

# KEBUTUHAN TRANSPORTASI LOGISTIK PADA KAWASAN INDUSTRI CILINCING – MARUNDA DI JAKARTA

Fitri Suryani<sup>1</sup>, Dwi Dinariana<sup>2</sup>, Henni<sup>3</sup>, dan Sendiko Pramayoga<sup>4</sup>

<sup>1,2,3</sup> Fakultas Teknik Universitas Persada Indonesia – YAI, dan <sup>4</sup>RS. Ciptomangunkusumo.

Alamat Lengkap Istitusi:  
Jl. Salemba Raya 7/9 A, Jakarta Pusat

E-mail : [suryani.fitri21@yahoo.com](mailto:suryani.fitri21@yahoo.com)<sup>1</sup>, [dwidinariana@yahoo.com](mailto:dwidinariana@yahoo.com)<sup>2</sup>, [henni\\_bml@yahoo.com](mailto:henni_bml@yahoo.com)<sup>3</sup>  
[yoga\\_skylinezone@yahoo.com](mailto:yoga_skylinezone@yahoo.com)<sup>4</sup>

## ABSTRAK

Hal-hal yang diatur dalam manajemen kota mencakup empat hal besar, yaitu: transportasi, regenerasi, konservasi, dan pemeliharaan kota. Pengembangan kawasan industri, sebagai bagian kota perlu dikelola oleh lembaga pengelola yang bekerja secara profesional. Sedangkan dengan kondisi transportasi logistik terutama untuk memenuhi kapasitas distribusi produksi yang dihasilkan dari kawasan industri di Jabodetabek masih memerlukan pengembangan mengingat angka perkembangan industri selama 4 (empat) tahun terakhir cukup signifikan baik dari harga maupun volume produksi migas dan non migas. Artinya pengelola harus dapat membiayai dirinya sendiri serta menghasilkan profit sebagai sebuah bisnis yang sehat. Sebagai upaya mewujudkan hal tersebut, perlu dilakukan berbagai langkah strategis agar pembangunan dan pengembangan kawasan mendapat dukungan dari semua pihak. Tahapan pertama dari penelitian ini adalah mengidentifikasi risiko pada infrastruktur transportasi logistik di kawasan industri Jabodetabek, sebagaimana banyak negara telah menerapkan kerjasama pemerintah dan swasta di dalam penyediaan/ peningkatan kapasitas pelayanan infrastruktur publik, baik infrastruktur yang bernilai ekonomis seperti transportasi publik, transportasi logistik, air bersih, listrik, *sewage*, maupun infrastruktur yang bernilai sosial seperti sekolah, rumah sakit, lembaga pemasyarakatan, dan lain-lain. Selanjutnya tahapan kedua dari penelitian ini adalah memperhitungkan akses transportasi logistik di kawasan industri yang menuju ke sejumlah kawasan pelabuhan dan bandara di Jabodetabek yang sudah mengalami titik jenuh. Arus lalu lintas pelabuhan penting terutama di Jakarta sudah sulit ditangani. Keterkaitan antara tata guna lahan, transportasi, dan lingkungan menjadi jantung dari pengelolaan perkembangan kawasan. Hal tersebut perlu menjadi perhatian berbagai pihak terutama pengembangan jaringan transportasi logistik secara terintegrasi bagi sistem transportasi di metropolitan/ Jabodetabek.

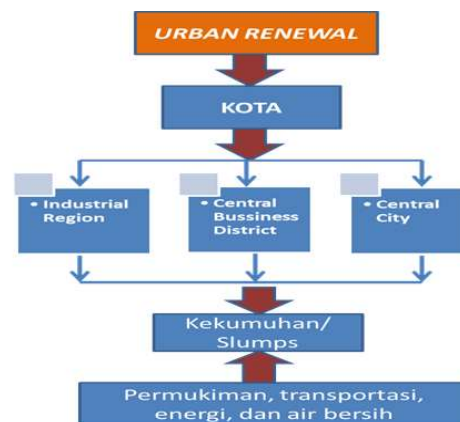
**Kata kunci : transportasi, logistik, pusat industri, dan terintegrasi**

