

PERKEMBANGAN DAN RENCANA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR FISIK DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN INDUSTRI DI PROVINSI SUMATERA UTARA

*(Progress and Physical Infrastructure Development Plan
in Supporting the Industrial Growth in North Sumatera Province)*

Achmad Sani Alhusain*

Naskah diterima: 13 Maret 2013

Naskah diterbitkan: 27 Juni 2013

Abstract

One of the involvements of both central and local government in the development of the industrial sector is to build physical infrastructure. This development has a major role in improving productivity and encourages investors to develop its industrial sector. This study was conducted to determine the condition and the progress of existing physical infrastructure, infrastructure development and constraints faced in building physical infrastructure in North Sumatera province by using qualitative methods and gather information through interviews and literature. The result shows that physical infrastructure (nontoll and toll roads, railways, ports, airports, electricity) owned North Sumatera province have not been able to meet the needs of the industrial sector. North Sumatera Provincial Government has had plan for infrastructure development and most were under construction. However, in order to establish such development, there are still lack of adequate financing, land supply constraints and the constraints of coordination among local governments. Therefore, the central and local governments need to embrace effective partnerships with the private sector to finance infrastructure development, need to perform intensive socialization to the community will benefit from this development and the most important thing is to coordinate among local governments for the purpose of development can be accomplished smoothly.

Keywords: *infrastructure, industry sector*

Abstrak

Salah satu keterlibatan pemerintah baik pusat maupun daerah dalam pengembangan sektor industri, yaitu membangun infrastruktur fisik. Pembangunan ini mempunyai andil besar dalam upaya meningkatkan produktivitas dan mendorong minat investor sektor industri untuk mengembangkan usahanya. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui kondisi dan perkembangan infrastruktur fisik yang ada, rencana pembangunan, dan kendala yang dihadapi dalam membangun infrastruktur fisik di Provinsi Sumatera Utara. Untuk menjawab tujuan tersebut maka digunakan metode kualitatif dengan mengumpulkan informasi melalui wawancara dan literatur. Hasil yang diperoleh adalah infrastruktur fisik (jalan non tol dan tol, jalan kereta api, pelabuhan, bandar udara, energi listrik) yang dimiliki Provinsi Sumatera Utara belum dapat memenuhi kebutuhan sektor industri. Pemerintah Provinsi Sumatera Utara telah memiliki rencana pembangunan infrastruktur dan sebagian sedang dalam proses pembangunan. Namun demikian dalam rangka mewujudkan pembangunan tersebut masih menghadapi kendala keterbatasan pembiayaan, kendala penyediaan lahan, dan kendala koordinasi antar pemerintah daerah. Oleh karena itu, pemerintah pusat dan daerah perlu mengefektifkan program kemitraan dengan merangkul pihak swasta untuk pendanaan pembangunan infrastruktur, perlu melakukan sosialisasi yang intensif kepada masyarakat akan manfaat dari pembangunan ini dan yang terpenting adalah melakukan koordinasi antar pemerintah daerah agar tujuan pembangunan dapat terlaksana dengan lancar.

Kata Kunci: infrastruktur, sektor industri

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kementerian Perindustrian (Kemenperin) menargetkan pertumbuhan industri manufaktur dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) selama periode tahun 2010-2014 mencapai 6,79 persen per tahun. Target tersebut, lebih rendah dibandingkan dengan RPJM periode tahun 2004-2009 yang sebesar 8,15 persen. Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Industri (BPPI) Kemenperin menjelaskan, target tersebut telah disesuaikan dengan kondisi perekonomian Indonesia selama lima tahun mendatang.¹

Kepala Badan menambahkan, di dalam RPJM sebelumnya, target pertumbuhan industri sangat tinggi karena dampak krisis ekonomi global tidak dihitung. Pemerintah hanya melihat dari kestabilan makroekonomi nasional. Sementara itu, kontribusi industri pengolahan nonmigas ditargetkan meningkat dari 23,53 persen pada tahun 2010 menjadi 25,11 persen pada tahun 2014. Berarti, PDB industri dihitung berdasarkan pertumbuhan industri skala, kecil, menengah dan besar dalam RPJM tersebut meningkat dari Rp5.867,65 triliun menjadi Rp7.633,67 triliun.²

Berdasarkan Rencana Strategis (Renstra) Kemenperin, pertumbuhan industri tersebut akan

* Alamat Penulis di P3DI Bidang Ekonomi & Kebijakan Publik, Jl. Jenderal Gatot Subroto, Gedung Nusantara 1 Lantai 2, Setjen DPR RI dan email: sani_alhusain@yahoo.com.

¹ "Pertumbuhan Industri dalam RPJM Ditargetkan Capai 6,79%," (Okezone.com, diakses 10 Maret 2010).

² *Ibid.*

didongrak oleh cabang industri makanan minuman (mamin), tembakau, industri alat angkut mesin dan peralatan, serta pupuk kimia dan barang karet. Sepanjang lima tahun mendatang, industri mamin dan tembakau akan tumbuh sebesar 8,4 persen per tahun. Sementara, industri alat angkut mesin dan peralatan adalah 7,34 persen per tahun, sedangkan pupuk kimia dan barang dari karet 6,3 persen per tahun.³

Banyak faktor yang mempengaruhi produktivitas sektor industri nasional. Salah satunya adalah keterlibatan pemerintah baik pusat maupun daerah dalam memfasilitasi sektor industri mempunyai andil besar dalam upaya meningkatkan produktivitas tersebut. Tentunya hal ini perlu disertai upaya dan kerja sama serius pemerintah pusat maupun daerah. Pelaku usaha sektor industri sulit untuk berkembang dengan baik apabila tidak didukung secara penuh pemerintah melalui kebijakan pembangunan nasional. Kebijakan pembangunan nasional yang sangat bersentuhan dengan kepentingan sektor industri adalah pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur yang memadai di antaranya jalan, jembatan, saluran pembuangan limbah, infrastruktur pelabuhan laut dan udara, sarana transportasi, dan tenaga listrik dapat mendorong minat investor dan pelaku usaha sektor industri untuk mengembangkan usahanya yang pada akhirnya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Tabel 1. Anggaran Investasi dalam Pembangunan Infrastruktur dalam MP3EI

(triliun rupiah)

No.	Infrastruktur	Anggaran
1.	Power dan energi	663
2.	Rel Kereta Api	305
3.	Jalan	233
4.	Telematika	178
5.	Pelabuhan	106
6.	Infrastruktur lain	33

Deputi Bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah Kementerian Perekonomian mengatakan bahwa rencana pengembangan pembangunan infrastruktur telah dituangkan dalam *master plan* percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia (MP3EI) serta rencana pengembangan kawasan enam koridor ekonomi nasional. Untuk itu, berdasarkan hasil perencanaan target pemerintah, setidaknya dibutuhkan anggaran senilai Rp3.348 triliun total investasi di mana sebesar Rp1.551 triliun untuk pengembangan infrastrukturnya.⁴ Adapun

³ *Ibid.*

⁴ "Rencana Infrastruktur Harus Mendetail", (<http://www.ptsmi.co.id/news.php?bid=200&action=view>, yang dikutip dari <http://www.seputar-indonesia.com/edisicetak/content/view/395325/>, diakses 22 Mei 2011).

indikasi investasi pembangunan infrastruktur dalam MP3EI dapat dilihat pada Tabel 1.

Sementara untuk lokasi, kebutuhan investasi infrastruktur paling besar ada di enam koridor ekonomi (Tabel 2).

Tabel 2. Anggaran Investasi Terbesar dalam Koridor Ekonomi-MP3EI

(triliun rupiah)

No.	Daerah	Anggaran
1.	Pulau Jawa	779,5
2.	Sumatera	313,9
3.	Papua-Kepulauan Maluku	161,4
4.	Kalimantan	140,9
5.	Sulawesi	103,0
6.	Bali-Nusa Tenggara	52,3

Perumusan MP3EI sebagai upaya percepatan pelaksanaan pembangunan infrastruktur di enam koridor ekonomi disusun dengan mengombinasikan dua pendekatan yaitu sektoral dan regional. Dengan menerapkan delapan program utama yang meliputi 18 bidang kegiatan ekonomi, yang akan diterapkan dalam enam koridor ekonomi Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali-Nusa Tenggara, dan Papua-Kepulauan Maluku.⁵

Wakil Menteri Pekerjaan Umum mengatakan bahwa pemenuhan kebutuhan infrastruktur di Kementerian Pekerjaan Umum (PU) telah dialokasikan dalam Rencana Strategis Kementerian (Renstra) tahun 2010–2014, dengan total investasi sebesar Rp690 triliun. Pengalokasiannya sendiri akan dikururkan setiap tahunnya. Untuk mendukung kegiatan pembangunan infrastruktur di Kementerian PU dalam enam koridor ekonomi akan dilakukan penajaman pelaksanaan pengembangan infrastruktur dalam Renstra tersebut, termasuk dalam kebutuhan investasinya.⁶

Dari sudut pandang pelaku usaha, persoalan infrastruktur juga menjadi perhatian. Sebagai contoh Kadin menegaskan bahwa akan mendorong agar realisasi berbagai proyek terkait dengan pembangunan infrastruktur yang terdapat di berbagai daerah di tanah air dapat dipercepat pelaksanaannya. Disadari bahwa betapa pentingnya infrastruktur dalam kaitan dengan kebangkitan ekonomi Indonesia. Daerah banyak memberikan masukan terkait dengan masih sulitnya dan terbatasnya infrastruktur. Hal ini mendorong program pembangunan infrastruktur agar dapat direalisasikan lebih cepat. Pertumbuhan ekonomi daerah akan dapat didorong lebih cepat dengan didukung ketersediaan infrastruktur yang baik dan memadai. Persoalan infrastruktur juga mengakibatkan investor enggan masuk karena

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

apabila mereka juga harus membangun infrastruktur maka akan semakin memperberat biaya yang harus dikeluarkan investor tersebut.⁷

Sementara itu, daerah Provinsi Sumatera Utara telah membuat perencanaan kebijakan pembangunan infrastruktur yang dijabarkan dalam strategi peningkatan sinergi pembangunan sarana dan prasarana daerah berbasis kerja sama daerah. Kebijakan yang akan dilaksanakan yaitu peningkatan sarana dan prasarana dalam mendukung jalannya proses pembangunan yang terdiri atas urusan pekerjaan umum bidang jalan dan jembatan, dan sumber daya air, penataan ruang, peningkatan pembangunan perumahan dan pemukiman, dan urusan perhubungan serta ketersediaan energi.⁸

Pemasalahan ketersediaan infrastruktur di daerah juga menjadi sorotan Anggota DPRD Sumatera Utara, Sudirman Halawa yang menyampaikan bahwa Musyawarah Rencana Pembangunan (Musrenbang) Provinsi Sumatera Utara diharapkan memprioritaskan permasalahan infrastruktur untuk menunjang keberhasilan pembangunan. Kondisi infrastruktur di Provinsi Sumatera Utara saat ini, masih banyak yang belum mendukung, terutama untuk sarana transportasi udara, seperti Bandara Kuala Namu yang akan menjadi *icon* di Sumatera Utara. Realisasi pembangunan Bandara Kuala Namu bisa mendukung kegiatan-kegiatan ekonomi yang ada di Sumatera Utara. Sedangkan kondisi jalan-jalan yang ada di Sumatera Utara saat ini, masih sangat mengganggu dalam rangka mendukung perekonomian di daerah, terutama kawasan Pantai Barat yang kondisi jalannya sangat memprihatinkan.⁹

