

PEMBANGUNAN KEMARITIMAN DAN PESISIR

Studi Kasus: Analisis Kebijakan Jembatan Selat Sunda Peraturan Presiden Nomor 86 Tahun 2011

Oleh :

Alim Bathoro¹

Abstract

The process of development are two sides of the same coin, one side is the physical development and the other side is human development. However, in the development process, usually prefer the physical development, and less attention to human development. Therefore, people as objects, not subjects of development. The political authorities see development only in terms of economic benefits, the development of socio-political side ignored. Therefore, the development has a problem. Maritime development in the coastal areas and archipelago are also experiencing the same dilemma. In order to obtain an understanding of maritime development, this study will analyze the policy of the Sunda Strait bridge. Therefore, this study will analyze, who benefited from the Sunda Strait Bridge project, and who was defeated in the Sunda Strait Bridge project. If we read Peraturan Presiden (Perpres) No 86 Tahun 2011 related to the Sunda Strait Bridge, the actors had been found, they are government officials (local and central) and national enterprises. This research found that conflicts of interest between the central and local elite, has resulted in making the Sunda Strait bridge construction was delayed several times. Clearly, national enterprises seems to be the main actor in the local policy, both in Lampung and Banten. That is in local policies, local governments easily become part of the national enterprises interests.

Keywords : Policy, Actor, Elite, Government

Pendahuluan

Pembangunan di Indonesia memasuki babak baru ketika Perpres 86 Tahun 2011 digulirkan, perpres tersebut mengatur tentang pembangunan Jembatan Selat Sunda antara Merak dan Bakahuni. Pembangunan jembatan itu menjadi sangat menarik, karena akan menghubungkan dua pulau besar di Indonesia. Yang merupakan pulau terpadat pertama dan kedua, yakni Jawa dan Sumatera.

Kedua pulau adalah bagian dari peradaban masa lalu di Indonesia dan pernah menjadi lokasi ibukota dua negara nasional pra Indonesia yakni Sriwijaya dan Majapahit. Dan, negara nasional sekarang Indonesia beribukota di Jakarta, yang berada di pulau Jawa. Kejayaan Jawadwipa (Jawa) dan Swarnadwipa (Sumatera) akan dipercepat dengan menghubungkan secara langsung keduanya melalui sebuah jembatan sepanjang 30 km dan bentang atau lebar 60 meter, serta setinggi 70 meter dari permukaan laut. Apabila

hal itu berhasil, maka boleh jadi jembatan yang menghubungkan Sumatera dengan Malaysia akan menyusul, sehingga menghubungkan Indonesia bagian barat dengan Benua Asia. Sehingga, cita-cita menjadikan Indonesia tersambung jalan transAsia akan menjadi kenyataan.

Namun, terlepas dari hal tersebut, bagaimana sebenarnya proses teknokratis dan proses politis yang melatarbelakangi kebijakan pemerintah tersebut, sehingga peraturan presiden yang mengatur hal itu bisa keluar. Mengingat besarnya pembiayaan pembangunan jembatan Selat Sunda, akan memakan dana antara Rp. 100 triliun-200 triliun, dan kemudian berlangsung selama 10 tahun. Maka, kegagalan implementasi kebijakan atau ketidaksiksesan perencanaan kebijakan menjadi tamparan bagi kualitas atau mutu kebijakan yang diterbitkan oleh pemerintah.

Oleh karena itu, tulisan ini akan mencoba menggali permasalahan dalam analisis kebijakan pemerintah

¹ Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji.

berkaitan dengan pembangunan Jembatan Selat Sunda selanjutnya disingkat JSS melalui pertanyaan penelitian sebagai berikut :

Bagaimana analisis kebijakan berupa peraturan presiden yang mengatur pembangunan Jembatan Selat sunda dapat dikeluarkan?

Kerangka Teori

Analisis Kebijakan

Kebijakan tidak hanya dipahami sebagai persoalan teknis-administratif semata, tetapi juga sebagai persoalan politik. Karena terkait dengan penggunaan kekuasaan, yang niscaya kebijakan publik berlangsung dalam suatu *setting* kekuasaan tertentu. Artinya ada pihak yang berkuasa dan pihak yang dikuasai. Biasanya, analisis kebijakan biasa dilakukan oleh yang berkuasa, namun tidak tertutup kemungkinan analisis ini dilakukan oleh pihak yang dikuasai. Dalam pemerintahan otoriter, dimana keputusan kebijakan memang cenderung memposisikan diri sebagai penguasa atau kaki tangan penguasa. Namun, dalam alam demokrasi, dimana warganegara atau rakyat didudukkan sebagai pemegang keadaulatan, maka analisis harus dilakukan dalam posisi ini. Oleh karena itu, *political standing* ataupun *ideological standing* penting untuk dipahami dan dihayati oleh seorang analis.²

Analisis kebijakan publik menurut Parsons³, mencakup determinasi kebijakan, ini adalah analisis yang berkaitan dengan cara pembuatan kebijakan, mengapa, kapan, dan untuk siapa kebijakan dibuat. Isi kebijakan, analisis ini mencakup deskripsi tentang kebijakan tertentu dan bagaimana ia berkembang dalam hubungannya dengan kebijakan sebelumnya, atau analisis ini bisa juga didasari oleh informasi yang disediakan oleh kerangka nilai teoritis yang mencoba memberikan kritik terhadap kebijakan. Analisis kebijakan terkait erat dengan penggunaan beragam teknik untuk meningkatkan atau merasionalkan proses pembuatan kebijakan. Quade misalnya mengeskpresikan pandangan bahwa tujuan utama analisis ini adalah membantu pembuat keputusan untuk membuat pilihan yang lebih baik ketimbang yang dibuat pihak lain. Jadi analisis ini berhubungan dengan manipulasi efektif dunia nyata. Karenanya, analisis kebijakan dalam pengertian ortodoks ini dimaksudkan untuk meningkatkan metode untuk mengidentifikasi dan mendefi-

nisikan persoalan, menentukan tujuan, mengevaluasi alternatif pilihan, memilih alternatif dan mengukur kinerja. Kita bisa menerjemahkan ini menjadi empat macam pertanyaan tentang keyakinan atau nilai: siapa, apa, kapan, dan bagaimana? Siapa yang mengamankan nilai, dan nilai apa yang diamankan itu, dan melalui institusi apa pengamanan itu diberikan, serta kapan dan bagaimana upaya pengamanan itu dilakukan?