## 1. PENDAHULUAN

Sejak berdiri, kota (pelabuhan) Jakarta selalu diwarnai oleh kegiatan perdagangan dan distribusi. Sampai sekarang pun Jakarta, dengan Pelabuhan Laut Tanjung Priok (ditambah dengan Sunda Kelapa), dan Bandara Soekarno-Hatta, merupakan pintu gerbang perdagangan internasional dan antar pulau. Secara konseptual kegiatan perdagangan termasuk kegiatan distribusi dapat dibedakan menjadi kegiatan yang bersifat fisik (pelabuhan, terminal, alat transpor, dan sarana transportasi, gudang, jaringan komunikasi, retail outlet) dan non fisik (jaringan pemasaran, peraturan yang mengatur distribusi, dan jaringan informasi pasar). Sebagai pusat distribusi dan perdagangan maka peranan pelabuhan Tanjung Priok (dan Sunda Kelapa) akan menjadi sangat strategis.

Pendekatan manajemen risiko adalah pengendalian risiko yang terencana dan efektif dengan memahami, mengidentifikasi, dan

mengevaluasi risiko yang berhubungan dengan suatu proyek



Gambar 1. Tahapan urban renewal

Selanjutnya mempertimbangkan apa yang akan dilakukan terhadap risiko tersebut, yang dapat dikurangi atau dialokasikan kepada pihak ketiga stakeholder (pemerintah, swasta, dan masyarakat).

Kota akan cenderung perlu diremajakan atau dibangun kembali. Kawasan perkotaan dapat bertumbuh kembang secara tak terkendali dan menjadi tidak efisien, seperti misalnya kawasan industri di Jabodetabek.

Berdasarkan Struktur Ruang pada Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta tahun 2010 – 2030, Pusat Niaga Terpadu Mangga Dua, Kawasan Ekonomi Khusus Marunda, dan Kawasan Pantura termasuk dalam pusat kegiatan primer dimana mencakup peruntukan industri, pergudangan, transportasi, permukiman dan lain-lain. Hal tersebut di atas tentunya sangat memerlukan dukungan infrastruktur yang andal. Di negara maju infrastruktur mencukupi, namun apabila kegiatannya menurun (penurunan fungsi) maka akan mengalami pelapukan kota (*urban decaying*). Sedangkan di negara berkembang termasuk Indonesia, pelapukan kota terjadi diakibatkan oleh karena memang sangat tidak tercukupinya kapasitas infrastruktur yang ada.

## 2. METODOLOGI

Penyusunan instrumen penelitian berupa variabel-variabel yang dirumuskan dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan (kuisisioner) yang telah dimatangkan terlebih dahulu, baik melalui validasi/ pendapat pakar maupun stakeholder tertentu sebagai representasi dari sampel penelitian. Narasumber penelitian merupakan praktisi dan stakeholder yang terkait langsung dengan proyek infrastruktur KPS dan secara khusus stakeholder untuk sektor permukiman dan kawasan di Indonesia.

### Kerangka kerja penelitian Tahapan Penelitian

Kerangka kerja dalam penelitian ini dibagi dalam 4 tahapan, yaitu:

1. Tahapan 1: identifikasi dan struktur faktor dan variabel

Tahapan 1 merupakan tahapan untuk mengidentifikasi dan menstrukturkan faktor dan variabel risiko peremajaan pada kawasan. Faktor dan variabel tersebut diidentifikasi berdasarkan analisis deduktif dari literatur review dan selanjutnya distrukturkan dengan pendekatan *Risk Management*. Hasil dari tahapan 1 adalah struktur faktor dan variabel risiko untuk peremajaan kota.

2. Tahapan 2: penentuan tingkat level berdasarkan tahapan analisis risiko.

Tahapan 2 merupakan tahapan untuk menghitung nilai *level of risk* yang merupakan suatu ukuran atau parameter yang menunjukkan

besarnya kontribusi dari setiap variabel yang telah diperoleh dari tahapan 1. Data yang digunakan dalam menentukan *level of service* setiap variabel adalah informasi atau data berupa penilaian beberapa narasumber berdasarkan dampak/ pengaruh dan frekuensi/ probability terjadinya risiko yang dianalisis dengan menggunakan analisa *risk assessment* dan *Analytical Hierarchy Process* (AHP).