B. Rumusan Masalah

Permasalahan yang dihadapi oleh sektor industri dapat dikelompokkan atas permasalahan yang ada dalam sektor itu sendiri (masalah internal) dan permasalahan yang berada di luar sektor industri (masalah eksternal). *Pertama*, masalah internal industri antara lain (1) belum kokohnya struktur industri yang tercermin dari masih lemahnya keterkaitan antara industri hulu dengan industri hilir antara industri kecil, menengah, dan besar, (2)

keterbatasan industri dasar yang menjadi pemasok bahan baku dan bahan penolong industri yang menyebabkan tingginya ketergantungan impor, (3) keterbatasan produksi barang setengah jadi dan komponen, (4) keterbatasan populasi industri berteknologi tinggi, (5) belum optimalnya kapasitas produksi, (6) keterbatasan penguasaan pasar domestik (khususnya akibat penyelundupan), (7) ketergantungan ekspor pada beberapa komoditas dan beberapa negara tujuan, dan (8) belum kuatnya peranan industri kecil dan menengah. *Kedua*, masalah eksternal industri antara lain mencakup; (1) ketersediaan dan kualitas infrastruktur (jaringan jalan, pelabuhan, kereta api, listrik, pasokan gas) yang belum memadai, (2) masih banyaknya barang impor ilegal yang beredar di pasar domestik, (3) hubungan industrial dalam perburuhan yang belum terbangun dengan baik, (4) masalah kepastian hukum, dan (5) suku bunga perbankan yang masih tinggi.¹⁰

Menyoroti salah satu masalah eksternal industri yaitu ketersediaan dan kualitas infrastruktur maka pembangunan infrastruktur menjadi tolak ukur kemajuan daerah dan dalam mendukung sektor industri, seperti jalan, jembatan, listrik, dan lain sebagainya. Jika infrastruktur bagus dengan sendirinya investor akan menanamkan modalnya ke daerah tersebut. Aktivitas bisnis dan roda ekonomi daerah akan semarak. Namun sebaliknya jika infrastruktur buruk, daerah akan mengalami ketertinggalan, baik di bidang ekonomi, pendidikan, dan kualitas sumber daya manusia, yang pada akhirnya berakibat menghambat pertumbuhan ekonomi. Karena investor tidak mau menanamkan modalnya di daerah tersebut. Sejak diberlakukan otonomi daerah, pembangunan infrastruktur belum beranjak maju. Otonomi daerah seharusnya dijadikan modal dasar yang besar untuk meningkatkan pendapatan daerahnya. Tidak hanya bergantung pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara. Survei dari Komite Pemantau Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) menunjukan masalah infrastruktur menjadi salah satu hambatan besar, mengacu pada hasil survei Tata Kelola Ekonomi Daerah (TKED), yang dilaksanakan oleh KPPOD bersama dengan *The Asia Foundation* (TAF).¹¹

Dari beberapa permasalahan yang dihadapi sektor industri di atas tentunya menarik untuk diteliti mengenai apa upaya yang dilakukan pemerintah pusat dan daerah dalam rangka meningkatkan perkembangan

⁷ "Kadin akan Dorong Percepatan Realisasi Pembangunan Infrastruktur", (<http://www.investor.co.id/infrastructure/kadin-akan-dorong-percepatan-realisasi-pembangunan-infrastruktur/7693>, diakses 20 Mei 2011).

⁸ "Strategi Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Utara (Sesuai Perda No. 8 Tahun 2009)", (<http://www.sumutprov.go.id/ongkam.php?me=strategi>, diakses 9 Juli 2011).

⁹ "Musrenbang Sumut Diminta Utamakan Infrastruktur", (http://www.starberita.com/index.php?option=com_content&view=article&id=25117:musrenbang-sumut-diminta-utamakan-infrastruktur&catid=99:politik&Itemid=419, diakses 11 Juli 2011).

¹⁰ "BAB 18 Daya Saing Industri Manufaktur hal 1-2", (www.bappenas.go.id/get-file-server/node/8418/, diakses 12 Maret 2010).

¹¹ "Otda Gagal Tingkatkan Pembangunan Infrastruktur", (<http://www.businessreview.co.id/kebijakan-bisnis-ekonomi-1669.html>, diakses 10 Juli 2011).

sektor industri. Penelitian ini memfokuskan pada kebijakan pembangunan infrastruktur di daerah dalam mendukung perkembangan sektor industri, khususnya pembangunan infrastruktur fisik jalan, transportasi darat, laut, dan udara, serta listrik. Oleh karena itu, pertanyaan besar yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

1. bagaimana kondisi dan perkembangan infrastruktur fisik (jalan, jalan kereta api, transportasi masyarakat darat, laut, udara, air bersih, telekomunikasi, dan energi listrik) yang sudah tersedia di Provinsi Sumatera Utara?
2. rencana pembangunan infrastruktur apa saja yang akan dan sedang dilaksanakan di Provinsi Sumatera Utara dalam mendukung sektor industri?
3. kendala apa yang dihadapi Provinsi Sumatera Utara dalam melaksanakan rencana pembangunan infrastruktur?

C. Tujuan dan Kegunaan

Adapun tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah:

1. untuk mengetahui bagaimana kondisi dan perkembangan infrastruktur fisik (jalan, Jalan Kereta api, transportasi masyarakat darat, laut, udara, air bersih, telekomunikasi dan energi listrik) yang sudah tersedia di Provinsi Sumatera Utara.
2. untuk mengetahui rencana pembangunan apa saja yang akan dan sedang dilaksanakan di Provinsi Sumatera Utara dalam mendukung sektor industri.
3. untuk mengetahui kendala apa yang dihadapi Provinsi Sumatera Utara dalam melaksanakan rencana pembangunan infrastruktur.

Kegunaan dari hasil penelitian ini adalah untuk menyediakan masukan bagi Anggota DPR RI dalam pembahasan RUU tentang perindustrian dan dalam upaya mendorong pemerintah untuk segera membangun infrastruktur yang dibutuhkan guna meningkatkan investasi dan pengembangan usaha sektor industri.

II. KERANGKA PEMIKIRAN

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung, dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.¹² Sistem infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan ekonomi dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Sistem

infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat.¹³ Definisi teknik juga memberikan spesifikasi apa yang dilakukan sistem infrastruktur dan mengatakan bahwa infrastruktur adalah aset fisik yang dirancang dalam sistem sehingga memberikan pelayanan publik yang penting.¹⁴

Dalam membangun suatu daerah dalam rangka meningkatkan perekonomiannya terdapat empat komponen dasar yang sangat signifikan untuk pemenuhan pelayanan dasar (*basic service*) yaitu:¹⁵

1. transportasi yang meliputi jalan-jalan, meliputi Jalan tol, jalan kereta api, transportasi masyarakat, bandara, transportasi laut seperti feri dan barge, jalur sepeda, trotoar dan jalur-jalur hijau,
2. *public utility*, meliputi listrik, gas alam, pengiriman batu bara, pasokan air, pembuangan air/saluran air (sewer), jasa dan saluran komunikasi, radio dan televisi,
3. *public service* meliputi jasa pemadam kebakaran, *flood protection*, sekolah, jasa kesehatan masyarakat seperti rumah sakit, perpustakaan publik, kesejahteraan sosial dan pengelolaan sampah (*waste management*),
4. *national service* meliputi pertahanan sipil (*national defence*), sistem perbankan dan moneter, sistem pos, *frequency allocation* seperti, *electromagnetic spectrum management* untuk siaran-siaran seperti satelit dan terestrial.

Perekonomian membutuhkan pembangunan infrastruktur, seperti energi, jalan, sarana transportasi, informasi, dan teknologi komunikasi. Infrastruktur yang mapan atau baik mendorong timbulnya aktivitas ekonomi, memberikan dukungan kepada sektor industri, memastikan akses pasar dan meningkatkan mobilitas dan aktivitas ekonomi masyarakat. Pembangunan infrastruktur merupakan hal yang penting untuk menciptakan iklim investasi yang menarik.¹⁶

¹³ Neil Grigg & Fontane G. Darrel, *Infrastructure System Management & Optimization*, disampaikan pada Internasional Seminar "Paradigm & Strategy of Infrastructure Management" Civil Engineering Departement. Diponegoro University, 2000.

¹⁴ Robert J. Kodoatie, *Pengantar Manajemen Infrastruktur*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005), hal. 129.

¹⁵ Marwan Ja'far, *Infratraktur Pro Rakyat: Strategi Investasi Infratraktur Indonesia Abad 21*, (Pustaka Tokoh Bangsa, 2007), hal. 40.

¹⁶ Zaura Chulanova, "Poverty Reduction in Developing Countries via Infrastructure Development and Economic Growth: Mutual Impact in Kazakhstan", ADB Institute Discussion Paper No. 62, 2007.

¹² Neil Grigg, *Infrastructure Engineering and Management*, (New York: John Wiley and Sons, 1988), hal. 151.

Para pakar infrastruktur dari berbagai negara di Asia Pasifik memiliki kesamaan persepsi mengenai masalah mendasar dalam pembiayaan infrastruktur dengan membahas lima isu yaitu:¹⁷

1. isu peran infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi,
2. isu pembiayaan infrastruktur oleh pemerintah,
3. isu tentang kemitraan publik dan swasta dalam infrastruktur,
4. swastanisasi atau lebih sering dikenal sebagai privatisasi, dan
5. manajemen aset dan pengembangan teknologi.

Para pakar sepakat bahwa peran infrastruktur terhadap perkembangan ekonomi yaitu:¹⁸

1. infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan jangka panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait,
2. infrastruktur sepertinya menjadi jawaban dari kebutuhan negara-negara yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi, dengan membantu penanggulangan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa, serta merendahkan biaya aktifitas investor dalam dan luar negeri, dan
3. menyadari pentingnya infrastruktur dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, para pakar infrastruktur sepakat bahwa dalam mendorong pembangunan infrastruktur, pemerintah sebagai pemain utama dalam sektor infrastruktur selanjutnya menjaga kesinambungan investasi pembangunan infrastruktur dan memprioritaskan infrastruktur dalam rencana pembangunan nasional, sehingga infrastruktur dapat dibenahi baik secara kuantitas maupun kualitas. Pembangunan infrastruktur juga sepatutnya melibatkan pihak swasta dan masyarakat demi tercapainya pembangunan berkesinambungan. Haruslah ada kombinasi yang tepat antara infrastruktur berskala besar dan kecil untuk mencapai target penanggulangan kemiskinan. Untuk itu perlu pendekatan lebih terpadu dalam pembangunan infrastruktur mulai dari perencanaan sampai pelayanannya kepada masyarakat, guna menjamin sinergi antar sektor, daerah maupun wilayah.

¹⁷ "Isu Pengembangan Infrastruktur," (http://abdulhamid.files.wordpress.com/.../isu_pengembangan_infrastruktur.doc, diakses 16 Mei 2011).

¹⁸ *Ibid.*

III. METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh dari wawancara mendalam dengan menggunakan beberapa pertanyaan sebagai panduan wawancara. Data sekunder yang diperoleh dari bahan literatur dan data Badan Pusat Statistik (BPS). Selain itu, peneliti juga akan melakukan observasi terkait dengan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur di daerah. Sedangkan analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif yaitu analisis mendasarkan dari data primer, sekunder dan observasi yang dihasilkan untuk menggambarkan kondisi dan kebijakan-kebijakan pembangunan infrastruktur yang akan dan sedang dilakukan di daerah sebagai bahan pembahasan yang kemudian diambil kesimpulan dan rekomendasi.

B. Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan menggunakan pedoman pertanyaan terbuka guna memperoleh keterangan yang lengkap dari pihak-pihak yang mengetahui pasti dan berhubungan erat dalam pengelolaan infrastruktur. Adapun pihak yang dijadikan sumber data primer ini adalah Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) untuk mengetahui rencana prioritas pembangunan infrastruktur dalam rangka mendorong perkembangan sektor industri, Dinas Perindustrian dan Perdagangan (Disperindag) untuk mengetahui sejauhmana ketersediaan infrastruktur saat ini dapat mendukung perkembangan sektor industri, Dinas Pekerjaan Umum untuk mengetahui kondisi infrastruktur jalan yang ada dan perencanaan serta pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan daerah, Dinas Perhubungan untuk mengetahui infrastruktur angkutan darat dan laut dan rencana pembangunan infrastruktur ini, PT. Perusahaan Listrik Negara untuk mengetahui kapasitas energi listrik yang tersedia untuk sektor industri dan rencana pembangunan infrastruktur ini dan Kamar Dagang dan Industri Daerah (Kadinda) dan beberapa pengusaha industri daerah untuk mengetahui sejauh mana kebijakan pembangunan infrastruktur yang dilakukan di daerah dapat mendorong perkembangan sektor industri. Sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi literatur dari hasil penelitian yang dilakukan sebelumnya, buku, internet, dan data-data angka yang diperoleh BPS.

