

INFRASTRUKTUR: PERANAN DAN PROBLEMATIKNYA

Infrastruktur di setiap negara merupakan hal yang sangat penting guna meningkatkan kesejahteraan rakyat, begitu pula di Indonesia, sebagai contoh: tersedianya jalan-jalan (baik jalan biasa maupun jalan tol) akan sangat membantu berkembangnya masyarakat di suatu wilayah, kegiatan bisnis atau usaha di suatu wilayah akan semakin berkembang seiring dengan semakin baiknya ketersediaan infrastruktur jalan yang merupakan akses ke wilayah tersebut. Begitu pula jenis-jenis infrastruktur lain seperti pelabuhan, bandar udara, stasiun kereta api, infrastruktur tenaga listrik, penyediaan air minum, infrastruktur persampahan, dan juga infrastruktur telekomunikasi.

Pentingnya ketersediaan infrastruktur tersebut membuat Pemerintah sebagai pihak yang berwenang untuk menyediakan infrastruktur tersebut membutuhkan suatu dana yang sangat besar untuk mendanai pembangunan infrastruktur yang menyeluruh dan berkesinambungan. Ironisnya, bahwa kemampuan pemerintah untuk menyediakan dana untuk menyediakan infrastruktur jauh dari kata cukup. Sebagai gambaran Pemerintah memiliki target pembiayaan infrastruktur selama tahun 2009-2014 (untuk memenuhi *Millenium Development Goal* pada tahun 2015) adalah sebesar kurang lebih 1400 triliun rupiah, sementara kemampuan pendanaan Pemerintah sendiri melalui APBN selama 5 tahun diprediksikan hanya mencapai sekitar 400 triliun rupiah. Dari hal tersebut dapat dilihat sebuah *financial gap* yang cukup besar, yaitu sekitar 1000 triliun rupiah. Dalam hal ini diharapkan peran swasta untuk menutup *financial gap* yang besar tersebut, melalui berbagai skema Kemitraan Pemerintah dengan Swasta (KPS) atau *Public Private Partnership* (PPP).

Di tingkat daerah, alokasi anggaran untuk infrastruktur terus meningkat, namun temuan studi KPPOD memperlihatkan bahwa peningkatan anggaran tersebut tidak diikuti dengan peningkatan kualitas infrastruktur. Korupsi dipandang sebagai biang keladi dari ketidaksinkronan antara peningkatan anggaran dengan kualitas infrastruktur. Kenyataan lain bahwa selama ini ketersediaan infrastruktur justru masih menjadi kendala utama bagi aktifitas usaha di Indonesia. Di sisi lain, peran swasta dalam pembiayaan infrastruktur dituntut melalui berbagai skema. Sayangnya ada sejumlah daerah yang mengalihkan tanggung jawab penyediaan infrastruktur tersebut kepada pihak swasta (melalui Peraturan Daerah) dengan alasan dampak negatif yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan usaha. Namun sayang pengalihan tanggung jawab tersebut tidak diikuti kompensasi terhadap swasta yang menyediakan kontribusi yang sudah diberikan, malahan justru sanksi bila pihak swasta tidak sanggup melaksanakannya.

DAFTAR ISI

Belanja Pemerintah, Kualitas Jalan dan korupsi	3
Review Regulasi	7
Dari Daerah.....	10
Laporan Diskusi Publik	12
Seputar Otonomi Daerah	14

SUSUNAN REDAKSI

PEMIMPIN REDAKSI:

Robert Endi Jaweng

REDAKTUR PELAKSANA:

Ig. Sigit Murwito

STAFF REDAKSI:

Regina Retno Budiastuti

Sri Mulyati

Boedi Rheza

Elizabeth Karlinda

Ratnawati

TATA LETAK :

Rizqiah Darmawiasih

Winantyo

ALAMAT REDAKSI:

Permata Kuningan Building 10th Fl.

Jl. Kuningan Mulia Kav. 9C

Guntur Setiabudi

Jakarta Selatan 12980

Phone : +62 21 8378 0642/53

Fax : +62 21 8378 0643

www.kppod.org

Pembaca yang budiman

KPPOD Brief edisi September-Oktober 2012 ini mengetengahkan diskusi perihal satu soal besar dalam tata kelola ekonomi daerah di era desentralisasi ini: kualitas infrastruktur. Studi apa pun mengenai iklim usaha dan segala hal yang terkait daya dukung kegiatan ekonomi di negeri ini selalu muncul dengan satu kesimpulan besar, yakni betapa besarnya kontribusi infrastruktur bagi kelancaran aktivitas usaha, tetapi sekaligus pada sisi lain betapa tingginya bobot permasalahan bidang tersebut. Di sini, kita menyaksikan suatu kontradiksi: ekspektasi yang tinggi hanya menemukan realisasi yang rendah, bahkan problematik.

Menarik ditelisik: ada apa gerangan infrastruktur alih-alih memberi kontribusi bagi perekonomian, dan justru menyimpan masalah dalam dirinya sendiri? Sebagian pihak menyebut masalah anggaran sebagai suatu penyebab utama. Postur fiskal pemerintah, termasuk pemda, tidak optimal dalam mendukung pembangunan baru maupun pemeliharaan jalan, irigasi, dst. Kita sepakat dengan kesimpulan demikian. Namun, kinerja fiskal (Belanja Daerah) yang tak mendukung tersebut bukan lantaran *magnitude*-nya yang rendah tetapi terutama kapitalisasi penggunaannya yang tak optimal.

Sebagaimana yang akan pembaca lihat pada ulasan topik-topik inti *Brief* kali ini, jumlah anggaran memang tetap wajib ditingkatkan, namun efektifitas tata kelola atas alokasi yang ada juga mesti dibenahi. Studi KPPOD--sari patinya dapat dibaca pada edisi ini--menunjukkan peningkatan belanja yang terus meingkat justru tidak diikuti perbaikan kualitas infastruktur (jalan) di sebagian daerah, bahkan kian memburuk. Sebagian alasan yang melatarinya boleh jadi bersifat teknokratik, terletak pada kapasitas birokrasi dalam mengelola anggaran atau pun mengerjakan teknis proyek. Namun, dugaan bahwa ada masalah serius terkait moralitas pengelola negara dan pengerja proyek juga sulit dinafikan kebenarannya. Ada korupsi di situ. Infrastruktur menjadi ladang bagi perburun rente Kepala Daerah hingga pelaksana teknis di lapangan. Kalau korupsi itu sulit terjadi pada fase lelang ketika pengadaan barang/jasa dilakukan (berkat *e-procurement system*), maka ranah mainnya bergeser ke tahapan berikutnya saat proyek dikerjakan. Kalau pada saat lelang sulit berakrobat dengan sistem berbasis elektronik yang ada, nanti pada fase pengerjaan akan dilakukan *mark-up* dan *mark-down*, termasuk men-*discount* alokasi dan menciutkan *spec* barang atau hasilnya.