3. Tahapan 3: pengembangan skenario intervensi  
Tahapan 3 merupakan tahapan untuk pengembangan beberapa skenario intervensi terhadap peremajaan kota yang perlu dilakukan sebagai penanggulangan/ mitigasi risiko. Penentuan intervensi didasarkan pada hasil *risk assessment* yang dilakukan pada tahapan 2 dimana telah ditemukan risiko potensial akibat dari faktor dan variabel kerjasama pemerintah dan swasta dalam peremajaan kawasan.

Hipotesa	Jenis data	Sumber data	Instrumen analisis
Jika <i>risk assessment</i> dan <i>financing viability</i> dilakukan pada <i>urban renewal</i> maka dapat meningkatkan kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengembangan permukiman di kawasan industri di DKI Jakarta.	Primer	Data kualitatif	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara/ diskusi</li> <li>• Observasi lapangan</li> <li>• <i>Focus Group Discussion</i></li> </ul>
		Data kuantitatif	Penyebaran kuisisioner kepada instansi Pemerintah dan swasta, serta masyarakat yang berkepentingan.
	Sekunder	Data kualitatif	Peta RTRW DKI Jakarta Tahun 2011/ 2030
		Data kuantitatif	Studi literatur (buku, jurnal, penelitian sebelumnya dll) untuk menetapkan variabel-variabel pengukuran dalam penelitian ini.

Tabel 1. Jenis dan sumber data penelitian  
Sumber: Telah diolah kembali

### 3. LANDASAN TEORI

#### Manajemen Kota

Selain dari perencanaan fisik kota, manajemen kota merupakan salah satu tahap penting dalam *urban planning*. Manajemen kota merupakan sebuah proses yang penting dalam keseharian kota untuk dapat menciptakan lingkungan kota dengan kualitas yang lebih baik. Tidak adanya polusi suara, polusi udara, masalah lalu lintas, kepadatan penduduk serta kemacetan merupakan salah satu tujuan yang ingin dicapai dengan hadirnya manajemen kota.

Hal-hal yang diatur dalam manajemen kota mencakup empat hal besar, yaitu (Carmona) :

1. Transportasi; manajemen transportasi memudahkan penduduk untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan efisien serta menyeimbangkan penggunaan lalu lintas dari penggunaan mobil pribadi dengan transportasi umum agar mengurangi kemacetan
2. Regenerasi kota; meliputi reklamasi lahan, mempromosikan suatu tempat, investasi dan sebagainya. Dengan melakukan regenerasi kota, akan tercipta peluang kerjasama antara pihak pemerintah dan swasta, sehingga dengan terciptanya kota baru melalui kerjasama pihak di dalam kota, memberikan dampak yang positif bagi lingkungan kota dan perekonomian. Hal-hal yang dilakukan dalam masterplan regenerasi kota antara lain :
  - Memberikan visi atau konsep untuk membimbing perkembangan kota
  - Menetapkan standar atau kualitas yang diharapkan
  - Menyediakan koordinasi antara pihak yang terlibat sehingga seluruh komponen berkontribusi untuk menciptakan lingkungan yang lebih baik.
3. Konservasi kota; adalah suatu upaya untuk menjaga peninggalan bersejarah dan karakter dari sebuah kota yang ada sejak jaman dahulu kala.
4. Pemeliharaan kota; berarti menjaga lingkungan kota agar tetap dalam keadaan bersih, sehat dan aman. Dalam hal ini, manajemen kota berfungsi untuk memelihara tingkat pelayanan kesehatan, transportasi, rekreasi, pelayanan keamanan, dan sebagainya sehingga tetap memberikan pelayanan yang terbaik bagi penduduk.

Perencanaan urban dan manajemen kota merupakan kegiatan yang harus dilaksanakan agar sebuah kota dapat terbangun dan berjalan dengan baik. Perencanaan urban mengatur tentang keterbangunan kota meliputi aspek fisik, lingkungan, elemen penyusun kota, perencanaan pelayanan penduduk serta perencanaan keuangan dan perekonomian kota tersebut. Sementara itu manajemen kota mengatur tindakan-tindakan yang dilakukan agar sebuah kota dapat berjalan dengan

baik dan dapat mensejahterakan kota serta dapat bertahan sampai dengan generasi mendatang.

