

Peluang di balik adanya bencana

Bencana gempa dan tsunami telah melumpuhkan sebagian besar kegiatan bisnis di Jepang, dan berdampak pada kerusakan fiskal yang luar biasa besarnya. Kondisi ini diperkirakan membuat perekonomian Negeri Matahari Terbit itu tidak bisa cepat pulih.

Pemerintah Jepang juga diperkirakan melakukan konsolidasi piutang luar negerinya sehingga akan memengaruhi komitmen pembiayaan Jepang terhadap Indonesia. Bagaimanapun juga, hingga kini Jepang merupakan negara kreditur terbesar bagi Indonesia dan hubungan ekonomi Indonesia-Jepang cukup erat, sehingga kondisi ini akan membuat lesu kegiatan ekspor dan investasi di Tanah Air.

Kejadian ini juga akan berpengaruh pada perusahaan BUMN, terutama yang bergerak di sektor minyak dan gas (migas). Ekspor hasil produksi BUMN migas paling besar ke Jepang dan Korea Selatan.

Namun, bencana alam tersebut diyakini hanya akan mengganggu rencana investasi baru di Indonesia yang dijalankan dengan skema *government to government* (G to G). Japan International Cooperation Agency (JICA) menyatakan tetap melanjutkan berbagai proyek kerja sama dengan Pemerintah Indonesia dan belum akan mengevaluasi meskipun Jepang tengah dilanda bencana gempa dan tsunami.

Meskipun demikian, kejadian ini sedikit banyak akan berpengaruh pada hubungan ekonomi Jepang dengan negara lain seperti Indonesia. Arus modal, barang, dan jasa akan berubah dan mencari titik keseimbangan baru. Dana-dana global yang sebelumnya banyak masuk ke Jepang akan mencari peluang baru ke negara-negara *emerging market* yang masih memberikan prospek cerah.

Ekonomi Jepang dipastikan akan mengalami pelemahan akibat permintaan yang menurun. Namun perusahaan manufaktur, energi, serta jenis perusahaan lainnya, yang saat ini telah menjalankan operasinya secara global dan produksinya diserap secara global, akan mencari perusahaan substitusi dari negara lain untuk menghasilkan produk-produk yang dibutuhkan.

Artinya di tengah kondisi tersebut muncul peluang yang bisa direbut, mengingat banyak perusahaan Indonesia yang terafiliasi dengan perusahaan Jepang. Apabila Indonesia tidak bisa memanfaatkan kesempatan ini, maka peluang tersebut bisa direbut oleh negara lain yang lebih siap menggantikan posisi Jepang. Untuk itu, perusahaan nasional harus segera menentukan target baru pascaterjadinya musibah yang menimpa Jepang, untuk bisa mengisi kekosongan yang ada.

Apabila kondisi ini bisa dimanfaatkan secara optimal, maka perusahaan Indonesia yang bergerak di bidang otomotif, manufaktur, dll, akan bisa meraih pangsa pasar lebih besar yaitu menjadi produsen pengganti bagi produk-produk Jepang. Apalagi di tengah kondisi pasar modal dalam negeri yang sedang merangkak naik, para emiten terkait harus proaktif menangkap peluang pasar ini.

Beberapa sentimen positif seperti laporan keuangan sejumlah emiten yang positif, turunnya harga minyak, adanya pemulihan ekonomi global, pergerakan indeks bursa regional yang positif, mengiringi kondisi pasar modal di dalam negeri.

Menangani bankir nakal

Pemerintahan Obama menghadapi tekanan dari orang-orang yang curang dalam laporan pajak serta eksekutif bank yang membantu mereka dengan menyembunyikannya uang itu dalam rekening rahasia di luar negeri.

Sekarang kita ingin melihat Lembaga Pendapatan Internal serta Departemen Kehakiman membawa masalah ini ke dalam bank itu sendiri. Itulah satu-satunya cara untuk memberihkan praktik ilegal itu.

Departemen Kehakiman telah menangkap lima bankir dengan membantu warga kaya Amerika menyembunyikan aset mereka dari pihak berwenang.

