Tempo	<input type="checkbox"/> Bisnis Indonesia
<input type="checkbox"/> Republika	<input type="checkbox"/> Sinar Harapan	<input type="checkbox"/> Suara Pembaruan	<input type="checkbox"/> Pikiran Rakyat
<input type="checkbox"/> Rakyat Merdeka	<input type="checkbox"/> Seputar Indonesia	<input type="checkbox"/> Investor Daily	<input type="checkbox"/> Kontan
<input type="checkbox"/> Suara Karya	<input type="checkbox"/> Neraca	<input type="checkbox"/> Jurnal Nasional	<input type="checkbox"/> Indopos
<input type="checkbox"/> Lain-lain,			

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Tol Trans-Jawa Tersendat	<ul style="list-style-type: none">- Dari Sembilan ruas, tiga ruas jalan tol masih terkendala pembebasan lahan- Indonesia memiliki regulasi yang cukup memadai untuk mengatur pembebasan lahan- Pemerintah pusat tetap harus melakukan langkah-langkah tertentu untuk memastikan kelancaran pembebasan lahan dan pembangunan jalan tol					

Tol Trans-Jawa Tersendat

Ruas Pejagan-Semarang Terkendala Lahan

JAKARTA, KOMPAS – Pembangunan sembilan ruas jalan tol trans-Jawa dipastikan tidak akan selesai pada akhir 2014. Dari sembilan ruas itu, tiga ruas jalan tol masih terkendala pembebasan lahan. Sejauh ini baru rampung 62,3 kilometer dari panjang 649,98 kilometer rencana tol trans-Jawa.

"Saya harus obyektif menilai jalannya pembangunan," kata Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto, di Jakarta, Selasa (26/2). Sampai tahun 2012, baru 62,3 kilometer (km) jalan tol trans-Jawa yang rampung. Ada 587,68 km lagi yang harus diselesaikan hingga 2014.

Ketiga ruas jalan tol yang lambat pembebasan lahannya adalah ruas Pejagan-Pemalang, Pemalang-Batang, dan Batang-Semarang. "Ada kemajuan, tetapi sangat lambat," kata Djoko usai membuka Konsultasi Regional 2013 bersama Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah seluruh Indonesia.

Selain pembebasan lahan, di tiga ruas jalan tol itu juga terjadi pengambilalihan perusahaan yang mendapatkan konsesi ketiga ruas itu. Wakil Presiden Boediono awal bulan ini berpesan

agar para menteri memantau dan mengevaluasi pengambilalihan ini. "Pembangunan tiga ruas jalan tol ini harus berlanjut dan tidak macet lagi," kata Boediono.

Sementara untuk ruas Semarang-Solo, Solo-Ngawi, Ngawi-Kertosono, Djoko mengatakan cukup lancar. Demikian juga Kertosono-Mojokerto dan Mojokerto-Surabaya. Walaupun masih ada kendala sedikit, tetapi relatif lancar.

Kemudian untuk ruas jalan tol Surabaya-Gempol, Djoko mengatakan ada yang terputus karena lumpur Lapindo. Namun untuk menggantikan yang terputus ini, pemerintah telah membuatkan jalan arteri. Setelah itu akan dilanjutkan lagi dengan jalan tol yang dibangun Jasa Marga. "Pembangunan ini akan lebih cepat karena sudah selesai pembebasan lahannya," ujar Djoko.

Selanjutnya, untuk ruas Gempol-Pandaan, juga sudah bersih dan bisa dimulai pekerjaannya.

Gempol-Pasuruan di ruas 1, sudah mulai dikerjakan.

"Di ruas-ruas itu pembebasan tanah berjalan lumayan lancar, investor lumayan baik, kontraktor bekerja baik," kata dia.

Ia mengakui, Indonesia memiliki regulasi yang cukup memadai untuk mengatur pembebasan lahan. Undang-Undang Pembebasan Lahan dan Peraturan Presiden tentang Pembebasan Lahan telah dikeluarkan. UU Pembebasan Lahan No 2 Tahun 2012. Menurut Djoko, pemerintah pusat tetap harus melakukan langkah-langkah tertentu untuk memastikan kelancaran pembebasan lahan dan pembangunan jalan tol.