Pengembangan kawasan industri perlu dikelola oleh lembaga pengelola yang bekerja secara profesional. Artinya pengelola harus dapat membiayai dirinya sendiri serta menghasilkan profit sebagai sebuah bisnis yang sehat. Sebagai upaya mewujudkan hal tersebut, perlu dilakukan berbagai langkah strategis agar pembangunan dan pengembangan kawasan mendapat dukungan dari semua pihak. Kegiatan tersebut adalah:

- a. Melembagakan masyarakat setempat sebagai pemegang sebagian hak atas tanah ke dalam lembaga koperasi untuk memperkuat posisi tawarnya sebagai partisipan pembangunan.
- b. Menarik investor untuk menanamkan investasinya dalam pengembangan kawasan industri.
- c. Mengikutsertakan badan usaha milik daerah (BUMD) sebagai partisipan pembangunan untuk mengelola sebagian hak atas tanah negara di kawasan pengembangan.
- d. Melibatkan instansi pemerintah daerah terkait untuk berperan dalam pengembangan kawasan.

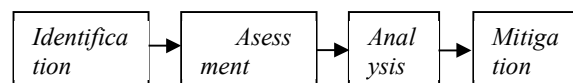
Dibutuhkan sebuah pola/ sistem kota yang dapat memenuhi segala tantangan tersebut dan setidaknya dapat diterapkan dengan sedikit perubahan penyesuaian di lapangan ketika implementasi. Selanjutnya dalam penerapannya harus didukung dengan ketersediaan dana, terutama dalam bentuk kerjasama antara pemerintah dengan swasta.

#### Pendekatan manajemen risiko

Untuk menjawab permasalahan didalam penelitian ini dilakukan pendekatan dengan manajemen risiko. Menurut AACE (2004), pendekatan risiko ini dilakukan dengan pertimbangan sebagai berikut:

- Manajemen risiko dapat diaplikasikan dengan cara yang berbeda sesuai dengan kebutuhan proyek mulai dari yang mudah hingga kompleks.
- Manajemen risiko dibangun melalui proses yang berhubungan dengan risiko.
- Manajemen risiko dapat dilakukan dengan mudah tanpa memerlukan pemahaman teori matematika tingkat tinggi.

Pada dasarnya pendekatan manajemen risiko ada empat proses dasar yakni identifikasi, penilaian, analisa dan *mitigasi*.



Gambar 2. Pendekatan Dasar Manajemen Risiko  
Sumber : AACE (2005)

### Logistik perlu dukungan akses transportasi

Pembangunan pusat logistik berikat (PLB) bertujuan agar lalu lintas ekspor dan impor di kawasan tersebut berjalan lancar, namun memerlukan dukungan dan jaminan akses transportasi logistik yang handal.



Gambar 3. Kegiatan logistik di Pelabuhan Tanjung Priuk

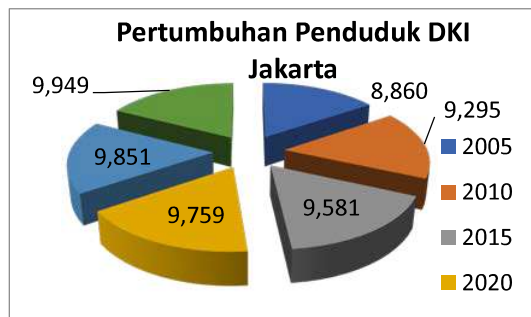
Akses transportasi logistik di sejumlah kawasan pelabuhan dan bandara di Jawa sudah mengalami titik jenuh. Arus lalu lintas pelabuhan penting terutama di Jakarta sudah sulit ditangani.