Pembaca yang budiman, semua itu bisa lebih jauh Anda baca pada halaman-halaman berikutnya. Selain itu, Brief ini juga menyajikan sebagian isu tambahan, baik ringkasan peristiwa utama seputar pelaksanaan otonomi daerah maupun hal-ihwal ringan lainnya. Edisi ini adalah perluasan topik atas berbagai Brief yang sudah kami terbitkan selama ini, sekaligus titik tolak bagi perbaikan edisi-edisi berikutnya yang akan hadir secara rutin dan teratur.

Selamat membaca.

BELANJA PEMERINTAH, KUALITAS JALAN, DAN KORUPSI

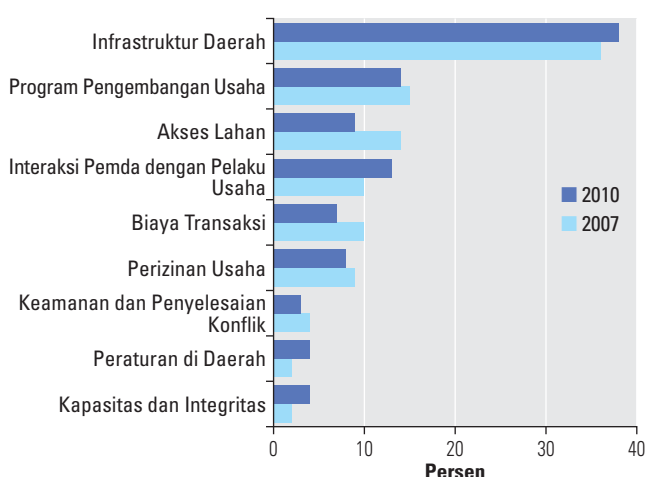
PENULIS: RATNAWATI (PENELITI KPPOD)

Pendahuluan

Isi pidato kenegaraan yang disampaikan Presiden Yudhoyono pada tanggal 16 Agustus 2012 lalu memuat sejumlah prioritas nasional dan isu strategis. Beberapa hal penting terkait tata kelola ekonomi adalah peningkatan daya saing melalui perbaikan iklim investasi; percepatan pembangunan infrastruktur; peningkatan pembangunan industri di berbagai koridor ekonomi; dan penciptaan kesempatan kerja. Langkah-langkah terobosan pun telah dilakukan dimana salah satunya penyusunan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025.

Hasil Studi Tata Kelola Ekonomi Daerah (TKED) oleh KPPOD menunjukkan bahwa infrastruktur menjadi kendala utama bagi aktivitas usaha (Gambar 1), dimana kecenderungannya naik pada tahun 2010 dibandingkan 2007. Sejumlah komitmen pemerintah untuk memperbaiki kualitas infrastruktur tentunya telah meningkatkan anggaran belanja pemerintah. Studi KPPOD (2012) ini menyelidiki apakah peningkatan belanja di sektor infrastruktur telah berpengaruh positif terhadap peningkatan kualitas jalan.

Gambar 1. Kendala Utama Aktivitas Usaha

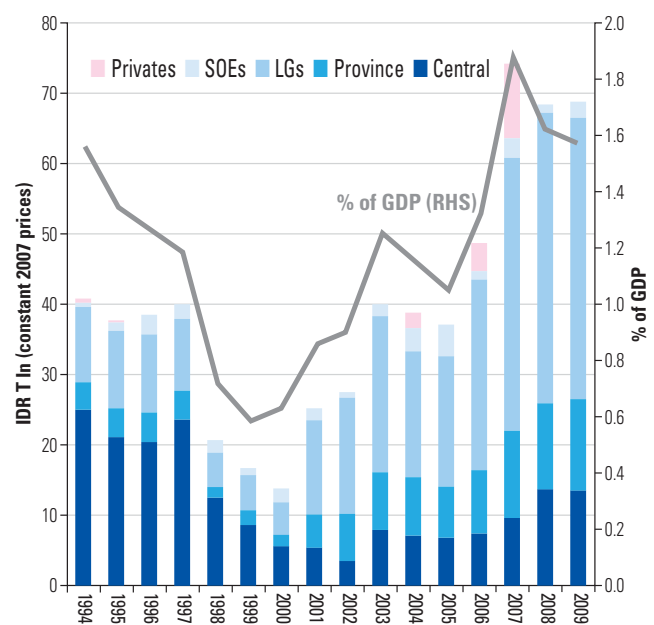


Sumber: KPPOD (2007 dan 2010)

Sejak dilaksanakan otonomi daerah di Indonesia, investasi di sektor jalan cenderung meningkat, walaupun sempat mengalami penurunan di tahun 2008 akibat krisis ekonomi global. Bahkan, investasi pemerintah

daerah di sektor ini meningkat dalam jumlah besar yakni lebih dari dua kali lipat. Hal ini seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 2 berikut.

Gambar 2. Investasi di Sektor Jalan dan Persentase Investasi Jalan terhadap Produk Domestik Bruto Tahun 1994-2009



Sumber: BPS

Dalam kurun waktu 2007 dan 2010 anggaran belanja Pemda di kabupaten/kota Indonesia untuk pembangunan infrastruktur berkisar antara 11% - 13% (Kemenkeu 2007 dan 2010). Namun, di kurun waktu tersebut data BPS menunjukkan bahwa kualitas jalan

rusak dan parah justru semakin tinggi. Pada tahun 2007, panjang jalan kabupaten/kota dengan kualitas rusak-parah mencapai 24,9% dan pada tahun 2010 meningkat menjadi 44.4% (BPS, 2011). Pertanyaan yang menarik kemudian adalah apakah peningkatan belanja pemerintah pada sektor infrastruktur selama ini mampu meningkatkan ketersediaan dan kualitas infrastruktur tersebut?

Guna menjawab pertanyaan utama tersebut, KPPOD melakukan penelitian mengenai pengaruh belanja infrastruktur terhadap kualitas infrastruktur kabupaten/kota di Indonesia serta melihat bagaimana pengaruh korupsi terhadap kualitas tata kelola infrastruktur itu. Dengan memfokuskan studi pada tingkat kabupaten/kota studi ini diharapkan dapat menemukan ciri-ciri kelembagaan pada sistem pemerintahan tersebut yang memicu terjadinya tindak korupsi. Hasil studi ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap proses perencanaan dan pengawasan proyek infrastruktur.