Sedangkan aspek-aspeknya menurut Amir Santoso⁴, sekurang-kurangnya mempunyai tiga aspek yaitu: analisis mengenai perumusan kebijakan, analisis mengenai penerapan kebijakan, analisis mengenai penilaian (evaluasi) kebijakan. Analisis perumusan kebijakan, pada mana analisis kebijakan biasanya dimulai, muncul secara alamiah dari pendekatan kelembagaan yang mendominasi perkembangan tahap awal ilmu politik. Analisis perumusan kebijakan membahas, misalnya hubungan diantara agensi-agensi pemerintah dimana kebijakan tersebut dirumuskan, dan hubungan antara eksekutif dan legislative selama proses perumusan berlangsung. Analisis ini, misalnya, mencoba menjawab pertanyaan: bagaimana suatu kebijakan dibuat? Mengapa pemerintah memiliki alternative A dan bukan B bagaimana kebijakannya? Siapa saja yang terlibat dalam perumusan kebijakan dan siapa yang paling dominan? Mengapa orang itu atau golongan itu yang lebih dominan? Dalam analisis ini diperlukan gambaran yang lengkap mengenai kelompok yang memerintah dan interaksi antar anggota kelompok tersebut. Studi mengenai interaksi tersebut jelas merupakan studi ilmu politik dan pilihan atas kebijakan tertentu adalah suatu pilihan politik. Analisis mengenai penerapan kebijakan mencoba mempelajari sebab-sebab dari keberhasilan atau kegagalan kebijakan publik. Melalui pembahasan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan kebijakan seperti misalnya masalah kepemimpinan dan interaksi politik diantara pelaksana kebijakan. Aspek ini berkembang sebagai akibat daripada kesadaran dikalangan ilmuwan kebijakan bahwa implementasi suatu program tidak hanya bersifat teknis dan administratif belaka. Implementasi kebijakan ternyata melibatkan masalah-masalah politik yang sering menjadi faktor penting yang mempengaruhi pelaksanaan suatu program. Pertanyaan-pertanyaan yang coba dijawab dalam analisis penerapan kebijakan antara lain adalah: bagaimana

² Purwo Santoso, *Modul Pembelajaran Analisis Kebijakan Publik*, Research Center for Politics and Government UGM, 2010, Hal 5

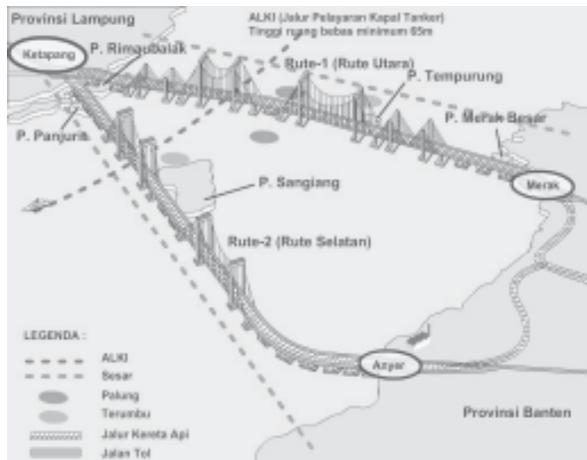
³ Wayne Parsons, *Publik Policy Pengantar Teori dan Praktek Analisis Kebijakan*, Kencana, Jakarta 2011, hal 56-58

⁴ Affan Sulaiman, *Publik Policy, BKU Ilmu Pemerintahan Magister Ilmu-ilmu Sosial*, Kerjasama Unpad-IIP, 1998 10 -11

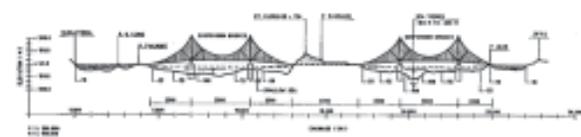
cara kebijakan diimplementasikan? Siapa saja yang dilibatkan dalam proses implementasi tersebut? Bagaimana interaksi antara orang-orang atau kelompok-kelompok yang terlibat dalam penerapan kebijakan tersebut? Siapa yang secara formal diberi wewenang melaksanakan program dan siapa yang secara formal lebih berkuasa dan mengapa? Bagaimana cara kerja birokrasi pusat dan daerah serta agensi lain yang terlibat dalam proses pelaksanaan program. Pada pokoknya, studi implementasi mencoba menjawab pertanyaan, mengapa hal itu terjadi? Implementasi kebijakan harus dibedakan dari dampak atau evaluasi kebijakan mengkaji akibat-akibat dari suatu kebijakan atau dengan kata lain, dia mencari jawaban atas pertanyaan "Apa yang terjadi sebagai akibat dari implementasi suatu kebijakan.

Pembahasan Masalah

Berkaitan dengan kebijakan Jembatan Selat Sunda, maka masalah ini membatasi pada analisis perumusan dan implementasi kebijakan. Karena kebijakan tersebut baru dalam implementasi awal dan belum sampai tahap konstruksi.



Gambar 1 : Rencana Lokasi Jembatan Selat Sunda (JSS)⁵

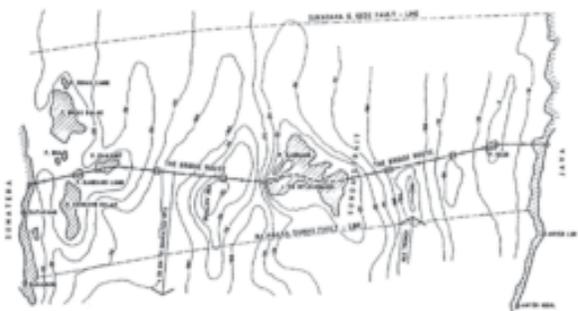


Gambar 2 : Tampak Samping JSS versi Prof Wiratman⁶

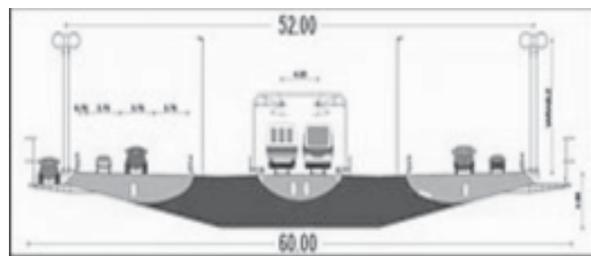
Sejarah Singkat Jembatan Selat Sunda

Sejarah jembatan Selat Sunda⁷ awalnya merupakan gagasan dari Prof Sedyatmo. Gagasan yang dikemukakan tahun 1960 tersebut dijuluki Tri Nusa Bimasakti. Saat itu, Sedyatmo beranggapan tentang pentingnya hubungan lang-sung antara Pulau Jawa dan Sumatera. Dalam perjalanan, proyek Jembatan ini timbul tenggelam. Hingga pada tahun 1986, Presiden Soeharto menunjuk Habibie agar menindaklanjuti ide Sedyatmo atas rencana pembangunan tiga jembatan nasional. Yakni, Sumatera-Jawa, Jawa-Bali dan Jawa-Madura. Namun karena kendala biaya dan minimnya investor yang berpartisipasi, proyek ini akhirnya vakum hingga tahun 1997.

Hingga tahun 1997, BPPT meminta Prof Wiratman membuat kajian tentang penghubung Jawa dan Sumatera. Hasilnya, proyek jembatan lebih layak dibandingkan terowongan tunel.