### Referensi

Gunakan sistem *author-date* untuk menulis referensi, seperti '(Kosko, 1999)' atau 'menurut pendapat Kosko (1999) ....'. Gunakan nama belakang, sekali lagi, nama belakang pengarang diikuti tahun terbit. Jika Anda ingin menghemat energi, akan lebih baik jika Anda menginstall aplikasi EndNote pada komputer Anda. :-)

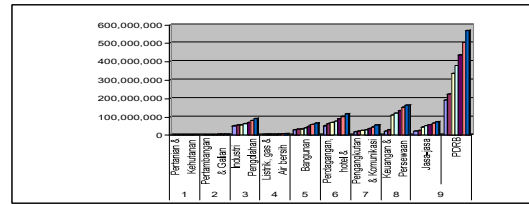
## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Adapun tingkat pertumbuhan penduduk DKI Jakarta per tahun sejak tahun 2005 dan prediksi sampai dengan tahun 2025 adalah seperti pada gambar 4.1. berikut ini:



Gambar 4. Prosentase Tingkat Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta

Sedangkan PDRB atas dasar harga berlaku dari masing-masing sektor tahun 2008 - 2012, dapat digambarkan seperti Gambar 5.. di bawah ini :



Gambar 5.. PDRB DKI Jakarta atas dasar harga berlaku tahun 2008 - 2012  
Sumber : BPS, Jakarta dalam Angka

### Khusus

Di Jakarta Utara terdapat Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Sunda Kelapa, dan Balaikota lama Kota Batavia yang sekarang disebut museum Kota Jakarta. Potensi ekonomi DKI Jakarta sesungguhnya sangat kuat dimiliki Jakarta Utara, Di sini ada pelabuhan yang menjadi simpul utama aktivitas ekspor impor semua komoditas strategis bagi negara. Juga ada pergudangan, kawasan industri atau pabrik, daerah wisata pantai teramai, dan daerah tangkapan air. Kondisi transportasi logistik terutama untuk memenuhi kapasitas distribusi produksi yang dihasilkan dari kawasan industri Cilincing dan Marunda seperti pada gambar 4.3. di bawah ini, masih memerlukan pengembangan mengingat angka perkembangan industri selama 4 (empat) tahun terakhir cukup signifikan baik dari harga maupun volume produksi migas dan non migas.



Gambar 6. Kondisi transportasi logistik di Cilincing dan Marunda

## Keadaan Geografi

Wilayah Provinsi DKI Jakarta terbagi menjadi 5 wilayah kota administrasi dan satu kabupaten administratif, yaitu : Kota administrasi Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Jakarta Utara, Jakarta Barat dan Jakarta Utara masing-masing dengan luas daratan seluas 141,27 km<sup>2</sup>; 188,03 km<sup>2</sup>; 48,13 km<sup>2</sup>; 129,54 km<sup>2</sup> dan 146,66 km<sup>2</sup> serta Kabupaten administratif Kepulauan Seribu 870 km<sup>2</sup>.

Wilayah kotamadya Jakarta Utara mempunyai luas 139,56 Km<sup>2</sup> dan secara administrasi dibagi menjadi 7 wilayah kecamatan dan 35 wilayah kelurahan. Kecamatan dimaksud adalah : Kecamatan Penjaringan, Kecamatan Tanjung Priok Kecamatan Koja, Kecamatan Cilincing, Kecamatan Pademangan, dan Kecamatan Kelapa Gading.

Secara geografis terletak di 15°10'00" - 05°10'00" LS dan antara 106°29'00" - 106°07'00" BT, Daerah ini berbatasan dengan Kabupaten Dati II Tangerang, Jakarta Pusat, dan Jakarta Timur di sebelah selatan, Kabupaten Dati II Tangerang dan Jakarta Pusat di sebelah barat, Jakarta Timur dan Kabupaten Dati II Bekasi di sebelah timur. Hingga tahun 2006 memiliki jumlah penduduk 1.452.285 jiwa yang terdiri dari 721.865 jiwa pria dan 730.420 jiwa wanita, dengan tingkat pertumbuhan rata-rata sebesar 0,32%.