Metodologi

Studi ini menggunakan metode kualitatif dan metode kuantitatif. Metode kualitatif yang digunakan adalah wawancara mendalam terhadap pemangku kepentingan publik terkait. Metode kuantitatif yang digunakan adalah regresi *Ordinary Least Square* (OLS) dengan panel data. Data yang digunakan adalah data dari Badan Pusat Statistik (BPS), Kementerian Keuangan, dan KPPOD pada periode 2007 dan 2010. Dalam hal pemilihan daerah, dasar pertimbangan yang digunakan adalah kelengkapan laporan data APBD pada Kementerian Keuangan di kedua kurun waktu dengan data Survei Tata Kelola Ekonomi Daerah oleh KPPOD. Akhirnya terdapat sejumlah 41 kabupaten/kota di Indonesia yang tersebar di empat wilayah Provinsi yaitu Nusa Tenggara Timur, Sulawesi Selatan, Aceh, dan Jawa Timur yang menjadi observasi pada studi ini.

Hasil Empiris

Model yang digunakan untuk menguji pengaruh antara korupsi, belanja pemerintah dan kualitas infrastruktur merujuk pada studi yang pernah dilakukan Tanzi dan

Davoodi (1997). Untuk menjawab pertanyaan penelitian, dikembangkan empat model dasar, yaitu (1) dampak korupsi terhadap belanja jalan pemerintah daerah, (2) dampak korupsi terhadap penerimaan pemerintah, (3) dampak korupsi terhadap kualitas infrastruktur dan (4) dampak interaksi antara belanja jalan dan korupsi. Hasil regresi dengan panel data menghasilkan tabel sebagai berikut:

Tabel 1. Hasil Regresi dengan Panel Data

Variabel Independen	Belanja Jalan/ PDRB	Penerimaan/ PDRB	Kualitas Infrastruktur
INDEKS KORUPSI	0,00014	0,00041	-0,073
	-0,048	-0,615	-0,4852
PDRB PER KAPITA (Juta)	0,000443	-0,00732	1,52
	-0,052	-0,004	-0,0004
PENERIMAAN/ PDRB	0,0885		-39,341
	-0,007		-0,0232
BELANJA JALAN/ PDRB			277,99
			-0,0443
INTERAKSI KORUPSI-BELANJA			-2,436
			-0,0906
C	-0,0004	0,277	50,57437
	-0,962	(0.000)	0
Adjusted R2	0,5333	0,1368	0,26636
Number of Observation	82	82	82

Catatan: angka dalam kurung adalah p-value
 Sumber: Data sekunder (diolah)

Regresi dengan menggunakan metode OLS (Tabel 1), menghasilkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

Tindak korupsi berdampak terhadap peningkatan anggaran belanja di sektor infrastruktur

Hasil empiris Model I menunjukkan pengaruh korupsi yang signifikan terhadap belanja pemerintah. Praktik korupsi cenderung meningkatkan anggaran Pemda terjadi karena kontraktor proyek infrastruktur memasukkan biaya korupsi kepada pejabat Pemda kedalam perhitungan total nilai proyeknya. Hal ini menunjukkan bahwa kontraktor proyek bertindak secara lebih rasional dengan memasukkan beban biaya korupsi tersebut kedalam ongkos pengerjaan proyek. Ini dapat terjadi karena beban biaya tersebut dinilainya cukup signifikan dalam total biaya produksi, daripada hanya dianggap sebagai suatu bentuk gratifikasi. Hasil empiris diatas menyiratkan bahwa korupsi yang terjadi adalah *grand corruption* (nilainya besar, jarang terjadi)

mengingat besarnya yang berpengaruh besar pada fungsi produksi. Korupsi jenis ini biasanya terjadi lebih karena desain kelembagaan politik yang lemah daripada aktivitas *rent-seeking* semata dari para pejabat daerah.

Sensitifnya variabel tindak korupsi terhadap kenaikan anggaran Pemda dapat disebabkan oleh pengelolaan anggaran itu sendiri yang kurang baik. Menurut temuan studi kualitatif proses yang kolusif dan manipulatif sudah terjadi sejak pada proses perencanaan dimana sistem *e-procurement* belum diterapkan di daerah bersangkutan, seperti kutipan pada catatan lapangan sebagai berikut:

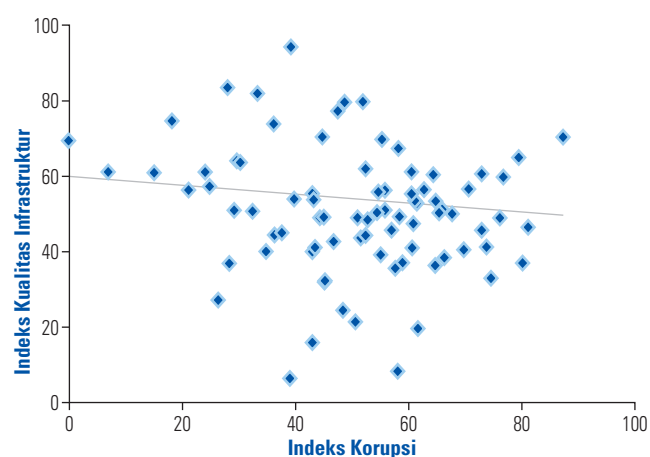
“... pada saat perencanaan, sudah terjadi manipulasi pada saat penetapan anggaran dimana Partai mayoritas yang ada di DPR yaitu Golkar sering memaksakan kepentingan jika terdapat proyek dengan anggaran besar. Pada proyek pengadaan barang dan jasa, porsi anggaran terbesar justru untuk perjalanan dinas dan bukan untuk barang dan jasanya, ini juga pada akhirnya berdampak pada berkurangnya kualitas hasil proyek. Cara untuk ‘memaksakannya’ adalah dengan membuat rapat persetujuan anggaran melalui voting. Dengan jumlah kursi yang besar, maka program dengan proporsi anggaran yang tidak tepat akan selalu menang. Pada saat proses pelaksanaan, pengawasan juga lemah. Terkadang terjadi kolusi antara pelaksana dengan pengawas, dengan melakukan permintaan pengurangan aspek atau bahan yang digunakan untuk pelaksanaan proyek sehingga akhirnya kualitas jalan berkurang..”