Gambar 3 : JSS versi Prof Wiratman⁸



- ⊙ Lebar jembatan, 60 m
- ⊙ 2 x 3 lajur lalu lintas jalan raya
- ⊙ Lintasan ganda (*double track*) Kereta Api
- ⊙ 2 x 1 lajur darurat
- ⊙ Saluran pipa gas/minyak/air, kabel fiber optik, kabel listrik, dll

Gambar 4: JSS versi Prof Wiratman⁹

Selain Prof Wiratman, Dr. Ir Jody Firmansyah juga membuat rencana jembatan hampir serupa tapi

⁵ http://id.wikipedia.org/wiki/Jembatan_Selat_Sunda diunduh 22/12/12 pk 10.29
⁶ *ibid*, diunduh 22/12/12 pk 10.15
⁷ <http://www.rmexpose.com> dan <http://www.jembatanselatsumda.com> diunduh 19/12/12 pk 14.09
⁸ http://id.wikipedia.org/wiki/Jembatan_Selat_Sunda diunduh 22/12/12 pk 10.29
⁹ *Ibid* , diunduh pk 10.42

dengan teknik berbeda¹⁰ yang menyebabkan perbedaan estimasi biaya pembuatan. Bila Prof Wiratman biaya pembuatan jembatan th 1997 sebelum krisis Rp 16.7 Triliun atau dengan kurs dolar sekarang diperkirakan Rp. 60-70 Triliun. Sementara itu Dr. Ir Jody Firmansyah pada tahun 2003 memperkirakan biaya JSS akan menelan Rp. 30 triliun. Salah satu yang menjadikan perbedaan adalah bentang atau lebar jembatan, bila Prof Wiratman bentangnya 60 meter, maka Dr. Jody Firmansyah bentang atau lebar jembatan lebih pendek.

Kemudian setelah beberapa tahun tidak ada kejelasan kelangsungan JSS, tiba-tiba pada tahun 2005¹¹ Tomy Winata selaku pimpinan puncak Artha Graha mengambil inisiatif untuk melakukan pra studi kelayakan, yang menurut situs resmi milik PT Bangungraha Sejahtera Mulia/BSM (salah anak perusahaan milik Artha Graha yang terlibat JSS), Tomy mengandeng Pemprov Lampung dan Pemprov Banten.

Oleh karena itu pada tahun 2009¹², Gubernur Lampung Ratu Atut Chosiyah dan Gubernur Lampung Zjachroedin mengirimkan surat kepada Meneg PPN/ Kepada Bappenas Paskah Suzetta. Surat tersebut berisi usulan agar PT Bangungraha Sejahtera Mulia (BSM), dijadikan inisiator pembangunan Jembatan Selat Sunda (JSS). Selanjutnya, BSM akan mendapat preferensi 10 persen atau biaya kompensasi yang disepakati pemerintah dan swasta sebagai pemrakarsa saat *beauty contest* atau tender dilakukan. Biaya kompesansi yang nantinya akan ditentukan oleh lembaga independen itu, telah sesuai dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Pembangunan Jembatan Selat Sunda menurut taksiran BSM¹³ anak perusahaan Artha Graha membutuhkan dana Rp. 100 triliun pembangunan akan meningkatkan kapasitas daerah di sekitarnya. Bahkan JSS ini telah didukung oleh 10 Gubernur se Sumatera.

Pada tahun 2011 Presiden SBY menandatangani Peraturan Presiden No 86 Tahun 2011, perpres tersebut menjadi payung hukum JSS. Perpres ini berisi 30 pasal, yang mengatur badan pengelola, pembangunan jembatan, dan ketentuan-ketentuan lain (terlampir). Dan, kemudian pada Bulan November 2012¹⁴ Menko Perekonomian Hatta Rajasa mengatakan bahwa untuk pemerintah akan membentuk konsorsium BUMN Karya untuk membangun JSS. Dan, hanya BUMN Karya yang akan dilibatkan dalam pembangunan JSS yang berbiaya hampir mendekati Rp 200 triliun.

Sebelumnya, terjadi perbedaan pendapat antara Menkeu Agus Martowardojo dengan Menko Perekonomian dengan Perpres 86 th 2011, Menkeu minta perpres tersebut direvisi. Boleh jadi revisi itu berkaitan dengan adanya keterlibatan swasta yang selama ini aktif dalam JSS yakni BSM anak perusahaan Artha Graha. Namun usulan Menkeu ditolak¹⁵, meski demikian usulan strategis Agus diterima dan akan dikaji oleh Tim 7. Yang akan dikaji adalah, *pertama*, pemisahan ataupun penggabungan proyek jembatan dengan kawasan industri Selat Sunda. Dan *kedua*, agar studi kelayakan didanai dari APBN.

Potensi dan Perkembangan Ekonomi Banten dan Lampung

Untuk memahami lebih luas, maka akan kita ulas tentang perkembangan dan potensi ekonomi Banten dan Lampung. Hal ini diperlukan karena kedua daerah terkait langsung dengan pembangunan JSS dan juga kawasan pendukungnya. Untuk melihat perkembangan ekonomi akan disajikan pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto, jumlah penduduk, dan sumber daya listrik yang tersedia. Sedangkan potensi yang akan diulas adalah pertambangan yang telah dieksplorasi ataupun yang belum. Dibawah ini pada Tabel 1 menggambarkan PDRB menurut Lapangan Usaha di Banten

¹⁰ Lihat Toshio Miyata .(2003). "Historical view of long-span bridge aerodynamics", *Journal of Wind Engineering and Industrial Aerodynamics*, Elsevier, 91 (2003) 1393–1410 dan juga lihat Frederick R. Rutz and Kevin L. Rens. (2007). "Wind Loads for 19th Century Bridges: Design Evolution, Historic Failures, and Modern Preservation", *Journal of Performance of Constructed Facilities*, ASCE, V 21/ 2, April 1, 2007

¹¹ <http://www.jembatanselatsumda.com> diunduh 19/12/12 pk 14.09

¹² Kompas.com Senin, 31 Agustus 2009 | 19:53 WIB, diunduh 19/12/12 pk 14.50

¹³ Antara News. 14 Agustus 2009 00.55 WIB, diunduh 19/12/12 pk 16.50

¹⁴ Tempo Com, 15 November 2012 18:16 WIB diunduh 19/12/12 pk 15.26

¹⁵ Suara Pengusaha Com, 18 Juli 2012 03:07 WIB diunduh 22/12/12 pk 14.33

Tabel 1. PDRB Banten Harga Konstan Tahun 2000 (juta)

