

SUSTAINING

PARTNERSHIP

Edisi Revitalisasi Mobilitas

MEDIA INFORMASI KERJA SAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA



MOBILITAS TANPA BATAS



ISSN 2088-9194



9 772088 919408

Revitalisasi Infrastruktur Wujudkan Mobilitas Tanpa Batas

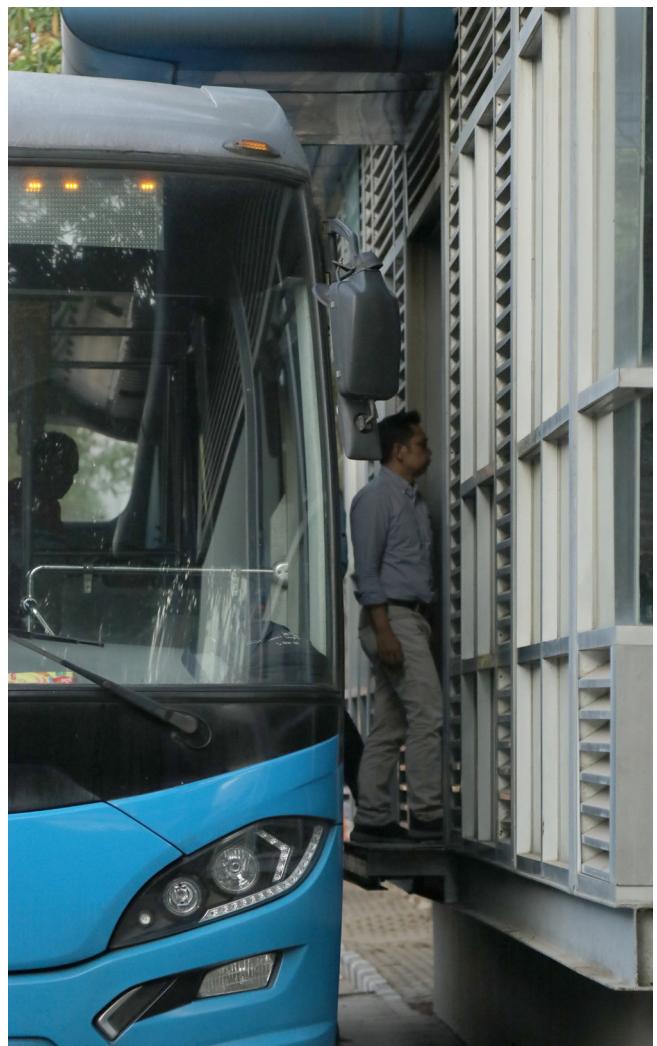
Pengerjaan dan percepatan pembangunan infrastruktur secara tidak langsung merevitalisasi sebuah mobilitas yang selama ini belum dimanfaatkan secara maksimal. Dengan hadirnya berbagai infrastruktur yang mendukung mobilitas secara umum seperti infrastruktur perhubungan, lahirlah manfaat-manfaat dari mobilitas yang selama ini tertahan. Baik itu mobilitas transportasi yang memfasilitasi pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya maupun mobilitas ekonomi yang digerakkan oleh pergerakan logistik industri baik lokal maupun internasional.

Pentingnya sebuah nilai mobilitas ini juga merupakan cita-cita tersirat dari presiden Joko Widodo dalam ambisinya untuk melakukan berbagai proyek infrastruktur di Indonesia. Dengan semakin baik mobilitas yang dimiliki suatu bangsa, maka akan terjadi efisiensi dalam proses pengembangan ekonomi dengan pemerataan yang disebabkan terkoneksi wilayah-wilayah luas seperti Indonesia, *transfer knowledge* yang terjadi antar manusia disetiap wilayah yang terkoneksi dan tumbuhnya bisnis-bisnis baru di tempat tersebut.

Seperti manfaat efisiensi dari sebuah mobilitas, skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) memberikan inovasi untuk efisiensi penggerjaan dan pengadaan proyek-proyek infrastruktur. KPBU lahir sebagai sebuah solusi atas keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintah serta inovasi teknologi dari badan usaha. Dengan demikian, terdapat sebuah solusi kreatif yang dapat mengakselerasi pembangunan infrastruktur di Indonesia dengan tetap fokus pada pengembangan inovasi dan peningkatan kualitas.

Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) mendapatkan peran penting untuk memberikan solusi dalam mengoptimalkan revitalisasi mobilitas di Indonesia.

Dengan hadirnya KPBU, terjadi percepatan dan pergerakan signifikan dalam pembangunan infrastruktur pendukung mobilitas sehingga tujuan-tujuan besar seperti pemerataan ekonomi bisa segera dicapai. Beberapa proyek KPBU yang mendukung revitalisasi mobilitas antaranya adalah Proving ground Bekasi, Jalan tol Kalimantan (Balikpapan-Samarinda) dan Tol KLBM (Krian-Legundi-Bunder-Manyar) yang akan dibahas dalam majalah pada edisi kali ini.



Terminal Poris Plawad

DAFTAR ISI

- 4** **Berita Utama**
Sambung Menyambung Jaringan Konektivitas Jalan Tol
- 7** **Top Event**
Peran Strategis Proving Ground Untuk Tingkatkan Keselamatan Transportasi Darat
- 9** **Inovasi**
Inovasi Kreatif Tingkatkan Kapasitas Jalan To Jakarta-Cikampek
- 11** **Snapshots**
Mobilitas Tanpa Batas
- 13** **Inspirasi**
Nafas Baru Labuan Bajo
- 15** **Regulasi**
Pembaharuan Peraturan Lembaga No.19 Tahun 2018
- 16** **Mitra**
Tingkatkan Konektivitas Infrastruktur di Timur Pulau Jawa
- 17** **Lesson Learned**
Indonesia Perlu Perbaikan dalam Pembiayaan Infrastruktur
- 19** **Sustainability**
Pelabuhan Patimban, Sinergi Mobilitas Laut dan Darat
- 22** **From Nowhere to Somewhere**
Jalan Menuju Perubahan
- 24** **Infografis**
Kerangka Kerja Untuk Menciptakan KPBU yang Berkelanjutan
- 26** **Foto Proyek KPBU**



DITERBITKAN: Kementerian PPN/Bappenas **PENANGGUNG JAWAB:** Direktur Kerjasama Pemerintah Swasta dan Rancang Bangun **PEMIMPIN REDAKSI:** Ade Hendraputra **DEWAN REDAKSI:** Dadang Jusron, Reghi Perdana, Astu Gagono Kendarto, Novie Andriani, Mohammad Taufiq Rinaldi, Much Nurachmad, Elisabeth Ria, Theresia Yut Sartaulina Aruan, Dimas Yudha Wicaksono, Hanna Tua Marina Simamora, Suryo Wijono Pambudi, Elly Damayanty **REDAKTUR PELAKSANA:** Yan Kurniawan **JURNALIS/ASISTEN REDAKTOR PELAKSANA:** Munib Ansori **ANALISIS BERITA:** Melanius PK, Pandu Dewa Nata, Ella Romalah, Arri Akbar K. **EDITOR:** Irma Yulia, Inditjan Latifa **REPORTER:** Fransiska Ninditya K, Novita Intansari **PENERJEMAH:** Bambang Irawan, Drs. Sugiyanta **FOTOGRAFER:** Yudhi Mahatma, Maha Eka Swasta **ILLUSTRATOR/MEDIA DESIGNER:** Divanda Gita Desiani, M. Iqbal Wahid **TENAGA PENDUKUNG:** Hakam Adi Nugroho, Vandana Ram Topandasan **ALAMAT REDAKSI:** Jalan Taman Surapati nomor 2 Jakarta 10310 **TELEPON:** (021) 31934175, **FAKSIMILE:** (021) 31923813

Sambung-Menyambung Jaringan Konektivitas Jalan Tol



Antara foto tol balikpapan-samarinda

Jaringan konektivitas di Ibu Kota Negara Baru (IKNB) di Provinsi Kalimantan Timur merupakan hal yang sangat penting. Dengan adanya jaringan konektivitas ini, maka kota-kota yang ada di sekitar area IKNB menjadi lebih terhubung dan juga akan menghadirkan pusat-pusat ekonomi baru. Selain itu, jaringan konektivitas ini juga dapat menekan biaya transportasi menjadi lebih efisien.

Salah satu jaringan konektivitas yang dibangun di area IKNB ini adalah jalan tol yang menghubungkan kota Samarinda dengan Balikpapan. Tol Pertama di Provinsi Kalimantan Timur ini memiliki total panjang 99,35 km yang dibagi menjadi lima paket yaitu dan dua seksi yaitu Seksi 1 yang terdiri atas Paket 1 Balikpapan-Semboja sepanjang 25,07 km dan Paket 5 Sepinggan-Balikpapan 11,09 km. Selanjutnya Seksi 2 yang terdiri atas Paket 2 Samboja-Palaran I sepanjang 23,26 km, Paket 3 Samboja-Palaran II sepanjang 21,9 km dan Paket 4 Palaran-Jembatan Mahkota II sepanjang 17,7 km. Investasi dari pembangunan tol Samarinda-Balikpapan sebesar Rp. 9,97 triliun dan saat ini sudah progress pembangunan sudah mencapai 97 persen.

Proses awal pembangunan jalan tol Balikpapan-Samarinda sudah dimulai pada tahun 2010. Dimulai sejak era Presiden ke-6 RI, Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) dan Gubernur Awang Faroek Ishak. Proyek ini diresmikan bersamaan dengan beberapa proyek infrastruktur lainnya. Namun pada tahun 2012, terjadi kesulitan pembiayaan diikuti dengan naiknya harga lahan yang harus dibebaskan pemerintah menjadikan proyek ini sempat terhenti dan baru bisa dilanjutkan kembali pada November 2015.

