

## INVESTOR DAILY

INDONESIA

Editor In Chief : Primus Dorimulu

President Director : Theo L Sambuaga  
 Chief Executive Officer : Sachin Gopalan  
 Editor at Large : John Riady

BERITA SATU  
MEDIA HOLDINGS

## TAJUK

## Infrastruktur Pendorong Pertumbuhan

Perlambatan ekonomi saat ini bukanlah sesuatu yang mengerikan. Ekonomi Indonesia masih oke, dengan semua pihak, baik otoritas fiskal maupun moneter, sama-sama menjaga. Pemerintah juga berkomitmen segera merealisasikan pembangunan infrastruktur besar-besaran untuk menggerakkan ekonomi, seperti jalur kereta api cepat, pelabuhan, dan jalan tol. Asing pun masih percaya dengan prospek ekonomi kita, termasuk Pemerintah Jepang dan Tiongkok yang kini mempersebutkan proyek kereta api cepat Jakarta-Bandung.

Dalam pertemuan dengan kalangan dunia usaha dan ekonom, Presiden Joko Widodo menyatakan tekadnya untuk memacu penyerapan belanja modal mulai kuartal-kuartal mendatang. Selain itu, pemerintah akan menarik lebih banyak dana asing untuk investasi infrastruktur. Stimulus ini diharapkan mendorong ekonomi hingga 0,3% tahun ini dan 1% tahun depan, agar pertumbuhan tetap melaju di atas 5% pada 2015 dan bertumbuh tinggi ke depan.

Di sela rangkaian acara Konferensi Asia Afrika (KAA) April lalu, Jokowi menagih janji Presiden Xi Jin Ping untuk segera merealisasikan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Pembangunan jalur kereta yang memakan waktu lima tahun ini diharapkan mulai dibangun pada 2015.

Tak mau ketinggalan, utusan khusus perdana menteri Jepang segera datang menemui Jokowi, Jumat pekan lalu. Bergerak cepat, Jokowi langsung menggelar rapat terbatas Kabinet Kerja untuk membahas rencana pemerintah membangun kereta api (KA) cepat di Indonesia. *Beauty contest* akan digelar guna memilih mitra terbaik untuk partner *joint venture* dalam proyek yang akan dikerjakan bersama pihak BUMN Indonesia itu.

Secara keseluruhan, untuk membiayai target pembangunan infrastruktur Indonesia periode 2015-2019, total dana investasi yang dibutuhkan sekitar Rp 5.500 triliun. Dana ini mencakup peruntukan pembangunan jalan, jalur kereta api, transportasi kota, perhubungan darat yang lain, pelabuhan, bandara, ketenagalistrikan, migas, teknologi komunikasi dan informasi, sumber daya air, jaringan air minum dan limbah, serta perumahan. Namun, pemerintah maupun BUMN diperkirakan hanya mampu menyediakan sebagian dana tersebut, sehingga kemampuan menarik peran serta swasta sangat menentukan dalam pembangunan infrastruktur.

Oleh karena itu, pemerintah perlu menarik dan membuat kerasan investor penting seperti Jepang dan Tiongkok, yang memiliki dana besar untuk diinvestasikan di luar negeri. Jepang yang infrastruktur di negerinya sudah dibangun dengan baik dan kini ekonominya lesu, membutuhkan tempat investasi yang menarik seperti Indonesia. Selain pertumbuhan ekonomi RI masih bisa dijentok di atas 5% puluhan juta kelas menengah kita yang terus bertambah juga menjadi daya tarik.

Jepang yang sudah banyak menanam investasinya di Indonesia selama puluhan tahun, memiliki dana besar dan teknologi kelas dunia. Jika infrastruktur di negeri ini dibangun bagus, Jepang dipastikan mau menambah investasinya atau merelokasi industrinya ke sini. Terbuka peluang pula Indonesia dijadikan basis

produksi ekspor prinsipal Jepang di ASEAN maupun Asia.

Selain Jepang, Tiongkok pun sama-sama penting untuk ditarik bermitra dengan BUMN dalam pembangunan infrastruktur kita. RRT yang merupakan ekonomi terbesar kedua dunia ini memiliki uang banyak dan mulai agresif menanamkan modal di proyek-proyek infrastruktur di berbagai negara. Tiongkok berpeluang besar mau mendanai proyek-proyek infrastruktur di Indonesia, yang berikutnya akan membuka jalan investasinya di sektor industri mengingat RI kaya bahan mentah.