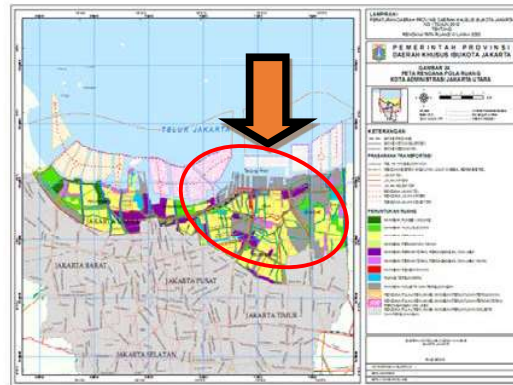
Dilihat dari segi ekonomi, total nilai PDRB menurut harga konstan yang dicapai Kota Jakarta Utara pada tahun 2006 sebesar Rp. 59.105.202 (dalam jutaan rupiah) dengan kontribusi terbesar datang dari sektor industri pengolahan, disusul kemudian dari sektor perdagangan, hotel, restoran dan dari angkutan dan komunikasi. Untuk kegiatan ekspor, total nilai ekspor non migas Kota Jakarta utara pada tahun 2006 sebesar 1.335.403.261,06 ribu US\$ dengan kontribusi terbesar datang dari sektor produk lainnya 706.849.730,50 ribu US\$, Suku Cadang Otomotif 190.130.639,66 ribu US\$, dan Kayu Olahan 150.232.866,86 ribu US\$.

Di Jakarta Utara terdapat Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Sunda Kelapa, dan Balaikota lama Kota Batavia yang sekarang disebut museum Kota Jakarta. Potensi ekonomi DKI Jakarta sesungguhnya sangat kuat dimiliki Jakarta Utara, Di sini ada pelabuhan yang menjadi simpul utama aktivitas ekspor impor semua komoditas strategis bagi negara. Juga ada pergudangan, atau pabrik, daerah wisata pantai teramai, dan daerah tangkapan air.

## Tata Ruang Wilayah

Peraturan Daerah DKI Jakarta tahun 2030 tentang Rencana Tata Ruang dan wilayah

(RTRW) DKI Jakarta disusun sebagai salah satu alat dalam mewujudkan visi pembangunan kota Jakarta yang sejajar dengan kota-kota besar negara maju.



Gambar 7. Peta rencana pola ruang Jakarta Utara

Berdasarkan rencana pola ruang Jakarta Utara yang tercantum dalam RTRW DKI Jakarta tahun 2010-2030 (gambar 4.4), di Cakung-Cilincing dan Marunda terlihat bahwa area permukiman (zona kuning) berimpitan dengan area industri (zona abu-abu). Hal tersebut menunjukkan masih terbukanya peluang pengembangan kedua area tersebut sehingga dapat saling memperkuat fungsi masing-masing dalam suatu .

Komponen utama pembentuk ruang dalam struktur pemanfaatan ruang wilayah propinsi meliputi : kawasan hijau, kawasan permukiman, kawasan ekonomi prospektif, sistim pusat kegiatan, dan sistim prasarana/ infrastruktur. Sistim prasarana dimaksud meliputi : prasarana transportasi, sumber air dan air bersih, pengendalian banjir dan drainase, irigasi, air limbah, persampahan, prasarana energi dan telekomunikasi.

Prasarana transportasi yang dikembangkan meliputi prasarana untuk pejalan kaki dan kendaraan bermotor, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut dan angkutan udara yang dikembangkan sebagai pelayanan angkutan terpadu untuk lalu lintas lokal, regional, nasional dan internasional.

Untuk infrastruktur/ jaringan utilitas penting lainnya seperti air bersih, energi listrik dan gas, telekomunikasi dikembangkan dengan memperkirakan kebutuhan berdasarkan pertumbuhan jumlah penduduk dan kepentingan industri yang akan menjamin ketersediaan infrastruktur/ utilitas. Masing-masing wilayah dan kawasann perlu dikembangkan berdasarkan kekuatan dan potensi yang dimiliki.

### Khusus; Deskripsi Objek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada 2 (dua) , yaitu: PT. Kawasan Berikat Nusantara yang terletak di Cakung-Cilincing, dan yang telah dilengkapi dengan fasilitas pembangunan pelabuhan di Marunda yang merupakan *joint venture* antara PT. Karya Teknik Utama dan PT. Karya Citra Nusantara. Kedua tersebut sangat potensial dalam mengembangkan permukiman dan prasarana lainnya di lingkungan tersebut, terlebih keberadaan industri mereka di tengah masyarakat, dan juga kebutuhan mereka akan permukiman bagi pekerja dan karyawan.