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Adapun lokasi penelitian adalah Provinsi Sumatera Utara. Alasan dipilihnya Provinsi Sumatera Utara sebagai lokasi penelitian adalah karena provinsi ini merupakan salah satu provinsi yang memiliki banyak potensi industri yang ada di luar provinsi-provinsi di Pulau Jawa. Pemerintah menilai sedikitnya ada lima industri yang potensial dikembangkan di Sumatera Utara mulai kelapa sawit, karet, industri logam, olahan kopi dan teh, hasil laut, dan industri permesinan. Perkembangan lima industri di Sumatera Utara itu dinilai tidak terlalu sulit karena potensi sumber daya alamnya masih sangat besar seperti sawit, karet, kopi dan hasil laut. Meskipun, sektor pendukung lainnya seperti infrastruktur di sektor transportasi dan energi masih belum memadai. Pembangunan infrastruktur bukan saja merupakan tanggung jawab pemerintah pusat, tetapi juga pemerintah daerah dan swasta.¹⁹

Oleh karena itu sangat menarik untuk menggali dan membandingkan kebijakan pembangunan infrastruktur di provinsi ini dalam mendukung perkembangan sektor industri. Penelitian di Provinsi Sumatera Utara dilakukan pada pertengahan September 2011.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Wilayah²⁰

Luas daratan Propinsi Sumatera Utara adalah 71.680 km², sebagian besar berada di daratan Pulau Sumatera dan sebagian kecil berada di Pulau Nias, Kepulauan Batu-batu serta beberapa pulau kecil baik di bagian barat maupun bagian timur pantai Pulau Sumatera. Berdasarkan kondisi letak dan kondisi alam, Sumatera Utara dibagi dalam tiga kelompok wilayah yaitu Pantai Barat, Dataran Tinggi, dan Pantai Timur. Sebelah Utara berbatasan dengan Propinsi Nanggroe Aceh Darussalam, sebelah timur dengan Selat Malaka, sebelah selatan berbatasan dengan Propinsi Riau dan Sumatera Barat dan di sebelah barat berbatasan dengan Samudera Hindia.

Provinsi Sumatera Utara terletak dekat garis khatulistiwa, sehingga tergolong daerah beriklim tropis. Ketinggian permukaan daratan Propinsi Sumatera Utara sangat bervariasi, sebagian daerahnya datar, hanya beberapa meter di atas permukaan laut, beriklim cukup panas bisa mencapai 31,8°C, sebagian daerah berbukit dengan kemiringan yang landai, beriklim sedang dan sebagian lagi

berada pada daerah ketinggian dengan suhu minimal mencapai 14,2°C.

Berdasarkan data Susenas tahun 2010, Provinsi Sumatera Utara terbagi atas 25 kabupaten, 8 kota, 389 kecamatan dan 5.769 desa/kelurahan dengan jumlah penduduk ±12.985.075 Jiwa.

B. Perkembangan Sektor Industri²¹

Di Indonesia, sektor industri dikelompokkan atas industri skala besar, sedang, kecil, dan rumah tangga. Pengelompokan ini didasarkan pada banyaknya jumlah tenaga kerja yang bekerja pada industri tersebut. Untuk Provinsi Sumatera Utara, jumlah industri disajikan dalam Tabel 3 berikut:

Tabel 3. Jumlah Usaha Industri Besar dan Sedang di Sumatera Utara Tahun 2008-2010

	Tahun		
	2008	2009	2010
Jumlah Perusahaan	1.109	1.044	1.015

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Utara, 2011.

Berdasarkan Tabel 3 dapat dilihat bahwa pada tahun 2010, jumlah usaha industri besar dan sedang di Sumatera Utara tercatat sebanyak 1.015 perusahaan, yang berarti mengalami penurunan sebanyak 29 perusahaan atau sekitar 2,78 persen jika dibandingkan dengan tahun 2009 yang berjumlah 1.044 perusahaan. Jumlah perusahaan terbanyak berada di Kabupaten Deli Serdang sebanyak 348 perusahaan, disusul Kota Medan sebanyak 148 perusahaan dan Asahan sebanyak 122 perusahaan.

Pada tahun 2010, nilai output industri besar dan sedang mencapai Rp99,28 triliun dengan nilai tambah atas dasar harga pasar sebesar Rp29,36 triliun. Nilai tambah terbesar pada tahun 2010 terdapat pada golongan industri makanan, minuman dan tembakau yaitu sebesar Rp7,69 triliun. Kemudian diikuti oleh industri kimia, batu bara, karet, dan plastik sebesar Rp4,67 triliun dan industri logam dasar Rp3,84 triliun dan. Nilai tambah terkecil pada tahun yang sama terdapat pada golongan industri pengolahan lainnya sebesar Rp19,86 miliar.

C. Perkembangan Ekspor dan Impor²²

Pada tahun 2010 volume ekspor Sumatera Utara mencapai 7,99 juta ton dan volume impor sebesar 6,17 juta ton. Apabila dibandingkan dengan keadaan tahun 2009 maka volume ekspor Sumatera Utara mengalami penurunan sebesar 0,82 persen, sementara itu volume impor mengalami peningkatan sebesar 17,86 persen (Tabel 4).

¹⁹ "Lima Industri Potensial Dikembangkan Sumut", (<http://www.sumutprov.go.id/lengkap.php?id=3307>, diakses 15 Mei 2011).

²⁰ BPS, *Sumatera Utara Dalam Angka 2011*, (Medan: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Utara, 2010).

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

Tabel 4. Volume Ekspor dan Impor Provinsi Sumatera Utara (ton)

Volume	Tahun		
	2008	2009	2010
Ekspor	8.520.892	8.058.927	7.992.103
Impor	5.880.759	5.236.553	6.171.734

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Utara, 2011

Nilai ekspor Sumatera Utara pada tahun yang sama mencapai USD9,15 miliar dan nilai impor mencapai USD3,58 miliar. Dengan demikian Sumatera Utara mempunyai surplus perdagangan luar negeri sebesar USD5,57 miliar, yang berarti mengalami peningkatan sebesar 49,14 persen dibandingkan tahun 2009. Komoditas utama ekspor Sumatera Utara adalah minyak/lemak nabati dan hewani yang mencapai USD3,61 miliar (39,52 persen), diikuti oleh getah karet alam sebesar USD2,08 miliar (22,72 persen), serta barang-barang aluminium sebesar USD331,60 juta. Sumatera Utara umumnya mengekspor komoditasnya ke India, yang mencapai USD1,52 miliar (16,71 persen) dan Jepang yang mencapai USD1,04 miliar (11,35 persen).

Nilai Impor Sumatera Utara yang bernilai USD3,58 miliar mengalami peningkatan sebesar 31,28 persen dari tahun 2009. Impor Sumatera Utara menurut kelompok barang ekonomi sebagian besar berupa bahan baku/penolong yang mencapai USD2,17 miliar (60,78 persen). Sedangkan yang berupa barang konsumsi sebesar USD808,36 juta (22,60 persen) dan sisanya berupa barang modal.

D. Kondisi dan Perkembangan Infrastruktur

1. Infrastruktur Jalan dan Jalan Tol

Jalan merupakan prasarana pengangkutan yang penting untuk memperlancar dan mendorong kegiatan perekonomian. Makin meningkatnya usaha pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain.

Tabel 5. Data Jalan Nasional, Jalan Provinsi, dan Jalan *Toll* di Provinsi Sumatera Utara

No.	Status Jalan	Panjang Jalan (km)		
		2007	2008	2009
1.	Nasional	2.098,05	2.098,08	2.196,16
2.	Provinsi	2.752,50	2.752,41	2.654,32
3.	Kab/ Kota	32.115,92	29.725,00	29.023,66
	Total	36.966,47	34.575,49	33.874,13
4.	Toll	40,00	40,00	40,00
	Jumlah	37.006,47	34.615,49	33.917,13

Sumber: Dinas Bina Marga Provinsi Sumatera Utara, 2009.

Panjang jalan di seluruh Provinsi Sumatera Utara pada tahun 2009 mencapai 33.874,13 kilometer, yang

terbagi atas jalan negara 2.196,16 kilometer, jalan provinsi 2.654,32 kilometer dan jalan kabupaten/kota 29.023,66 kilometer (Data untuk Kabupaten Batubara, Padang Lawas Utara, Labuhan Batu Selatan, Labuhan Batu Utara, Nias Utara, Nias Barat, dan Gunung Sitoli tidak tersedia) (Tabel 5).

Kondisi Jalan Kabupaten selama 40 tahun, telah berkembang secara bertahap dari kondisi jalan tanah menjadi perkerasan aspal dan sirtu. Kondisinya dapat dikatakan 50 persen baik atau sedang dari semulanya 80 persen dalam keadaan rusak.

Dari data di atas dapat dilihat bahwa kebutuhan infrastruktur jalan telah membantu kegiatan ekonomi sehingga barang dari desa dapat sampai ke kota di seluruh Provinsi Sumatera Utara. Kondisi infrastruktur jalan ini jelas masih kurang, apalagi bila dibandingkan dengan Malaysia di mana seluruh negaranya telah dihubungkan dengan Jalan *Toll* (*highway*). Untuk memenuhi transportasi darat, di Sumatera Utara tersedia dua jenis kendaraan angkutan darat utama, yaitu kendaraan bermotor dan kereta api. Pada tahun 2009 jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar sebanyak 3.613.876 unit atau naik 9,35 persen dibandingkan tahun 2008, sebanyak 3.304.728 unit.

Secara umum, pembangunan jalan yang dibiayai oleh pusat meliputi Lintas Timur, Lintas Tengah, dan Lintas Barat sudah mendekati kebutuhan infrastruktur jalan dan jembatan. Namun pembangunan infrastruktur ini belum bisa dikatakan lengkap mengingat kondisi jalan dan jembatan pada ketiga lintas tersebut belum mantab 100 persen namun baru mencapai 60 persen atau jauh dari sempurna.²³

2. Infrastruktur Terminal Bus

Berikut ini diberikan data terminal yang ada di Provinsi Sumatera Utara. Dari Tabel 6. memperlihatkan bahwa saat ini Provinsi Sumatera Utara sudah memiliki infrastruktur terminal bus sebanyak 40 terminal. Adapun terminal tersebut terdiri dari 8 terminal bus tipe A (berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/ atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan), 15 terminal bus tipe B (berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan), dan 17 terminal tipe C (berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan). Hanya saja apabila diperhatikan, Provinsi Sumatera Utara yang merupakan salah satu provinsi yang cukup besar belum 100 persen memiliki terminal bus tipe A yang sesuai dengan ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal

²³ Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Bina Marga Provinsi Sumatera Utara tanggal 13 September 2011.