Seorang mantan bankir ditangkap pada Januari dan dituntut membantu 100-150 orang Amerika menyembunyikan dana sebanyak US\$500 juta dari otoritas pajak.

Beberapa minggu kemudian, tiga karyawan dan satu mantan bankir didakwa membantu 17 orang Amerika menyembunyikan aset di rekening bank.

• *International Herald Tribune*, 13 Maret

Ujian untuk perawat asing

Pada 3 tahun lalu, sekitar 90 calon perawat tiba di Jepang dari Indonesia, berdasarkan *economic partnership agreement* kedua negara.

Hasil uji kualifikasi nasional akan diumumkan pada akhir Maret. Pelamar harus memenuhi syarat untuk bekerja sebagai perawat di Jepang dalam waktu 3 tahun, atau pulang. Jika mereka gagal ujian, mereka harus pulang pada musim panas ini.

Pertanyaan ujian nasional Jepang menggunakan karakter Kanji sangat sulit untuk kata-kata seperti seperti 'jokuso'. Bagi non-Jepang, ini adalah hambatan yang sangat sulit.

Jika banyak pelamar yang tak memenuhi kualifikasi dipulangkan, mungkin menjelekkan publik di Indonesia.

Pada 2 tahun lalu, calon perawat mulai berdatangan dari Filipina. Sejauh ini, sekitar 450 pelamar telah datang ke Jepang. Namun, tahun lalu, hanya tiga orang dinyatakan lulus ujian.

• *The Asahi Shimbun*, 14 Maret

Saatnya reformasi angkutan umum

Model bisnis transportasi massal perlu diubah

OLEH ESTANANTO
Dosen Universitas Al-Azhar Indonesia

Alasan utama wacana pengendalian subsidi BBM adalah agar subsidi di tepat sasaran. Pengendalian subsidi BBM perlu disertai penataan angkutan umum.

Menurut Menko Ekuin Hatta Radjasa, penguangan konsumsi premi-um bersubsidi sebesar 14 juta kiloliter akan menghasilkan pengurangan subsidi sebesar Rp28 triliun jika beda harga premium subsidi dan pertamax Rp2.000.

Namun, upaya pengendalian subsidi BBM tanpa memperhatikan alternatif kendaraan pribadi akan sangat riskan. Di negara-negara maju, angkutan umum sangat diperhatikan dan terjadwal dengan baik. Kita pun dapat memilikinya dengan beberapa catatan.

Pertama, reformasi sistem setoran menjadi sistem penggalangan. Pengemudi angkutan umum saat ini diharuskan memberikan setoran kepada pemilik kendaraan.

Untuk sebuah trayek angkutan umum di Bandung, misalnya, pengemudi harus memberikan setoran sebesar Rp100.000-Rp150.000. Ini berarti pengemudi harus mendapatkan rata-rata 200 penumpang per hari agar mampu menyisihkan uang untuk dibawa pulang.

Ini menjadikan di benak pengemudi hanya bagaimana caranya mendapatkan uang sebanyak-banyaknya agar dia masih dapat memperoleh sisa yang cukup setelah dipotong setoran. Dengan sistem penggalangan, pengemudi akan digaji dengan jumlah tertentu.

Bagaimana jika pengemudi ke-

rudian malah menjadi pasif karena tahu bahwa dia akan selalu mendapat gaji walaupun jika misalnya dia tidak menarik penumpang? Pertanyaan ini hanya dapat dijawab dengan sosialisasi dan penegakan hukum.

Namun, dengan sistem yang baru seharusnya pengemudi sadar bahwa pendapatan perusahaan pengangkutan pun sangat bergantung pada prestasi kerjanya mendapatkan penumpang.

Jika penumpang tidak mau beralih dari sepeda motor ke angkutan umum, perusahaan pengangkutan tidak mendapatkan uang yang cukup untuk menggaji pengemudi. Dengan model pembinaan SDM sederhana, motivasi pengemudi dapat dibangun.