Jalan tol Balikpapan-Samarinda ini masuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional. Disebutkan dalam Peraturan Presiden, bahwa proyek strategis nasional merupakan proyek yang dilaksanakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan/atau badan usaha yang memiliki sifat strategis untuk peningkatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah. Selain itu, dengan fokus industri yang berbasis pada Kelapa Sawit, batubara, migas dan pertanian, tol ini diharapkan dapat meningkatkan konektivitas dan mobilitas industri sehingga menciptakan sinergi ekonomi yang lebih baik lagi dengan memangkas biaya logistik dan waktu tempuh antar kota Samarinda-Balikpapan dan sekitarnya.



Tol Balikpapan-Samarinda

<https://economy.okezone.com/>

Pembangunan Tanpa Hambatan

Per November 2019, PT Jasa Marga melaporkan progres pembangunan proyek ini hampir selesai 100%. Secara keseluruhan telah tercapai 97,56 persen dan untuk pembebasan lahananya sudah mencapai 99,54 persen. Berbagai upaya juga sudah dilakukan untuk melakukan percepatan konstruksi oleh PT Jasamarga Balikpapan Samarinda (JBS) yang merupakan anak usaha dari Jasa Marga dalam pengelolaan Jalan tol Balikpapan-Samarinda untuk mencapai target yang ditetapkan.

Salah satu proses yang dilalui adalah penerimaan pinjaman atau kredit sindikasi senilai Rp. 6,89 triliun yang diperoleh melalui perseroan dari 13 bank dan satu lembaga pembiayaan infrastruktur. Hal ini menjadi salah satu indikator kembalinya rasa kepercayaan perbankan untuk pembiayaan proyek infrastruktur.

Hal menarik lainnya terdapat kerlibatan bank-bank syariah, Donny Arsal, selaku direktur Keuangan Jasa Marga merangkan, "Selain bank konvensional, ada pula bank syariah dan lembaga keuangan non-bank juga. Melalui penandatanganan perjanjian kredit sindikasi ini, kami sebagai pemegang saham berkomitmen menjaga dan memenuhi kewajiban

ke kreditur peegang saham yang akan memberikan likuiditas". Ia pun mengatakan optimis dengan target berfungsinya tol ini pada saat liburan natal 2019 dan tahun baru 2020.

Jalan tol ini merupakan tol pertama yang dibangun di Kalimantan. Berbagai manfaat yang diharapkan dari jalan tol ini sudah diperkirakan mulai dari konektivitas sampai dengan durasi perjalanan yang dipangkas menjadi lebih cepat dari kota Balikpapan ke Samarinda. Selain itu, adanya rencana pemindahan ibu kota ke Kalimantan timur juga menjadikan jalan tol ini bisa menjadi pondasi untuk proyek infrastruktur selanjutnya terkait dengan akses ke IKNB dan proyek strategis lainnya.

Proyek Tol Manado-Bitung, Sulawesi Utara

Pentingnya mobilitas pada sebuah pembangunan merupakan bagian integral dari proses pembangunan secara keseluruhan. Dengan membangun dan merevitalisasi infrastruktur yang mendukung peningkatan potensi positif dari sebuah mobilitas. Proyek Tol Manado-Bitung, Sulawesi Utara merupakan proyek yang memiliki tujuan untuk mengembangkan berbagai sektor termasuk potensi dari sebuah mobilitas. Salah satunya menghubungkan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan pelabuhan

internasional Bintan dan diharapkan untuk dapat mendukung pengembangan pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di kawasan Manado, Minahasa Utara, dan Bitung.

Jalan tol sepanjang 39 km bernilai investasi sebesar 5,12 Triliun Rupiah direncanakan untuk bisa beroperasi pada tahun ini (2019). Namun, beberapa kendala masih ditemui dalam prosesnya. Menurut pemaparan Direktur Utama PT Jasa Marga Manado Bitung (JMB) George IMP Manurung, progres untuk paket 2 air madidi-Bitung hingga akhir September 2019 telah mencapai 50,27% dan pembebasan lahanya telah mencapai 93,20%. Pada seksi 2B juga masih terkendala pembebasan lahan pada lokasi *mainroad* dan beberapa bidang di simpang susun.

Dalam upaya untuk mengakselerasi tahapan konstruksi, PT JMB melakukan berbagai usaha seperti menambahkan batching plan, mendatangkan alat berat untuk pekerjaan timbunan dan menambah pekerja, serta menambah sumber material yang diperlukan.

Berdasarkan data dari PT Jasa Marga (Persero), proyek yang dibangun melalui skema KPBU dengan pembiayaan *Viability Gap Fund* (VGF) pada paket 1 sepanjang 14 KM dan penggunaan dana dari

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) pada paket 2 sepanjang 25 KM. Lelang investasi dalam skema KPBUs telah selesai dilakukan pada Mei 2016. Dimana PT Jasamarga Manado-Bitung terpilih sebagai BUJT untuk membangun ruas tersebut. Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) proyek ini telah dilaksanakan pada tanggal 9 Juni 2016. Selain itu, proyek ini juga mendapatkan penjaminan dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII). Selain itu, telah ditandatangani juga pada tanggal 9 Juni 2016 Perjanjian Penjaminan dan perjanjian regres.

Menurut pemaparan walikota Bitung, Maximiliaan Jonas Lomban, koneksiitas proyek jalan tol ini dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) akan memberikan dampak positif terhadap ekonomi nasional dan pastinya ekonomi daerah. Dikarenakan dalam wilayah kegiatan kawasan ekonomi khusus dan dalam kegiatan hak internasional, akan menciptakan devisa bagi negara yang akan digunakan untuk pembayaran luar negeri dalam kegiatan eksport-import. Sehingga ini merupakan bentuk dukungan daerah Bitung untuk kemajuan negara.



Peran Strategis *Proving Ground* Untuk Tingkatkan Keselamatan Transportasi Darat

Dibangun pada area seluas 92 hektar, Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) atau yang dikenal sebagai proving ground merupakan sebuah infrastruktur yang dibangun dengan tujuan untuk mengetahui dan melakukan uji kelayakan atas keamanan dan keandalan transportasi sebelum masuk atau diproduksi masal ke Indonesia. Selain itu, pengembangan *proving ground* ini merupakan langkah strategis untuk memenuhi standar internasional UNECE dan ASEAN MRA untuk bisa bersaing baik secara regional maupun global.

Dari data dan pemaparan tentang pentingnya *proving ground* dibangun, menurut Chandra Irawan, Direktur Prasarana Ditjen Perhubungan Darat menjelaskan pertumbuhan kendaraan di Indonesia mencapai 32% atau tertinggi di Asean, lebih tepatnya di atas Thailand yang berada di posisi kedua.

Terdapat 675 unit kendaraan yang di uji di BPLJSKB pada tahun 2015. Kemudian mengalami penurunan menjadi 512 unit pada tahun 2016 dan kembali naik menjadi 625 unit kendaraan yang diuji di BPLJSKB Bekasi.

Dalam konteks pendapatan, BPLJSKB mencatat total pendapatan sebesar Rp 1.198 triliun yang berasal dari uji kendaraan sebesar Rp 5.92 miliar, SUT (Sertifikat Uji Tipe) sebesar Rp 34.075 miliar dan SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Tipe) sebesar Rp 1.158 triliun. Total pendapatan ini tercatat pada tahun 2016 dan mengalami peningkatan pada tahun 2017 menjadi Rp 1.299 triliun. Dengan potensi pendapatan ini menunjukkan bahwa adanya potensi bisnis yang menjanjikan.

Dengan potensi seperti itu diharapkan adanya ketertarikan investor atau swasta untuk bisa masuk dan bekerjasama dengan pemerintah untuk proyek ini. Disinilah skema KPBU menjadi platform untuk bisa menggabungkan investor atau Badan Usaha dengan proyek pemerintah. Kondisi ini juga didukung oleh selisih pagu yang dimiliki oleh kementerian perhubungan dimana terdapat kekurangan dana untuk membangun proving ground ini.

Ditemui di tempat kerjanya, Susi Pratiwi, selaku kepala Subdirektorat Kepengusahaan Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat, Kementerian Perhubungan yang juga selaku Deputi Direktur proyek proving ground menjelaskan peran strategis dari proyek ini yaitu kehadiran pemerintah untuk

meningkatkan keselamatan bagi pengendara bermotor. Selain itu juga untuk memenuhi standar UNECE atau standar internasional dan ketentuan MRA ASEAN.

Susi Pratiwi juga menyebutkan sangat pentingnya peran KPBU dalam pembiayaan proyek ini, terutama dari segi CAPEX. Dimana seperti yang diketahui bahwa pendanaan dari pemerintah sangat terbatas, namun kebutuhan akan adanya proving ground ini sangat diperlukan oleh masyarakat Indonesia. Oleh karena itu, KPBU dapat menarik investor yang dibutuhkan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan proyek proving ground. Skema KPBU yang digunakan dalam proyek ini adalah availability payment dengan nilai investasi sebesar Rp. 1,97 triliun dan masa konsesi selama 20 tahun. Konstruksi direncanakan bisa dimulai pada tahun 2021 dan beroperasi pada tahun 2022.

Dalam konteks harapan KPBU dimasa depan, Susi menyatakan bahwa KPBU ini akan membawa angin segar untuk pembangunan infrastruktur yang ada di perhubungan darat. Menurutnya, KPBU ini memberikan rasa aman, nyaman untuk PJPK sendiri karena terbantu oleh kantor bersama. Dimana dalam kantor bersama tersebut terdapat berbagai stakeholder yang terlibat langsung dalam membantu Proses KPBU beserta bottleneck yang akan terjadi. Investor pun akan lebih banyak yang tertarik dan merasa lebih percaya diri untuk ikut berinvestasi karena mendapatkan penjamin yaitu PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) yang dapat memberikan jaminan terhadap proyek KPBU.