NO	Lapangan Usaha/Sektor	2010	2009	2008
1	Pertanian	5.974	5.642	5.409
2	Pertambangan	97.765	90.196	79.151
3	Industri Pengolahan	33.779	32.707	32.225
4	Listrik dan Air Bersih	3280	2923	2806
5	Bangunan	2360	2205	2.010
6	Perdagangan, Hotel, Restoran	16.276	15.128	14.203
7	Angkutan/Komunikasi	7.719	6.877	6.201
8	Bank/keuangan, jasa perusahaan	3.014	2.823	2.490
9	Jasa-jasa	3.806	3.637	3.380
	Laju Pertumbuhan (%)	6	5	6

Sumber: Banten Dalam Angka 2011 (diolah)

Sementara itu PDRB Lampung menurut lapangan usaha dapat dilihat pada Tabel 2 dibawah ini

Tabel 2. PDRB Lampung Harga Konstan Tahun 2000 (juta)

NO	Lapangan Usaha/Sektor	2010	2009	2008
1	Pertanian	14.760	14.694	14.318
2	Pertambangan	713	738	813
3	Industri Pengolahan	5.178	4.879	4.608
4	Listrik dan Air Bersih	144	129	126
5	Bangunan	1.833	1.768	1.685
6	Perdagangan, Hotel, Restoran	6.076	5.800	5.423
7	Angkutan/Komunikasi	2.803	2.429	2.179
8	Bank/keuangan, jasa perusahaan	3.901	3.039	2.692
9	Jasa-jasa	2.898	2.745	2.599
	Laju Pertumbuhan (%)	5.75	5.16	5.35

Sumber : Badan Pusat Statistik Lampung 2011 (diolah)

Untuk dapat melihat produktivitas kedua provinsi bila dilihat dari PDRB, baik dari jumlah atau laju pertumbuhan dapat dilihat pada Tabel 3 dan Tabel 4

Tabel 3. Perbandingan PDRB harga konstan tahun 2000 (juta)

NO	Provinsi	2010	2009	2008
1	Banten	76.307	72.031	68.802
2	Lampung	38.305	36.221	34.443

Tabel 4. Perbandingan Laju Pertumbuhan PDRB harga konstan tahun 2000 (juta)

NO	Provinsi	2010	2009	2008
1	Banten	6	5	6
2	Lampung	5,75	5,16	5,75

Sementara jumlah penduduk di Banten tahun 2010 berjumlah 10.644.030 jiwa. Dan laju pertumbuhan penduduk Banten sebesar 2,80% dengan kepadatan 1.102 orang/km². Peningkatan jumlah penduduk lebih banyak disebabkan oleh migrasi dari luar daerah, ketimbang yang ke luar daerah.

Pada tahun 2007, jumlah penduduk Provinsi Lampung tercatat sebesar 7.289.767 jiwa. Selama tahun 1990-2000 laju pertumbuhan penduduk mencapai 0,98%; dan pada tahun 2000-2006 mengalami penurunan dari menjadi 0,84 %

Ketenagalistrikan

Listrik diyakini adalah salah satu sumber perkembangan suatu daerah. Apabila listrik di suatu wilayah mencukupi maka perkembangan daerah itu akan pesat. Sebaliknya apabila listriknya tidak mencukupi, meski telah dibuatkan jembatan penghubung. Maka perkembangan ekonomi daerah itu belum tentu melesat. Seperti pembangunan Jembatan Surmadu misalnya, ternyata tidak terlalu berdampak terhadap kemajuan Madura, hal itu terjadi salah satunya karena masih kurangnya listrik. Berkaitan dengan itu, dalam skema JSS, maka Banten¹⁶ tahun 2007 memiliki kapasitas terpasang sebesar 9700 MW dan tahun 2011 kapasitas terpasang sebesar 11.900 MW. Sementara itu Lampung, kemampuan pembangkit di Lampung¹⁷ hanya 460, 05 MW ditambah interkoneksi Sumatera 220 MW. Sehingga total pasokan listrik saat ini 680, 5 MW.

Analisis

Pembangunan JSS sedari awal memiliki nuansa kepentingan yang kental, hal ini tampak dari inisiatif Tomy Winata (TW) melalui BSM. Kemudian TW mengundang Pemprov Banten dan Lampung, upaya mengundang kedua pemprov tersebut juga menimbulkan pertanyaan, mengapa kedua pemprov menyetujui saja, mengapa bukan mereka berdua yang mempunyai inisiatif melakukan pra studi kelayakan. Keanehan selanjutnya adalah ketika pemprov Banten dan Lampung mengusulkan ke Bappenas, dan kemudian diterima badan tersebut. Seakan setuju, Meneg/Ketua Bapenas Paskah Suzeta (2005-2009)

kemudian merencanakan membuat seminar¹⁸ berkaitan JSS.

Setelah Perpres 86 th 2011, yang membolehkan pihak swasta terlibat dalam JSS, maka semakin jelas duduk persoalan sebenarnya. Mengapa? marilah kita menelaan dengan seksama pasal 33 UUD 45, yang sebenarnya memberikan kekuasaan pada negara untuk mengurus masalah perekonomian yang strategis. Bukankah JSS adalah sangat strategis menghubungkan 2 pulau besar dan terpadat di Indonesia. Apakah cukup pantas yang memiliki inisiatif dan kepedulian adalah pihak swasta. Tanpa mengecilkan inisiatif pihak swasta, dan juga perhatian pemerintah provinsi, seharusnya inisiatif itu dilakukan oleh pemerintah pusat. Mengapa? Alasan *pertama*, hanya kekuatan pemerintah yang secara yuridis dapat mengkoordinasikan daerah dan memiliki kekuasaan mengatasi permasalahan hubungan antara provinsi. *Kedua*, pembiayaan yang besar, tentu membutuhkan kekuatan ekonomi yang mumpuni, dan apabila berkaitan dengan pembiayaan pihak ke 3 misalnya perbankan, yang paling pantas berhubungan adalah pemerintah pusat. Apalagi bila berkaitan dengan funding internasional, jelas pemerintah pusat lebih berkompeten¹⁹. *Ketiga*, JSS melewati laut yang ramai dan dilewati angkutan internasional dan interinsuler, tentu berkaitan manajemen laut yang sejatinya kewenangan pemerintah pusat yakni Kementerian Perhubungan RI.

Sebenarnya apa yang dilakukan Presiden Soekarno dan Presiden Soeharto (1970-1998) berkaitan dengan JSS pada masa lalu sudah tepat. Bila Presiden Soekarno (1945-1967) memerintahkan institusi pemerintah yakni ITB, maka Presiden Soeharto memerintah Habibie selaku Menteri Riset dan Teknologi (1978-1998) untuk melakukan studi kelayakan. Dari sudut apapun JSS adalah proyek strategis, sehingga kepentingan nasional harus didahulukan sehingga yang paling layak melakukan studi kelayakan kemudian pembangunan adalah pemerintah. Bahwa kemudian melibatkan swasta, sekedar sebagai pelaksana proyek. Bukan sebagai pemegang hak utama.