Kedua, penataan kembali trayek-trayek angkutan umum dan membaginya berdasarkan jarak. Untuk saat ini penetapan tarif hanya berdasarkan dua model. Model pertama adalah tarif umum yang berlaku jauh dekat, umumnya berlaku pada bus kota. Model kedua adalah perkiraan jarak sendiri yang disepakati secara informal oleh pengemudi dan penumpang, dan dibayar tunai pada saat penumpang turun. Model ini biasanya digunakan oleh angkot atau mikrolet.

Kelemahan kedua model ini adalah kerancuan tidak adanya standar baku dalam penentuan harga. Sebagai contoh kecil: anak-anak sekolah biasanya membayar separuh harga. Adalah suatu keanehan kalau yang membayar "subsidi" anak sekolah ini adalah pengemudi atau perusahaan pengangkutan, karena pada dasarnya "subsidi" ini adalah kewajiban pemerintah daerah atau pusat.

Kedua model ini dapat diperbaiki yaitu pembayaran berdasarkan jarak dengan tarif resmi dan dipantau oleh sistem sebagaimana di Singapura. Dalam

hal ini RFID dapat digunakan untuk memantau pergerakan kendaraan umum di trayeknya.

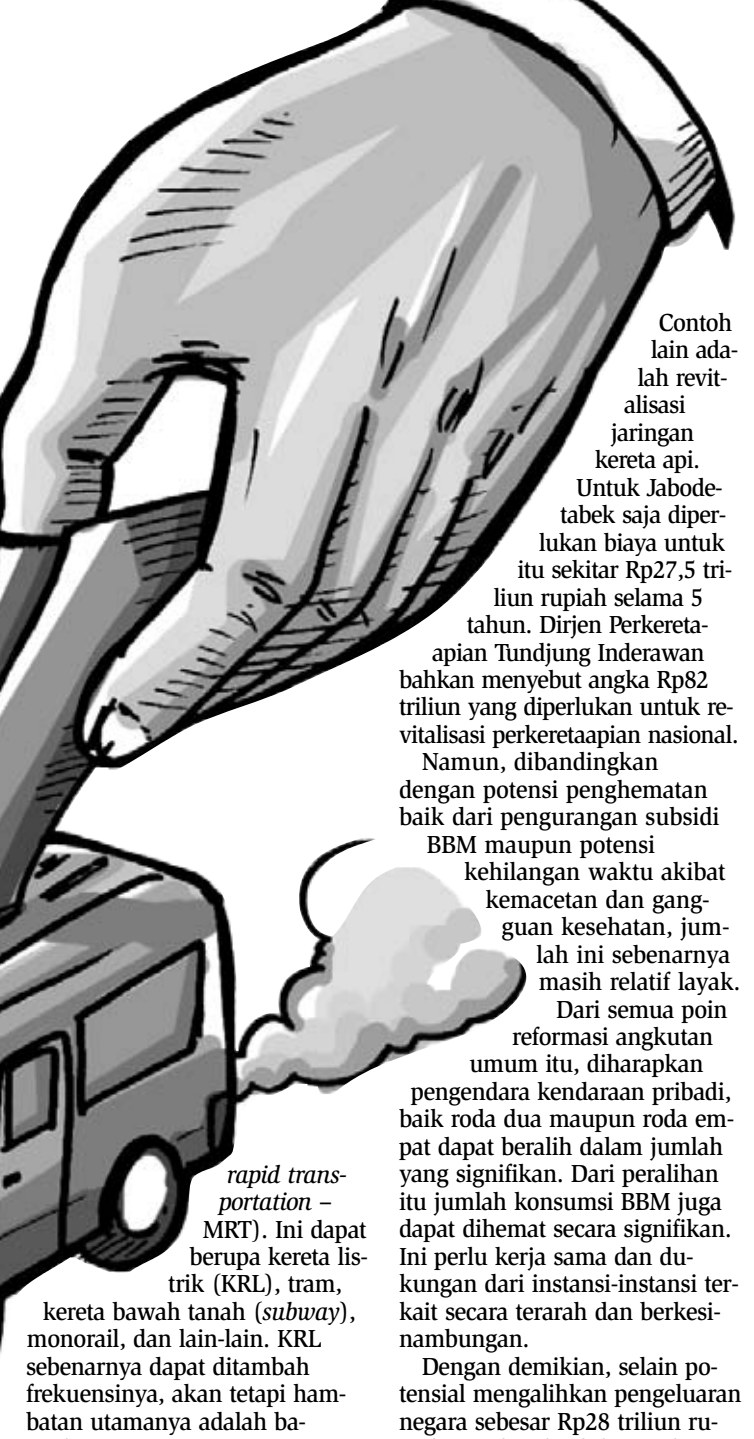
Ubah model bisnis

Ketiga, reformasi model bisnis angkutan umum, agar banyak pengusaha tertarik bergerak di bidang angkutan umum. Dalam hal industri angkutan umum, hal itu dapat dijabarkan sebagai berikut: kredit ringan peremajaan dan perawatan kendaraan, kontrol kualitas pelayanan pelanggan yang lebih baik, pembagian sektor dan moda transportasi yang jelas sehingga persaingan antar moda angkutan umum dibuat seminimal mungkin, pembatasan minimal armada, dan konversi ke bahan bakar gas (BBG) yang harga jualnya jauh lebih murah.

Untuk mewujudkan semua itu dapat diberikan subsidi terbatas yang jumlahnya sangat jauh di bawah potensi penghematan subsidi BBM yang

menurut perhitungan di awal artikel ini dapat mencapai Rp28 triliun setahun.

Keempat, membangun infrastruktur angkutan massal (*mass*



rapid transportation – MRT). Ini dapat berupa kereta listrik (KRL), tram,

kereta bawah tanah (*subway*), monorail, dan lain-lain. KRL sebenarnya dapat ditambah frekuensinya, akan tetapi hambatan utamanya adalah banyaknya persimpangan antara rel kereta api dan jalan raya.