Desain Masterplan Kawasan BPLJSKB

Susi Pratiwi juga menjelaskan bahwa progres proyek *proving ground* ini sendiri sudah sesuai dengan langkah-langkah yang ada dan sesuai dengan Peraturan Menteri Bappenas No.4 Tahun 2015 dan Peraturan Presiden 38 Tahun 2015. "Sebagai informasi untuk proving ground itu sudah tahap penyusunan final business case dan dibantu dengan fasilitas PDF dari Kementerian Keuangan melalui PT PII." Susi menambahkan. Proses persiapan juga dilakukan secara paralel. Baik itu tindak lanjut yang harus diselesaikan oleh Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJKPK) maupun kajian yang perlu dilakukan oleh konsultan. Market sounding atau market confirmation pun direncanakan bisa dilakukan pada Desember 2019 dan segera masuk dalam tahap Prakualifikasi. Semua progress ini sesuai dengan target optimis yang diharapkan oleh Menteri Perhubungan.

Menurut Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, skema KPBU adalah langkah yang sangat strategis khususnya dalam mengeksekusi program-program percepatan pengembangan dan pembangunan fasilitas infrastruktur. pembangunan infrastruktur yang terfokus pada pengembangan transportasi darat berguna untuk memastikan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia.

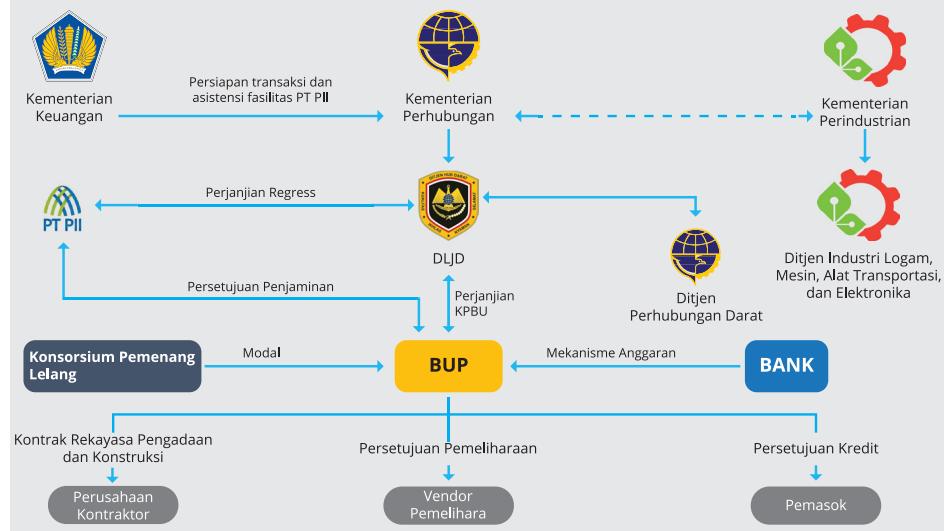
Hal ini merupakan rencana strategis Ditjen Perhubungan Darat pada 2020-2024, yakni dengan melakukan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dalam proyek pembangunan transportasi darat. Salah satu proyek itu adalah Pembangunan *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) "Proyek kerja sama ini tidak lepas dari dorongan pemerintah untuk merealisasikan program Nawacita dalam membangun Indonesia dari pinggiran dan memperkuat daerah pedesaan serta untuk memastikan infrastruktur tetap dibangun walaupun dengan keterbatasan APBN," jelasnya.

Sebelumnya, BPLJSKB ini sudah mempunyai fasilitas uji coba *indoor* dan jalur multi guna (*multi-purpose track*) sepanjang 1 Km. Dalam rangka untuk bisa memenuhi standar internasional atau standar UNECE dibutuhkan fasilitas uji coba luar ruangan (*Outdoor*). Dimana fasilitas-fasilitas tersebut meliputi:

- Jalan Umum (*General Road*)
- Jalur Menanjak (*Climb Track*)
- Jalur Kecepatan Tinggi (*High Speed Track*)
- (*Cosiness Track*)
- (*External Noise Track*)
- Jalur Off Road (*Off Road Track*)
- Jalur Kering (*Dry Track*)

"Proyek kerja sama ini tidak lepas dari dorongan pemerintah untuk merealisasikan program Nawacita dalam membangun Indonesia dari pinggiran dan memperkuat daerah pedesaan serta untuk memastikan infrastruktur tetap dibangun walaupun dengan keterbatasan APBN"

Indikasi Struktur Proyek KPBU



Buku Public-Private Partnership 2019: Infrastructure Project Plan in Indonesia, Kementerian PPN/Bappenas





Inovasi Kreatif Tingkatkan Kapasitas Jalan Tol Jakarta-Cikampek



Membentang dari barat ke arah timur dengan total panjang 83 KM, merupakan awal Jalan Tol Jakarta-Cikampek yang dibangun pada tahun 1988. Melewati titik-titik wilayah kota administrasi Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi dan Kabupaten Karawang yang beberapa daerahnya juga sudah dipenuhi penduduk dan kawasan industri yang berkembang. Membuat dampak yang cukup signifikan pada volume kepadatan lalu lintas yang melewati ruas jalan tol ini melebihi kapasitas yang sebelumnya telah direncanakan.

Kondisi seperti ini tentunya juga berdampak pada mobilitas di sekitar kawasan yang terkait dengan efisiensi dalam aktifitas ekonomi. Oleh karena itu, proyek elevated toll road ini dibuat untuk memberikan tambahan kapasitas lalu lintas sepanjang ruas DKI Jakarta dan daerah sekitarnya dalam kawasan Jabodetabek.

Tentunya tujuan dan manfaat akan *elevated toll road* ini akan memberikan peningkatan mobilitas dengan memberikan efisiensi pada sistem transportasi yang menunjang ekonomi nasional. Meningkatkan kelancaran arus transportasi darat.

Menjamin pelayanan angkutan darat yang aman. Mempermudah pergerakan arus lalu lintas dan arus barang serta penduduk dari Jakarta menuju kawasan Bekasi sampai Bandung. Mengakomodir pergerakan barang dan jasa lintas provinsi serta mendukung pengembangan kota-kota di wilayah Provinsi Jawa Barat.

Jakarta-Cikampek Elevated Toll Road merupakan proyek jalan tol bertingkat (*Double Decker Motorway*) pertama di Indonesia karena dibuat diatas jalan tol existing. Walaupun begitu, terobosan ini bukan hanya satu-satunya hal yang pernah dilakukan terkait dengan proyek ini. Selain itu, Jalan tol layang ini juga menggunakan skema pembiayaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Dengan menggunakan skema pembiayaan kreatif ini, maka beban anggaran pemerintah dalam membangun infrastruktur dapat lebih ringan. Proyek bernilai Rp 16,4 triliun rupiah ini merupakan *unsolicited project* yang diinisiasi oleh badan usaha yaitu PT Jasa Marga. Proyek ini juga mendapatkan penjaminan dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) dan Kementerian Keuangan.

Proyek Unsolicited

Proyek pembangunan tol layang Jakarta-Cikampek ini merupakan proyek KPBU dengan inisiasi yang berasal dari badan usaha yaitu PT Jasa Marga (Persero) atau disebut sebagai unsolicited project. Majunya Jasa Marga sebagai inisiator proyek bukan tanpa alasan. Menurut Direktur Utama PT Jasa Marga Desy Aryani, tingginya arus lalu-lintas di Jalan Tol Jakarta-Cikampek menjadi alasan penting sehingga perlu dilakukan peningkatan kapasitas melalui pembangunan jalan layang.

Lebih lanjut, pembangunan Jalan Tol Layang Jakarta-Cikampek ini merupakan unsolicited project pertama untuk sektor jalan tol. Inisiatif PT Jasa Marga (Persero) merupakan hal yang penting ditengah-tengah keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintah untuk dapat terus meningkatkan peran strategis jalan tol sebagai konektivitas jalur darat di Indonesia.

Dari sisi skema KPBU, proyek dengan nilai investasi sebesar Rp 16,4 triliun ini didanai oleh dua investor. Investor pertama yaitu PT Jasa Marga (Persero) dengan investasi sebesar 80 persen. PT Ranggi Sugiron Perkasa menjadi investor kedua dengan investasi sebesar 20 persen. Proyek ini memiliki masa konsesi selama 45 tahun.

Selanjutnya, untuk mengelola operasional dari Jalan Tol Layang Jakarta Cikampek, PT Jasa Marga membuat anak usaha yaitu PT Jasamarga Jalan Layang Cikampek (JJC) yang didirikan pada tanggal 24 November 2016. Namun, sesuai dengan perjanjian antara PT JJG dan juga pemerintah, maka nantinya setelah masa konsesi selesai, PT JJG akan mengembalikan dan menyerahkan jalan tol kepada pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).



SNAPSHOTS



1 | Pembangunan Tol Balikpapan-Samarinda (<https://pu.go.id/>)



2 | Bandara Kertajati (<https://www.thejakartapost.com/>)



3 | Layanan bandara Kertajati (<https://economy.okezone.com/>)



4 | LRT Jakarta (<https://www.thejakartapost.com/>)



5 | LRT Palembang (<https://tirto.id/>)

SNAPSHOTS



1 | Proyek LRT (<https://beritagar.id/>)



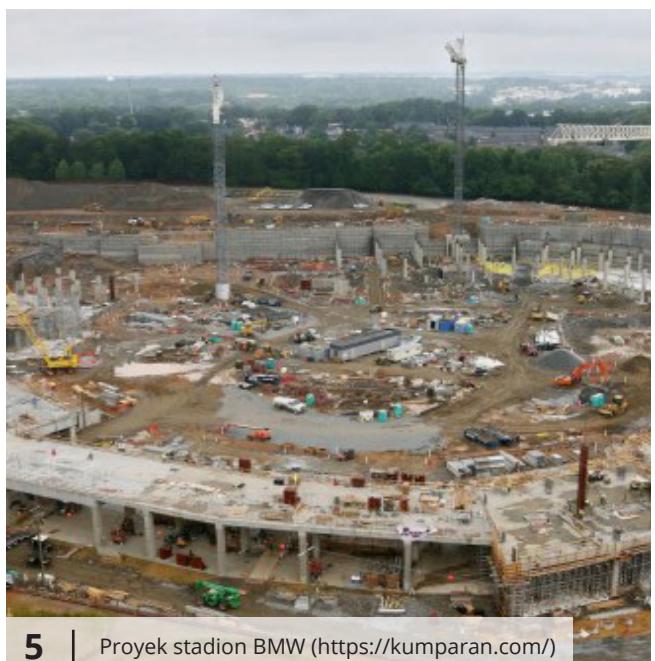
2 | Tol trans Sumatera (<https://www.merdeka.com/>)