Tindak korupsi tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap penerimaan Pemda

Pada Model 2 ini dilakukan pengujian dampak korupsi terhadap total penerimaan Pemda. Pengujian ini dilakukan mengingat korupsi tidak hanya terjadi pada sisi pengeluaran melainkan dapat terjadi pada sisi penerimaan anggaran. Korupsi pada sisi penerimaan terutama terjadi pada penerimaan pajak, retribusi, dan hasil usaha daerah. Hasil pengujian model menunjukkan bahwa korupsi tidak memengaruhi penerimaan pemerintah daerah. Hal ini dapat terjadi mengingat karakter audit keuangan pemerintah pada sisi penerimaan lebih jelas daripada pada sisi pengeluaran.

Korupsi berdampak signifikan terhadap penurunan kualitas infrastruktur jalan. Belanja jalan memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap perbaikan kualitas jalan. Namun peranan positif belanja pemerintah ini dapat menjadi sebaliknya terhadap perbaikan kualitas jalan bila praktik korupsi terjadi. Gambar 2 menunjukkan hubungan korupsi dengan kualitas jalan. Hubungan keduanya yang negatif mrngindikasikan adanya korupsi dapat mengurangi kualitas jalan. Ini semakin membuktikan bahwa semakin tinggi korupsi, maka kualitas jalan akan semakin menurun.

Gambar 2. Hubungan Indeks Korupsi dengan Indeks Kualitas Jalan



Sumber: Data sekunder (diolah)

Hasil studi kualitatif menemukan bahwa proses korupsi dapat terjadi di daerah yang belum maupun yang telah menerapkan *e-procurement*. Di daerah dimana sistem *e-procurement* belum diterapkan, pengelolaan anggaran daerah tersebut belum dilaksanakan dengan baik. Anggaran yang seharusnya digunakan untuk proyek pengadaan barang dan jasa, porsi anggaran terbesar justru untuk perjalanan dinas dan bukan untuk barang dan jasanya. Hal ini berdampak pada berkurangnya kualitas hasil proyek. Sementara di daerah lain yang telah menerapkan sistem *e-procurement* pun masih memiliki kendala implementasi teknis seperti *staf LPSE masih merupakan staf titipan dari beberapa SKPD*. Staf titipan tersebut belum memiliki keahlian yang memang dibutuhkan untuk menjalankan sistem karena sistem baru. Selain itu, peluang korupsi dapat terjadi walaupun dengan adanya kesepakatan tidak tertulis antara calon pemenang penawaran proyek dengan birokrat. Pengurangan spesifikasi khusus merupakan

harga yang dibayarkan untuk mendapatkan kepastian memenangkan proyek tersebut. Nilai komisi inilah yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun dalam pelaksanaan proyek pembangunan infrastruktur oleh pihak ketiga sehingga tidak berpengaruh terhadap perbaikan kualitas jalan.

Dampak Korupsi terhadap Infrastruktur melalui Anggaran

Pada model terakhir ini, ditambahkan variabel interaksi antara belanja jalan dengan korupsi untuk melihat

apakah korupsi yang dilakukan melalui anggaran pemerintah. Hasil model membuktikan bahwa dampak korupsi terhadap kualitas jalan tergantung belanja pemerintah di bidang jalan. Tanda negatif dari interaksi memperlihatkan bahwa semakin tinggi belanja jalan, semakin tinggi dampak negatif korupsi terhadap kualitas jalan. Dengan kata lain, semakin tinggi korupsi akan mengurangi produktivitas belanja jalan.

Kesimpulan

Korupsi memiliki dampak terhadap peningkatan belanja Pemda di sektor infrastruktur dimana hal ini mengindikasikan adanya penggelembungan nilai proyek pemerintah sebagai sumber dana korupsi.

Manfaat proyek infrastruktur pemerintah terhadap peningkatan kualitas jalan bergantung pada tingkat korupsi. Peningkatan belanja infrastruktur berdampak terhadap perbaikan kualitas infrastruktur secara signifikan. Namun bila anggaran tersebut dikorupsi maka dampaknya justru menurunkan kualitas infrastruktur jalan.

Pada daerah dimana *e-procurement* belum diterapkan, korupsi yang terjadi pada birokrasi pemerintah merupakan akibat dari adanya tawar-menawar politik yang terjadi pada badan legislatif daerah.

Pada daerah dimana *e-procurement* telah diterapkan, korupsi terjadi melalui persekongkolan harga

penawaran yang diajukan oleh pihak penawar dengan pihak aparat pemda. Berdasarkan observasi kualitatif di lapangan ternyata daerah yang telah menerapkan *e-procurement* cenderung memiliki tingkat partisipasi masyarakat sipil yang lebih tinggi daripada daerah yang belum menerapkan *e-procurement*.

Implikasi Kebijakan

Metode pengawasan terhadap proses penawaran dan pelaksanaan proyek perlu melibatkan pihak ahli di luar struktur birokrasi pemerintah yang diwadahi didalam sebuah tim *ad hoc*. Perlu dilakukan evaluasi fisik terhadap material yang digunakan untuk proyek.

Peningkatan peran aktif organisasi masyarakat sipil dalam pengawasan perencanaan dan pelaksanaan proyek infrastruktur di dalam bentuk yang lebih formal, bila suatu daerah belum menerapkan *e-procurement*.

Audit terhadap proyek pemerintah yang dikerjakan oleh pihak ketiga sebaiknya dilakukan pada saat proses pengerjaan proyek, pengawasan pada saat proyek berlangsung, dan sesudah hasil akhir sehingga dapat meminimalisir peluang korupsi.

Perlu adanya *matching-in* antara kebutuhan pengeluaran dengan penerimaan seperti dalam penyediaan anggaran pemeliharaan jalan, seharusnya diambil dari pos-pos penerimaan yang terkait dengan jalan, seperti pajak kendaraan bermotor, pajak bahan bakar.