Pengamatan pada lokasi pertama dilakukan terhadap permukiman yang berada di sekitar PT. KBN (persero), dimana permukiman dibagi dalam 3 (tiga) zona dengan kriteria masing-masing. Sedangkan untuk lokasi kedua dilakukan pengamatan pada masyarakat yang telah tinggal Rumah Susun Marunda dan permukiman masyarakat sekitar yang diwakili oleh masyarakat perkampungan nelayan Marunda yang berada tepat di sekitar pengembangan pelabuhan di . Metode yang dilakukan dengan observasi, wawancara dan analisis kualitatif.

### Gambaran Umum Industri PT. Kawasan Berikat Nusantara (Persero)

PT. Kawasan Berikat Nusantara (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan pemerintah Indonesia untuk mengelola terpadu berstatus Berikat yang berfungsi sebagai Kawasan Proses Ekspor (*Export Processing Zone – EPZ*) maupun industri lainnya tanpa tujuan ekspor. PT. KBN menyediakan 3 (tiga) yang paling strategis di Jakarta, Jantung Indonesia, untuk investasi, usaha manufaktur dan logistik yang sangat dekat dengan akses tol lingkaran luar (JOR), untuk menuju pelabuhan laut maupun pelabuhan udara. Ketiga lokasi strategis tersebut adalah:

#### A. Kawasan Cakung-Cilincing

Kawasan Cakung berada di jalan raya Cakung-Cilincing (sekitar 5 Km dari pelabuhan utama Tanjung Priok, Jakarta Utara). Kawasan ini memiliki luas 176,7 Hektar. Sebagian besar atau mencapai 166,6 Ha berstatus kawasan berikat, sedangkan sisanya berstatus non-berikat. Di lokasi ini beroperasi 104 pelanggan pengolahan (produsen) yang 78 diantaranya pelanggan asing serta 15 perusahaan pergudangan dan 34 usaha jasa lainnya.

#### B. Kawasan Marunda

Kawasan Marunda terletak di tepi Pantai Utara Jakarta dan berjarak sekitar 3 Km dari Pelabuhan Tanjung Priok. Awalnya kawasan ini memiliki luas areal 413, 35 Ha yang terdiri

dari 103,6 Ha berstatus berikat, 297,8 Ha berstatus non-berikat, dan sisanya 11,95 Ha berupa lahan Sarang Bango dan eks Sudirja. Akan tetapi sejak tahun 2010, luas areal menjadi 393,89 Hektar karena dipergunakan Pemda DKI Jakarta untuk Banjir Kanal Timur. Di lokasi ini terdapat 12 pelanggan pengolahan (produsen) yang telah beroperasi. Sebelas diantaranya merupakan pelanggan asing. Selain itu juga terdapat 32 perusahaan pergudangan, 7 perusahaan dermaga, dan 19 usaha pendukung jasa lainnya.

#### C. Kawasan Tanjung Priok

Kawasan Tanjung Priok menempati areal seluas 8 Hektar dan terletak di areal Pelabuhan Tanjung Priok yang seluruhnya berstatus berikat. Di lokasi ini terdapat 9 pelanggan pengolahan (produsen) yang telah beroperasi. Sebanyak 5 diantaranya merupakan pelanggan asing serta 4 pelanggan non-pengolahan dan 3 perusahaan pergudangan.

Tabel. 3. Risiko utama pada kawasan industri

Dampak berdasarkan penyebab	Variabel	Nilai Akhir Faktor Risiko
Kurangnya dukungan pemerintah dalam melakukan pembiayaan dari perencanaan dan pembangunan sarana dan prasarana.	X74	50,641982
Belum efisiensi pemerintah daerah yang tertuang dalam perencanaan pembangunan prasarana yang mendukung	X10	48,358614
Pemilihan, penetapan dan penggunaan untuk kawasan <i>tidak mengacu</i> kepada RTRW Kab/Kota, RTRW Propinsi dan RTRW Nasional sebagai jaminan kepastian pelaksanaan pembangunan	X1	37,235347
Belum dianalisis <i>Net Present Value</i> (NPV), <i>Financial Internal Rate of Return</i> (FIRR) dan analisa Sensitivitas	X59	35,511943
Belum menetapkan jenis pola investasi yang akan dilaksanakan dalam pengembangan	X62	34,498483