3 | Jalan Tol Semarang-Solo (<https://kppip.go.id/>)



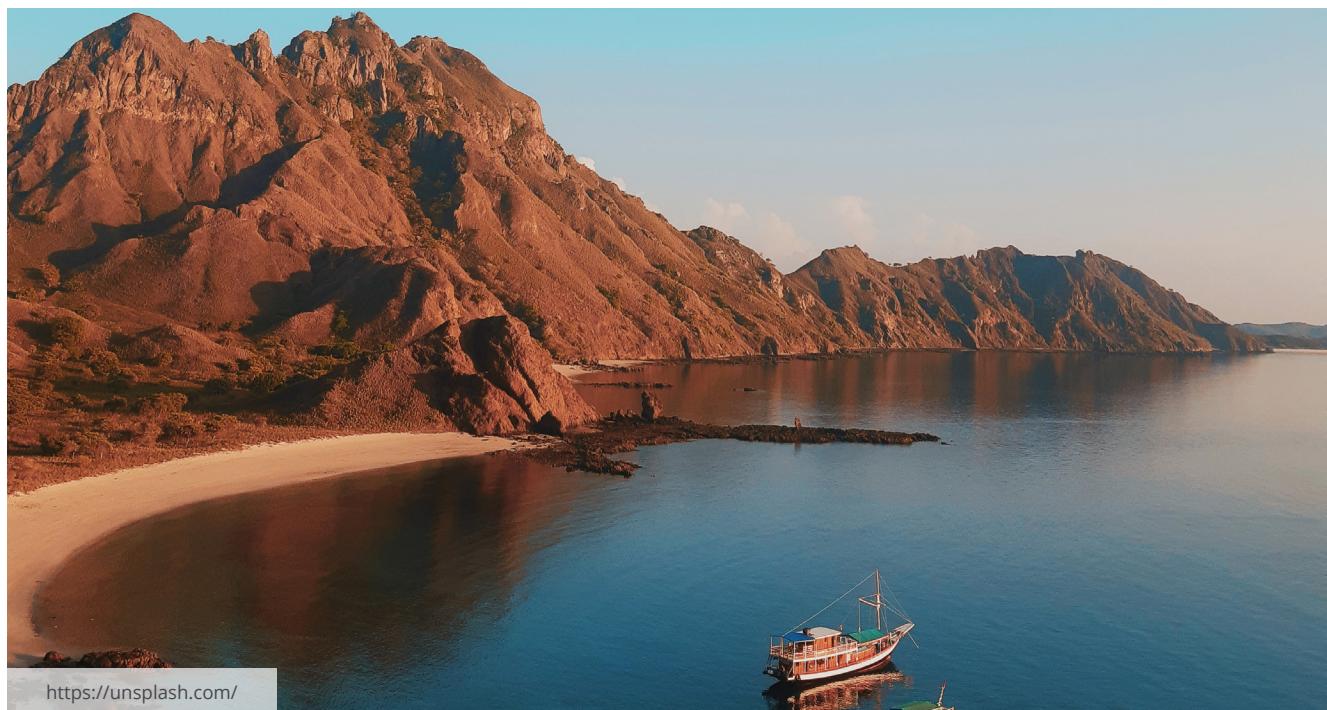
4 | Tol Kalimantan (<https://economy.okezone.com/>)



5 | Proyek stadion BMW (<https://kumparan.com/>)



Nafas Baru Labuan Bajo



Indonesia menetapkan sektor unggulan 10 (sepuluh) Prioritas Destinasi wisata sesuai instruksi Presiden mengenai pariwisata yang tertuang dalam Surat Setkab No: B-652/Seskab/Maritim/11/2015, tanggal 6 November 2015. Pada poin nomor 3 (tiga) tupoksi dari Menteri Perhubungan agar memberikan dukungan infrastruktur transportasi terutama perpanjangan landasan pacu bandar udara, pembangunan infrastruktur pelabuhan serta memberikan izin kepada maskapai penerbangan luar negeri yang ingin mendapatkan penerbangan langsung ke berbagai kota di Indonesia.

Sebagai salah satu potensi pariwisata unggulan Indonesia, Labuan Bajo memerlukan dukungan infrastruktur seperti bandar udara. Untuk memudahkan aksesibilitas wisatawan khususnya wisatawan mancanegara maka dapat dipertimbangkan penyediaan bandar udara internasional.

Labuan Bajo merupakan salah satu destinasi pariwisata Indonesia yang sangat terkenal dengan eksotisme pemandangan dan komodo yang memukau, menjadikannya daya tarik yang luar biasa bagi pelancong dalam negeri maupun luar negeri. Pastinya, terjadi peningkatan aktifitas yang cukup signifikan di wilayah Labuan Bajo. Sehingga perlu adanya beberapa dukungan infrastruktur untuk bisa memfasilitasi peningkatan mobilitas tersebut.

Terletak di pulau Flores dengan landasan pacu sepanjang 2.25 Km, Bandar Udara Komodo Labuan Bajo adalah salah satu infrastruktur yang sangat penting keterkaitannya dengan memfasilitasi mobilitas yang terjadi untuk peningkatan diberbagai sektor lainnya seperti ekonomi dan pariwisata.

Dengan banyak dibukanya rute penerbangan ke Labuan Bajo, tingginya aktifitas penerbangan inipun harus dibarengi dengan kapasitas dan fasilitas yang memadai untuk potensi perkembangan di masa depan.

Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Agus Santoso pun juga mengatakan peningkatan kapasitas bandara Komodo, dilakukan sejalan dengan potensi peningkatan pariwisata di Labuan Bajo. Kawasan ini merupakan salah satu lokasi pariwisata prioritas yang masuk ke dalam program sepuluh Bali Baru. Jumlah turis yang berkunjung ke Labuan Bajo melalui Bandara Komodo meningkat hingga 30% per tahun. Namun Bandara Komodo hanya mampu menampung 800 ribu penumpang.

Rencana Pengembangan

Bandara Komodo Labuan Bajo direncanakan untuk bisa menjadi bandara internasional dengan melakukan perluasan landasan pacu menjadi 45x2000 meter atau 9.000 meter per segi yang diharapkan bisa menampung dan melayani Boeing 737.

Perluasan tempat parkir dan juga terminal penumpang juga akan diperluas. Yaitu sebesar 11.100 m² untuk apron (tempat parkir pesawat), 24.949 m² untuk terminal penumpang domestic dan 5.343 m² untuk terminal penumpang Internasional dan berbagai perluasan di fasilitas lainnya.

Pada 27 Desember 2019, Kementerian Perhubungan mengumumkan pemenang dari proyek pengembangan Bandara Komodo. Pemenang dari proyek ini adalah konsorsium *Cardig Aero Service*. Konsorsium ini terdiri dari PT Cardig Aero Service (CAS), Changi Airports International Pte Ltd (CAI), dan Changi Airports Mena Pte Ltd. Sebelumnya proses lelang telah dilakukan sebanyak 2 kali dimana tahap pertama terdapat lima konsorsium yaitu Changi-Cardig, Astra dengan perusahaan perancis, PT Angkasa Pura II dengan perusahaan India GVK yang pada tahap finalnya meloloskan konsorsium Changi-Cardig.

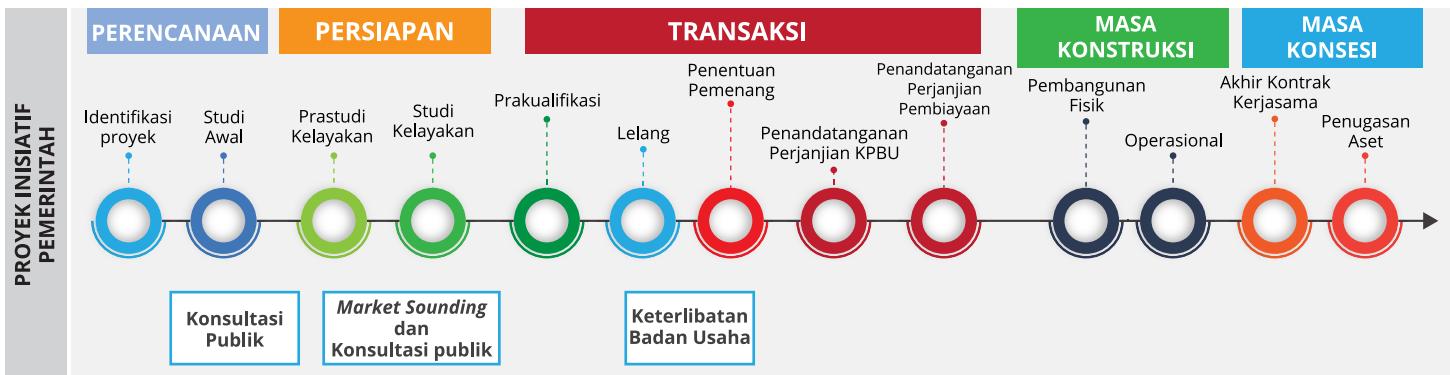


Kepala Seksi Kerja Sama dan Pengembangan Pengusahaan Bandara Kementerian Perhubungan Arif Mustofa mengatakan pihaknya juga telah melakukan survei ke bandara-bandara yang dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan tersebut. Beberapa diantaranya adalah bandara di Cyprus, Brasil, dan Kamboja. Perusahaan-perusahaan ini juga dinilainya bisa mendorong skema KPBU untuk mengejar ketertinggalan dari negara-negara lain yang sudah mengaplikasikan KPBU.

Ia memaparkan alasan membuka lelang kepada perusahaan asing karena mencari yang berpengalaman dalam mengoperasikan bandara di pasar internasional. "Ada market-market yang belum kita kelola, untuk mengelola market internasional, tidak hanya bisa bangun bandara, kita punya BUMN karya jago-jago, tapi untuk airport operator yang punya link internasional yang membangun jaringan-jaringan wisata internasional yang lebih penting," tambahnya.