Referensi

- Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah. 2012. *Profil Tata Kelola Ekonomi Daerah Sulawesi Selatan 2011*. Laporan Penelitian.
- Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah. 2011. *Tata Kelola Ekonomi Daerah 2011: Survei Pelaku Usaha di 245 Kabupaten/Kota di Indonesia*. Laporan Penelitian.
- Tanzi, V and H. 1997. Davoodi. Corruption, Public Investment and Growth. *International Monetary Fund Working Paper* 97/139.
- World Bank. 2012. *Analisis Keuangan Publik Provinsi Sulawesi Selatan 2012: Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik dan Pengelolaan Keuangan Daerah di Gerbang Indonesia Timur*. Edisi Workshop. ***

REVIEW REGULASI: PERDA PROVINSI KALIMANTAN SELATAN No.3 TAHUN 2008 TENTANG PENGATURAN PENGGUNAAN JALAN UMUM DAN JALAN KHUSUS UNTUK ANGKUTAN HASIL TAMBANG DAN HASIL PERKEBUNAN

PENULIS: FIRMAN BAKRI ANOM, SH

Perekonomian Provinsi Kalimantan Selatan yang diukur dari besaran PDRB di tahun 2011 meningkat sebesar 6,12% dengan sektor tertinggi di sektor jasa sebesar 8,73% dan terendah di sektor industri pengolahan 2,43%. Dengan pertumbuhan ekonomi yang terus meningkat, Kalimantan Selatan dengan luas wilayah 37.530,52 km² dan terbagi dalam 13 abupaten/kota selalu berupaya untuk terus meningkatkan investasi daerahnya. Upaya tersebut terlihat dari diterbitkannya Perda No. 10 Tahun 2010 tentang fasilitas penanaman modal bagi investor yang memberikan kemudahan-kemudahan bagi pelaku usaha yang ingin berinvestasi di Kalimantan Selatan. Disamping kemudahan dalam kerangka kebijakan, yang tidak kalah penting adalah juga ketersediaan fasilitas fisik berupa infrastruktur jalan yang baik. Infrastruktur jalan merupakan harga mati yang wajib disediakan oleh pemerintah sehingga menjadi daya tarik bagi investor untuk berinvestasi di daerah tersebut. Dengan kualitas jalan yang baik dan didukung dengan adanya kebijakan daerah (Perda) yang mengatur secara tegas diharapkan akan meminimalisir hambatan dalam berusaha khususnya terkait dengan lalu lintas transportasi barang.



Sumber : <http://cahayareformasi.com>

Pada tahun 2008 yang lalu Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan menerbitkan Peraturan Daerah No. 3 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Jalan. Sebagai dasar pertimbangannya adalah bahwa peraturan ini dibuat untuk menjaga ketertiban, keamanan, dan menjaga pemeliharaan jalan umum serta pembangunan penyelenggaraan jalan khusus. Namun dengan

diterbitkannya perda tersebut di atas, isinya ternyata mengandung tambahan beban baru bagi pelaku usaha di Provinsi Kalimantan Selatan. Pelaku usaha di Kalimantan Selatan mengeluhkan penambahan biaya tersebut akan dapat meningkatkan biaya operasional perusahaan ditambah lagi dengan tidak jelasnya manfaat timbal balik yang diterima oleh perusahaan.

Ringkasan Isi Perda

Sejumlah ketentuan di tingkat nasional yang digunakan sebagai dasar hukum terkait dengan substansi pengaturan perda diantaranya adalah Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1967 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertambangan, dan sejumlah peraturan pusat lainnya.

Selanjutnya perda menetapkan sejumlah tujuan dari ditetapkannya perda ini, yaitu: a) Mewujudkan keamanan, ketertiban dan keselamatan dalam penggunaan jalan; b) mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan hasil guna untuk mendukung penyelenggaraan sistem transportasi yang terpadu; c) mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan; d) mewujudkan keserasian, keselarasan dan keseimbangan bagi masyarakat pengguna jalan; dan e) memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup dan mencegah kerusakannya.

Perda membedakan jalan menjadi jalan umum dan jalan khusus. Definisi jalan umum oleh perda adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, sedangkan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Sayangnya definisi jalan khusus tersebut kemudian menjadi kabur manakala dalam pasal 5 ayat (2) menyatakan bahwa "jalan khusus dapat digunakan untuk lalu lintas umum secara terbatas, sepanjang tidak merugikan kepentingan penyelenggara jalan khusus berdasarkan persetujuan dari penyelenggara jalan khusus".

Dari pembagian fungsi jalan tersebut di atas, perda kemudian melarang penggunaan jalan umum untuk digunakan oleh angkutan hasil perusahaan perkebunan dan pertambangan. Ketentuan tersebut dituangkan dalam pasal 3 ayat (1) yang menyatakan bahwa "setiap angkutan hasil tambang dan hasil perusahaan perkebunan dilarang melewati jalan umum". Pada ayat

(2) kemudian dipertegas bahwa "setiap hasil tambang dan hasil perusahaan perkebunan harus diangkut melalui jalan khusus yang telah ditetapkan Gubernur".

Untuk penyediaan jalan khusus sebagaimana dimaksud dalam perda, tidak diatur secara jelas siapa yang harus menyediakannya. Perda hanya mengatur mengenai penyediaannya sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat (1) menyatakan bahwa instansi, badan usaha, perseorangan untuk dapat membangun dan memelihara jalan khusus dengan izin dari pemerintah daerah. Pada pasal selanjutnya pengaturannya langsung melompat mengatur mengenai pengalihan pelaksanaan pembangunan jalan khusus.

Meskipun diistilahkan sebagai jalan khusus, namun pada kenyataannya masih merupakan sarana publik yang untuk penyediaannya dibebankan kepada pelaku usaha.

Praktik di Lapangan

Dalam pelaksanaannya, perda tersebut telah menimbulkan keresahan bagi kalangan pengusaha kelapa sawit, maupun petani plasma serta petani swadaya di Kalimantan Selatan. Pasalnya untuk usaha mereka tidak bisa menggunakan jalan umum untuk angkutan hasil

kebun mereka. Meskipun akibat perda ini, kemudian pelaku usaha dapat meminta dispensasi penggunaan jalan kepada gubernur, akan tetapi keputusan (dispensasi) tersebut sifatnya hanya sementara.

Dispensasi jalan yang diberikan oleh gubernur, muatannya dibatasi menjadi hanya untuk angkutan seberat 4 Ton. Padahal sebelum adanya perda angkutan hasil perkebunan bisa mencapai muatan seberat 6-8 Ton. Akibatnya menurut pelaku usaha terjadi penambahan biaya untuk pengangkutan mencapai 12% dari pengeluaran biasa. Permasalahan lainnya adalah penyediaan jalan meskipun diistilahkan sebagai jalan khusus, namun pada kenyataannya masih merupakan sarana publik yang untuk penyediaannya dibebankan kepada pelaku usaha. Terhadap ketentuan ini telah menimbulkan kecurigaan pelaku usaha akan adanya diskriminasi terhadap jenis usaha tertentu (mereka). Karena itu, pelaku usaha merasa keberatan dengan pembedaan penyediaan infrastruktur jalan tersebut.

