

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2 0 1 7



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

Kompas	Sindo	Tempo
Indopos	Pos Kota	Warta Kota

Friski Riana

friski.riana@tempo.co.id

JAKARTA — Pemerintah DKI Jakarta menjamin operasional PT Mass Rapid Transit Jakarta selama 30 tahun. Surat perjanjian penyelenggaraan sebagai jaminan untuk PT MRT itu ditandatangani Gubernur DKI Jakarta Djarot Saiful Hidayat pada 13 Oktober lalu atau sehari menjelang akhir masa jabatannya.

“Masa perjanjian itu memastikan kami bisa beroperasi terus,” ujar Direktur Operasional Manajemen PT MRT Jakarta Agung Wicaksono di kantornya, pekan lalu.

Agung menuturkan proses surat perjanjian penyelenggaraan itu cukup lama melalui rapat berbulan-bulan dengan pemerintah DKI. Padahal, menurut dia, semestinya perjanjian sudah disepakati sebelum MRT ditunjuk sebagai penyelenggara prasarana dan sarana seperti yang tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan PT MRT Jakarta.

“Tapi, karena diburu-buru dan harus cepat, kami sudah dikasih izin sebelum ada perjanjian. Secara hukum, kami enggak solid nih,” ucap Agung.

JAKARTA JAMIN MRT SAMPAI 30 TAHUN

Surat perjanjian ditandatangani Djarot sebelum lengser.

Perjanjian itu akhirnya ditandatangani Djarot, yang menurut Agung, ingin menuntaskan semua aspek fundamental sebelum selesai menjabat gubernur. Penandatanganan dilakukan bersama Direktur Utama PT MRT Jakarta William Sabandar di rumah dinas Gubernur Jakarta di Jalan Taman Suropati, Jakarta Pusat.

Agung menguraikan, surat perjanjian penyelenggaraan mengatur hak dan kewajiban kedua pihak, yakni pemerintah Jakarta dan PT MRT. Satu isinya mengatur bahwa PT MRT punya hak menjadi wakil

pemerintah dalam berbisnis dengan mitranya.

Aturan yang tegas dibutuhkan karena MRT akan mengelola spot periklanan dan jaringan telekomunikasi di dalam stasiun. “Sehingga kesehatan perusahaan ini bisa lebih baik daripada kalau kami terus-menerus harus bergantung pada apa yang diputuskan pemerintah,” ujarnya.

Surat perjanjian penyelenggaraan juga mengatur mengenai aset. Agung menyebutkan, sebagian aset yang kini masih atas nama MRT Jakarta akan dimiliki pemerintah DKI. Aset sipil

yang meliputi rel, bangunan, stasiun, dan jalan jembatan memiliki nilai depresiasi yang bisa memberatkan korporat secara akuntansi.

Kepala Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah DKI Tuty Kusumawati membenarkan adanya surat perjanjian penyelenggaraan antara pemerintah dan MRT Jakarta. Ia menjelaskan, implikasi surat perjanjian itu adalah MRT bisa melakukan kerja sama dengan pihak lain.

Menurut Tuty, isi perjanjian hanya mengulang kembali lingkup penugasan PT MRT Jakarta untuk penyelenggaraan prasarana dan sarana MRT seperti yang juga sudah tertuang dalam Peraturan Gubernur Nomor 53 Tahun 2017. “Tapi, karena ada mandat dari peraturan pemerintah untuk membuat perjanjian kerja sama, ya, sudah kami bikin juga,” ucapnya.

Tuty menyatakan, dalam surat disebutkan, jika terjadi perselisihan mengenai isi perjanjian, penyelesaiannya diutamakan melalui musyawarah mufakat di antara kedua pihak.

Terbitnya surat perjanjian penyelenggaraan juga menjadi pelengkap dasar hukum untuk kesiapan MRT Jakarta beroperasi per Maret 2019. Pada

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2	0	1	7
---	---	---	---



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

Kompas	Sindo	Tempo
Indopos	Pos Kota	Warta Kota

Jakarta Jamin MRT Sampai 30 Tahun

6 Oktober lalu, Djarot menerbitkan Peraturan Gubernur Nomor 140 Tahun 2017. Isinya, pesifik menunjuk PT MRT Jakarta sebagai operator utama pengembangan kawasan transit (*transit oriented development/TOD*) koridor I Lebak Bulus-Bundaran Hotel Indonesia.

PT MRT Jakarta menjadi operator utama pengelola delapan kawasan TOD di delapan titik stasiun, yaitu Bundaran HI, Dukuh Atas, Setiabudi, Bendungan Hilir, Istora, Senayan, Blok M, dan Lebak Bulus. Di antara delapan itu, yang diprioritaskan adalah Dukuh Atas, dengan lima moda transportasi akan bersinggungan, yaitu kereta komuter, kereta bandara, *light rail transit* Jakarta-Bogor-Depok-Bekasi, LRT Jakarta, dan bus Transjakarta.

Melalui Peraturan Gubernur Nomor 140 tersebut, MRT diharapkan dapat mengusahakan pengembangan fungsi komersial pada lahan pemilik daerah dalam kawasan TOD, dan bangunan-bangunan yang terhubung dengan sistem MRT. Tujuan akhirnya adalah memberikan nilai tambah dan keuntungan komersial sebagai sumber penerimaan di luar tiket (*non fare box*). ●

BIAR SEPERTI DI HONG KONG

Direktur Operasional Manajemen PT Mas Rapid Transit Jakarta Agung Wicaksono mengatakan kesiapan operasi *mass rapid transit* Jakarta pada Maret 2019 sudah mencapai 32,14 persen per pekan lalu. Berikut ini tingkat persiapan itu.

i INSTITUSI

Persiapan prosedur, operasi, dan sistem dalam menyambut kesiapan operasi pada Maret 2019. Persiapan institusi dibantu konsultan OMCJ yang berpengalaman di Jepang dalam mempersiapkan sistem MRT Jakarta.

i SUMBER DAYA MANUSIA

Dilakukan kerja sama dengan institusi lain yang berpengalaman, yakni PT Kereta Api Indonesia, PT Lembaga Elektronika Nasional (LEN) Industri, PT Industri Kereta Api (INKA), PT Mass Transit Railway (MTR) Hong Kong, Prasarana, dan Perusahaan Listrik Negara.

i BISNIS

MRT Jakarta berencana mengumpulkan 41 pemilik gedung di sekitar kawasan transit yang ingin terkoneksi dengan stasiun. Dari 41 pengembang, baru pemilik gedung UoB di Jalan Sudirman yang sudah mendapat izin untuk terkoneksi.

Adapun berikut ini contoh keberhasilan pengembangan kawasan transit yang dilakukan MTR Hong Kong.

▼ Jalur MTR sepanjang total **221 kilometer** dan digunakan lebih dari lima juta orang setiap hari kerja.

▼ Tingkat ketepatan waktu perjalanan kereta **99,9 persen**.

▼ Keuntungan pendapatan HK\$ 15.797 juta atau sekitar **Rp 27,4 triliun** pada 2014 (HK\$ 10.348 juta pada 2016).

▼ Tiket satu kali perjalanan MTR US\$ 1, **relatif rendah** dibanding *mass rapid transit* lainnya di Tokyo (sekitar US\$ 1,50), New York (sekitar US\$ 2,75), and Stockholm (sekitar US\$ 4) pada 2014.

▼ Pengembangan kawasan transit model R+P (*railway + properties*) telah dilakukan di separuh dari **87 stasun** yang ada dan kini memiliki 13 juta meter persegi lantai.