Karena sangat strategisnya investasi infrastruktur ini, sebagai ujian pertama, pemerintahan Jokowi harus memastikannya *beauty contest* untuk proyek kereta api dilakukan dengan transparan dan akuntabel, sehingga tidak ada investor yang diperlakukan tidak adil. Investor yang belum terpilih pun masih bisa mengerjakan proyek infrastruktur lain yang tak kalah menarik. Jalanan kemitraan dengan banyak pihak akan memperkuat Indonesia dan sekaligus menghindari ketergantungan tinggi pada satu pihak saja.

Untuk itu, Pemerintah Jokowi harus segera memberikan kepastian hukum yang kuat dan memangkas semua kendala yang membelit pembangunan infrastruktur kita. Untuk menunjukkan kesungguhan komitmen dalam revolusi pembangunan infrastruktur ini, pemerintah pertama-tama harus membentuk badan pembangunan infrastruktur yang langsung dikomandoi Presiden. Badan inilah yang bisa diharapkan memecah kebutuhan perizinan yang sangat lama dan rumit, serta sulitnya pembebasan lahan.

Badan khusus itu harus memiliki kewenangan yang kuat, proaktif, dan didukung pendanaan cukup. Selain bertugas melakukan koordinasi antarkementerian/lembaga, mereka juga harus bisa menggandeng dan mengajak serta peran pemerintah daerah. Koordinasi ini harus bermuara pada dua solusi utama, yakni perizinan satu pintu dalam waktu cepat misalnya satu bulan, serta kepastian pembebasan lahan misalnya enam bulan.

Selain itu, pemerintah juga harus memperkuat pendanaan BUMN yang tugasnya terkait dengan pembangunan infrastruktur nasional. Pemerintah harus memperbesar penanaman modal negara (PMN) ke BUMN karya maupun bank BUMN, ketimbang anggaran infrastruktur yang sekitar Rp 293 triliun dalam APBNP 2015 disalurkan lewat kementerian. Hingga semester I-2015, masih sangat sedikit dana penting ini yang bisa diserap, sehingga pertumbuhan ekonomi melambat.

Pemerintah setidaknya perlu menyuntik 4 BUMN karya dengan total PMN Rp 40 triliun, agar bisa memperoleh kredit sehingga tersedia tambahan dana infrastruktur Rp 133 triliun. Ini mengingat 70% proyek bisa didanai dari kredit. Dana lebih besar bisa diperoleh jika 4 bank BUMN mendapat PMN. Jika total PMN Rp 40 triliun, bank pelat merah ini bisa memberikan kredit sepuluh kali lipatnya atau Rp 400 triliun.

Tersedianya dana infrastruktur yang besar dan iklim usaha yang baik ini tentunya akan mengakselerasi pertumbuhan ekonomi ke depan. Investasi industri dan jasa pun berikutnya berlomba-lomba masuk. ■



## Broadband dan Sistem Informasi Jalan Tol

Oleh Harliantara

► Operator jasa telekomunikasi jangan hanya sibuk membenahi jaringan, seperti menambah *base transceiver station* (BTS) dan menempatkan *mobile base station* di area tertentu di saat hari besar mudik Lebaran. Operator perlu juga menyediakan layanan *broadband*.

Itu adalah konektivitas internet pada lebar atau jalur lebar yang mampu melakukan transmisi data berkecepatan tinggi. Layanan tersebut bisa digunakan untuk berbagai moda angkutan darat, laut dan udara serta untuk infrastruktur transportasi seperti jalan tol, stasiun kereta api, pelabuhan, dan bandara.

Dalam kesempatan libur Lebaran saat ini, para pemudik sangat membutuhkan layanan *broadband* untuk konektivitas supercepat, berupa akses internet melalui Wifi di tempat-tempat tertentu di pinggir jalan tol (*rest area*). Fild pada *rest area* atau tempat-tempat tertentu di pinggir jalan tol. Layanan *broadband highway* sangat penting jalur-jalur tol yang mengandung sejumlah kendala teknis dan nonteknis seperti jalan Tol Cikopo-Palimanan (Cipali) sepanjang 116,7 km yang mengandung sejumlah kendala teknis dan nonteknis.