Mungkin perlu direncanakan pembangunan jembatan atau bahkan terowongan yang mengurangi persimpangan tadi.

Contoh lain adalah revitalisasi jaringan kereta api.

Untuk Jabodebek saja diperlukan biaya untuk itu sekitar Rp27,5 triliun rupiah selama 5 tahun. Dirjen Perkeretapian Tundjung Inderawan bahkan menyebut angka Rp82 triliun yang diperlukan untuk revitalisasi perkeretaapian nasional.

Namun, dibandingkan dengan potensi penghematan baik dari pengurangan subsidi BBM maupun potensi kehilangan waktu akibat kemacetan dan gangguan kesehatan, jumlah ini sebenarnya masih relatif layak.

Dari semua poin reformasi angkutan umum itu, diharapkan

pengendara kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat dapat beralih dalam jumlah yang signifikan. Dari peralihan itu jumlah konsumsi BBM juga dapat dihemat secara signifikan. Ini perlu kerja sama dan dukungan dari instansi-instansi terkait secara terarah dan berkesinambungan.

Dengan demikian, selain potensial mengalihkan pengeluaran negara sebesar Rp28 triliun rupiah untuk subsidi bagi sektor yang benar-benar memerlukan (pendidikan, kesehatan, reformasi birokrasi) juga membantu mengurangi polusi secara jangka panjang.

Setiap artikel yang dikirim ke redaksi hendaknya diketik dengan spasi ganda maksimal 5.000 karakter, disertai riwayat hidup (*curriculum vitae*) singkat tentang diri penulis. Artikel yang masuk merupakan hak redaksi *Bisnis Indonesia* dan dapat diterbitkan di media lain yang tergabung dalam Jaringan Informasi Bisnis

Indonesia (JIBI). Apabila lebih dari 1 minggu artikel yang diterima belum diterbitkan tanpa pemberitahuan lain dari redaksi, penulis berhak mengirimkannya ke media lain. Setiap tulisan yang dimuat merupakan pendapat pribadi penulis.

Surat-surat harus dilengkapi dengan identitas pribadi

“ VERBATIM ”



“Penanganannya sama.”

Wakil Ketua Kadin Lukman Purnomosidi tentang perlakuan terhadap investor jalan tol baik yang serius maupun yang tidak bekerja.



“Jangan fokus produk harga rendah.”

Wakil Menteri Perdagangan Mahendra Siregar soal industri mebel dalam negeri yang menghadapi persaingan produk China.