Peraturan Lembaga LKPP No. 29 Tahun 2018



Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam melaksanakan pengadaan infrastruktur pastinya membutuhkan suatu kerangka kerja, tahapan-tahapan serta peraturan yang transparan untuk bisa menghasilkan proses kerjasama yang baik dan memperlancar penyelenggaraan penyediaan infrastruktur. Dalam Peraturan LKPP No.19 Tahun 2018, mempunyai susunan yang bertujuan untuk menjadi acuan bagi seluruh stakeholder. Secara khusus, dengan adanya peraturan ini, diharapkan bisa memberikan prinsip efisiensi, efektif, transparan, terbuka, bersaing, adil dan akuntabel. Dimana hal-hal tersebut bisa menarik lebih banyak investor dan pihak terkait untuk bisa melakukan kerjasama dalam pengadaan infrastruktur.

Peraturan lembaga ini menjelaskan secara detail proses dan tahapan transaksi proyek KPBU. Mulai dari hulu ke hilir. Seperti persiapan pengadaan di tahap awal, Prakualifikasi, Pelelangan dan Penunjukan Langsung. Selain itu juga dijelaskan didalamnya bagaimana tahapan-tahapan tersebut harus dijalankan dan dipenuhi untuk bisa melanjutkan ke tahapan-tahapan berikutnya.

Bahkan dimulai dari tahap persiapan, pengadaan yang ingin dilakukan harus melewati beberapa konfirmasi-konfirmasi meliputi konfirmasi kesiapan proyek KPBU dan konfirmasi minat pasar seperti *market sounding* yang dilakukan oleh PJPK atau diskusi dalam forum Badan Usaha. Seperti yang dijelaskan pada Pasal 11 bagian Persiapan pengadaan.

Penting untuk diketahui bahwa tujuan dari adanya Peraturan LKPP No. 19/2018 adalah untuk memastikan bahwa pengadaan infrastruktur yang dilakukan bisa terhindar dari mangkrak atau berhenti ditengah jalan. Belajar dari berbagai proyek-proyek besar yang tersangkut oleh beberapa masalah, pengujian skema KPBU dengan peraturan lembaga ini bisa menjadi solusi terciptanya pengadaan infrastruktur yang aman bagi para investor dan *stakeholder* terkait Selain itu, perlu juga dipahami bahwa pengadaan yang dilakukan untuk proyek KPBU berbeda dengan pengadaan barang dan jasa. Hal ini disebabkan karena proyek-proyek yang menggunakan skema KPBU memiliki tingkat kompleksitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengadaan barang dan jasa yang umumnya dilakukan melalui LKPP.

Pemikiran dasar investor untuk bisa terlibat dalam proyek pengadaan infrastruktur pastinya menginginkan sebuah keamanan dan kejelasan atau transparansi dari apa yang mereka investasikan. oleh karena itu, proses pelelangan juga masuk di dalam peraturan lembaga ini. Menjelaskan siapa saja, bagaimana proses pemilihan pemenang proyek serta evaluasi yang dilakukan setelah penawaran dilakukan. Terdapat juga aturan untuk menyampaikan sanggahan hasil tahapan jika terjadinya penyimpangan/pelanggaran prosedur. Hal-hal seperti ini yang membuat ketertarikan investor bisa terjaga dan mengundang lebih banyak lagi investor yang tertarik. Segala proses yang dilalui bisa dipetakan dan segala kemungkinan yang terjadi di tengah proses yang sedang dilalui.



<https://www.inews.id/>



PT Jasa Marga Pandaan Malang

Tingkatkan Konektivitas Infrastruktur di Timur Pulau Jawa

Pemerintah yang juga bekerjasama dengan badan usaha terus menggenjot pembangunan infrastruktur perhubungan dengan tujuan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah. Hal ini nantinya dapat berkontribusi terhadap efisiensi biaya transportasi sehingga dapat menekan tingginya harga komoditas. Selain itu, dengan adanya konektivitas ini maka pemerataan ekonomi dapat diwujudkan.

Cita-cita mulia tersebut berhasil diwujudkan salah satunya melalui pembangunan tol Pandaan-Malang yang dikelola oleh PT Jasa Marga Pandaan Malang. Peran PT Jasa Marga Pandaan Malang sangat strategis untuk mengelola operasional dari tol ini.

Perlu diketahui, Jalan Tol Pandaan-Malang terbagi menjadi lima seksi yaitu: seksi I yang terdiri dari ruas Pandaan-Purwodadi sepanjang 15,47 km; seksi II terdiri dari ruas Purwodadi-Malang sepanjang 8,05 km; seksi III terdiri dari ruas Lawang-Singosari sepanjang 7,10 km; seksi IV terdiri dari ruas Singosari-Pakis sepanjang 4,75 km dan seksi V yang terdiri dari ruas Pakis-Malang sepanjang 3,11 Km. Total keseluruhan panjang Jalan Tol Pandaan-Malang adalah 38,48 Km. Tol ini dibangun dengan skema KPBU dengan total investasi sebesar US\$ 461 juta dengan masa konsesi selama 35 tahun. Selain PT. Jasa Marga Pandaan Malang, investor yang berinvestasi di jalan tol ini adalah: PT Jasa Marga (Persero) Tbk, PT. Pembangunan Permahan (Persero) Tbk, dan PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero).

Dengan adanya tol Pandaan-Malang, diharapkan volume lalu-lintas di jalan nasional dapat dikurangi dan juga secara strategis dapat menjadi jalur pilihan bagi akses transportasi area industri yang ada di Kota Malang dan Kota Batu. Selain itu, dengan adanya tol ini, maka waktu tempuh dari Pandaan-Malang-Pasuruan dapat dikurangi hingga di bawah satu jam.

PT Jasa Marga Pandaan Malang didirikan pada tanggal 6 Juni 2016. Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang infrastruktur khususnya pengelolaan jalan tol, PT. Jasa Marga Pandaan Malang memiliki kegiatan usaha yaitu: melakukan pekerjaan Perencanaan; membangun jalan dan jembatan, bangunan pelengkap jalan dan fasilitas tol; pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol, termasuk memungut dan menggunakan uang tol; menggunakan ruang milik jalan tol untuk usaha lain yang berkaitan



<https://economy.okezone.com/>

dengan pengoperasian jalan tol, dengan tidak mengurangi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan/atau persetujuan pihak yang berwenang; dan menyelenggarakan kegiatan usaha lain yang terkait atau menunjang kegiatan usaha antara lain Rest Area, Jasa persewaan mesin, konsultasi manajemen terutama sumberdaya manusia di bidang pengelolaan jalan tol, persewaan alat transportasi darat (non-operator).

Pada tanggal 9 Juni 2016, Perusahaan dan Pemerintah telah menandatangani Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol ("PPJT") Pandaan - Malang. Dalam perjanjian tersebut, antara lain ditetapkan masa konsesi Perusahaan adalah selama 35 tahun. Pada saat berakhirnya masa konsesi, Perusahaan harus mengembalikan dan menyerahkan jalan tol kepada Pemerintah/melalui Badan Pengatur Jalan Tol ("BPJT") tanpa syarat.



Lesson Learned

KEBUTUHAN SKEMA PEMBIAYAAN KREATIF UNTUK INFRASTRUKTUR INDONESIA

Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah merencanakan untuk membangun 732 kilometer (km) rute nasional pada tahun 2019. Pembangunannya meliputi jalan tol yang panjangnya mencapai 218 km. Ini akan menambah total panjang jalan nasional yang dibangun pada periode antara 2015 dan 2019 menjadi 4.119 km.

Walaupun ini adalah berita yang sangat baik bagi negara ini, banyak yang telah menyoroti risiko ekonomi yang mungkin ditimbulkan oleh penyusunan struktur keuangan terhadap rencana-rencana ini bagi perekonomian.

Pakar infrastruktur terkemuka, Shadiq Wahono, menyatakan bahwa untuk meminimalkan risiko keuangan jangka panjang, pemerintah harus memperhatikan skema investasi untuk infrastruktur. Saat ini, yang terjadi adalah pemerintah mulai konstruksi terlebih dahulu, dan kemudian mencari investor dan membuat regulasi.

Shadiq, yang telah melakukan berbagai proyek tol sendiri, mengatakan bahwa ada beberapa poin yang harus dipertimbangkan oleh pemerintah di masa depan. Yang pertama terkait dengan pengembalian investasi atau ROI. Menurutnya, saat ini pengembangan jalan tol yang dilakukan oleh BUMN harus dalam konteks ROI. "Kalau tidak, mereka akan kehilangan uang nantinya," katanya.

Dia menjelaskan bahwa sebelum membukukan kerugian, biasanya BUMN akan mencari pinjaman tambahan atau penggantian dari bank atau penerbitan obligasi. Jika tidak, maka biaya keuangan akan terus menggerogoti nilai proyek, dan pada akhirnya jika dijual, itu tidak harus merupakan hasil penjualan yang mampu membayar kembali apa yang telah dihabiskan. "Tentu saja metode ini tidak sehat," jelasnya.

Selain itu, banyak proyek infrastruktur belum bergeser dari pembiayaan infrastruktur tradisional di era awal 70-an dan 80-an di mana beberapa negara-negara maju memberikan bantuan melalui lembaga donor atau multi lembaga multilateral



<https://kurio.id/>

sering membuat biaya pengembangan sangat mahal dan lambat, karena mereka dimuat dengan banyak kepentingan dan kebijakan asing. negara donor termasuk dalam ketentuan perjanjian pembiayaan.

Berdasarkan data terbaru yang dirilis oleh Bappenas, diperkirakan kebutuhan investasi infrastruktur untuk lima tahun ke depan setidaknya Rp. 6.445 T. Dari nominal sebesar ini, pemerintah hanya dapat memenuhi porsinya hingga 58% saja dari APBN ataupun melalui BUMN.