Adanya layanan *broadband* bisa mengatasi persoalan darurat yang tiba-tiba muncul dan bisa juga mencegah kasus kecelakaan. Apalagi faktor *human error* menjadi penyebab utama kecelakaan di jalan tol. Hal ini karena para pengemudi belum mampu beradaptasi dan telor karena terlalu asyik memacu kendaraannya.



■ Harliantara

## Informasi dan Komunikasi

Pengguna jalan tol membutuhkan sistem informasi yang bisa diakses dengan *smart handphone* atau perangkat *mobile* lainnya. Pada prinsipnya sistem informasi jalan tol adalah suatu fasilitas kegiatan yang berkaitan dengan transaksi tol berupa proses pelayanan kepada pemakai jalan, kontrol atas pelaksanaan transaksi, proses pengadministrasian pendapatan tol serta proses lain yang terkait dengan pemberian informasi secara *online*.

*Broadband* juga sangat menunjang sistem informasi stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) di jalan tol. Hal ini diperlukan untuk mengetahui pola konsumsi dan kebutuhan bahan bakar minyak (BBM) kendaraan bermotor yang melintas jalan tol. Apalagi infrastruktur transportasi dan manajemen lalu lintas yang belum baik semakin sulit membuat pola konsumsi BBM kendaraan bermotor. Pola konsumsi tersebut bisa menjadi turbulen karena berbagai faktor seperti misalnya masalah kemacetan.

Contoh lain sistem informasi jalan tol yang cukup membantu adalah *highway traffic Indonesia*. Aplikasi berbasis android itu berfungsi untuk mengetahui keadaan lalu lintas tol, apakah terjadi kepadatan ataupun ada kecelakaan dan sebagainya secara tepat dan akurat. Dengan adanya aplikasi ini, kemacetan berjam-jam bisa dihindari oleh pengguna jalan tol.

Sistem informasi dan komunikasi untuk setiap ruas jalan tol sebaiknya dibuat oleh pengelola jalan tol.

Fakta menunjukkan bahwa kondisi ruas jalan tol yang relatif panjang mengandung risiko keselamatan yang sangat riskan. Fakta tersebut diambil dari survei dan kajian terhadap kasus-kasus kecelakaan di ruas Tol Jagorawi yang panjangnya 46 km dan ruas Tol Cikampek yang memiliki panjang 73 km.

Ruas jalan tol yang panjang memerlukan sistem informasi yang mudah diakses publik melalui sistem layanan elektronik dan dilengkapi dengan radio siaran, baik radio siaran secara *online* maupun radio siaran konvensional. Perlu berbagai aplikasi berbasis android atau *smartphone* untuk menunjang kegiatan jalan tol. Sistem informasi tersebut idealnya bisa terintegrasi dengan sosial media seperti *facebook* dan *twitter*. Aplikasi memiliki beberapa menu yang memudahkan penggunaannya untuk mengetahui informasi lalu lintas secara *real time* dan menampilkan batas kecepatan laju kendaraan. Ini juga memungkinkan pengguna untuk melihat peta untuk perjalanan dan bisa diakses dalam posisi *offline*.

Aplikasi juga bisa merekomendasikan tentang *rest area* dan destinasi wisata terdekat yang bisa dikunjungi. Aplikasi sebaiknya juga dilengkapi dengan menu pantauan arus lalu lintas yang akan dilalui dengan video streaming yang menampilkan kondisi jalan secara *real time*. Video streaming di aplikasi berasal dari pantauan CCTV milik *traffic management center* (TMC) pengelola jalan tol atau milik kepolisian.

Saat kepadatan di pintu jalan tol mencapai puncaknya, perlu fungsi koordinasi dan inovasi teknologi terkait dengan sistem arus lalu lintas. Antrean di pintu masuk maupun di dalam jalan tol sebenarnya bukan hanya disebabkan kelalaian petugas lapangan dan buruknya kontrol manajemen. Namun, karena pengelola jalan tol masih gagal menerapkan standar pelayanan yang baik dan minimnya koordinasi dengan pemerintah daerah terkait dengan pengembangan infrastruktur transportasi.

Tidak bisa dimungkiri, pada saat ini pengelola jalan tol sering mendapat tuntutan publik. Untuk itu para pengelola perlu mencari sistem yang tepat dalam melakukan pelayanan dan pemeliharaan jalan tol sehingga

memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) serta dengan biaya seminimal mungkin. Selama ini aspirasi konsumen yang meminta pengelola jalan tol untuk memenuhi standar pelayanan minimal masih sering terabaikan.