Tabel 6. Data Terminal Bus di Provinsi Sumatera Utara

No.	Terminal	Kab/Kota	Tipe	Luas (m ²)	Kapasitas
1.	Amplas	Medan	A	26.580	80 bus, 300 Mpu
2.	Pinang Baris	Medan	A	19.940	50 bus, 200 Mpu
3.	Sitinjo	Dairi	A	30.000	30 bus, 200 Mpu
4.	Sarantama	P. Siantar	A		
5.	Bandar Kajum	T. Tinggi	A	30.000	40 bus, 200 Mpu
6.	Tarutung	Tap. Utara	A	40.000	30 bus, 400 Mpu
7.	Kisaran	Asahan	A	50.000	50 bus, 100 Mpu
8.	Penyabungan	Madina	A	18.000	100 Mpu
9.	Rantau Prapat	Labuhan Batu	B	40.000	50 bus, 200 Mpu
10.	Sibolga	Sibolga	B	10.954	32 bus, 50 Mpu
11.	Lubuk Pakam	Deliserdang	B	10.000	40 bus, 100 Mpu
12.	Kabanjahe	Karo	B	1.500	20 bus, 50 Angdes
13.	Sosorbaba	Simalungun	B		
14.	Perdagangan	Simalungun	B		
15.	Ikan Paus	Binjai	B	16.000	20 bus, 50 Mpu
16.	Bohorok	Langkat	B	10.000	30 bus, 70 Mpu
17.	Pasar X /T.Pura	Langkat	B	7.500	35 bus, 150 Mpu
18.	Selesai	Langkat	B	12.000	40 Mpu
19.	Tanjung Beringin	Langkat	B	20.000	30 bus, 100 Mpu
20.	Siborong-Borong	Humbahas	B	6.500	20 bus, 50 Mpu
21.	Sibolga	Sibolga	B	11.000	30 bus, 50 Mpu
22.	Batu Nadua	P. Sidempuan	B	18.000	20 bus, 150 Mpu
23.	Aek Kanopan	Labuhan Batu	B	10.800	5 bus, 50 Mpu
24.	Pajak Tavip	Binjai	C	15.000	100 Mpu
25.	Gunung Sitoli	Nias	C		
26.	Pangururan	Samosir	C		
27.	Asahan	Asahan	C	1.925	20 bus, 60 Mpu
28.	Sijambi	T. Balai	C	22.000	50 bus, 100 Mpu
29.	Sidikalang	Dairi	C		60 bus, 200 Mpu
30.	Berastagi	Karo	C		
31.	Serbelawan	Simalungun	C		
32.	Dolok Masihol	Sergei	C	1.507	20 bus, 50 Mpu
33.	Perbaungan	Sergei	C	2.000	20 bus, 60 Mpu
34.	Pancur Batu	Deliserdang	C	10.000	45 Mpu
35.	Deli Tua	Deliserdang	C		
36.	Sambu	Medan	C	2.500	1.500 Mpu
37.	Veteran	Medan	C	2.000	20 bus, 60 Mpu
38.	Williem Iskandar	Medan	C	4.500	75 Mpu
39.	Belawan	Medan	C	420	30 bus
40.	P. Berandan	Langkat	C	6.400	40 bus

Sumber: Dinas Jalan dan Jembatan Provsu-SUDA, 2009.

Transportasi Jalan, di mana sesuai ketentuan untuk Provinsi Sumatera Utara terminal tipe A minimal harus memiliki luas lahan 3 hektar. Artinya bahwa berdasarkan data pada Tabel 6. Sumatera Utara hanya memiliki 1 terminal tipe A yang memenuhi ketentuan yaitu Terminal Kisaran di Kabupaten Asahan.

Sementara itu, fasilitas infrastruktur angkutan umum baik angkutan kota maupun bus antar kota merupakan milik swasta.²⁴ Untuk angkutan kota

²⁴ Hasil Wawancara dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara tanggal 15 September 2011.

kondisinya masih relatif baik sementara itu untuk angkutan bus kondisinya relatif kurang baik.²⁵

3. Infrastruktur Jalan Kereta Api

Di bidang perkeretaapian, Provinsi Sumatera Utara belum banyak membuat peningkatan pelayanan baik terhadap arus penumpang (orang) maupun barang. Hal ini tidak terlepas dari strategi perkeretaapian nasional yang masih berpusat di Pulau Jawa, sedangkan perhatian untuk membuat Trans Sumatera *Railways* masih mengambang.

Usaha-usaha yang telah dilakukan PJKA Sumatera Utara di bidang Infrastruktur adalah:

1. peningkatan mutu bantalan KA dari kayu menjadi Beton *Prestress* yang jauh lebih tahan umurnya.
2. memberhentikan Jalur KA yang melintasi Delitua, Pancur Batu, Galang, dan lain-lain.

Di bawah ini adalah nama rel kereta api di Provinsi Sumatera Utara.

Tabel 7. Tipe Rel Kereta Api di Sumatera Utara dan Kondisinya

No.	Lintas	Panjang Lintas (M' Sp)	Tipe Rel
1.	Medan-Tanjung Balai	1.000	R.42
		97.000	NP.34
		55.739	R.42
2.	Kisaran-Rantau Prapat	20.703	NP.25
		19.800	R.42
		8.400	NP.34
3.	Tebing Tinggi-Pematang Siantar	85.720	R.42
		500	NP.34
		47.967	R.25
4.	Medan-Kuala	700	R.42
		40.706	R.25
		65.915	R.25
5.	Binjai-Pangkalan Berandan	14.990	R.25
		10.365	R.42
		1.100	R.42
8.	Medan-Belawan	1.100	R.42
		20.507	R.25

Sumber: PT. KAI Drive Sumut-NAD.

Dari data pada Tabel 7 memperlihatkan bahwa Provinsi Sumatera Utara telah memiliki jalur kereta api yang cukup memadai untuk menjadi infrastruktur transportasi darat yang sangat efisien dan efektif. Dalam perkembangan dan pemanfaatannya perlu dilakukan perbaikan sarana infrastruktur ini dan mengoptimalkan penggunaannya. Infrastruktur ini akan sangat optimal apabila digunakan sebagai moda angkutan publik dan sebagai moda angkutan barang

yang sangat efisien untuk komoditas perkebunan dan industri yang ada di Provinsi Sumatera Utara. Jalur rel kereta api ini sudah terhubung dengan Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam untuk sebelah utara dan Provinsi Riau untuk sebelah selatan. Di samping itu, jalur rel kereta api ini sudah dapat menghubungkan Kota Medan dengan Pelabuhan Belawan.

4. Infrastruktur Pelabuhan Laut/Danau/Sungai

Transportasi air meliputi angkutan orang, barang dan kargo. Walaupun dalam sejarah penggunaan transportasi air untuk penumpang cenderung menurun dikarenakan meningkatnya penerbangan komersial. Transportasi air masih penting untuk transportasi jarak dekat dan kapal pesiar.

Transportasi air masih menjadi sarana pengangkutan terbesar di dunia. Walaupun lebih lambat dibanding dengan transportasi udara, transportasi air modern merupakan cara yang efektif untuk memindahkan barang dalam jumlah yang besar dan mengirit biaya dibanding transportasi udara. Transportasi air seringkali bersifat internasional berdasarkan sifat alaminya. Tetapi dapat juga melintasi lautan, samudera, danau, kanal atau sungai (Tabel 8 dan 9).

Tabel 8. Kondisi Dermaga Angkutan Danau dan Penyeberangan

No.	Nama Dermaga	Luas Dermaga		Konstruksi
		Lantai (m ²)	Areal (m ²)	
1.	Tongging	200	400	Beton
2.	Haranggaol	250	630	Kayu
3.	Tigaras	200	635	Beton
4.	Tigaraja	268,70	3.200	Beton
5.	Ajibata	162	900	Beton
6.	Tomok	270	480	Beton
7.	Ambarita	225	-	Beton
8.	Simanindo	-	2.800	Beton
9.	Pangururan	368	1.500	Beton
10.	Nainggolan	100	240	Kayu
11.	Onan Runggu	60	157,5	Beton
12.	Balige	98	774	Beton
13.	Muara	450	452	Beton
14.	Mogang	70	450	Kayu
15.	Bakkara	175	450	Beton
16.	Silalahi	-	450	Beton

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara, 2009.

Berdasarkan data Tabel 8 memperlihatkan bahwa sampai saat ini Provinsi Sumatera Utara telah memiliki 16 dermaga angkutan danau dan penyeberangan yang berada di sekeliling Danau Toba. Diketahui bahwa Dermaga Tongging, Haranggaol, Tigaras, Tigaraja, Ajibata, Onan Runggu, Balige, Muara, Bakkara, dan Silalahi merupakan dermaga yang berada

²⁵ Hasil wawancara dengan Kadin Sumatera Utara tanggal 14 September 2011.

di sekitar Danau Toba. Dermaga Ajibata, Tigaras, dan Muara merupakan dermaga penyeberangan utama menuju Pulau Samosir. Sementara itu, Dermaga Tomok, Simanindo, Nainggolan, Mogang Ambarita, dan Pangurusan merupakan dermaga-dermaga yang berada di Pulau Samosir. Sebagian besar dermaga ini merupakan dermaga kecil dan sederhana untuk penyeberangan. Hal ini ditunjukkan dengan luas areal dan lantai dermaga.

Berikut ini data pelabuhan laut nasional dan Internasional di Provinsi Sumatera Utara.

Dalam, Gunung Sitilo Pulo Telo, dan Sei Berombang, selebihnya merupakan pelabuhan kecil.

Berikut ini adalah data tentang jumlah arus penumpang dan barang melalui jalur pelabuhan di Provinsi Sumatera Utara.

Berdasarkan data pada Tabel 10 memperlihatkan bahwa arus penumpang antar negara yang melalui Provinsi Sumatera Utara, baik yang turun maupun yang naik, mengalami peningkatan. Tercatat pada tahun 2008 arus penumpang turun maupun naik mengalami peningkatan dari tahun 2007 masing-

Tabel 9. Pelabuhan Laut Nasional dan Internasional di Provinsi Sumatera Utara

No.	Pelabuhan	Panjang Dermaga (m)	Gudang (m ²)	Lapangan Penumpukan (m ²)	Terminal	
					Luas (m ²)	Kapasitas (orang)
1.	Belawan (Intr')	4.193	74.142	196.511	3.577	3.100
2.	Tanjung Balai	344	3.820	6.125	645	450
3.	Sibolga	234,50	2.900	5.589	250	250
4.	Gunung Sitoli	145	600	1.000	200	200
5.	Kuala Tanjung	80	-	-	-	-
6.	Pangkalan Susu	30,50	-	-	-	-
7.	P. Brandan	-	-	-	-	-
8.	Tanjung Ledong	121	200	1.200	100	100
9.	Sei Berombang	140	-	-	-	-
10.	T. Sarang Elang	70	-	1.000	200	200
11.	Lahewa	70	200	-	100	100
12.	Pulau Tello	143	400	763	100	100
13.	Teluk Dalam	170	200	450	400	400
14.	Natal	82,50	-	-	-	-

Sumber: Kepmenhub Nomor KM.53 tahun 2002.

Berdasarkan data di Tabel 9 memperlihatkan bahwa Pelabuhan Belawan merupakan pelabuhan yang paling besar dan merupakan pelabuhan internasional yang ada di Provinsi Sumatera Utara di mana memiliki fasilitas panjang dermaga sekitar 4.193 m, fasilitas gudang seluas 74.142 m², lapangan penumpukan seluas 196.511 m², terminal seluas 3.577 m², dan

masing sebesar 27 persen dan 14,7 persen. Arus penumpang antar pulau pada tahun 2008 baik turun maupun naik juga mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2007 masing-masing sebesar 12,6 persen dan 7,2 persen. Sementara itu, arus angkutan barang antar negara yang melalui Sumatera Utara baik bongkar maupun muat terus mengalami

Tabel 10. Arus Penumpang dan Barang Melalui Pelabuhan Diusahakan Tahun 2002-2008

Tahun	Antarnegara		Antarpulau		Antarnegara		Antarpulau	
	Turun	Naik	Turun	Naik	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat
2002	168.423	148.871	484.610	623.377	4.955.384	6.429.202	8.143.404	1.945.549
2003	99.993	129.642	278.925	292.697	2.039.752	5.507.696	7.144.413	835.066
2004	112.151	110.929	293.526	296.424	1.930.641	5.936.897	8.498.472	1.063.423
2005	91.982	124.337	306.539	346.356	2.874.326	5.786.749	8.339.463	1.485.718
2006	84.592	101.826	271.466	312.728	2.975.297	2.263.609	8.023.058	1.357.420
2007	97.959	122.362	293.263	312.039	3.219.790	5.387.742	8.654.406	1.871.145
2008	124.414	140.352	330.206	334.540	4.025.575	6.356.152	8.346.784	1.836.206

Sumber: PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I-SUDA 2009.

dapat menampung orang sebanyak 3.100 orang. Di samping itu, pelabuhan yang bisa dikategorikan besar namun bukan merupakan pelabuhan internasional adalah pelabuhan Tanjung Balai, Sibolga, Teluk

peningkatan. Tercatat pada tahun 2008 arus bongkar dan muat barang mengalami peningkatan dari tahun 2007 masing-masing sebesar 25 persen dan 17,9 persen. Namun, arus barang antar pulau baik

bongkar maupun muat tercatat relatif stabil dari tahun ke tahun.