Jika kekuatan fiskal pemerintah sangat tinggi, pemerintah dapat membangun infrastruktur apa pun yang diinginkannya. Namun untuk Indonesia, ini bukan masalahnya. Utang luar negeri negara tersebut telah mencapai Rp 5.581 triliun pada akhir Q1 2019. Ini menyulitkan pemerintah dan BUMN untuk memikul pengeluaran tersebut.

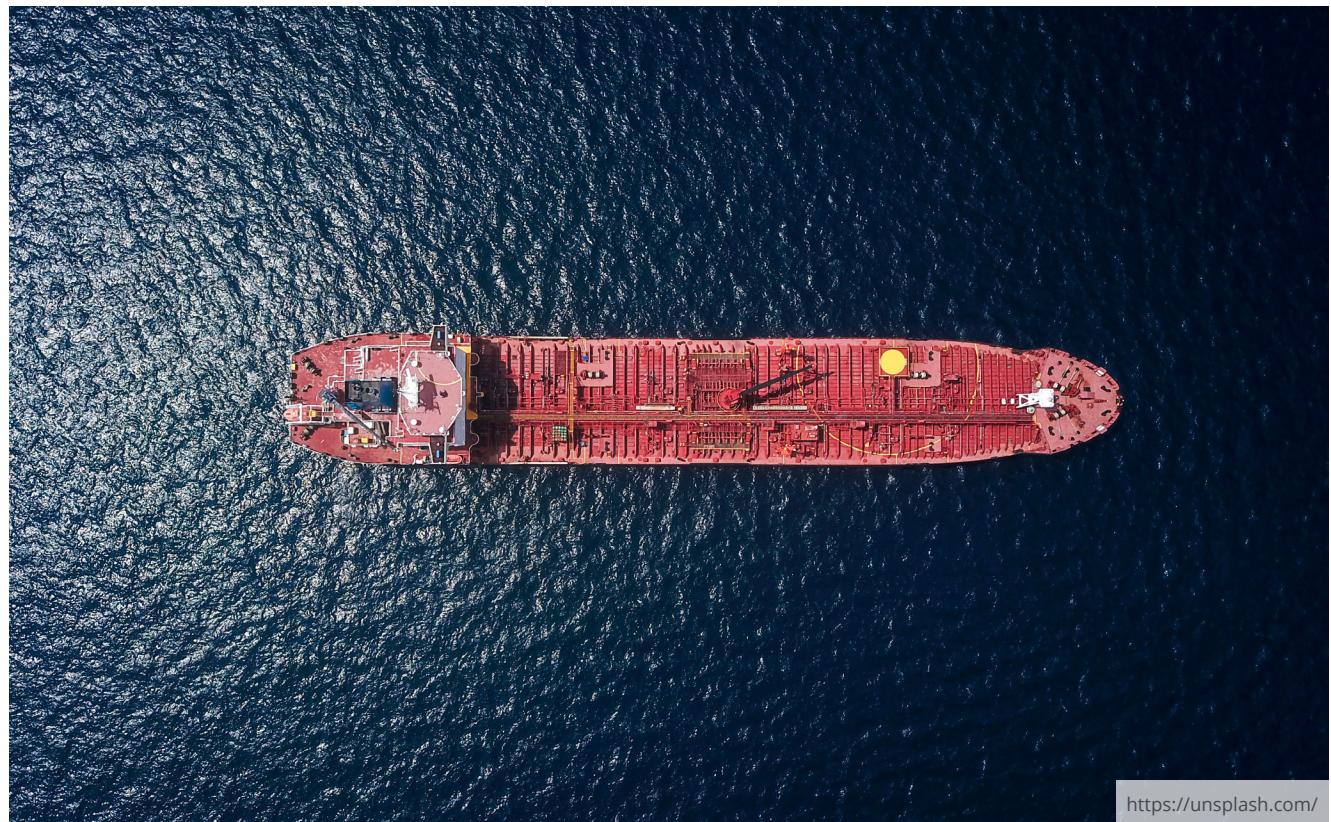
Dalam kapasitas fiskal yang terbatas, pemerintah masih harus membangun infrastruktur untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, yaitu dengan merombak struktur pembiayaan. Dalam hal ini, pemerintah harus kembali memperhatikan disiplin investasi.

"Pemerintah harus dapat memberikan dukungan yang memadai, sehingga proyek-proyek infrastruktur yang ditawarkan kepada sektor swasta untuk dibangun dapat memiliki profil pengembalian risiko yang menarik dan dengan tingkat ROI yang sesuai dengan tuntutan pasar keuangan," Shadik menyimpulkan.



Pelabuhan Patimban

Pelabuhan Patimban, Sinergi Mobilitas Laut dan Darat



<https://unsplash.com/>

Pelabuhan Patimban di Subang Jawa Barat merupakan salah satu proyek yang mendapatkan harapan besar dari Presiden Joko Widodo untuk bisa menjadi pintu gerbang berbagai mobilitas yang dibutuhkan untuk meningkatkan perekonomian. Tujuan pembangunan Pelabuhan Patimban beberapa diantaranya adalah mengurangi biaya logistik dengan mendekatkan pusat produksi dengan pelabuhan, memperkuat ketahanan ekonomi, mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas di Jakarta dengan pembagian arus lalu lintas kendaraan, serta menjamin keselamatan pelayaran termasuk area eksplorasi minyak dan gas.

Lokasinya yang dekat dengan kawasan industri karawaci dan karawang menjadikan pelabuhan ini sangat strategis sehingga mobilisasi logistik jauh lebih efisien. Selain itu juga dengan proyeksi potensi bisnis otomotif yang akan berkembang, *car terminal* juga dibangun untuk bisayang nantinya akan menjadi pusat eksport produk otomotif Indonesia.

Dengan adanya *car terminal* ini, diharapkan Pelabuhan Patimban bisa dapat mengurangi kepadatan lalu lintas ekspor-impor kendaraan di Pelabuhan Tanjung Priok yang seringkali telah menjadi penyumbang kemacetan lalu lintas antara bekasi dan Tanjung Priok, Jakarta.

Proyek infrastruktur bernilai Rp23,5 triliun juga akan menjadi pelabuhan terbesar di Indonesia. Proyek ini direncanakan untuk beroperasi secara penuh pada tahun 2027. Sampai pada tahun tersebut, terdapat 3 tahapan proyek yang dilakukan.

Tahap pertama akan digunakan untuk terminal peti kemas seluas 35 hektare dengan kapasitas 250.000 TEUs dan 25 hektare untuk terminal kendaraaan utuh (*Completely build up/CBU*) dengan kapasitas 218.000. Pada tahap kedua, kapasitas pelayanan terminal peti kemas akan meningkat menjadi 5,5 juta TEUs dan tahap ketiga, akan meningkatkan kapasitas hingga 7,5 juta TEUs.

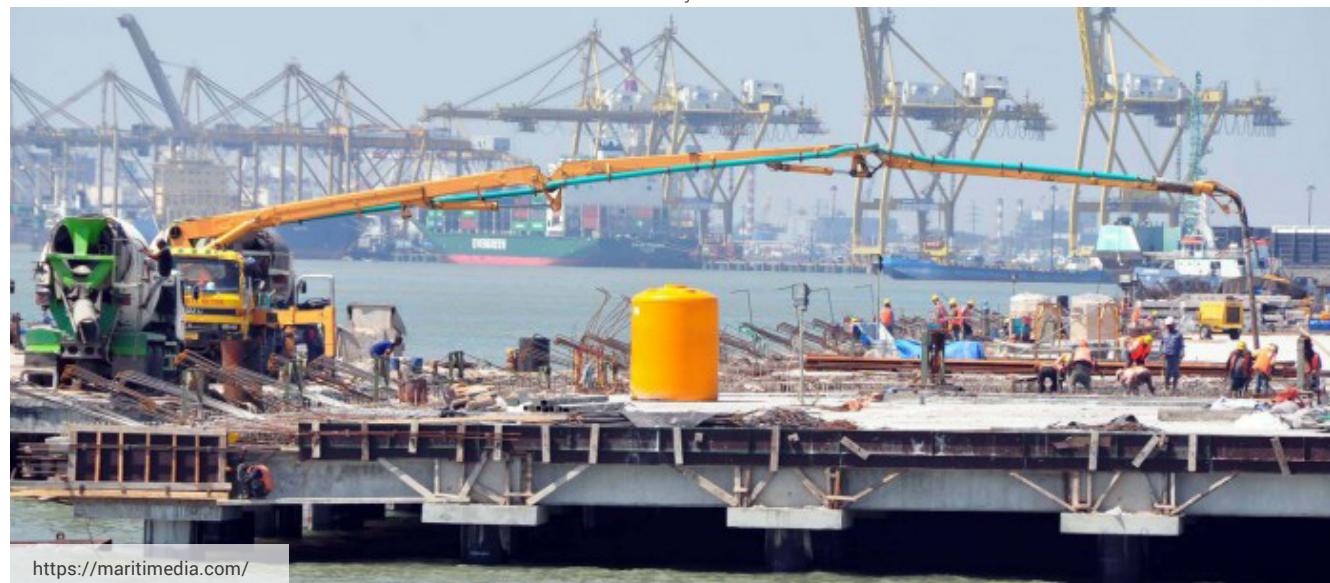
Sesditjen Perhubungan Laut Kemenhub Arif Toha mengatakan, pengembangan pelabuhan Patimban secara ultimate selesai 2027 dengan area reklamasi seluas 300 hektare dan backup area hingga 354 hektare dan backup area ini mencakup gedung perkantoran, area komersial, pergudangan, hingga *logistic park*.

Revitalisasi mobilitas logistik

Rencana menjadi pelabuhan terbesar di Indonesia, menjadikan pelabuhan Patimban dibangun untuk bisa mendorong efisiensi mobilitas logistik di Indonesia. Adanya harapan untuk bisa menjadi penghubung dengan *hinterland* (Kawasan Industri), menghadirkan sebuah saran untuk pembangunan jaringan rel yang terintegrasi dengan pelabuhan. Saran tersebut lahir dari Chairman Supply Chain Indonesia (SCI) Setijadi, yang selanjutnya menjelaskan bahwa Pelabuhan Patimban berpotensi meningkatkan efisiensi logistic pelaku industry di tanah air.