Kebersamaan dalam suka dan duka

Gempa bumi dahsyat yang memicu tsunami setinggi 10 meter menghancurkan sebagian Jepang. Gelombang tsunami sudah menerjang beberapa wilayah di dekat Tokyo, seperti kota Kesennuma.

Beberapa fasilitas yang ada di kota tersebut rusak parah. Pusat Peringatan Tsunami Pasifik yang berada di Hawaii mengingatkan bahwa gelombang tsunami juga akan terasa hingga ke Rusia, Pulau Markus dan utara Marianas. Kekhawatiran dampak tsunami terhadap perekonomian Indonesia merupakan sesuatu yang menakutkan. Betapa tidak, tsunami yang terjadi di Jepang menyebabkan beberapa perusahaan besar seperti di sektor elektronik dan otomotif, harus menghentikan produksi. Jadwal atau program *foreign direct investment* atau investasi langsung dari Jepang ke Indonesia menjadi terhambat.

Hal ini terutama akan menjadi gangguan dalam kerja sama swasta Indonesia dengan Jepang terutama di sektor elektronik dan otomotif yang komponennya belum diproduksi di Indonesia dan membutuhkan suplai dari Jepang.

Pemenuhan suplai komponen untuk sektor-sektor tersebut, kemungkinan besar akan menunggu pemulihan keadaan di Jepang. Selama ini kebutuhan elektronik di negeri ini memang dikuasai oleh produk Jepang, bahkan di dunia otomotif, industri Jepang memengaruhi kebutuhan transportasi rakyat Indonesia. Alat transportasi berupa KRL pun hasil hibah Negeri Sakura.

Sedangkan yang berhubungan dengan ekspor dari dalam negeri tetap berjalan kerja sama ekonomi antara Indonesia dan Jepang tidak akan terganggu. Pemerintah

tidak berniat menghentikan ekspor ke Negeri Sakura itu.

Ekspor Indonesia ke Jepang tidak akan berhenti karena komoditas dan bahan yang diekspor merupakan komoditas sehari-hari yang dibutuhkan oleh rakyat Jepang. Komoditas kita banyak yang dibutuhkan Jepang, seperti LNG dan yang lainnya juga banyak dibutuhkan.

Alasan lainnya, karena Jepang sudah terbiasa dengan gempa. Jepang selalu siap menghadapi bencana seperti itu. Kesiapan Jepang dalam menghadapi bencana alam patut kita tiru Jepang adalah negeri yang selalu siap dengan gempa sehingga bencana seperti itu pun sudah diperhitungkan.

Jepang negeri yang selalu siap dengan *standard operation procedure* gempa. Namun, bukan berarti dengan kesiapan Jepang dalam menghadapi bencana negeri ini tidak membantu. Meskipun Jepang pernah menjajah di negeri ini bukan berarti hubungan antara Indonesia dengan Jepang terpuruk, justru saat ini hubungan kedua negara semakin membaik.

Sesuatu yang tak terluapkan adalah ketika terjadinya tsunami di Indonesia tepatnya di Aceh, pada 2004 dan Jepang membantu negeri ini mengatasi musibah tersebut.

Hubungan Indonesia-Jepang merupakan gambaran yang nyata di mana hubungan bilateral ini tetap terjaga dengan utuh dalam keadaan suka dan duka, bahu-membahu ketika salah satu mengalami musibah.

Sebuah kebanggaan bagi saya sebagai warga negara Indonesia bisa menjadi bagian yang mendukung hubungan yang erat ini, saya berharap hubungan kedua negara ini terus ditingkatkan demi kebaikan kedua negara.

Budi Prasetyo
Jln Betet IX No 3 Perumnas I
Tangerang, Banten

Mempertanyakan andil BUMN

Pemerintah Indonesia dalam melakukan pembangunan untuk mencapai tingkat kesejahteraan rakyatnya selalu tersendat dengan masalah pembiayaan.

Selain dari pajak sumber pendaan untuk itu adalah melalui peran serta perusahaan negara yang kita kenal dengan badan usaha milik negara (BUMN).