Apabila yang melakukan studi kelayakan saja sudah

¹⁶ Banten Dalam Angka 2012

¹⁷ EkposNews, 26 November 2012. Diunduh 19/12/12 pk 20.46

¹⁸ Kompas.Com 31 Agustus 2009 19.53 WIB diunduh 19/12/12 pk 14.50

¹⁹ Pihak Artha Graha Network seperti yang diungkapkan Wisnu Tjandra sudah berkomunikasi dengan pihak yang ingin terlibat dalam sindikasi pembiayaan JSS, antara lain, Kementerian Ekonomi, Industri dan Perdagangan Jepang (METI) dan Bank EXIM Amerika Serikat difasilitasi Kedubes AS di Jakarta. (Detik.Com, 5/7/12 10:53 WIB diunduh 22/12/12 pk 02:19)

dilakukan oleh swasta, maka yang menjadi pertanyaan, seberapajauh swasta akan membela kepentingan nasional, apakah dapat dijamin perusahaan swasta mengutamakan kepentingan nasional di atas kepentingan bisnisnya. Secara umum, perusahaan swasta tentu mementingkan keuntungan perusahaan, karena dengan keuntungan itu ia dapat menjaga kelangsungan hidup perusahaan. Bukankah, semangat kapitalisme adalah keuntungan dan yang berhasil adalah yang paling kuat atau *survival of the fittest*. Oleh karenanya, boleh jadi apabila perusahaan swasta terlibat secara dini dalam proyek yang sangat strategis seperti JSS, maka sudah ada hitungan keuntungan, sehingga berani berpartisipasi dalam proyek JSS.

Dengan demikian, sebenarnya dalam kerangka di atas, protes Menkeu Agus Martowardojo (2010-2013) agar ada revisi perpres tentang JSS adalah tepat, karena ia menginginkan yang melakukan pra studi kelayakan adalah pemerintah dengan dana APBN. Karena demikian strategisnya proyek tersebut, sehingga wajar pemerintah yang melakukan pra studi kelayakan, sehingga dapat mengamankan kepentingan nasional. Sayangnya, usul untuk merevisi perpres ditolak Menko Perekonomian²⁰, bahkan Gubernur Banten Ratu Atut Chosiyah (2007-2014) dan Gubernur Lampung Sjahroedin ZP²¹ (2003-2014) meminta hal yang serupa menolak revisi perpres.

Adalah sebuah pertanyaan, mengapa beberapa pihak tidak setuju perpres JSS direvisi? Karena bagaimanapun mudahnya sebuah proyek pembangunan, tapi kalau sifatnya strategis, maka pemerintah yang harus menjadi *provider*-nya.

Terlepas bahwa kemudian Menko Perekonomian Hatta Rajasa (2009-2014) mengatakan adanya kemungkinan hanya perusahaan pemerintah sebagai pelaksana tunggal proyek JSS yaitu BUMN Karya. Tapi, tetap saja keikutsertaan swasta masih dimungkinkan²².

Yang pasti, ide besar Presiden Soekarno membuat jalan penghubung Jawa dan Sumatera di masa lalu tentu harus diapresiasi dengan kesungguhan membangun Indonesia untuk kesejahteraan rakyat. Akan tetapi, kalau para penerusnya tidak memahami hal tersebut, maka dapat dipastikan tujuan mensejahterakan rakyat masih jauh panggang dari api, dan yang diuntungkan bisa jadi hanya segelintir orang. Apa saja potensi keuntungan tersebut? Pembahasan hal tersebut dielaborasi bawah ini.

Konstruksi JSS

Pembiayaan konstruksi JSS adalah pembiayaan yang harus dikeluarkan dari pra studi kelayakan, studi kelayakan, pembangunan konstruksi dsb. Anehnya, terjadi perbedaan yang mencolok, dalam pembiayaan.

Tabel 5 Usulan Nilai Proyek JSS

NO	Usulan	Tahun	Nilai Proyek (triliun)	Selisih* (triliun)
1	Prof. Wiratman Wangsadinata	1997 ²³	16-17	
2	Dr. Ir. Jody Firmansyah	2003 ²⁴	30	13
3	Tomy Winata (Artha Graha Network)	2009 ²⁵	100	70
4	Tan Harry Tanton (Ayung) PT. Sanex Steel Mandiri	2012 ²⁶	50	50
5	Menko Hatta Rajasa	2012 ²⁷	200	150
6	Bappenas	2012 ²⁸	250 ^{**}	50

*) didasarkan time period dari waktu sebelumnya

**) termasuk pembangunan kawasan pendukung

²⁰ Suara Pengusaha.com, 18 Juli 2012 pk 03.07 pm diunduh 22/12/12 pk 14.23

²¹ Tempo.com, 10 juli 2012 pk. 16.53 diunduh 24/12/12 pk 21.46

²² Tempo.com, 15 November 2012 pk 18,16 diunduh 19/12/12 pk 15.26

Kematian Ayung pada bulan Februari 2012 ternyata mengungkap cerita, bahwa ia memiliki ambisi besar untuk mendapatkan proyek JSS. Hal tersebut dinyatakan oleh pengacara Ayung Carrel Ticalu. Dan, Ayung sudah melakukan lobi ke bank-bank di Cina yang tertarik dengan JSS. Dan, nilai proyek yang diusulkan Ayung jauh lebih rendah²³.

Apabila kita menggunakan pendekatan opportunity cost²⁴, maka kita akan membandingkan JSS dengan pembuatan feri baru dan pembangunan bus way.

Pembuatan sebuah Feri diasumsikan²⁵ sebesar Rp. 500 miliar.

Tabel 6. Perbandingan JSS dengan Pembuatan Feri

NO	JSS (triliun)	Feri (buah)
1	50	100
2	100	200
3	200	400
4	250	500

Sebagai informasi, jumlah feri yang dikelola ASDP, swasta dan pemda akan disajikan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 6A. Jumlah Feri di Indonesia

No	Tahun	Jumlah
1	2009	192
2	2010	221
3	2011	242

Sumber : Kementerian Perhubungan 2012

Jumlah feri sebanyak 242 merupakan feri yang ada diseluruh Indonesia, sementara yang melayari selat sunda sebanyak 34 buah feri dengan tingkat keterisian sebanyak 30 %.

Selanjutnya, bila kita bandingkan dengan pembuatan bus way, bila diasumsikan²⁶ satu koridor busway membutuhkan biaya Rp. 240 miliar maka tabel berikut akan membandingkannya.