5. Infrastruktur Bandar Udara

Lalu lintas penerbangan dibedakan atas lalu lintas penerbangan dalam negeri dan lalu lintas penerbangan luar negeri. Lalu lintas penerbangan dalam negeri pada tahun 2009 tercatat pesawat yang berangkat sebanyak 19.822 unit dan pesawat yang datang 19.779 unit. Sedangkan jumlah penerbangan luar negeri yang datang dan berangkat tercatat masing-masing 5.381 dan 5.321 penerbangan.

Tabel 11. Jumlah Penerbangan Melalui Bandara Polonia Tahun 2002-2008

Tahun	Internasional		Domestik	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
2002	3.381	3.366	11.554	11.541
2003	2.968	2.971	15.221	15.199
2004	4.139	4.127	17.973	17.933
2005	4.821	4.808	23.041	22.993
2006	4.420	4.425	20.904	20.904
2007	4.216	4.208	22.893	22.921
2008	5.184	5.200	21.189	21.164

Sumber: PT. (Persero) Angkasa Pura-II, Bandara Polonia Medan-SUDA, 2009.

Berdasarkan data pada Tabel 11, jumlah penerbangan internasional dari tahun 2007 sampai

Tabel 13. Jumlah Penumpang Melalui Bandara Polonia Tahun 2002-2008

Tahun	Internasional			Domestik		
	Datang	Berangkat	Transit	Datang	Berangkat	Transit
2002	296.186	291,176	-	740.385	740.160	22.611
2003	287.693	294,657	-	1.056.888	1.065.908	31.186
2004	421.979	418,157	-	1.636.250	1.634.574	37.589
2005	432.637	456.817	-	1.680.437	1.748.330	100.491
2006	431.557	435.532	-	1.750.533	1.698.617	108.841
2007	480.659	491.848	-	2.067.400	2.057.534	184.686
2008	472.952	460.977	-	1.766.224	1.954.697	152.002

Sumber: PT. (Persero) Angkasa Pura-II, Bandara Polonia Medan-SUDA, 2009.

tahun 2008 melalui Bandara Polonia terus mengalami peningkatan terlihat dari jumlah penerbangan baik yang datang maupun yang berangkat. Tercatat terdapat lonjakan penerbangan internasional, baik yang datang maupun yang berangkat, dari tahun 2007 ke tahun 2008 masing-masing sebesar 22,9 persen dan 23,6 persen. Sementara jumlah penerbangan domestik dari tahun 2007 sampai 2008 sedikit mengalami penurunan.

Berdasarkan data pada Tabel 12 memperlihatkan bahwa jumlah barang yang bongkar maupun muat melalui Bandara Polonia, baik itu internasional maupun domestik, dari tahun 2002 sampai dengan tahun 2008, relatif tidak mengalami peningkatan atau penurunan yang besar atau relatif stabil.

Tabel 12. Jumlah Barang Melalui Bandara Polonia Tahun 2002-2008

(dalam kg)

Tahun	Internasional		Domestik	
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat
2002	1.855.715	3.345.219	11.517.227	6.603.411
2003	1.317.133	2.634.590	13.524.446	6.011.910
2004	1.251.268	3.116.760	17.197.083	8.805.444
2005	1.447.007	2.819.844	19.284.433	10.250.708
2006	1.240.843	2.484.880	17.266.863	10.397.731
2007	1.423.413	2.400.533	20.516.149	11.666.536
2008	1.415.648	3.352.832	22.618.794	11.385.312

Sumber: PT. (Persero) Angkasa Pura-II, Bandara Polonia Medan-SUDA, 2009.

Berdasarkan data pada Tabel 13 memperlihatkan bahwa jumlah penumpang penerbangan internasional yang melalui Bandara Polonia pada tahun 2008, baik yang datang maupun berangkat, sedikit mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2007. Demikian pula halnya dengan jumlah penumpang domestik pada tahun 2008, baik yang datang maupun yang berangkat, mengalami sedikit penurunan. Tetapi secara keseluruhan dari tahun 2002 sampai dengan tahun 2008 pertumbuhan jumlah penumpang, baik internasional maupun domestik, relatif stabil.

6. Infrastruktur Air Minum

Di bidang infrastruktur air minum, ditargetkan dapat memenuhi kebutuhan air minum 50 liter/hari bagi setiap orang di seluruh wilayah Sumatera Utara. Sangat penting dilakukannya pembuatan/penyediaan air minum di pedesaan di samping meningkatkan fasilitas air minum di kota yang terus-menerus meningkat penduduknya. Saat ini kebutuhan air minum di kota masih mencapai 78 persen dari kebutuhan.

Selain itu kebutuhan air untuk industri terutama di kota masih bersumber dari air tanah permukaan dengan pembuatan sumber dalam (*deep well*), hal ini akan berdampak buruk bagi lingkungan untuk jangka panjang berupa krisis air tanah dan intrusi air laut.

7. Infrastruktur Penyediaan Listrik

Kondisi penyediaan energi listrik di Sumatera Utara:

- Kapasitas daya terpasang : 1.718 MW pembangkit
- Daya mampu pembangkit : \pm 1.490 MW
- Beban puncak : 1.400 MW
- Pertumbuhan pemakaian : 7 persen/tahun daya
- Usia pembangkit : 15-30 tahun

Cadangan energi listrik sebesar 90 MW, namun hal ini belum dalam kondisi aman. Jika salah satu pembangkit listrik mengalami kerusakan atau pemeliharaan akan terjadi pemadaman.

Di bidang infrastruktur penyediaan tenaga listrik, Provinsi Sumatera Utara mempunyai pembangkit listrik antara lain (Tabel 14):

Tabel 14. Jumlah Pembangkit Listrik di Sumatera Utara

No.	Pembangkit Listrik	Kapasitas
1.	PLTA Asahan II & IV	400 MW
2.	PLTA Asahan I 2 x 90MW	180 MW
3.	PLTU Sicanang 4 x 65MW	260 MW
4.	PLTU Sicanang 2 x 400 MW	800 MW
5.	PLTD Glugur, Hamparan Perak, Titi Kuning dan di Kota-kota Kabupaten	200 MW
6.	PLTU Labuhan Angin 2 x 115 MW	230 MW
7.	PLTA S. Sihaporas	40 MW
8.	PLTA Renun	40 MW
9.	PLTP Sibayak	10 MW
	Jumlah	2.160 MW

Sumber: PT. PLN (Persero) Wilayah Sumatera Utara, 2009.

Untuk memenuhi kebutuhan listrik pada tahun 2030 yang diproyeksikan mencapai 2160 MW, dengan asumsi kebutuhan rata-rata 0,175 kw/orang dengan jumlah penduduk Provinsi Sumatera Utara sebanyak 12,3 juta jiwa. Demikian juga untuk kebutuhan industri dan mengantisipasi penambahan penduduk, maka diperlukan penambahan pembangkit listrik dengan membangun pembangkit tenaga di antaranya (Tabel 15):

Tabel 15. Pembangkit Listrik Tambahan di Sumatera Utara

No.	Pembangkit Listrik	Kapasitas
1.	PLTP Sarulla	330 MW
2.	PLTP Sibayak II	10 MW
3.	PLTU Pangkalan Susu	400 MW
4.	PLTU Sicanang	105 MW
5.	PLTA Asahan III	154 MW
6.	PLTA Mini oleh berbagai investor	100 MW
	Jumlah	1.099 MW

Sumber: PT. PLN (Persero) Wilayah Sumatera Utara, 2009.

8. Infrastruktur Telekomunikasi

Pembangunan pos dan telekomunikasi mencakup jangkauan pelayanan dan peningkatan internasional maupun peningkatan jasa telekomunikasi dan informasi, sehingga arus berita, informasi dan data berjalan lancar. Berbagai usaha telah dilakukan pemerintah untuk memperlancar pelayanan berkenaan semakin meningkatnya permintaan akan jasa pos. Salah satu di antaranya dengan memperbanyak jumlah kantor pelayanan pos. Pengiriman surat kilat dari Provinsi Sumatera Utara tahun 2009 mencapai tercatat 2.408.715 buah, sementara jumlah surat yang masuk pada periode yang sama sebanyak 2.409.501 buah.

Sejalan dengan perkembangan telekomunikasi di dunia, Provinsi Sumatera Utara juga mengalami perkembangan yang sangat dinamis. Peningkatan pelayanan yang diberikan oleh pemerintah melalui BUMN PT. Telkom dan para Investor swasta dirasakan cukup memuaskan sehingga masyarakat telah dapat mengikuti perkembangan telekomunikasi di seluruh Provinsi Sumatera Utara.

E. PEMBAHASAN

1. Kebijakan Pembangunan Infrastruktur di Sumatera Utara

Pemerintah Provinsi Sumatera Utara optimis, tahun 2012 akan ditandai sebagai tahun kebangkitan ekonomi di daerah itu. Target angka pertumbuhan ekonomi sesuai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) tahun 2009-2013 Sumatera Utara antara 6,74-7,25 persen, bahkan diyakini mampu mendekati 8 persen.

Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi Sumatera Utara sangat optimis target pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara tersebut dapat terealisasi jika implementasi dan realisasi 21 proyek MP3EI di Sumatera Utara senilai Rp34,278 triliun sukses seluruhnya. Hal ini bisa dilihat dari pencapaian sepanjang tahun 2011 serta tanggapan positif lembaga keuangan dunia terhadap membaiknya pertumbuhan ekonomi dalam negeri. Pertumbuhan ekonomi tahun 2011 sebesar 6,76 persen yang melampaui angka nasional sebesar 6,5 persen juga menjadi optimisme. Target pertumbuhan ekonomi tahun 2012 itu akan dicapai dengan agregat output daerah (PDRB) dengan dasar harga berlaku mencapai Rp363,82 triliun, atas dasar harga konstan Rp136,14 triliun, serta PDRB perkapita atas dasar harga konstan Rp10,25 juta, dengan angka inflasi diperkirakan tetap di bawah satu digit pada kisaran 6,00 persen.

Optimistis terhadap pertumbuhan ekonomi makro itu juga terlihat dari pergeseran struktur ekonomi dari pertanian ke industri pengolahan. Di mana target industri pengolahan akan mencapai

23,42 persen, pertanian 23,26 persen, perdagangan, hotel dan restoran 18,92 persen, serta sisanya sektor lainnya. Dari sisi perdagangan luar negeri Sumatera Utara, neracanya masih ditargetkan surplus dengan nilai ekspor USD8,61 miliar, dan impor senilai USD3,05 miliar.

Optimisme pertumbuhan ekonomi tahun 2012 juga akan bisa dicapai bila dukungan sejumlah pembangunan infrastruktur dan pembangunan berbagai kawasan sebagai bentuk kebijakan nasional dan provinsi dapat diwujudkan. Dukungan yang Sumatera Utara harapkan itu antara lain menyangkut percepatan pembangunan bandara Kuala Namu dan penyelesaian jalan arteri dan kereta api menuju bandara Kuala Namu.