## 5. KESIMPULAN

### Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan disertai dengan hasil analisa dan pembahasannya, maka dapat disimpulkan, sebagai berikut:

- 1) Peremajaan kota memerlukan biaya besar dan waktu pelaksanaan yang lama, tidak mungkin dilakukan oleh pemerintah atau swasta saja. Oleh karena itu diperlukan kerjasama pemerintah dan swasta (KPS). Dalam pelaksanaan peremajaan kota, baik pihak pemerintah maupun swasta akan mengandung risiko-risiko. Untuk itu dibutuhkan model pengelolaan risiko sebagai acuan.
- 2) Besar kecilnya risiko yang mungkin dipikul oleh pihak pemerintah atau swasta akan berbeda pada setiap proyek. Tetapi pada dasarnya pelaku pembangunan akan berupaya meminimalkan risiko. Dan ini bukanlah hal yang mudah, karena jenis risiko pun dapat bermacam macam, dapat bersifat ekonomi, juga dapat bersifat sosial, *tangible* atau *intangible*. Karena itu risiko perlu dikenali dengan cermat agar dapat dapat dikelola dengan baik, sehingga peluang pencapaian tujuan menjadi lebih besar.
- 3) Pendekatan manajemen risiko adalah pengendalian risiko yang terencana dan efektif dengan memahami, mengidentifikasi, dan mengevaluasi risiko yang berhubungan dengan suatu proyek. Selanjutnya mempertimbangkan apa yang akan dilakukan terhadap risiko tersebut, yang dapat dikurangi atau dialokasikan kepada pihak ketiga stakeholder.
- 4) Sumber risiko potensial bagi swasta yang signifikan dalam peremajaan kota adalah: penguatan hukum, *good governance*, *unequal benefit*, penyamaan visi proyek, perubahan kewenangan
- 5) Sumber risiko potensial bagi swasta yang signifikan dalam peremajaan kota adalah:
  - a. Kurangnya dukungan pemerintah dalam melakukan pembiayaan dari perencanaan dan pembangunan sarana dan prasarana (X74),
  - b. **Belum efisiensi pemerintah daerah yang tertuang dalam perencanaan pembangunan prasarana yang mendukung dalam pengembangan kawasan industri (X10),**
  - c. Pemilihan, penetapan dan penggunaan untuk kawasan *tidak mengacu* kepada RTRW Kab/Kota, RTRW Propinsi dan RTRW

Nasional sebagai menjamin kepastian pelaksanaan pembangunan (X1),

- d. Belum dianalisis *Net Present Value (NPV)*, *Financial Internal Rate of Return (FIRR)* dan analisa sensitivitas (X59),
  - e. Belum menetapkan jenis pola investasi yang akan dilaksanakan dalam pengembangan kawasan industri (X62)
- 6) Model pengelolaan risiko peremajaan kota meliputi: pengelolaan terintegrasi antara sarana dan prasarana (permukiman/ hunian vertikal dan transportasi logistik). Hunian vertikal dan transportasi logistik diperlukan untuk memenuhi kapasitas distribusi produksi yang dihasilkan dari kawasan industri Cilincing dan Marunda yang masih memerlukan pengembangan mengingat angka perkembangan industri selama 4 (empat) tahun terakhir cukup signifikan.

### Saran - Saran

Dari pembahasan hasil dan kesimpulan yang telah diuraikan beberapa saran yang perlu ditindaklanjuti yaitu :

- 1) Penelitian lanjut tentang pengembangan model kematangan dalam menerapkan manajemen risiko (*risk management maturity*) pada peremajaan kota. Keterkaitan semua variabel dari semua sumber risiko KPS peremajaan kota
- 2) Pengembangan model pengelolaan risiko peremajaan kota berdasarkan infrastruktur lainnya seperti air bersih dan energi.

### DAFTAR PUSTAKA

- Awad S. Hanna (2013). Construction Risk Identification and Allocation Cooperative Approach, Jurnal ASCE.
- Dalla Longa, Remo (2011). Urban Models and Public Private Partnerships, Springer, 1st edition, VII, 270P, Italy.
- Jong Youl Lee. (2000). The Practice of Urban Renewal in Seoul, Korea: Mode, Governance, and Sustainability, Korea.