Tabel 7 Perbandingan JSS dengan Pembangunan Koridor Busway

NO	JSS (triliun)	Koridor Busway (buah)
1	50	208
2	100	416
3	200	932
4	250	1041

Dari dua perbandingan di atas, sesungguhnya kita bisa melihat sejatinya alternatif penggunaan dana yang setara, apabila digunakan untuk membangun koridor busway atau membuat feri secara kuantitas masyarakat akan lebih banyak menikmati. Selain itu, dengan perbandingan itu, kita bisa melihat dampak sosial dari penggunaan metode alternatif. Karena pembuatan koridor busway tentu akan lebih banyak menyerap tenaga kerja dibandingkan pembiayaan JSS, yang tentu lebih sedikit daya serap tenaga kerja. Jakarta saja, sekarang membutuhkan 15 koridor Busway. Apabila dana 100 triliun digunakan untuk membangun koridor busway, bila dikurangi kebutuhan Jakarta, maka masih ada sisa 401 koridor busway, jika dibagi rata setiap ibu kota provinsi, maka kurang lebih setiap provinsi mendapatkan 12 koridor busway.

Demikian juga pembuatan Feri, pada intinya akan menyerap tenaga kerja lebih banyak, baik dalam pembuatan feri, maupun ketika feri itu berlayar. Hal terjadi karena sifat dari pelabuhan adalah padat karya. Sehingga dapat dipastikan melibatkan banyak orang.

Terlepas itu semua, sejatinya pembangunan JSS juga memiliki resiko lebih tinggi dibandingkan dengan alternative yang lain. Hasil Lokakarya Kementerian ESDM²⁷ menghasilkan kesimpulan bahwa kawasan Selat Sunda memiliki kondisi geodinamika yang sangat aktif dengan kondisi geologi yang dinamis dan komplek. Serta berpotensi bahaya geologi seperti letusan gunung api, guncangan gempa bumi, gelombang tsunami, dan gerakan tanah baik atas maupun di bawah permukaan laut. Yang kesemuanya bisa

²³ Tempo.com, 25 Februari 2012 05.47 WIB diunduh 22/12/12 pk 02.28

²⁴ Lihat DJ A Simarmata, Analisa Proyek Publik dan Pemetaan, LPFUI, 1993 hal 38-40

²⁵ Menurut Kompas biaya pembuatan JSS 120 triliun setara dengan 240 buah feri, Lihat Kompas 14/12/12 hal 33.

²⁶ Menurut Djoko Setijowarno Pengamat Transpotasi Unika Soegijapranata pembuatan JSS 117 triliun setara 488 koridor busway, lihat Kompas.com 8 Desember 2012 08:22 WIB diunduh 19/12/12 pk 14.35

²⁷ Lihat Siaran Pers Hasil Lokakarya Kementerian ESDM 27 November 2012

membahayakan konstruksi Jembatan. Apalagi jika pemeliharaan yang kurang disiplin, tentu akan menambah resiko yang ada. Runtuhnya jembatan di Kutai Kartanegara, menyiratkan itu semua. Bahwa pemeliharaan yang tidak disiplin berisiko pada bangunan.

Pendapatan Tol JSS

Tidak dapat dipungkiri bahwa sejak awal JSS diwacanakan oleh beberapa pihak. Daya tarik pendapatan tol menjadi magnet yang kuat bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Presdir PT. Graha Banten Lampung Sejahtera (GBLS) perusahaan patungan Artha Graha dengan Pemprov Banten dan Pemprov Lampung Agung R Prabowo²⁸, mengatakan bahwa tarif tol JSS untuk golongan 1 Rp. 500.000 dan golongan IV Rp. 1.500.000. Padahal menurut Agung, tarif golongan V bila naik fery hanya Rp. 332.520. Sehingga tarif tol nantinya 1,5 x lipat dari tarif fery sekarang.

Dengan demikian, JSS justru meningkatkan biaya setiap kendaraan yang lewat, karena disamping biayanya 1,5 x lipat tarif menyeberang saat ini. Setiap mobil juga harus mengeluarkan BBM, bila jarak JSS 30 km, maka asumsinya setiap kendaraan minimal mengeluarkan 3 liter. Dengan harga sekarang premium 4000/liter, maka setiap kendaraan mengeluarkan Rp. 12.000. Apabila jumlah kendaraan pada hari biasa saja menurut PT ASDP (Angkutan Sungai Dan Penyeberangan) 1400²⁹ kendaraan, maka biaya tambahan untuk bahan bakar Rp 16.800.000/hari. Ketika lebaran dengan jumlah kendaraan berjumlah 193.166³⁰, dan pada akhir tahun 92.674³¹, maka rata-rata beban yang harus dikeluarkan konsumen pada hari-hari padat selama dua pekan (H-6 sd H+ 6) adalah Rp. 1,8 milyar. Sungguh angka yang luar biasa, yang seharusnya tidak dikeluarkan oleh konsumen apabila kendaraan dinaikkan ke feri.

Oleh karena itu, adalah menarik dikaji, mengapa justru konsumen dibebani tarif yang lebih mahal dari yang ada sekarang? Agung Presdir GBLS mengungkapkan bahwa tarif yang direncanakan oleh PT GBLS dikarenakan biaya pembangunan yang besar, dan tarif tol yang mahal itu, hanya menutupi 20% biaya yang

dikeluarkan investor. Secara tidak langsung maka investor meminta tambahan penghasilan agar bisa menutupi biaya yang dikeluarkan, dan secara logika tidak mungkin menaikkan tarif tol, karena dengan tarif yang mungkin diberlakukan saja sudah lebih mahal dari tarif penyeberangan feri. Dengan demikian apa motivasi investor mengelontorkan dana, dengan tingkat balik modal yang rendah? Ternyata keinginan GBLS adalah konsesi kawasan disekitar JSS. Dan, hal itu akan dijelaskan dibawah ini.

Konsesi Lahan

Konsesi Lahan pernah diungkapkan oleh Agung R Prabowo dalam seminar JSS di Balai Sidang UI³². Menurut Agung, konsesi kawasan di sekitar JSS baik di Lampung atau Banten, untuk menutupi biaya yang telah dikeluarkan untuk pembangunan jembatan.

Menurut Agung harus ada *cross* kompensasi dan *cross* subsidi, untuk menutupi 80% biaya yang telah dikeluarkan investor. Dengan mengembangkan kawasan di sekitar JSS baik di Banten atau Lampung, diharapkan akan menjadi subsidi kekurangan dari pembangunan JSS.

Sejauh ini, Provinsi Banten merupakan daerah yang telah maju, hal ini dapat dilihat dari PDRBnya selama tiga tahun belakangan yang hampir mendekati 50% berasal dari Industri pengolahan dan disusul oleh sektor perdagangan, hotel, restoran yang rata-rata 20%. Dengan demikian, apabila dihubungkan dengan kapasitas Banten, boleh jadi konsesi ini akan diarahkan untuk membuat kawasan industri yang jelas menjanjikan keuntungan.

Sementara itu, PDRB Lampung kontribusi terbesar dari sektor pertanian rata-rata 40 % selama tiga tahun terakhir. Bisa jadi dengan lahan pertanian yang luas, Lampung menjadi sasaran alih fungsi lahan dari pertanian menjadi industri atau perumahan.