Analisis Perda

Dari ringkasan isi perda tersebut di atas setidaknya terdapat sejumlah permasalahan sebagai berikut:

Jalan umum pada dasarnya adalah jalan publik yang bisa digunakan oleh siapa saja, tentunya sesuai dengan maksud dan tujuan jalan. Guna menjaga keselamatan dan kelestarian jalan, penggunaan jalan dibatasi berdasarkan pada berat muatan dan panjang sumbu kendaraan. Berbeda dengan pemahaman di atas, perda melakukan pembatasan penggunaan jalan didasarkan pada aktifitas kegiatan tertentu, yaitu pengangkutan hasil perusahaan perkebunan dan pertambangan. Pembatasan semacam ini merupakan bentuk diskriminasi, bahkan cenderung menjadi hambatan terhadap lalu lintas barang dalam satu wilayah negara kesatuan Indonesia.

Definisi jalan khusus sebagaimana dimaksud dalam perda berbeda dengan definisi jalan khusus sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan pasal 6 ayat (1) yang menyatakan bahwa "jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri". Dalam pengaturan selanjutnya disebutkan bahwa "jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan", selain itu dalam penjelasannya dijelaskan bahwa "Yang dimaksud dengan jalan khusus, antara lain, adalah jalan di dalam kawasan pelabuhan, jalan kehutanan, jalan perkebunan, jalan inspeksi pengairan, jalan di kawasan industri, dan jalan di kawasan permukiman yang belum diserahkan kepada pemerintah". Dari penjelasan tersebut jelas bahwa definisi jalan khusus dalam perda mengalami

perluasan makna yang juga berarti telah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Terdapat sejumlah pasal yang pengaturannya tidak konkrit, sehingga seolah-olah dapat memiliki makna ganda. Misalnya mengenai penyediaan infrastruktur jalan khusus. Seolah-olah pembangunan jalan khusus adalah sebuah pilihan, namun demikian tiba-tiba pada pasal yang berbeda menyebutkan mengenai hak pemda untuk mengalihkan pembangunan oleh pengusaha yang telah ditetapkan kepada pihak lainnya. Pengalihan inipun perlu dipertanyakan ulang kembali, misalnya siapa yang harus membiayai pengadaan jalan khusus tersebut. Meskipun kemudian dalam praktiknya penyediaan jalan khusus tersebut menurut keterangan pelaku usaha dibebankan kepada pelaku usaha.

Rekomendasi

Berbagai permasalahan pada isi perda tersebut di atas, ternyata dalam pelaksanaannya juga bermasalah. Permasalahan dalam implementasi perda telah diulas di atas yang merupakan keluhan dari dunia usaha, khususnya adalah dari sektor perkebunan kelapa sawit. Untuk itu, keberadaan perda No.3 tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Jalan dapat dikatakan sebagai bentuk diskriminasi terhadap sektor usaha tertentu. Diskriminasi ini pada gilirannya akan menghambat aktivitas dunia usaha terhadap sektor usaha tersebut. Seharusnya keberadaan Perda dalam hal ini dapat memberikan kepastian hukum dan jaminan berusaha bagi pelaku usaha dan tidak malah membebani pengusaha dengan berbagai pungutan tanpa ada timbal balik nyata yang diterima oleh pengusaha.***

DARI DAERAH: PRAKTIK DAN TANTANGAN PROSES TENDER PENGADAAN BARANG DAN JASA DI DAERAH

PENULIS: SRI MULYATI (PENELITI KPPOD)

Selama ini proses pengadaan barang dan jasa sering diwarnai dengan terjadinya praktik korupsi. Oleh karenanya pemerintah melalui Perpres No. 54 Tahun 2010 (menggantikan Perpres 80 Tahun 2003) menetapkan bahwa sistem pengadaan barang dan jasa dilakukan secara elektronik. Hal tersebut dilakukan guna meminimalisir peluang terjadinya korupsi dan penyalahgunaan wewenang terkait pelaksanaan proses tender. Namun sejak penerapannya pada tahun 2010, penyelenggaraan e-procurement masih belum berjalan efektif di seluruh daerah di Indonesia. Dari 33 provinsi di Indonesia, sebesar 23% belum menerapkan e-procurement, 56% telah menerapkan semi e-procurement, dan hanya 21% yang telah menerapkan full e-procurement (TAF, 2011). Padahal dengan penggunaan sistem elektronik tersebut, prosesnya akan menjadi lebih mudah bagi pihak-pihak terkait baik dari sisi waktu yang lebih cepat dan efisien maupun dari sisi biaya menjadi lebih murah (penghematan anggaran Negara sebesar 9,16 triliun, LKPP).

Ruang terjadinya penyalahgunaan wewenang dapat terjadi di tiap tahapan procurement.

Dari sejak proses perencanaan, penetapan anggaran di DPRD, proses mekanisme tender itu sendiri, hingga proses pengerjaan proyek di lapangan. Menurut data IPW, sebesar 69,3% korupsi justru terjadi pada saat sebelum proses tender berlangsung, sedangkan dalam tahapan penetapan anggaran, prosesnya berlangsung secara lebih politis. DPRD sebagai lembaga legislatif memiliki peran yang kuat dalam menentukan besaran anggaran dan wilayah pembangunan.

Mengambil contoh dari pelaksanaan e-procurement di Banyuwangi, meskipun belum menerapkan full e-procurement, namun “sistem semi e-procurement telah mampu mendorong perbaikan sistem pengadaan barang dan jasa”, demikian yang dijelaskan oleh Budi Wahono selaku ketua LPSE Banyuwangi. Menurut Budi, dengan penerapan sistem elektronik ini, proses pengadaan barang dan jasa dapat berjalan secara lebih efektif dan transparan. Peserta tender dapat

mengetahui semua informasi lelang yang sedang berlangsung sekaligus segala persyaratan terkait. Dokumen persyaratan tender dapat dikirimkan secara elektronik sehingga peserta dan panitia tender tidak berinteraksi secara langsung. Minimnya interaksi antar pihak terkait dapat mengurangi adanya negosiasi-negosiasi tertutup yang berujung pada pemenuhan kepentingan pihak tertentu dan dapat mengakibatkan kerugian negara.

“Sistem semi e-procurement telah mampu mendorong perbaikan sistem pengadaan barang dan jasa”

Penerapan e-procurement mendorong transparansi dan akuntabilitas pemerintahan.