Budaya *Preventive Maintenance*

Pengelola ruas jalan tol kebanyakan belum bekerja efektif. Untuk itu perlu sistem informasi *online* yang terpadu dengan lembaga lain dan bisa diakses oleh publik. Selain masalah pelayanan di pintu-pintu jalan tol, ada juga masalah yang tidak kalah menyebalkan bagi konsumen jalan tol, yakni belum adanya budaya *preventive maintenance* yang baik di dalam unit organisasi pengelola jalan tol.

Sebaiknya budaya tersebut juga menjadi faktor penting untuk mencapai standar mutu. Budaya tersebut juga harus mengakomodasi usulan dan temuan publik terhadap ketidakberesan pada lintasan jalan tol. Ini seperti adanya kerusakan dini yang terjadi pada lapis konstruksi jalan. Masih banyaknya lubang di permukaan jalan mengindikasikan adanya permasalahan serius saat pembangunan konstruksi jalan tol dan prosedur pemeliharaan yang belum sempurna.

Kualitas mutu pelayanan jalan tol sangat ditentukan oleh kinerja unit pelaksanaan di lapangan. Unit pelaksanaan tersebut terdiri atas tiga pihak yakni pihak proyek pemeliharaan dan peningkatan jalan tol, konsultan, dan kontraktor. Sinergi tiga pihak tersebut akan semakin baik jika disertai dengan partisipasi kritis dari publik yang peduli terhadap pencapaian mutu dan pemeliharaan jalan tol.

Apalagi hingga kini harapan publik untuk memperoleh pelayanan dan kualitas konstruksi infrastruktur jalan tol yang sesuai dengan standar mutu belum terpenuhi. Masih banyak kasus seperti jalan amblas dan bergelombang yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

## Harliantara

Pengajar Komunikasi Terapan Fikom Unpad, fasilitator komunikasi John Robert Powers Indonesia.



## SURAT PEMBACA

## Audit BPK dan Pilkada Serentak

BADAN Pemeriksa Keuangan (BPK) resmi menyerahkan hasil audit kinerja Komisi Pemilihan Umum kepada DPR RI, Senin (13/7). Banyak temuan BPK yang menunjukkan

adanya penyimpangan uang negara mencapai ratusan miliaran rupiah. Penyimpangan tersebut dibagi dalam tujuh kategori, yakni: indikasi kerugian negara, potensi kerugian negara, kekurangan penerimaan, pemborosan, yang tidak diyakini kewajarannya, dan lebih pungutan pajak.

Dengan ditemukannya penyimpangan

tersebut di atas, banyak pihak yang sangat meragukan, mampukah KPU menggelar pilkada serentak yang mulai digelar Desember tahun ini? Tak sedikit pihak yang mengusulkan agar pilkada serentak ditunda sampai semua hasil audit BPK tersebut bisa dipertanggung jawabkan KPU.

Namun, usulan terakhir ini tentu

sangat berisiko. Pilkada serentak adalah agenda nasional yang harus dijalankan. Ini menyakuti sirkulasi kepemimpinan daerah yang bila dihentikan – meski sementara – akan mengganggu seluruh proses pilkada serentak tersebut. Karena itu, penyetenggaraan pilkada harus tetap berlangsung. Jadwal pilkada tak boleh

dimundurkan.

Sebaliknya, apabila hasil audit BPK benar-benar menunjukkan adanya indikasi korupsi, siapa pun harus diproses hukum, tak terkecuali. Tapi, sekali lagi, semua temuan itu harus bisa dibuktikan secara hukum, bukan atas dasar asumsi atau perkiraan atau dugaan.

Kita harapan hasil audit BPK segera ditindaklanjuti. Tapi, di sisi lain, kita juga sangat mengharapkan hasil audit tersebut tidak boleh "menjegal" agenda nasional yang namanya pilkada.

## Wawan

Jl Dewi Sartika, Gg Salak Jakarta Timur

BERITA SATU  
MEDIA HOLDINGSImpacting Lives Through  
News You Can Trust

BERITASATU MEDIA HOLDINGS: President Director: Theo L Sambuaga, Chief Executive Officer: Sachin Gopalan, General Affairs & Finance Director: Lukman Djaja, Marketing and Communications Director: Sari Kusumaningrum. Groups Editorial Board: Theo L Sambuaga, Tanri Abeng, Markus Parmadi, Didik J Rachbini, Senior Advisor: Samuel Tahir.

