



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

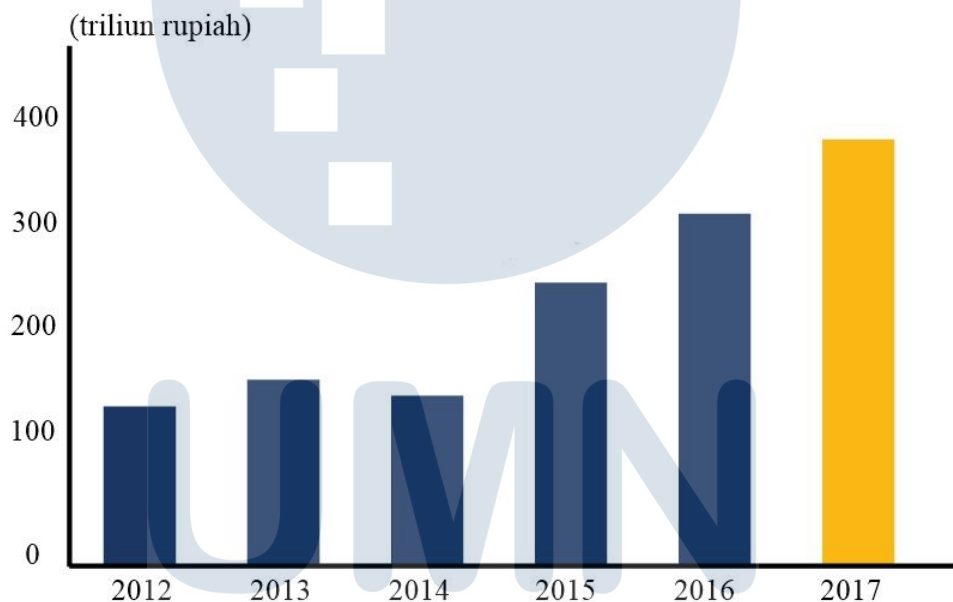
This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini, pembangunan infrastruktur memang menjadi salah satu program besar pemerintahan presiden. Negara Indonesia telah memasuki tahun peningkatan terbesar dalam pembangunan infrastruktur. Dilansir oleh Finance detik, dana infrastruktur meningkat 123,4% pada 2015-2017 dibanding 2011-2014.



Sumber : www.kemenkeu.go.id/apbn2017

Gambar 1.1 Peningkatan Anggaran Infrastruktur

Peningkatan sektor infrastruktur dapat dilihat secara nyata pada titik balik saham infrastruktur yang mulai terlihat. Pada awal Juli 2017, sektor infrastruktur menjadi pendorong utama kenaikan IHSG dengan berkontribusi sebesar +0.9% (www.bloomberg.com).

Sasaran pembangunan infrastruktur yang terlampir di APBN 2017 adalah pembangunan jalan, pembangunan jembatan, pembangunan bandara, penambahan fasilitas pelabuhan laut, pembangunan tahap 1 jalur kereta api, dan pembangunan

terminal penumpang lanjutan. Dalam hal ini, jalan dapat dibagi menjadi beberapa kategori; jalan umum, jalan khusus, dan jalan tol. Dari ketiga kategori tersebut, jalan tol adalah satu-satunya jalan yang dapat bersifat komersial. Target kemajuan infrastruktur ini telah meningkatkan antusias Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk meningkatkan usahanya dengan membuat inovasi dan jalan-jalan baru. Pada September 2017, Indonesia telah memiliki 6 ruas jalan tol baru yang terdiri dari jalan tol Pulau Sumatra dan Jawa dan 2 tol akan lain akan dipersiapkan untuk awal tahun 2018 (www.bisnis.liputan6.com).

Di Indonesia, terdapat 36 Badan Usaha Jalan Tol, dimana diantaranya mengatasi jalan tol yang lebih krusial dibanding yang lainnya, yakni tol luar kota. Hal tersebut dikarenakan banyaknya kendaraan barang, bus dan kendaraan kecil yang melintas sehingga memicu kerusakan jalan, kemacetan saat mudik, dan frekuensi kecelakaan yang melebihi jalan tol dalam kota.