Menurutnya, jaringan rel kereta api pelabuhan ini dapat menghindari persoalan pelabuhan sebelumnya yang berdampak terhadap inefisiensi pengguna yang tinggi. Dimana efisiensi ini dapat diperoleh untuk sejumlah kawasan industri lainnya di Pulau Jawa dengan kerja sama antara Pelabuhan Patimban dan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Selain mengurangi ketergantungan terhadap Pelabuhan Tanjung Priok yang aksesibilitasnya dari dan ke beberapa kawasan industri terkendala kemacetan, imbuhan, keberadaan Pelabuhan Patimban akan meningkatkan persaingan sehat antarpelabuhan. Fokus ekspor industri otomotif yang dipilih pelabuhan Patimban juga harus mempertimbangkan pemanfaatannya untuk proses impor untuk meningkatkan penggunaan pelabuhan. Selain fokus pada industry otomotif, Pelabuhan Patimban merupakan infrastruktur strategis bagi industri di Jawa Barat secara umum dan berpotensi mengalihkan volume ekspor-impor dari Pelabuhan Tanjung Priok.



Berdasarkan analisis SCI, sekitar 79 persen volume ekspor dan 84 persen volume impor yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok untuk industri yang berlokasi di Jawa Barat. Volume ekspor itu terutama dari wilayah Karawang (29 persen volume Tanjung Priok), Purwakarta (8 persen), dan Bandung (6 persen), serta tidak menutup kemungkinan dari Bekasi (32 persen). Sementara volume impor itu untuk wilayah Karawang (36 persen), Purwakarta (9 persen), dan Bandung (6 persen), serta Bekasi (23 persen).

"Dengan volume ekspor-impor yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok sekitar 65 persen volume nasional, maka efisiensi yang bisa diperoleh dengan keberadaan Pelabuhan Patimban berpotensi berdampak positif terhadap peningkatan efisiensi logistik nasional," jelasnya.

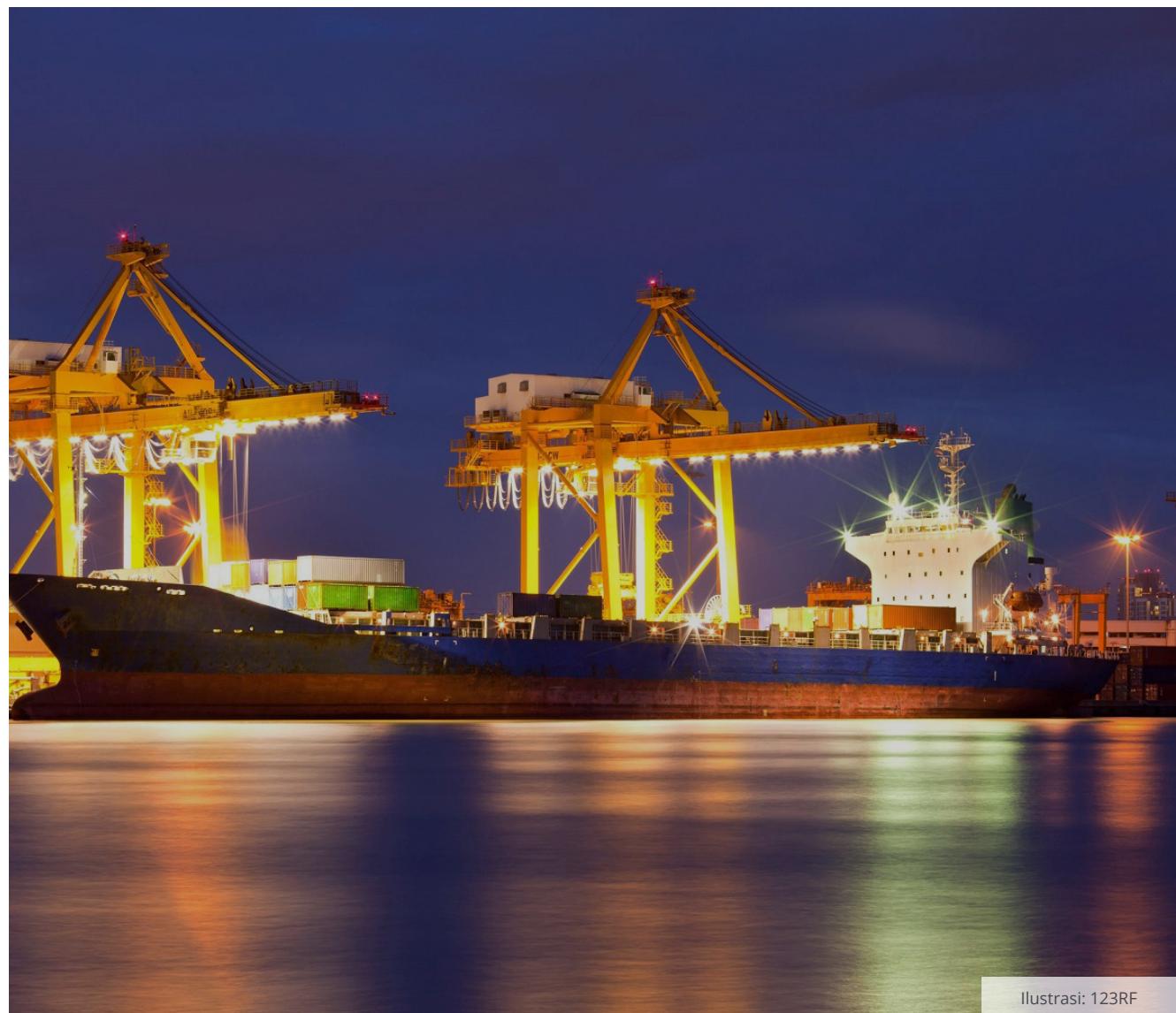
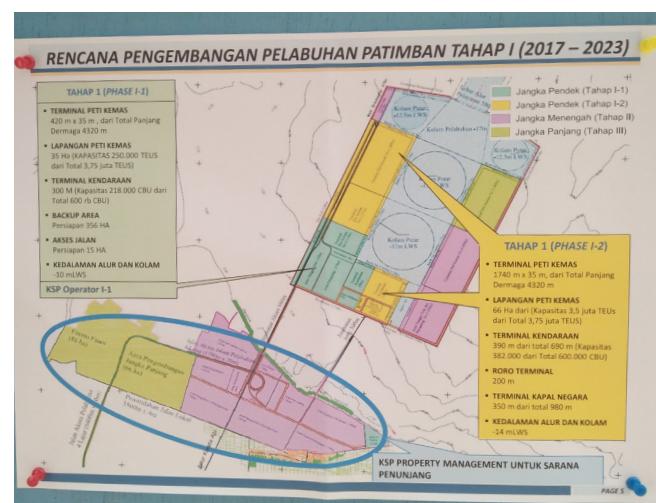
Di sisi lain, Patimban terangnya, berpotensi penting dalam rencana pengembangan kawasan Bekasi-Karawang-Purwakarta (Bekapur) sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) yang sangat penting karena kontribusi ekonomi yang tinggi, yaitu sekitar 15 persen dari industri nasional. Lebih lanjut, Pelabuhan Patimban memiliki peran yang strategis. Dengan adanya pelabuhan ini, aktivitas ekspor-impor tidak semuanya akan bertumpu di Pelabuhan Tanjung Priok sehingga terjadi peningkatan efisiensi aktivitas logistik nasional. Selain itu, lokasi Pelabuhan Patimban yang juga dekat dengan kawasan industri di Cikarang, Jawa Barat akan memudahkan pelaku industri yang akan melakukan aktivitas ekspor-impor sehingga dapat menghemat ongkos transportasi dan beban finansial lainnya.

Saat ini pemerintah sedang membangun jalan akses sepanjang delapan kilometer. Progress pembangunan jalan akses ini per Desember 2019 sudah mencapai 55,8 persen dan diharapkan dapat selesai pada April 2020 sehingga nantinya, Pelabuhan Patimban ini dapat beroperasi secara perdana pada September 2020. Skema KPBU nantinya akan digunakan pada tahap kedua pembangunan yaitu peningkatan kapasitas pelayanan terminal peti kemas menjadi 5,5 juta TEU.

Tahapan Progress Proyek Pembangunan Pelabuhan Patimban

Pada Tahap pertama atau Phase 1-1, terdapat enam infrastruktur yang akan dibangun di Pelabuhan Patimban. Infrastruktur tersebut adalah Terminal Peti Kemas berukuran 420 m x 35 m dari total panjang 4.320 m. Infrastruktur kedua yang dibangun adalah Lapangan Peti Kemas seluas 35 hektar dengan kapasitas 250 ribu TEUs dari total 3,75 juta TEUs. Selanjutnya adalah terminal kendaraan seluas 300 meter dengan kapasitas 218 ribu CBU dari total yang direncanakan 600 ribu CBU. Selain itu, akan dibangun juga backup area, akses jalan, dan juga kedalaman alur dan kolam yang mencapai -10mLWS

Selanjutnya pada fase 1-2 juga akan dibangun enam infrastruktur yang terdiri dari terminal peti kemas seluas 1740 m x 35 m dari total panjang dermaga 4.320 m. Infrastruktur selanjutnya adalah terminal peti kemas dengan luas 66 hektar yang memiliki kapasitas 3,5 juta TEUs dari total 3,75 juta TEUs. Selain itu, dibangun juga terminal kendaraan seluas 390 meter dari total 690 meter dengan kapasitas 382 ribu dari total 600 ribu CBUs. Terdapat juga terminal RORO, terminal kapal negara dan kedalaman alur dan kolam yang mencapai -14 mLWS.