Redaktur Pelaksana: Hari Gunarto, Abdul Aziz, Asisten Redaktur Pelaksana: Ester Nuky URS, Nurjoni

Redaktur: Alex Dungal, Abdul Muslim, Edo Rusyanto, Euis Rita Hartati, Francisus Rio Winto, Harso Kurniawan, Iwan Subarkah, Jauhari Mahardhika, Nasori, Rizagana, Totok Subagyo, Thomas E. Harefa, Tri Murti, Tri Listiyarini, Yashinto Sembiring, U.Heri Gagarin (Foto), Asisten Redaktur: Aris Cahyadi, Eko Adityo Nugroho, Ely Rahmawaty, Eva Fitriani, Happy Amanda Amalia, Imam Suhartadi, Kunradus Aliandu, Mardiana Makmun, Pamudji Slamet, Parluhan Situmorang, Retno Ayuningtyas, Wahyu Sudoyo. Staf Redaksi: Agustiyanti, Antonia Timmerman, Damiana Simanjuntak, Emanuel Kure, Farid Nurfaizi Firdaus, Gita Rossiana, Imam Muzakir, Indah Handayani, Laila Ramdhini, Leonard AL Cahyoputra, Muhammad Edy Sofyan, Muhammad Rausyany Fikry, Novy Lumanauw, Rahajeng Kusuma Hastuti, Ridho Syukra. Wartawan Foto: David Gita Roza, Emral Firdiansyah. Riset Foto: Arief Hidayat. Surabaya: Amrozi Amanan. Sekretariat Redaksi: Chandara Wijayanti (Kepala), Francisus Chrisnanto Nugroho, Litbang: Alam Surawijaya, Dipo Alam. Produksi: Gianto (Kepala), Slamet Riyadi (Wakil), Mochamad Shiddiq, Irwan, Soemadi, Sukadi. Korektor Bahasa: Irfan Saputra. Desain Grafis: Bimo Ario Tejo, Rochadi Kusmabrata. Karikatur: Wisnu Prayitno.

Iklan: M Nadjib Usman (General Manager), Kurniawan Aryanto (Manajer Display), Inne Kuntjaraningrum (Manajer Iklan), Reyhan Korompis (Manager Iklan Keterbukaan), Enny Wulandari, Sindhu Prasetyo, Charis Herwindrajaya, Arlan Darmawan, Bobby Gusman, Hery Suhaery, Indra Surya Ibrahim, Promosi: Enot Indanoto (Kepala Divisi), Sirkulasi: Dahlan Hutabarat (General Manager), Ayi Junaeidi, Andi Yuniarto, Sulastri (Surabaya), Penjualan: Denie Karwur (Manajer), Distribusi: Bambang Hermansyah (Manajer). Alamat Redaksi dan Iklan: Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 35-36, Jakarta 12950. Redaksi: Telp. (021) 29957500, Fax. (021) 5277983 / 81, Iklan: Telp. (021) 29957500, Fax. (021) 5277983 / 81, Email Iklan: iklan.investordaily@investor.co.id, Alamat Sirkulasi: Hotel Aryaduta Semangi, Tower A, Lantai 1, Jl. Garnisun Dalam No. 8, Karet, Semangi, Telp. (021) 2995 7500, 2995 7555 Fax. (021) 5200976, Surabaya: Jl. Taman Apsari No. 15-17 Kompleks PWI Surabaya Telp. (031) 5479837 Fax. (031) 5479837, Tarif Iklan: Display BW Rp 40.000/mmk, FC Rp 53.000/mmk, Prospektus, Lu, Semarang, RUPS/RUPO dsb BW Rp 18.000/mmk, Rc Rp 28.000/mmk, Harga belum termasuk ppn 10%. No Rekening: BCA Cab. Kuningan Jakarta AC. 217.30.90111, CIMB Niaga Cab. Gatot Subroto Jakarta AC. 226.0100364007 (Rek. Iklan), CIMB Niaga: 226.0100448005 (Rek. Sirkulasi) Percetakan: IMWP. Isi di luar tanggung jawab percetakan.