Di Kabupaten Banyuwangi, penerapan e-procurement, diperkuat dengan penerapan Sistem Informasi Perencanaan dan Keuangan Daerah (SIPKD) yang juga sudah berbasis elektronik sehingga memudahkan pemerintah pusat melakukan pengawasan. SIPKD memungkinkan semua instansi baik di daerah maupun di pusat untuk mengakses data proses perencanaan dari awal sejak forum Musrenbang sampai tahapan penetapan di DPRD secara online. Berbeda dengan daerah yang belum menerapkan e-procurement, proses pengadaan

barang/jasa berpotensi rawan praktik korupsi lantaran banyaknya interaksi yang terjalin diantara para pihak, serta tidak terjaminnya transparansi, pengawasan, dan akuntabilitas publik.

Lain dengan di Banyuwangi, di Takalar dimana sistem *e-procurement* belum dilaksanakan, prosesnya masih menampakkan beberapa kelemahan dalam tiap tahapan pelaksanaannya. Diakui sendiri oleh pihak Bappeda, pelaksanaan tender barang dan jasa yang dilaksanakan dengan sistem manual menyebabkan SKPD terlalu fokus pada tahapan pelaksanaan sistem tendernya itu sendiri sehingga pengawasan menjadi kurang karena waktu dan tenaga telah habis untuk penyelenggaraan proses tender. Kurangnya pengawasan tersebut berakibat pada kualitas pelaksanaan pembangunan yang kurang baik. Proses tender yang dilakukan secara manual memungkinkan pihak-pihak terkait bertemu secara langsung sehingga kemungkinan terjadinya kesepakatan dibawah meja lebih besar. Berbeda dengan daerah yang telah menerapkan *e-procurement*, proses pendaftaran sampai keluarnya pemenang tender dilakukan oleh LPSE secara elektronik dan tidak melibatkan SKPD terkait sehingga SKPD tersebut dapat lebih fokus pada tahapan implementasi proyek dan mengawasi proses pelaksanaannya dilapangan

Proses tender yang dilakukan secara manual memungkinkan pihak-pihak terkait bertemu secara langsung sehingga kemungkinan terjadinya kesepakatan dibawah meja lebih besar.

Perubahan sistem pengadaan barang dan jasa merupakan tantangan bagi daerah.

Kurangnya SDM yang bersertifikasi dan resistensi dari para SKPD maupun kepala daerah yang telah nyaman dengan sistem lama akan menolak adanya perubahan sistem tersebut. Makanya diperlukan komitmen dan political will yang kuat dari kepala daerah untuk melakukan reformasi. Usulan perubahan harus datang dari semua jajaran pelaksana pemerintahan. Usulan yang hanya disampaikan dari jajaran SKPD saja tanpa didukung oleh komitmen kuat dari Kepala daerahnya tidak akan bisa mempengaruhi terjadinya perubahan dan begitu pula kondisi sebaliknya.

Disamping itu, peran serta masyarakat (LSM, Asosiasi Pengusaha, Akademisi, tokoh masyarakat maupun organisasi masyarakat lainnya) sangat dibutuhkan guna menjamin terlaksananya proses tender secara transparan dan adil. Pelibatan masyarakat mesti dilakukan sejak perencanaan dan penyusunan program pembangunan melalui program Musrenbang, tahapan proses pengadaan barang dan jasa, dan proses pelaksanaan proyek pembangunan infrastruktur itu sendiri. Dengan kontrol kuat dari masyarakat diharapkan dapat meminimalisir tindakan penyalahgunaan wewenang yang terjadi dalam proses pengadaan barang dan jasa sehingga proyek pembangunan infrastruktur tidak lagi menjadi ladang korupsi. ***

LAPORAN DISKUSI PUBLIK: “... RENDAHNYA KUALITAS INFRASTRUKTUR DI INDONESIA MENGAKIBATKAN TINGGINYA BIAYA LOGISTIK...”

PENULIS: ELIZABETH KARLINDA (PENELITI KPPOD)



Sumber : Dokumentasi KPPOD

Temuan dari Studi KPPOD, memperlihatkan bahwa peningkatan anggaran pemerintah daerah untuk infrastruktur di daerah tidak diikuti dengan peningkatan kualitas infrastruktur secara signifikan. Hal ini menarik untuk didiskusikan dalam suatu forum publik. Berangkat dari temuan tersebut maka Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) menyelenggarakan diskusi publik dengan tema *Belanja Pemerintah, Korupsi dan Infrastruktur Daerah*. Acara yang dilaksanakan pada Senin, 17 September 2012 bertempat ruang rapat DPN Apindo ini dihadiri oleh 54 peserta yang berasal dari berbagai kalangan, baik Pemerintah Pusat (KPK, BAPPENAS, Kementerian PU), kalangan Pelaku Usaha (APINDO, KADIN, dll), perwakilan World Bank, Lembaga Donor (USAID SEADI), NGO pemerhati masalah infrastruktur, korupsi dan anggaran, serta media masa.

Diskusi publik yang berlangsung dari pukul 10.15 hingga 12.00 ini diawali dengan pemaparan hasil studi KPPOD di 41 kabupaten/kota di Indonesia mengenai pengeluaran publik di bidang infrastruktur khususnya jalan. Hasil studi KPPOD dipresentasikan oleh Ratnawati Muyanto (peneliti KPPOD) yang menjelaskan bahwa korupsi yang terjadi di tingkat kabupaten/kota dapat mengakibatkan penggelembungan realisasi belanja di sektor jalan-irigasi-jaringan. Selain itu, temuan lainnya adalah korupsi mampu mengurangi kualitas jalan. Setelah diteliti lebih lanjut, adanya dampak negatif dari korupsi terhadap kualitas jalan ini ternyata dapat terjadi melalui

belanja daerah di sektor jalan-irigasi-jaringan (Lebih lengkapnya lihat pada Hasil Studi: Anggaran Pemerintah Daerah, Korupsi, dan Kualitas Infrastruktur di Daerah).

Presentasi kedua disampaikan oleh Daan Pattinasarany, Ph.D, Ekonom Senior World Bank. Dalam kesempatan ini Daan Pattinasarany memberikan tanggapan mengenai studi yang dilakukan oleh KPPOD serta membahas mengenai studi World Bank mengenai infrastruktur daerah yang kemudian memperkaya temuan yang dihasilkan oleh studi KPPOD. Berdasarkan studi World Bank, investasi di bidang infrastruktur jalan pasca

krisis ekonomi 1998 cenderung meningkat. Sayangnya, peningkatan investasi di sektor jalan ini pun diiringi dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Di samping itu, investasi di sektor jalan lebih difokuskan untuk membangun jalan baru daripada untuk biaya pemeliharaan jalan. Untuk studi kasus Provinsi Sulawesi Tenggara, proporsi belanja infrastruktur mengalami fluktuasi. Temuan yang cukup mengejutkan adalah bahwa komposisi belanja infrastruktur pemerintah provinsi didominasi oleh biaya pembangunan jalan dan biaya administrasi dan aparatur.