Oleh karena itu, menurut Chaniago³³, kebijakan yang diterbitkan pemerintah yang berkaitan dengan pengalokasian tanah tersebut, menimbulkan kesan bahwa ada upaya di kalangan pemerintah untuk mengutamakan pemasukan uang dalam pembuatan rencana pemanfaatan lahan.

²⁸ Tempo.com, 11 Oktober 2012 23:18 WIB diunduh 19/12/12 pk 15.19

²⁹ Tempo.com, 8 Juli 2012 16:54 diunduh 19/12/12 pk 23.31

³⁰ Data jumlah kendaran pada lebaran tahun 2012, Kompas.com 28 Agustus 2012 diunduh 19/12/12 pk 23.12

³¹ Prediksi ASDP th 2012, Centroone.com 10 Des 2012, diunduh 19/12/12 pk 23.07

³² Tempo.com, 11 Oktober 2012 23:18 diunduh 19/12/12 pk 23.18

³³ Adrianof A Chaniago, *Gagalnya Pembangunan Membaca Ulang Keruntuhan Orde Baru*, LP3ES, Jakarta, 2012 Hal 143.

Apabila konsesi lahan, kemudian juga berkaitan dengan tambang yang ada di bumi Banten dan Lampung. Maka potensi keuntungan yang akan diperoleh investor JSS akan semakin besar. Karena Lampung ternyata menyimpan potensi pertambangan yang menjanjikan, sedangkan Banten, meski tidak sebesar Lampung, tapi cukup menguntungkan. Berikut ini akan disajikan besaran tambang yang ada Lampung, secara umum Provinsi Lampung memiliki potensi tambang yang besar, yakni emas, batubara, minyak.

Sedangkan minyak bumi ada di Kabupaten Way Kanan yang pengeboran dimulai tahun ini, dan dilakukan oleh Prabu Energy Pty Ltd³⁴.

Sementara itu Banten, memiliki tambang emas di Kab. Pandeglang, Lebak dan terindikasi di Kabupaten Serang. Tambang Batu bara ada di Kab. Lebak. Sedangkan timah hitam ada di Kecamatan Malingping, Cibeber, Cipanas, Panggarangan di Kabupaten Lebak³⁵. Distamben Pemprov Banten telah memetakan 165 titik lokasi tambang, 150 titik diantaranya di

Tabel 7 Tambang Emas di Provinsi Lampung

NO	Kabupaten	Kecamatan	Desa	Jumlah (ton)	Ket
1	Tanggamus	Cukuh Balak	Pekon Cukuh Balak	415.677	Ore Tereka
		Pekon Putih Doh	Cukuh Balak	190.250	Ore Tereka
2	Pesisir Selatan	Pesisir Selatan	Cahaya Kuningan	208.800	Ore Hipotetik
		Pesisir Selatan		1.740	Ore Hipotetik
3	Pesisir Barat	Pesisir Tengah	Pekon Tanjung Kemala	83.329	Ore Hipotetik
4	Way Kanan	Blambangan Umpu	Kampung Gistang	870.309	Ore Tereka
			Kampung Gistang	980.647	Alluvial Tereka

Sumber : BKPM, 2012

Sedangkan tambang batu bara sebarannya dibawah ini :

Tabel 8 Tambang Batu Bara di Provinsi Lampung

NO	Kabupaten	Kecamatan	Desa	Jumlah (ribu ton)	Ket
1	Lampung Tengah	Padangratu	Way Seputih	2.359	Tereka
		Sungai Lingga	Linggapura	1.700	Hipotetik
		Sungai Lingga	Muara Topeng	208	
2	Pesisir Selatan	Pesisir Selatan	Way Mendati		
			Way Temuli		
3	Lampung Utara	Abung Barat	Way Galing		
			Ogan Jaya		
4	Way Kanan	Way Tuba	Bukit Gemuruh	131.250	Hipotetik
5	Pesawaran	Punduh Pidada	Batu Bedil	2500 ha	
		Punduh Pidada	Atas Seberang Barang	15	Hipotetik
6	Pring Sewu	Pardasuka	Tangkit Serdang	15	Hipotetik
7	Tulang Bawang Barat	Pagar Dewa	Way Mesuji	36.000	Hipotetik
8	Mesuji	Pancajaya		24.570	Hipotetik

Sumber : BKPM, 2012

³⁴ Okezone.com, 25 September 2012 09:51 WIB diunduh 20/12/12 pk 00.21

³⁵ Bantenminning, wordpress.com diunduh 19/12/12 pk 20.49

Kabupaten Lebak, Sembilan titik di Kabupaten Serang, dan enam titik di Kota Cilegon.³⁶

Kesimpulan

Dengan memperhatikan hal tersebut di atas, sejatinya kepentingan siapa yang diuntungkan oleh proyek JSS? Jika kita menilik perpres yang mengatur JSS, keikutsertaan pejabat daerah, perbedaan pendapat di tingkat menteri, dan juga inisiatif yang demikian mengebu dari swasta. Maka sejatinya, masing-masing aktor kebijakan tersebut sedang memainkan peran agar kepentingan mereka dimerangkan.

Bagi para pebisnis, mereka jelas sudah memperhitungkan untung dan rugi ketika mengajukan inisiatif proyek. Karena bagi pebisnis, konsesi lahan di Banten dan Lampung kemungkinan akan memberikan keuntungan yang menjanjikan. Apalagi bila konsesi lahan tersebut, juga berkaitan dengan konsesi pertambangan. Maka bisa jadi keuntungan akan berlipat-lipat. Meski, jalan tol JSS dianggap kurang menjanjikan, tapi bagaimanapun juga bisnis jalan tol³⁷ tetap menjanjikan keuntungan. Dan, kesemua itu bagi pebisnis, apabila ia mendapatkan proyek sebesar JSS, secara otomatis akan meningkatkan prestise bisnisnya dimata funding dan pesaing.

Bagi pejabat, kepentingan dalam program pembangunan seperti itu ada yang berhubungan langsung dengan jabatan mereka, tetapi bagi banyak pejabat, program tersebut juga menjanjikan kepentingan pribadi. Dalam kerangka politik birokratik, keberhasilan meraih pemasukan dana semaksimal mungkin dari berbagai sumber tidak hanya sebagai modal untuk memperlancar pembangunan yang dikelolanya, melainkan juga telah menjadi tolok ukur tidak resmi yang disepakati untuk memperlihatkan prestasi, baik oleh pejabat yang bersangkutan maupun oleh atasan.³⁸

Yang jelas, meski telah dibantah oleh Istana dan TW, boleh jadi proyek JSS ini ada kaitan dengan pemberitaan dua media Australia³⁹ yang memberitakan

kawat diplomatik Kedubes AS yang dibocorkan wikileaks. Salah satunya menyebutkan keluarga Presiden SBY (2009-2014) menerima gelontoran dana dari Tomy Winata lewat perantara TB Silalahi. Dalam bocoran kawat diplomatik Kedutaan Besar (Kedubes) AS yang dirilis WikiLeaks kepada The Age disebutkan, diplomat-diplomat Amerika menekankan adanya dugaan hubungan antara Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (2009-2014) dan para pengusaha Indonesia, khususnya Tomy Winata, yang diduga sebagai figur dan anggota dunia hitam "Gang Sembilan" atau "Sembilan Naga," sebuah sindikat perjudian terkenal.