Di mana pun jika pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah pasti melibatkan dunia usaha. Dalam hal ini karena BUMN merupakan perusahaan negara maka sudah seharusnya BUMN mendukung dan mendanai program pembangunan.

Acap kali BUMN abai terhadap beberapa program percepatan pembangunan pemerintah terutama di bidang ekonomi.

Contohnya saat ini ditengah menjamurnya investor menanamkan modalnya di Indonesia mereka (investor) lebih nyaman dan tertarik berinvestasi di bidang swasta.

Tidak sedikit proyek pemerintah yang tersendat pembangunannya karena BUMN tidak andil dalam membiayai program itu. PT Perusahaan Listrik Negara akan mempercepat pembangunan proyek pembangkit listrik geotermal yang pembangunannya ditargetkan tahun ini.

Proyek ini akan didorong menjadi lokomotif untuk mempercepat realisasi proyek pembangkit panas bumi yang merupakan bagian dari megaprojek pembangkit 10.000 megawatt (MW) tahap II.

Irfan Arfandi
Jl. Jatipadang No.5 RT 007 RW 04
Kel. Pejaten, Kec. Pasar Minggu,
Jakarta

Kritik, saran, dan komentar bisa disampaikan melalui surat ke redaksi *Bisnis Indonesia* atau e-mail: redaksi@bisnis.co.id

Bisnis Indonesia

Pemimpin Umum: Dr. H. Sukamdani S. Gitosardjono. Wakil Pemimpin Umum: Ahmad Djauhar. Pemimpin Perusahaannya: Soebronto Laras. Wakil Pemimpin Perusahaannya: Haryadi B. Sukamdani. Pemimpin Redaksi: Ariel Budisusilo. Wakil Pemimpin Redaksi: Linda Tandjadjalia. Sekretaris Redaksi: M. Syahrul W. Lubis. Redaktur Pelaksana: Abraham Runggo Mali, Chardan Purwoko, Gung Pangdodo Suprayanto, Inria Zulfikri, Neneng Herbowati. Redaktur: Aprilian Hermanaw, Budi Prakarsa, Djony Edward, Eries Adlin, Firman Hidaranto, Firman Wibowo, Hery Lazardu, Hery Trianto, Ismail Fahmi, Lahnanto Nadie, Martin Sihombing, M. Rochmad Purboyo, M. Sarwani, M. Yunan Hilmi, Nono Budiono, Rustam Agus, Setyadi Widodo, Sutarno, Suwantin Oemar, Wisnu Wijaya, Zufriat. Bastanu Siregar, Elsyah Riantani, Erna Sari Ulima Girsang, Fahmi Achmad, Gajah Kusumo, Hendra Wibawa, Indra Sutrisnoring. Asisten Redaktur: Algootho Putranto, Andy T. Kurniady, Aprika Rani Hernanda, Arif Pitoyo, Bambang Supriyanto, Arif Novianto Yuwono, Asep Dadan Muhandha, Bambang P. Jatmiko, Berliana Elisabeth, Dewi Astuti, Diana Lesari, Elvani Harifaningsih, Erwin Tambunan, Fajar Sidik, Fita Indah Maulani, Gita Arwana Caki, Hendri T. Asworo, Herry Suhendra, Hilda Sabri Sulistyono, Irsad, Irvin Avriano, John A. Oktavari, Linda Teti Silintonaga, Maria Yuliana B. M. Mia Chitra Dinisari, M. Tahir Saleh, Mulia Ginting Munthe, Natalina Kasih Wasiyati, Nurbaity, Nurudin Abdullah, Rahmayulis Saleh, Ratna Ariyanti, Raydion, Rendi Efitia Hendry, R. Fitriana, Roni Yudianto, Rudi Arifrianto, Sepudin, Siti Nuraisyah Dewi, Stefanus Arief Setiaji, Theresia Diyah Wulandari, Tularji, Yusuf Waluyo Jati. Perwakilan: Bali: Samantha Ariandiyah (Koordinator Bali). Bandung: Asep Mh. Mulyana (Manajer), Hilman Hidayat (Asisten Redaktur), Muhammad Sufyan. Makassar: M. Noor Koromopt (Manajer), Kwan Men Yon (Asisten Redaktur), Siti Munawaroh (Koordinator Balikpapan). Medan: Melvin A. Sebayang (Manajer), Master Sihotang. Semarang: Eddy Barlianto (Manajer), Endot Brilliantono, Rahmat Sujianto. Surabaya: Galih Prakoso (Manajer), Marlina A. Jobs (Asisten Redaktur), Bambang Sutadjo (Koordinator Malang). Dwi Wahyuni, Wahyu Darmawan. Batam & Pekanbaru: Suyono Saputra (Manajer). Foto: Deel Gunawan, Endang Muchtar, Kelik Taryono, Yuyus Yuswoprihanto. Artistik: Adi Purdiyanto, Tutun Purnama.