Jadwal yang jelas

Sementara itu, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PU Djoko Murjanto mengatakan, untuk pembebasan lahan proyek jalan tol belum bisa menggunakan undang-undang yang baru. Pasalnya, UU itu baru efektif tahun 2013 ini.

"Perbedaan dari UU yang baru adalah pemerintah menjadi pelaku pembebasan lahan. Jadi pembebasan lahan tidak terma-

SEJUMLAH RUAS TOL TRANS-JAWA



Sumber: Litbang "Kompas"/EIM, disarikan dari Kementerian Perhubungan dan pemberitaan media GUNAWAN

suk dalam investasi pembangunan infrastruktur," kata Djoko Murjanto.

Selain itu, undang-undang itu juga mengatur jadwal waktu tahap pembebasan lahan. Dengan batasan waktu yang jelas ini, maka investor bisa mengukur dengan pasti tahapan pembangunan. Tidak seperti saat ini yang bisa membuat pembangunan infrastruktur motor untuk waktu

yang tidak bisa ditentukan.

Mengenai pembangunan jalan yang ada di Indonesia, Murjanto mengatakan telah mencapai 92,5 persen hingga akhir tahun 2012. Tahun 2011 pembangunan jalan mencapai 90 persen, dan tahun 2013 ini akan mencapai 94 persen. "Total panjang jalan yang dibutuhkan di seluruh Indonesia yakni 38.500 kilometer," ujar Murjanto. (ARN)



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

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
Monorel Jakarta Sulit Kurangi Macet	<div><div>- Proyek pembangunan rangkaian kabel listrik bawah laut sepanjang 13,5 kilometer di wilayah Riau dan Kepulauan Riau masih menunggu izin dari Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan</div><div>- Tujuan dari program ini supaya pembangkit dieselnya (PLTD) bisa dimatikan sehingga tidak lagi menggunakan minyak</div></div>			Rp. 49 miliar	PT. PLN	

► JARINGAN LISTRIK RIAU

Proyek Kabel Bawah Laut Terhambat Izin

PEKANBARU—Proyek pembangunan rangkaian kabel listrik bawah laut sepanjang 13,5 kilometer di wilayah Riau dan Kepulauan Riau dengan total investasi sekitar Rp49 miliar masih menunggu izin dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

General Manager PT Perusahaan Listrik Negara (PLN) Wilayah Riau dan Kepulauan Riau Doddy B. Pangaribuan mengungkapkan dari tiga lokasi yang akan dirangkai dengan kabel bawah laut 20 KV, hanya Dumai-Rupat yang sudah mendapatkan izin.

Sementara itu, untuk pengerjaan kabel bawah laut yang menghubungkan Batam-Belakang Padang, dan Bintan-Penyengat masih menunggu izin dari Ditjen Perhubungan Laut.

“Kabel dan peralatannya sudah digelar di Dumai, tetapi untuk pengerjaannya hanya bisa Dumai-Rupat, sedangkan lainnya belum bisa dikerjakan karena izinnya belum keluar,” ujarnya, Selasa (26/2).

Sebenarnya, ungkap Doddy, PLN menargetkan program merangkai ketiga pulau tersebut melalui jaringan kabel bawah laut bisa ber-

operasi paling lama akhir Maret tahun ini, sehingga target penghematan sekitar Rp13,85 miliar bisa dicapai pada tahun ini.

Untuk pengerjaannya, jelasnya, sudah diserahkan kepada konsorsium TWINK-Bangun Mega Pertiwi-Naval Marine Salvage.

“Tujuan dari program ini supaya pembangkit dieselnya [PLTD] bisa dimatikan sehingga tidak lagi menggunakan minyak. Untuk Rupat ini ada sekitar 6 MW daya dari diesel yang bisa di-off-kan setelah disambung dengan kabel 20 KV ke Batam,” katanya. (Nurbaiti)