Terlepas itu semua, sebenarnya JSS masih harus dipertimbangkan ulang, agar masyarakat tidak diberi ilusi yang berlebihan dampak positif dari JSS. Karena pengalaman pembukaan jembatan suramadu selama 3,5 tahun⁴⁰, ternyata tidak terlalu mengairahkan ekonomi Madura. Hal itu terjadi lantaran investor belum melihat Madura, sebagai daerah yang menarik bagi investasi. Faktor kurangnya air bersih, listrik, dan transportasi menjadi penyebabnya. Madura lebih membutuhkan peningkatan infrastruktur, pendidikan, kesehatan, revitalisasi perkeretaapian yang mati sejak 20 th lalu.

Pelajaran jembatan suramadu di atas, sebaiknya dipelajari para pembuat kebijakan, karena ada ketimpangan antara Banten dan Lampung, misalnya tentang pasokan listrik dimana hingga saat ini kapasitas terpasang di Lampung hanya 680, 5 MW. Kemampuan tersebut bisa jadi tidak menarik investor. Untuk perbandingan, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bojonegara⁴¹ Banten saja membutuhkan 400 MW. Apalagi nanti dibangun kawasan industri, perumahan dsb di Lampung. Maka ketersediaan listrik menjadi masalah.

Selain itu, kegagalan pembangunan sosial di kawasan industry selama ini⁴² sepantasnya menjadi pembelajaran agar kita lebih hati-hati membuat kebijakan. Sehingga rakyat tidak dikorban hanya untuk kepentingan elit tertentu.

³⁶ Pelita.or.id diunduh 19/12/12 pk 20.55

³⁷ lihat Adrianof A Chaniago, *op. cit*, hal. 176-183

³⁸ Adrianof A Chaniago, *op. cit*, hal 145

³⁹ Detik.com, 15/03/11 07:30 WIB diunduh 02.42

⁴⁰ Lihat Kompas, 14 Desember 2012 hal 33

⁴¹ Bantenminning. Wordpress.com diunduh 19/12/12 pk 20.21

⁴² Lihat Adrianof A Chaniago, *op. cit*, hal 80 - 100

DAFTAR PUSTAKA

- Chaniago, A Adrianof, 2012, *Gagalnya Pembangunan Membaca Ulang Keruntuhan Orde Baru*, Jakarta: LP3ES
- Miyata, Toshio .(2003). *Historical view of long-span bridge aerodynamics*", *Journal of Wind Engineering and Industrial Aerodynamics*, Elsevier, 91 (2003) 1393–1410
- Parsons, Wayne, 2011, *Publik Policy Pengantar Teori dan Praktek Analisis Kebijakan*, Jakarta : Kencana
- Purwo Santoso, 2010, *Modul Pembelajaran Analisis Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Research Center for Politics and Government UGM.
- Rutz, Frederick R. & Kevin L. Rens. (2007), *Wind Loads for 19th Century Bridges: Design Evolution, Historic Failures, and Modern Preservation*", *Journal of Performance of Constructed Facilities*, ASCE, V 21/ 2, April 1, 2007
- Simarmata, DJ A, 1993, *Analisa Proyek Publik dan Pemerataan*, Jakarta: Lembaga Penerbit FE UI
- Sulaiman, Affan , 1998, *Publik Policy*, Bandung: BKU Ilmu Pemerintahan Magister Ilmu-ilmu Sosial
- Surat Kabar, Berita internet**
- Bantenminning, wordpress.com diunduh 19/12/12 pk 20.49
- Pelita.or.id diunduh 19/12/12 pk 20.55
- Tempo.com, 15 November 2012 pk 18,16 diunduh 19/12/12 pk 15.26
- Detik.com, 15/03/11 07:30 WIB diunduh 02.42
- Kompas.com 28 Agustus 2012 diunduh 19/12/12 pk 23.12
- Centroone.com 10 Des 2012 , diunduh 19/12/12 pk 23.07
- Tempo.com, 11 Oktober 2012 23:18 WIB diunduh 19/12/12 pk 15.19
- Tempo.com, 11 Oktober 2012 23:18 diunduh 19/12/12 pk 23.18
- Tempo.com, 15 November 2012 pk 18,16 diunduh 19/12/12 pk 15.26
- http://id.wikipedia.org/wiki/Jembatan_Selat_Sunda diunduh 22/12/12 pk 10.29
- Kompas.com, 24 Agustus 2009 21:40 WIB diunduh 19/12/12 pk 21.40
- Kompas.com 8 Desember 2012 08:22 WIB diunduh 19/12/12 pk 14.35
- Tempo.com, 25 Februari 2012 05.47 WIB diunduh 22/12/12 pk 02.28
- Suara Pengusaha.com 18/7/12 03:07 diunduh 22/12/12 pk 14.33
- Detik.com 5/7/12/ 10:53 diunduh 22/12/12 pk 02.19
- Tempo.com, 15 November 2012 18.16 WIB diunduh 19/12/12 pk 18.16
- Tempo.com 18 juli 2012 16:54 diunduh 19/12 pk 23.31
- Okezone.com, 15 November 2012 16.40 WIB diunduh 19/12/12/ pk 15.10
- Tempo.com, 25 Februari 2012 05.47 WIB diunduh 22/12/12 pk 02.28
- Okezone.com 25 September 2012 09:51 dunduh 20/12/12 pk 00.21
- Kompas 14/12/12 hal 33.
- Siaran Pers Hasil Lokakarya Kementerian ESDM 27 November 2012
- Suara Pengusaha.com, 18 Juli 2012 pk 03.07 pm diunduh 22/12/12 pk 14.23
- Tempo.com, 10 juli 2012 pk. 16.53 diunduh 24/12/12 pk 21.46
- Banten Dalam Angka 2012
- EkposNews, 26 November 2012. Diunduh 19/12/12 pk 20.46
- <http://www.jembatanselatsunda.com> diunduh 19/12/12 pk 14.09
- Kompas.com Senin, 31 Agustus 2009 | 19:53 WIB, diunduh 19/12/12 pk 14.50
- <http://www.rmexpose.com> diunduh 19/12/12 pk 14.09
- Antara News. 14 Agustus 2009 00.55 WIB, diunduh 19/12/12 pk 16.50
- Tempo Com, 15 November 2012 18:16 WIB diunduh 19/12/12 pk 15.26