Manajer Produksi: Andri Trisuda. Manajer Media Digital: Deriz Syahpatria Syarif. Penerbit: PT Jurnalindo Aksara Grafika, Direksi: Lulu Terianto (Direktur Utama), Ahmad Djauhar, Endy Subianto, Alamat Kantor: Wisma Bisnis Indonesia, Lt. 5-8, Jl. KH Mas Mansyur No. 12A, Karet Tengsin, Tanah Abang, Jakarta Pusat 10220. Telepon: (021) 57901023 (hunting), Faks. redaksi: (021) 57901025, Perusahaannya: (021) 57901028. Rekening bank: PT Jurnalindo Aksara Grafika, BCA cab. Wisma Asia 084-303.757-4; PT Jurnalindo Aksara Grafika, Bank Mandiri cab. Wisma Bisnis Indonesia 121-009.009999-9; PT Jurnalindo Aksara Grafika, Bank BNI (S) cab. Kramat 10528868. Kantor Perwakilan: Jawa Timur, Jl. Opak No. 01 Surabaya, Tel. (031) 5670748, Fax. (031) 5675853. Malang, Pertokoan Sarangan Jl. Sarangan No. 1 a Malang, Telp. (0341) 402727, (0341) 480630, Fax (0341) 402728. Denpasar Jl. Suli No. 119 Blok B-3 Denpasar 80233 Telp. 0361-7446604, Fax. (0361) 261067. Jawa Tengah, Jl. Sompok Baru No. 79 Semarang, Telp. (024) 8442852, Fax. (024) 8454527. Jawa Barat, Jl. Buah Batu No. 46B, Bandung 40261 Telp. (022) 7321627, 7321637, 7321698, Fax (022) 7321680. Sumatra Utara, Kompleks Istana Bisnis Center, Medan Maimun Jl. Brigjend. Katamso No. 6, Medan, Telp. (061) 4554121/4553035 Fax: (061) 4553042. Riau, Jl. Pepaya No. 42, P. Karam Sukajadi, Pekanbaru 28127. Telp. (0761) 7048307, Fax (0761) 40335. Batam, Kompleks Ruko Mahkota Raya Blok C No.8 Batam Centre - Batam Telp. (0778) 748 3156 / Fax (0778) 748 3154, Indonesia Timur, Jl. Metro Tanjung Bunga Mall GTC Makassar CA-9 No. 16, Telp: (0411) 8114203 Fax: (0411) 8114253. Balikpapan, Balikpapan Superblok, Jl. Jend. Sudirman Stal Bukit Blok A/18, Balikpapan Telp. (0542) 7213507, Fax. (0542) 7213508. Harga langganan: P. Jawa Rp117.000/bulan, luar Jawa Rp117.000/bulan. Tarif Iklan: Display Rp35.000/mm kolom, berwarna Rp52.000/mm kolom, iklan laporan keuangan Rp21.000/mm kolom, berwarna Rp34.000/mm kolom, baris Rp19.000/minimum 3 baris. ISSN 0215-2045. Surat izin: SK Menpen No; 017/SK/Menpen/SIUP/A.7/1985, 4 Desember 1985, Anggota SPS No. 116/1985/11/A/2002, terbit 7 kali seminggu.

Wartawan *Bisnis Indonesia* selalu dibekali tanda pengenal dan tidak diperkenankan menerima atau meminta imbalan apa pun dari nara sumber berkaitan dengan pemberitaan.