Selain itu, pembangunan jalan tol Medan-Kuala Namu-Tebing Tinggi, dengan nilai investasi Rp6,7 triliun yang ditargetkan rampung tahun 2016. Proyek ini sepenuhnya dibiayai pemerintah. Demikian pula proyek pembangunan rel kereta api Stasiun Araskabu-Kuala Namu sepanjang 9 kilometer senilai Rp2,150 triliun yang ditargetkan rampung tahun 2013 juga dibiayai pemerintah.

Sejumlah proyek skala besar lainnya yang mendukung implementasi MP3EI di Sumatera Utara yang pembiayaannya oleh pemerintah, meliputi perluasan pelabuhan Belawan senilai Rp830 miliar yang ditargetkan selesai pada tahun 2014. Kemudian pembangunan rel kereta api ruas Bandar Tinggi-Kuala Tanjung senilai Rp400 miliar ditargetkan selesai tahun 2013, peningkatan jalan Tebing Tinggi-Kisaran-Rantau Prapat-Batas Provinsi Riau sepanjang 326,71 kilometer senilai Rp365 miliar ditargetkan selesai tahun 2013, pengembangan jalan akses Kuala Namu Tahap II (14 kilometer) dan *Fly Over* Tahap I dan II (dua jembatan sepanjang 1 kilometer) senilai Rp355 miliar ditargetkan selesai tahun 2014, peningkatan jalan Lima Puluh-Pematang Siantar-Kisaran sepanjang 64,15 kilometer senilai Rp225 miliar ditargetkan selesai tahun 2015.

Selanjutnya perbaikan/pelapisan jalan raya ruas Lima Puluh-Simpang Inalum sepanjang 22 kilometer senilai Rp154 miliar ditargetkan selesai tahun 2013, pembangunan rel kereta api dari kawasan Sei Mangke ke Kota Lima Puluh senilai Rp150 miliar ditargetkan selesai tahun 2013, pembangunan jalan akses Belawan sepanjang 15 kilometer senilai Rp150 miliar ditargetkan selesai tahun 2012, pelebaran jalan dari Kawasan Industri Sei Mangke-Lima Puluh sepanjang 10 kilometer senilai Rp140 miliar ditargetkan selesai tahun 2012, dan pembangunan jalan tol Medan-Kuala Namu-Tebing Tinggi sepanjang 60 kilometer dan ruas Medan-Kuala Namu-Lubuk Pakam senilai Rp1,306 triliun ditargetkan selesai tahun 2013.

Di luar pembiayaan pemerintah, sejumlah proyek skala besar di Sumatera Utara yang mendukung implementasi MP3EI yang dibiayai BUMN di antaranya meliputi, pembangunan PLTP Sarulla 1 berkapasitas 110 MW senilai Rp6 triliun, PLTA Asahan III berkapasitas 174 MW senilai Rp2,880 triliun, pembangunan transmisi listrik di Provsu sebanyak 17 titik dengan nilai Rp2,155 triliun, dan pengembangan *Sector Private* di Bandara Kuala Namu senilai Rp1,6 triliun.

Dari total Rp34,278 triliun 21 proyek skala besar di Sumatera Utara yang mendukung implementasi MP3EI, hanya satu di antaranya yang dikerjakan kolaborasi pemerintah, BUMN, dan swasta, yaitu proyek pembangunan jalan tol Medan-Binjai senilai Rp1,204 triliun yang ditargetkan selesai tahun 2016. Keterlibatan pihak swasta dalam pembangunan jalan tol ini kemungkinan besar karena Jalan tol Medan-Binjai akan membagi beban kendaraan dengan Jalan Medan-Binjai yang merupakan salah satu ruas terpadat dalam Jalan Raya Lintas Sumatera yang menghubungkan Medan dan Nanggroe Aceh Darussalam. Tentunya hal ini akan memberikan keyakinan bagi investor akan kepastian pengembalian modal investasi yang telah dikeluarkannya.

Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jalan Tol

Salah satu prioritas pembangunan infrastruktur transportasi darat di Provinsi Sumatera Utara adalah pembangunan jalan tol. Untuk mempercepat pembangunan jalan tol Provinsi Sumatera Utara, pemerintah Provinsi Sumatera Utara dan PT. Jasa Marga melakukan penandatanganan kesepakatan bersama untuk menyiapkan rencana kerja sama pembangunan tol di Sumatera Utara. Plt Gubernur Sumatera Utara memprioritaskan pembangunan tol Medan-Tebing Tinggi *junction* Kuala Namu untuk mendukung keberadaan Bandara Internasional Kuala Namu.

Pembangunan tol Medan-Tebing Tinggi *junction* Kuala Namu merupakan prioritas utama dalam rencana tata ruang pemerintahan provinsi Sumatera Utara. Pembangunan akses jalan tol saat ini sudah jadi kewajiban untuk mendukung pembangunan kota modern. Hal itu mengingat pertumbuhan kendaraan sangat pesat dan cenderung tidak sebanding dengan ruas jalan yang dibangun. Dampaknya pada hari-hari tertentu jalan raya dipadati oleh berbagai moda transportasi sehingga tak jarang memadatkan arus lalu lintas. Begitu pula dalam mendukung sebuah bandara internasional, sebagaimana bandara Kuala Namu. Proyek pembangunan jalan tol ini merupakan proyek pembangunan yang didanai oleh pemerintah pusat.

Di samping jalan tol Medan-Kuala Namu (21,72 kilometer) dan Tanjung Morawa-Tebing Tinggi sepanjang 59,84 kilometer, Sumatera Utara

khususnya juga sudah saatnya memiliki jalan tol yang dapat menghubungkan Kota Medan sampai ke Pematang Siantar-Parapat (Danau Toba) sebagai kota wisata dan terus ke Sibolga di kawasan Pantai Barat Sumatera Utara. Begitu pula jalan tol Medan-Binjai-Langkat yang dapat menghubungkan daerah ini sampai ke perbatasan Nanggroe Aceh Darussalam (NAD). Secara umum, Pemerintah Provinsi Sumatera Utara memiliki rencana untuk membangun empat ruas tol di Sumatera Utara yang masuk dalam prioritas pembangunan nasional. Ruas tol dimaksud adalah Medan-Kuala Namu, Medan-Binjai, Kuala Namu-Tebing Tinggi, dan Tebing Tinggi-Kisaran.

Mengingat betapa strategisnya pembangunan tol dimaksud bagi Sumatera Utara, sehingga sangat pantas Pemerintah Provinsi Sumatera Utara meminta pemerintah pusat agar segera melaksanakan proses tender pembangunan tol. Pembangunan jalan tol Medan-Kuala Namu-Tebing Tinggi sangat penting, terutama terkait pembangunan infrastruktur Sumatera Utara ke depan, khususnya terhadap pembangunan Bandara Kuala Namu yang akan memacu efek berganda terhadap denyut nadi pembangunan di daerah ini. Belakangan ini mencuat wacana pembangunan Sumatera Highway (jalan bebas hambatan Sumatera). Oleh karena itu, Provinsi Sumatera Utara sebagai bagian dari itu harus sudah menyiapkan jalan tolnya sendiri, sehingga harapan pembangunan jalan tol Sumatera bukan harapan semu karena sudah ada cikal bakalnya di Provinsi Sumatera Utara.

Untuk pembebasan lahan tol sesi I (Medan-Kuala Namu) sudah mencapai 28,4 persen, atau seluas 56,49 hektar dari kebutuhan 343,59 hektar. Sedangkan untuk sesi II (Kuala Namu-Tebing Tinggi) sudah terealisasi seluas 102,1 hektar atau 41,91 persen dari kebutuhan seluas 243,59 hektar. Hambatan pembebasan lahan tol sesi I dan II, relatif tidak ada karena masih berada di wilayah PTPN II, III dan perkebunan swasta. Namun sedikit masalah di wilayah masyarakat di mana adanya berbagai kepentingan dan perbedaan harga. Selanjutnya jalan arteri non tol lahan yang sudah dibebaskan mencapai 21,1 hektar, dari kebutuhan 33,91 hektar atau mencapai 64,6 persen. Diharapkan dalam waktu dekat akan selesai hingga seratus persen. Untuk pembebasan lahan jalan arteri non tol ini, pemerintah daerah sudah membuat Peraturan Gubernur yang menjadi payung hukum untuk pemberian santunan kepada pemilik lahan yang akan digunakan untuk pelaksanaan akses Bandara Kuala Namu baik itu jalan tol maupun nontol (arteri).

Pembangunan infrastruktur Jalan Kereta Api

Pembangunan jalur kereta api dari kawasan industri Sei Mangkei menuju Kuala Tanjung, Sumatera

Utara telah memasuki tahap pemasangan rel, meski baru beberapa kilometer. Pembangunan jalur kereta ini seiring dengan pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan CPO. Jalur kereta api Sei Mangkei-Kuala Tanjung sepanjang 30 kilometer ditargetkan selesai pada akhir tahun 2013 mendatang dan beroperasi di awal tahun 2014 dengan investasi Rp25 miliar per kilometer.

Pengerjaan infrastruktur pendukung transportasi Kereta Api Sei Mangkei-Kuala Tanjung sangatlah dibutuhkan untuk mengangkut hasil perkebunan PT. Perkebunan Nusantara III dari kawasan Industri Sei Mangkei ke Pelabuhan Bebas Kuala Tanjung yang volumenya bisa mencapai 1,5 juta ton. Berdasarkan data dari PT. Perkebunan Nusantara III, pengangkutan CPO (*crude palm oil*) pada tahun 2013 sebanyak 900.000 ton. Setelah beroperasinya jalur kereta api secara keseluruhan ditargetkan akan bisa mengangkut 1,5 juta ton CPO. Karena daya angkut kereta api lebih besar daripada menggunakan truk-truk sebagaimana yang selama ini dilakukan.

Selain mengangkut CPO, jalur ini juga dapat digunakan untuk mengangkut komoditas lain seperti komoditas karet yang dihasilkan oleh PTPN III di kawasan Sei Mangkei Kabupaten Simalungun maupun komoditas hasil industri lain yang beroperasi di kawasan industri Sei Mangke. Untuk diketahui, PTPN III mengembangkan kawasan industri senilai Rp6,8 triliun guna mengintegrasikan industri hulu dan hilir kelapa sawit.

Kawasan industri ini yang diperkirakan akan menyedot dana hingga Rp5,7 triliun nantinya tidak hanya diisi oleh pabrik-pabrik milik PT. Perkebunan Nusantara III tetapi juga perusahaan-perusahaan lain seperti PT. Perkebunan Nusantara IV atau investor swasta yang ingin membangun pabrik pengolahan kelapa sawit.

Pembangunan jalur kereta api ini merupakan bagian dari total jalur kereta api untuk kluster industri Sei Mangke-Kuala Tanjung sepanjang 42,124 kilometer. Kereta api merupakan transportasi massa menuju maupun keluar kluster industri. Dari sisi anggaran tidak ada masalah, selebihnya menjadi kewajiban pemerintah daerah setempat untuk melakukan pembebasan tanah agar proses pembangunan berjalan sesuai rencana.

Proses pembangunan jalur kereta api menuju pelabuhan Kuala Tanjung dalam rangka mendukung program *Master Plan* Pengembangan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3I). Jalur kereta api ini sangat strategis untuk mendukung pembangunan Provinsi Sumatera Utara. Dengan dibangunnya jalur kereta ini, selain tidak mengganggu jalur truk yang selama ini beroperasi, juga jalurnya lebih pendek dan komoditas yang diangkut lebih banyak, sehingga biayanya juga menjadi lebih murah.

Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Laut/ Danau/Sungai

Provinsi Sumatera Utara mempunyai prioritas pembangunan infrastruktur transportasi air yaitu:

1. pengembangan pelabuhan Belawan, sebagai pelabuhan hubungan internasional.
2. pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung, untuk mendukung jalur transportasi kawasan industri Sei Mangke.
 - a. potensi Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai alternatif utama dalam bongkar muat CPO di samping Pelabuhan Belawan karena kedekatannya dengan sentra produksi.
 - b. keunggulan geografis yang sangat baik bagi pelabuhan dengan kedalaman dapat mencapai lebih dari -14 m LWS.
 - c. dalam *internasional trade*, ekspor CPO dari Indonesia umumnya menggunakan *term FOB* dari lokasi Belawan, Dumai, dan Kuala Tanjung.
 - d. perlunya mengoptimasi pasar PTPN dan non PTPN dalam wilayah *hinterland* Belawan dan Kuala Tanjung yang telah menggunakan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan ekspor melalui penyediaan fasilitas curah cair di Kuala Tanjung.
 - e. besarnya potensi *throughput* CPO di wilayah *hinterland* Pelabuhan Kuala Tanjung sebesar 1.291.080 ton pada tahun 2009 dan diproyeksikan pada tahun 2010 sebesar 1.355.634 dengan tingkat pertumbuhan 5 persen per tahun.

Sumatera Utara merupakan daerah yang sangat strategis dalam lalu lintas barang baik dalam maupun luar negeri. Dengan pengembangan Pelabuhan Belawan sebagai pelabuhan Hub Internasional maka pelabuhan ini akan memberikan kemudahan dan kelancaran bagi pelaku usaha dalam melakukan distribusi komoditasnya dalam kapasitas yang besar. Dengan fasilitas pelabuhan yang lebih besar maka sektor industri akan dapat meningkatkan kapasitas produksinya karena ada sarana pendukungnya.

Begitu pula dengan adanya pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung maka produk CPO yang dihasilkan Sumatera Utara dari Kawasan Industri Sei Mangke akan dapat ditingkatkan dan distribusi produknya dapat dilakukan dengan lebih cepat. Hal ini akan meningkatkan volume perdagangan internasional CPO kita.

Pembangunan Infrastruktur Bandar Udara

Perpindahan Bandara Polonia ke Kuala Namu sebenarnya sudah sejak lama menjadi idaman masyarakat di daerah ini, khususnya warga Kota Medan. Terutama dikaitkan dengan meningkatnya

secara signifikan frekuensi arus lalu lintas udara akhir-akhir ini yang ditandai dengan makin bertambahnya maskapai penerbangan yang membuka jalur penerbangan, baik domestik maupun internasional di Bandara Polonia Medan. Hal itu diperkuat dengan data yang menunjukkan bahwa industri penerbangan domestik di Indonesia tumbuh 500 persen dari 19 juta penumpang pada tahun 2003 menjadi lebih dari 39 juta pada sisi pendapatan dalam 12 bulan terakhir.

Bandar Udara Internasional Kuala Namu adalah sebuah bandar udara baru untuk kota Medan, Indonesia. Lokasinya merupakan bekas areal perkebunan PT. Perkebunan Nusantara II Tanjung Morawa, terletak di Kuala Namu, Desa Beringin, Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang. Kuala Namu akan menggantikan Bandara Polonia yang sudah berusia lebih dari 70 tahun. Saat selesai dibangun, Kuala Namu yang diharapkan dapat menjadi bandara pangkalan transit internasional untuk kawasan Sumatera dan sekitarnya, akan menjadi bandara terbesar kedua di Indonesia setelah Bandara Soekarno-Hatta.

Tahap I bandara diperkirakan dapat menampung tujuh hingga 10 juta penumpang dan 10.000 pergerakan pesawat per tahun, sementara setelah selesainya Tahap II bandara ini rencananya akan menampung 25 juta penumpang pertahun.

Luas terminal penumpang yang akan dibangun adalah sekitar 6,5 hektar dengan fasilitas area komersial seluas 3,5 hektar dan fasilitas kargo seluas 1,3 hektar. Bandara International Kuala Namu memiliki panjang landas pacu 4.450 meter, dan sanggup didarati oleh pesawat berbadan lebar. Diperkirakan, pembangunan Bandar Udara Internasional Kuala Namu akan selesai pada pertengahan tahun 2011 atau paling lambat, awal tahun 2012. Dan akan dioperasikan akhir tahun 2011 atau awal tahun 2012.

Dengan dibangunnya Bandara Kuala Namu sebagai pengganti Bandara Polonia secara langsung akan memberikan pelayanan transportasi udara yang lebih baik. Dengan potensi daerah yang dimiliki, dan difasilitasi dengan bandara yang dapat menampung lebih banyak tamu baik domestik maupun internasional, Provinsi Sumatera Utara akan menjadi tujuan industri pariwisata yang sangat potensial. Di samping itu, dengan pelayanan ini akan memudahkan dan memberi kenyamanan bagi investor pada sektor industri untuk datang ke Sumatera Utara dalam rangka melakukan aktivitas usahanya. Bandara Kuala Namu akan menjadi citra baru bagi Provinsi Sumatera Utara dalam membuka diri terutama dalam menarik investor untuk datang dan menanamkan modalnya.

Pembangunan Infrastruktur Energi Listrik

Dalam rangka mengantisipasi krisis energi listrik untuk jangka panjang, pemerintah telah merencanakan

pengembangan pembangkit baru di Provinsi Sumatera Utara seperti disajikan pada Tabel 16 berikut:

Tabel 16. Pembangunan Pembangkit Listrik yang Sedang Berjalan

No.	Pembangkit Listrik	Kapasitas	Rencana Selesai
1.	PLTU Sumut Unit 1 Kab. Langkat	200 MW	Tahun 2011
2.	PLTU Sumut Unit 2 Kab. Langkat	200 MW	Tahun 2011
	Jumlah	400 MW	

Sumber: PT. PLN (Persero) Wilayah Sumatera Utara, 2009.

Dari data di atas, diketahui bahwa pada saat ini sedang dilakukan pembangunan 2 buah pembangkit listrik untuk memenuhi kebutuhan energi listrik di Sumatera Utara. Pembangunan pembangkit listrik ini rencananya dapat diselesaikan pada tahun 2011.

Tabel 17. Prospek Tambahan Energi Listrik hingga Tahun 2014

No.	Pembangkit Listrik	Kapasitas
1.	PLTU P. Susu, Kab. Langkat	400 MW
2.	PLTP Sarulla Unit 1, Kab. Tapanuli Utara	330 MW
3.	PLTP Sarulla Unit 2, Kab. Tapanuli Utara	110 MW
4.	PLTA Asahan III, Kab. Toba Samosir dan Asahan	147 MW
5.	PLTU Kuala Tanjung, Kab. Deli Serdang	250 MW
6.	PLTP Sorik Merapi, Kab. Mandailing Natal	55 MW
7.	PLTU Nias	14 MW
	Jumlah	1.333 MW

Sumber: PT. PLN (Persero) Wilayah Sumatera Utara, 2009.

Pembangunan infrastruktur energi listrik ini belum dapat secara ideal memenuhi kebutuhan akan energi listrik di Provinsi Sumatera Utara. Pembangunan pembangkit listrik dan penambahan energi listrik ini masih diprioritaskan untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga dan usaha kecil. Untuk sementara, permintaan akan energi listrik dari dunia usaha menengah ke atas belum dapat dipenuhi seluruhnya.

Kadin Sumatera Utara yang sangat menyayangkan keterbatasan energi listrik yang ada di Provinsi Sumatera Utara. Kadin berharap dan sangat mendorong pemerintah pusat maupun daerah untuk secara serius meningkatkan pembangunan pembangkit listrik maupun penambahan energi listrik yang dapat dimanfaatkan sektor industri. Kadin yakin dengan potensi daerah Provinsi Sumatera Utara ini, masih banyak investor yang akan menanamkan modalnya di sini untuk membuka industri pengolahan atas sumber daya alam Sumatera Utara yang sementara ini diekspor sebagai bahan baku. Tentunya hal ini juga akan mendukung pemerintah Indonesia dalam upaya meningkatkan nilai tambah

(*value added*) atas komoditas sumber alam Provinsi Sumatera Utara. Dampaknya, akan meningkatkan lapangan pekerjaan bagi masyarakat Sumatera Utara.²⁶

2. Kendala Pembangunan Infrastruktur di Sumatera Utara

Dalam hal pembangunan infrastruktur untuk menunjang sektor industri, Pemerintah Provinsi Sumatera Utara telah memiliki perencanaan. Rencana pembangunan infrastruktur ini telah disesuaikan dengan rencana pembangunan Infrastruktur yang telah dicanangkan oleh pemerintah pusat melalui program MP3EI sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya.

Pemerintah Provinsi Sumatera Utara sangat menyadari pentingnya ketersediaan infrastruktur fisik yang dibutuhkan daerahnya. Infrastruktur yang ada sekarang, banyak yang perlu dibenahi namun sangat disayangkan pembangunan infrastruktur ini tidak terlepas dari kendala-kendala. Kendala utama yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur ini adalah ketersediaan anggaran pembiayaan dan ketersediaan lahan.

Pembiayaan Infrastruktur

Sebagian besar pembiayaan pembangunan infrastruktur guna mendukung sektor industri di Provinsi Sumatera Utara memperoleh dukungan dari pemerintah pusat. Bappeda Provinsi Sumatera Utara menjelaskan bahwa dalam rangka pembangunan infrastruktur ini pemerintah daerah sebagian besar masih sangat tergantung dengan pembiayaan yang dialokasikan dari pusat. Meskipun demikian daerah berusaha semaksimal mungkin memberdayakan anggaran daerah untuk mendukung kelancaran pembangunan ini. Tetapi harus diakui bahwa anggaran yang tersedia di daerah sangat terbatas. Belum lagi pembangunan infrastruktur ini juga akan terkendala dengan kemampuan anggaran kabupaten/kota yang masuk dalam wilayahnya. Hal ini berkaitan dengan pembiayaan pembebasan lahan yang dibutuhkan. Dalam hal pembangunan fisik infrastruktur Provinsi Sumatera Utara sudah berupaya untuk mengajak investor untuk mengadakan kerja sama. Namun tidak serta merta investor mau menanamkan modalnya karena bagaimanapun investor khususnya pihak swasta akan mempertimbangkan potensi pengembalian investasinya berupa pendapatan dan keuntungan yang diperoleh dari investasinya. Sangat disadari bahwa pihak swasta dalam mendukung pembangunan infrastruktur ini sangat mempertimbangkan skala ekonomi yang dapat memberikan imbal balik (keuntungan) bagi mereka.

²⁶ Hasil wawancara dengan Kadin Sumatera Utara tanggal 14 September 2011.