Jalan menuju perubahan: Akses tol Krian-Legundi-Bunder-Manyar

Konektivitas antar titik-titik kehidupan manusia membawa pergerakan perubahan yang lebih bermanfaat dari kondisi sebelumnya. Bergeraknya manusia dan aktifitas yang dibawanya, tentu memberikan pengaruh pada lingkungan sekitarnya. Begitu juga dengan hadirnya konektivitas akses Tol Krian-Legundi-Bunder-Manyar (KLBM). Tol yang dibiayai dengan skema KPBU ini bisa dijadikan percontohan untuk pembangunan infrastruktur di daerah lainnya. Dengan digunakannya KPBU, tol ni meringankan beban APBN, serta pembangunannya dilakukan tanpa bantuan pihak asing sehingga semua proses, bahan hingga SDM yang digunakan merupakan asli hasil anak bangsa. Dengan nilai investasi sebesar Rp 12,224 Miliar, jalan tol sepanjang 39 Km ini berhasil menghubungkan kota Surabaya dan Mojokerto. Selain itu, terbukanya akses untuk aktivitas mobilitas industry di wilayah penyanga utama kota Surabaya seperti Sidoarjo dan Gresik.

Sebelum hadirnya jalan tol ini, masyarakat telah menggunakan akses jalan tol lainnya yaitu Surabaya-Gempol untuk bermobilitas. Mulai dari mobilitas saat musim mudik sampai juga dengan dengan mobilitas industri. Hal ini diperkuat dengan catatan bahwa tol Surabaya –Gempol merupakan tol yang paling aktif se-Jawa Timur. Berdasarkan data PT Jasa Marga Cabang Surabaya-Gempol, volume kendaraan pada tahun 2005 rata-rata sebesar 173.000 kendaraan per hari. Pada tahun 2008, angkanya naik menjadi 156.000 yang volume sebelumnya sedikit terganggu dengan adanya dampak semburan lumpur panas lapindo sebesar 147.200 pada 2006.

Dengan padatnya volume dan terganggunya fasilitas dikarenakan lumpur panas. Beberapa cara pun dilakukan. Salah satunya adalah dengan pembangunan jalan tol KLBM. Dengan hadirnya jalan tol KLBM ini, tercipta jalur alternatif lain untuk bisa mengurangi beban kemacetan dari tol Su-Gem sebelumnya, dan berbagai manfaat strategis yang bisa dicapai seperti, konektivitas antar kawasan industry utama (Sidoarjo-Gresik) dan dukungan akses mobilitas kendaraan logistic pada sekitar kawasan Pelabuhan di Jawa Timur yang juga membawa kemudahan akses bagi para wisatawan yang datang ke Jawa Timur. Dimana jarak 38 km dengan kecepatan normal akan dicapai hanya dalam durasi 38 menit yang sebelumnya ditempuh dalam 2-3 jam. Sehingga terjadinya efisiensi



<https://www.lensaindonesia.com/>

dan sinergi positif dari banyak titik-titik kegiatan strategis yang ada di Jawa Timur.

Pada konstruksi di seksi 4 menggunakan tiang pancang atau yang dikenal dengan *slab on pile*, yang membuat jalan tol melayang di atas tanah. Pemilihan konstruksi *Slab on Pile* karena konstruksi tersebut memiliki ketebalan yang lebih baik, sesuai dengan kondisi lapangan yang didominasi tanah jenah air atau tambak dan rawa. Dengan menggunakan tiang pancang sebagai pondasi dengan kedalaman tertentu sampai tanah keras yang nilai keamanan daya dukung ultimate tanah 3 (tiga).

Selain itu, diproduksinya material beton di pabrik membuat mutu beton dan produk lebih terjamin. Keuntungan lainnya adalah waktu pelaksanaan konstruksi yang lebih cepat dibandingkan dengan metode konvensional, dan membutuhkan biaya konstruksi & pemeliharaan lebih efisien dibandingkan metode konvensional.

Dilansir dari data BPJT per 7 Oktober 2019, saat ini progress pengerjaan jalan tol sudah 82,27 persen. Dengan rincian, Seksi 1: Krian-Kademean 85,56%; Seksi 2: Kademean Mengganti-Boboh 93,07%, Seksi 3: Boboh-Bunder 98,07%; Seksi 4: Bunder-Manyar

mengeluti bidang jasa konstruksi. Waskita Precast ini lebih banyak mengerjakan proyek *elevated* atau layang lantaran wilayah yang



45,37%. Target beroperasi diperkirakan pada tahun 2020.

Dalam prosesnya, PT Waskita Bumi Wira sudah menggunakan fasilitas pinjaman dana sebanyak 3 kali dengan total Rp. 467,5 M kepada induk perusahaannya.

Dari Kita, Untuk kita

Tol yang dimulai pada tahun 2017 ini, memilih proses pembiayaan dengan pembiayaan KPBU dengan pertimbangan untuk meringankan beban APBN. Tol ini berada dibawah tanggung jawab Kementerian PUPR dan dibangun oleh PT Waskita Bumi Wira dengan

dilewati tol terutama di Gresik merupakan daerah tambak yang tidak kuat untuk diurug sehingga memerlukan tiang pancang yang diproduksi sendiri oleh perseroan. Waskita Beton Precast adalah perusahaan produksi beton precast dan ready mix dengan kapasitas produksi saat ini terbesar di Indonesia. Dengan didukung 3 sertifikasi sistem manajemen terintegrasi ISO 9001:2015 *Quality Management System* 14001:2015 mengenai *Environment Management System*, dan OHSAS 18001:2007 mengenai *Occupational, Health and Safety Management System* sebagai suatu standar internasional untuk Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja/K3.

SEKILAS MENGENAI PROYEK PEMBANGUNAN JALAN TOL KRIYAN-LEGUNDI-BUNDER-MANYAR

- Proyek prakarsa Badan Usaha (unsolicited) yaitu PT Waskita Bumi Wira
- Berlokasi di Kabupaten Gresik, Mojokerto, dan Sidoarjo
- Memiliki panjang 38,2 Km



19 JENIS INFRASTRUKTUR YANG DAPAT DIKERJASAMAKAN MENGGUNAKAN SKEMA KPBU

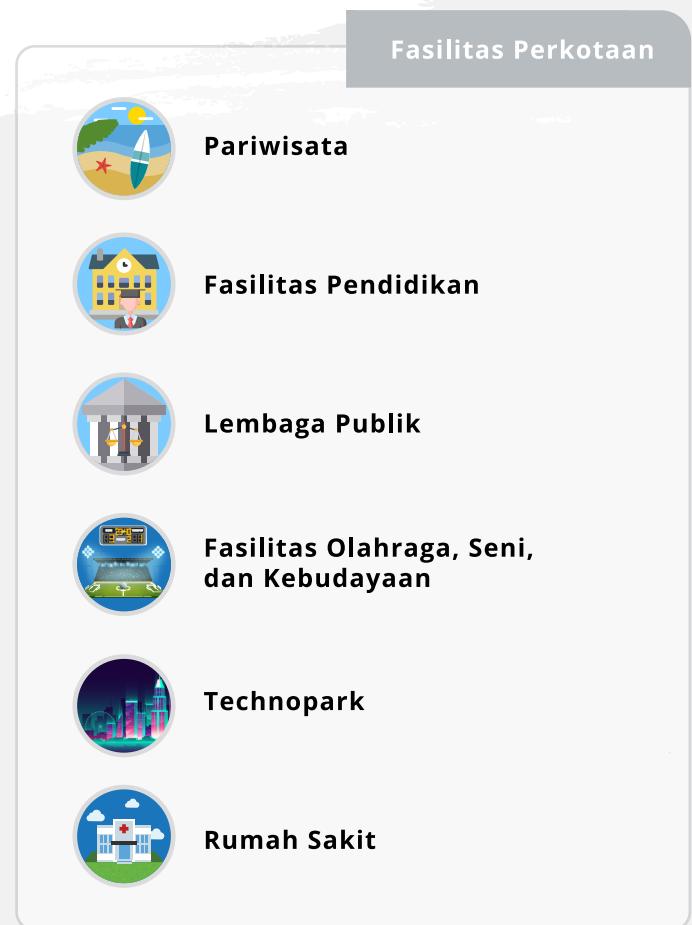


FOTO PROYEK KPB



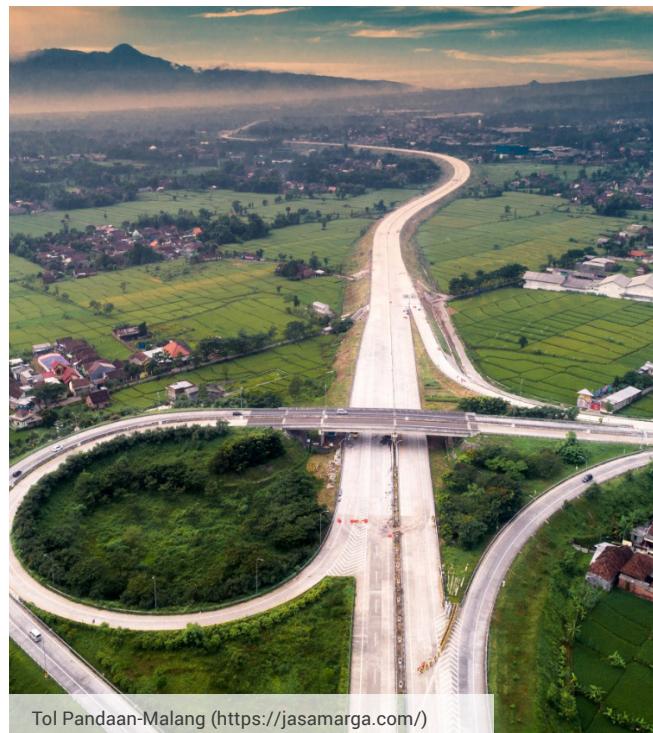
Proyek Tol KPB (<https://www.kemenkeu.go.id/>)



Pelabuhan Bau Bau (<http://beritatrans.com/>)



Bandara Hang Nadim Batam (<https://bisnis.tempo.co/>)



Tol Pandaan-Malang (<https://jasamarga.com/>)

FOTO PROYEK KPB