Selanjutnya, Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo), Sofjan Wanandi, yang melihat dari sudut pandang pelaku usaha menyatakan bahwa melalui studi yang dilakukan oleh KPPOD ini, dapat menjawab permasalahan bahwa tingginya belanja infrastruktur ternyata kurang memberikan peningkatan yang signifikan terhadap kualitas jalan karena tingginya korupsi dan biaya untuk administrasi dan aparatur. Hal ini mengindikasikan bahwa anggaran infrastruktur sebesar 20 persen dari total APBD belum digunakan secara efisien. Hal ini mengakibatkan rendahnya kualitas infrastruktur di Indonesia, sehingga meningkatkan

biaya logistik. Pada akhirnya, hal ini akan menurunkan daya saing Indonesia sehingga tidak heran jika saat ini kebanyakan pelaku usaha Indonesia lebih memilih untuk mengimpor barang dari pada memproduksi sendiri.

Dalam sesi diskusi antara para peserta dengan ketiga narasumber menyimpulkan bahwa ketergantungan daerah terhadap Dana Alokasi Khusus (DAK) untuk pembiayaan infrastruktur masih tinggi. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan DAK untuk pengembangan kualitas infrastruktur. Namun, peningkatan DAK ini harus diikuti dengan monitoring dan evaluasi ke daerah-daerah. Selain itu, prinsip akuntabilitas dan transparansi harus jelas atas pembiayaan infrastruktur tersebut. Selain itu, perlu ada insentif bagi pemerintah pusat kepada pemerintah daerah untuk melaksanakan public service. Selama ini, belum ada transfer kepada daerah-daerah yang mampu memberika performance yang baik di bidang public service. Terakhir, harus ada peningkatan kapasitas sumberdaya manusia serta komitmen dari pemerintah daerah maupun penyelenggara proyek untuk mengelola anggaran agar dapat menghasilkan baik.***

SEPUTAR OTONOMI DAERAH

Pembentukan 19 Calon Daerah Otonom Baru Akhir Tahun 2012

Tiga bulan terakhir, wacana pemekaran kembali mengemuka. Setelah hampir 4 tahun jeda sementara (moratorium), DPR kembali membuka keran pemekaran berupa pembahasan atas 19 Calon DOB. Bahkan, lembaga parlemen nasional itu menargetkan pengesahan pembentukan calon-calon daerah baru tersebut paling lambat pada akhir tahun 2012 ini. Sehubungan dengan itu, Panitia Kerja (panja) pemekaran Komisi II DPR menyepakati membahas usulan 19 daerah otonom baru (DOB) dalam dua tahap. Tahap pertama sembilan calon DOB, dan tahap kedua 10 calon DOB. Panja belum menentukan daerah mana saja yang akan masuk pembahasan tahap pertama dan tahap kedua. Meski begitu, panja menyepakati daerah perbatasan akan menjadi prioritas pemekaran. Selain alasan otonomi, daerah perbatasan menjadi prioritas karena tergolong daerah strategis. Efektifitas pemerintahan dan pembangunan di daerah perbatasan perlu ditingkatkan karena berhadapan langsung dengan negara tetangga. Paling tidak ada tiga calon DOB yang akan menjadi prioritas pembahasan tahap pertama: Provinsi Kalimantan Utara yang merupakan pemekaran dari Kalimantan Timur, Kabupaten Mahakam Ulu di Provinsi Kalimantan Timur, dan Kabupaten Malaka di Nusa Tenggara Timur. (KOMPAS)***

Catatan Awal RAPBN 2013

Rencana Anggaran Pendapatan Belanja Negara (RAPBN 2013) disampaikan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dalam pidato kenegaraan Presiden pada tanggal 16 Agustus 2012 lalu. Dalam profil RAPBN 2013, sisi pendapatan negara ditargetkan Rp 1.507,7 triliun (naik 11% dibandingkan penerimaan APBN-P 2012) sedangkan sisi besaran belanja Negara ditetapkan Rp 1.657,9 triliun (naik 7,1% dibandingkan APBN-P 2012). Jika dilihat dari sisi belanja (*spending*), terlihat bahwa sekitar 79% pengeluaran nasional pada TA 2013 nanti masih didominasi oleh belanja wajib diantaranya adalah belanja pegawai dan subsidi energi, sedangkan sisanya 21% merupakan belanja tak wajib yang terdiri dari belanja modal dan barang (termasuk didalamnya adalah belanja untuk pembangunan infrastruktur). Belanja Pegawai meningkat sebesar 13.6% dari Rp 212.12 triliun pada APBN-P 2012 menjadi Rp 241.12 triliun. Sementara itu, belanja infrastruktur hanya meningkat 7% dari Rp 174.9 triliun menjadi Rp 188.4 triliun. (Pidato Kenegaraan RI)***

Revisi UU No 32 Tahun 2004 Belum Selesai

Pemerintah, DPR dan DPD saat ini sedang mempersiapkan perubahan UU No.32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Salah satu kerangka dasar perubahan yang menjadi "konsensus" adalah soal pemisahan pengaturan 3 isu masing-masing dalam RUU tersendiri: RUU Pemilu Kepala Daerah, RUU Pemerintahan Daerah, dan RUU Desa. Prihal RUU Pemda, pemerintah menawarkan perubahan dan penataan atas 22 isu strategis: dari masalah kewenangan dan hubungan pusat-daerah, pembentukan daerah, hingga masalah pembinaan dan pengawasan yang selama ini dinilai belum efektif. Pansus yang membahas ketiga RUU tersebut, sebagaimana disampaikan anggota Komisi II dari Fraksi PKB, Abdul Malik Haramain, menargetkan semua revisi UU No 32/2004 bisa selesai tahun ini. Selain itu, revisi UU No 22/2007 tentang Penyelenggara Pemilu juga ditargetkan selesai tahun ini. (KOMPAS)***

Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah
Regional Autonomy Watch

PERMATA KUNINGAN BUILDING 10TH FL.
JL. KUNINGAN MULIA KAV. 9C
GUNTUR SETIABUDI
JAKARTA SELATAN 12980
PHONE : +62 21 8378 0642/53
FAX : +62 21 8378 0643
WWW.KPPOD.ORG