Oleh karena itu pemerintah pusat harus mengambil suatu tindakan yang dapat menarik minat investor untuk menanamkan modalnya. Salah satu langkah yang diambil pemerintah yaitu dengan memberikan jaminan bagi pembangunan proyek yang dibiayai dengan skema kerja sama pemerintah dan swasta (*public private partnership*).²⁷

Hal serupa juga disampaikan oleh Dinas Bina Marga Provinsi Sumatera Utara yang menyatakan bahwa berdasarkan tinjauan di lapangan, alokasi anggaran daerah untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur Jalan Provinsi masih jauh dari mencukupi terutama untuk membangun jalan baru yaitu sekitar 300 persen dari dana yang tersedia. Alokasi anggaran daerah untuk pembangunan jalan ini hanya cukup untuk melakukan perbaikan jalan dan itupun dilakukan secara bertahap, sehingga hasilnya tidak maksimal. Sebagai contoh, pada tahun ini Dinas Bina Marga Provinsi Sumatera Utara dapat mengerjakan perbaikan ruas jalan beberapa kilometer, tahun berikutnya ruas jalan yang lain, dan pada tahun ketiga ruas jalan berikutnya. Pada saat kita mengerjakan ruas jalan pada tahun ketiga, jalan yang pertama kali diperbaiki sudah mengalami kerusakan dan begitu seterusnya sehingga jalan yang baik dan dapat mendukung aktivitas masyarakat dan memperlancar distribusi produk industri belum dapat tercipta. Oleh karena itu, pembiayaan perbaikan dan pembangunan jalan ini membutuhkan anggaran yang tidak sedikit dan sampai sekarang anggaran belanja modal pemerintah daerah belum bisa mencukupinya.²⁸

Terkait dengan anggaran pembiayaan infrastruktur khususnya jalan, Kadin Sumatera Utara menilai bahwa anggaran daerah yang dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur jalan memang relatif masih kurang tetapi mereka menilai bahwa kurang adanya keseriusan pemerintah daerah dalam membangun atau memperbaiki infrastruktur jalan sesuai dengan kualitas yang seharusnya sudah dapat dicapai dengan anggaran yang tersedia. Hal ini menyebabkan jalan yang telah diperbaiki sangat mudah rusak dalam waktu yang tidak terlalu lama. Hal ini merupakan salah satu pemborosan anggaran daerah. Pemerintah daerah harus dapat melakukan pengawasan pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan dengan baik sehingga tujuan utama pembangunan ini yaitu memberikan fasilitas publik demi terciptanya pembangunan ekonomi daerah dapat tercapai. Pelaku usaha baik

industri maupun perdagangan sangat mengharapkan tersedianya jalan yang dapat memberikan kelancaran distribusi produk.²⁹

Sementara itu, terkait dengan pembangunan energi listrik, PT. PLN (Persero) Wilayah Sumatera Utara menjelaskan bahwa pembiayaan pembangunan atau penambahan daya Pembangkit Listrik di Provinsi Sumatera Utara ini merupakan kebijakan dari pemerintah pusat. Memang anggaran yang dialokasikan untuk pembangunan dan penambahan daya ini relatif masih terbatas apabila dibandingkan dengan kebutuhan energi baik rumah tangga maupun sektor industri. Atas dasar alokasi anggaran yang ada maka pembangunan dan penambahan daya pembangkit listrik di provinsi ini sebagian masih memprioritaskan penyediaan energi untuk penggunaan rumah tangga dan industri kecil. Oleh karena itu, PT. PLN (Persero) sangat mengharapkan partisipasi pelaku usaha untuk sementara dapat menyediakan kebutuhannya sendiri.³⁰

Penyediaan Lahan

Progres pembangunan Bandara Kuala Namu hingga Agustus tahun 2011 masih mencapai 76,84 persen. Masalah pembebasan lahan, menjadi salah satu kendala, untuk menggenjot penyelesaian Bandara Internasional ini yang ditargetkan rampung di akhir tahun 2012 mendatang. Pembiayaan pembangunan bandara ini dari sektor publik 83,6 persen dan sektor privat 65,8 persen. Berdasarkan penjelasan dari Bappeda Provinsi Sumatera Utara bahwa memang sebagian besar permasalahan pembangunan infrastruktur khususnya yang bersifat fisik terkendala dengan penyediaan lahan. Hal ini disebabkan belum adanya kesepakatan antara pemilik lahan dengan pemerintah daerah terkait dengan harga ganti rugi lahan yang akan terkena pembangunan. Di samping itu, pembebasan lahan juga terkendala dengan keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintah kabupaten/kota. Seperti contohnya masalah pembebasan lahan untuk pembangunan jalan menuju ke Bandara Kuala Namu di Kabupaten Deli Serdang.³¹ Sementara itu, Dinas Bina Marga Provinsi Sumatera Utara melihat bahwa permasalahan penyediaan lahan untuk pembangunan infrastruktur khususnya untuk pembangunan jalan dikarenakan kurangnya sosialisasi rencana dan manfaat pembangunan infrastruktur kepada

²⁷ Hasil wawancara dengan Kepala Sub Bidang Perhubungan Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Utara tanggal 14 September 2011.

²⁸ Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Bina Marga Provinsi Sumatera Utara tanggal 13 September 2011.

²⁹ Hasil wawancara dengan Kadin Provinsi Sumatera Utara tanggal 14 September 2011.

³⁰ Hasil wawancara dengan Manajer Bidang Perencanaan PT. PLN (Persero) Wilayah Sumatera Utara tanggal 14 September 2011.

³¹ Hasil wawancara dengan Kepala Sub Bidang Perhubungan Badan Perencanaan Pembangunan Provinsi Sumatera Utara tanggal 14 September 2011.

masyarakat. Sehingga terkesan ada keengganan dari masyarakat untuk menyerahkan tanahnya dengan biaya ganti rugi yang disepakati bersama. Di samping itu, sepengetahuan dinas, bupati-bupati sangat mendukung program pembangunan dengan mengeluarkan izin atas penggunaan lahan, selama pemerintah pusat bersedia untuk mengeluarkan anggaran untuk pembangunan infrastruktur tersebut.³²

Anggota DPRD Provinsi Sumatera Utara mengatakan bahwa setidaknya terdapat empat masalah krusial yang dihadapi dalam pembangunan bandara baru pengganti Bandara Polonia Medan. *Pertama*, persoalan pembebasan lahan untuk akses jalan menuju bandara yang berlokasi sekitar 25 kilometer dari pusat Kota Medan itu, baik akses jalan tol maupun non tol. *Kedua*, adalah pembebasan lahan di lokasi bandara itu sendiri, di mana saat ini masih ada sebanyak 34 kepala keluarga yang belum bersedia meninggalkan lokasi tersebut karena ganti rugi yang dinilai belum memadai. Masalah *ketiga* yang juga kita anggap krusial adalah menyangkut pembangunan landasan pacu yang baru dimulai Januari tahun 2011 dan direncanakan selesai dalam waktu 18 bulan. Kita tidak ingin pembangunan landasan pacu ini tertunda lagi agar tahun depan bandara ini benar-benar sudah bisa operasional. Masalah krusial *keempat*, adalah menyangkut ketersediaan pasokan listrik dan air bersih. Khusus pasokan listrik, sejauh ini pihak PT. PLN (Persero) baru mampu menyediakan sekitar 5 MW dari total kebutuhan yang diperkirakan sedikitnya mencapai 20 MW.³³

V. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Infrastruktur fisik berupa jalan, jalan tol, jalan kereta api, pelabuhan, bandar udara, air bersih, telekomunikasi, dan energi listrik yang sudah tersedia di Provinsi Sumatera Utara. Namun demikian, untuk menunjang perkembangan sektor industri yang memiliki potensi sangat besar maka infrastruktur yang dimiliki saat ini menjadi sangat terbatas dan dirasakan sudah kurang mampu menunjang kebutuhan sektor industri.

Guna mengejar ketertinggalan daya dukung infrastruktur untuk sektor industri khususnya infrastruktur jalan, baik jalan tol maupun non tol, jalan kereta api, pelabuhan, bandar udara, ketersediaan air bersih, sarana telekomunikasi, dan energi listrik, maka Pemerintah Provinsi Sumatera Utara telah memiliki kebijakan untuk pembangunan

dan pengembangan infrastruktur ini. Pada tahun 2011 ini sebagian besar kebijakan pembangunan infrastruktur ini sedang dikerjakan, bahkan sebagian kegiatan pembangunan ini ditargetkan selesai pada akhir tahun 2011.

Kebijakan pembangunan infrastruktur ini sebagian besar telah memperoleh bantuan atau pendanaan dari pemerintah pusat. Namun demikian, pembangunan infrastruktur ini tidak 100 persen berjalan dengan lancar. Terdapat tiga kendala utama dalam upaya melaksanakan kebijakan pembangunan infrastruktur ini yaitu kendala pertama, pembiayaan pembangunan infrastruktur yang disebabkan kurangnya kemampuan anggaran daerah, kendala kedua, penyediaan dan pembebasan lahan yang disebabkan kurangnya sosialisasi tujuan dan manfaat pembangunan infrastruktur dan kemampuan anggaran daerah untuk membayar ganti rugi lahan masyarakat, dan kendala ketiga, kendala koordinasi antar pemerintah provinsi, kabupaten dan kota dalam menentukan prioritas pembangunan di daerahnya.

B. Saran

Berdasarkan permasalahan yang dihadapi daerah dalam menyediakan infrastruktur untuk mendukung perkembangan sektor industri maka Pemerintah Provinsi Sumatera Utara perlu melakukan koordinasi dengan pemerintah kabupaten dan kota yang wilayahnya bersentuhan dengan rencana pembangunan infrastruktur. Pemerintah daerah baik provinsi, kabupaten dan kota secara bersama-sama perlu melakukan sosialisasi yang intensif kepada masyarakat guna membangun kesadaran masyarakat akan pentingnya penyediaan infrastruktur yang sudah direncanakan. Dan yang terakhir, pemerintah daerah perlu melakukan negosiasi dengan masyarakat untuk memperoleh kesepakatan harga beli yang pantas atas lahan yang akan dipergunakan untuk pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur menjadi sangat penting dilakukan agar tercipta pembangunan dan peningkatan ekonomi yang merata di seluruh Indonesia. Oleh karena itu, perlu peran serta dan dukungan pemerintah pusat agar senantiasa pembangunan infrastruktur bisa dilaksanakan di daerah sesuai dengan program MP3EI yang dicanangkan.

Untuk menciptakan pembangunan infrastruktur yang berkualitas dan tepat sasaran maka perlu dukungan pengawasan DPR RI sehingga tujuan dari pembangunan infrastruktur ini dapat dicapai yaitu memberikan dukungan fasilitas publik kepada sektor industri yang berdampak pada penyediaan lapangan pekerjaan sehingga meningkatkan kesejahteraan rakyat secara merata.

³² Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Bina Marga Provinsi Sumatera Utara tanggal 13 September 2011.

³³ Hasil wawancara dengan Anggota DPRD Sumatera Utara Ir. H. Chaidir Ritonga tanggal 15 September 2011.

DAFTAR PUSTAKA**Buku:**

BPS. *Sumatera Utara Dalam Angka 2011*. Medan: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Utara, 2010.

Grigg, Neil. *Infrastructure Engineering and Management*. New York: John Wiley and Sons, 1988.

Kodoatie, Robert J. *Pengantar Manajemen Infrastruktur*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005.

Marwan, Ja'far. *Infratraktur Pro rakyat: Strategi Investasi Infratraktur Indonesia Abad 21*. Pustaka Tokoh Bangsa, 2007.

Working Paper:

Chulanova, Zaure. "Poverty Reduction in Developing Countries via Infrastructure Development and Economic Growth: Mutual Impact in Kazakhstan". ADB Institute Discussion Paper No. 62, 2007.

Makalah:

Grigg, Neil, & Fontane G. Darrel. *Infrastructure System Management & Optimization*. Internasional Seminar "Paradigm & Strategy of Infrastructure Management" Civil Engineering Departement Diponegoro University, 2000.

Artikel:

"BAB 18 Daya Saing Industri Manufaktur hal 1-2". (www.bappenas.go.id/get-file-server/node/8418/, diakses 12 Maret 2010).

"Isu Pengembangan Infrastruktur". (http://abdulhamid.files.wordpress.com/.../isu_pengembangan_infrastruktur.doc, diakses 16 Mei 2011).

"Kadin akan Dorong Percepatan Realisasi Pembangunan Infrastruktur". (<http://www.investor.co.id/infrastructure/kadin-akan-dorong-percepatan-realisisasi-pembangunan-infrastruktur/7693>, diakses 20 Mei 2011).

"Pertumbuhan Industri dalam RPJM Ditargetkan Capai 6,79%", (www.okezon.com, diakses 10 Maret 2010)

"Rencana Infrastruktur Harus Mendetail, Seputar Indonesia". (<http://www.ptsmi.co.id/news.php?bid=200&action=view>, diakses 22 Mei 2011).

"Strategi Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Utara (Sesuai Perda No.8 Tahun 2009)". (<http://www.sumutprov.go.id/ongkam.php?me=strategi>, diakses 9 Juli 2011).

"Musrenbang Sumut Diminta Utamakan Infrastruktur". (http://www.starberita.com/index.php?option=com_content&view=article&id=25117:musrenbang-sumut-diminta-utamakan-infrastruktur&catid=99:politik&Itemid=419, diakses 11 Juli 2011).

Peraturan:

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.