PT Marga Mandalasakti adalah BUJT yang bertanggung jawab atas tol Tangerang-Merak sepanjang 72,45 km. Saat ini PT Marga Mandalasakti masih terus memperlihatkan laju pertumbuhan dengan adanya pelebaran jalan tol menjadi 4 ruas serta berbagai proyek yang diajukan oleh divisi *Business Development* PT perusahaan. Beberapa proyek pengembangan bisnis yang dijalankan adalah pembangunan *rest area* km 57A, peremajaan *rest area* km 43A, peremajaan *rest area* km 68A, peremajaan *rest area* km 68B, peremajaan *rest area* km 45B, pemanfaatan fiber optik, dan pengadaan *bus stop*.

Perlu diketahui bahwa BUJT dalam menjalankan kewajibannya bukanlah mengurus operasional tol saja, namun segala objek yang berada di sepanjang jalan tol menjadi tanggung jawab badan usaha tersebut. Meskipun pengelola *rest area* km 43A, 68A, 68B, 45B di dalam jalan tol bukanlah pihak BUJT, tanggung jawab terhadap obek tersebut tetap berada di tangan BUJT. Oleh karena itu, rencana peremajaan *rest area* dilakukan PT Marga Mandalasakti untuk memersuasi pengelola *rest area* dalam memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 16/PRT/M/2014 pasal 3. PT Marga Mandalasakti telah melakukan peninjauan dan mendapati bukti bahwa beberapa SPM belum dipenuhi oleh pihak

pengelola. Setelah memberikan peringatan, pihak pengelola hingga saat ini masih belum bergerak dengan alasan peremajaan yang direncanakan akan mengeluarkan biaya yang besar dan perusahaan pengelola akan merugi.

Sembari terus berupaya tetap konsisten dalam menyajikan SPM *rest area* yang baik, PT Marga Mandalasakti juga melihat perkembangan potensi wisata di sepanjang daerah jalan tol yang semakin meningkat dan didukung oleh proyek jalan tol baru yaitu Serpong-Balaraja. Jalan tol baru ini akan melewati daerah Cisauk, Legok, Panongan, Jambe, Tigaraksa, hingga Balaraja. Melihat kesempatan ini, PT Marga Mandalasakti berencana membuka *rest area* baru di km 57 dengan konsep yang lebih *modern* seperti *rest area* pada tol dalam kota. *Rest area* ini direncanakan akan dikelola oleh pihak perusahaan sendiri.

Selain bertanggung jawab pada *rest area*, PT Marga Mandala Sakti juga memiliki objek lain didalam jalan tol Tangerang-Merak. Perusahaan telah menggelar dan menggunakan Fiber Optik sepanjang 76,5 km sebagai penghubung jaringan transfer data operasionalnya. Kapasitas Fiber Optik ini antara lain sebesar 192 *cores* dan digunakan untuk operasional perusahaan sebesar 24 *cores*. *Business Development* PT Marga Mandalasakti berupaya memanfaatkan sisa kapasitas 168 *cores* tersebut untuk disewakan.

Berbeda dari *rest area* dan fiber optik, rencana pengadaan *bus stop* tidaklah dibuat dengan tujuan *profit*. Pengadaan *bus stop* ini dibuat guna mengurangi naik turun penumpang yang terjadi. Seperti yang tertuang pada Undang Undang nomor 22 tahun 2009 pasal 118 bahwa kendaraan dapat berhenti di mana saja kecuali jalan tol karena dapat menyebabkan kecelakaan. Masyarakat di sekitar jalan tol masih belum menaati peraturan dengan alasan satu-satunya akses mereka untuk menaiki bus hanyalah menunggu di pinggir jalan tol. Dilansir berita *online* titiknol.co.id, kasus natupang pada tol merak merupakan hal serius yang harus segera dihentikan. Pemerintah Banten berharap PT MMS dapat melakukan strategi untuk menindaklanjuti bus yang melanggar peraturan. Dengan mempertimbangkan hal tersebut, PT Marga Mandalasakti berencana untuk membuat beberapa *bus stop* pada titik-titik yang ramai naik turun penumpang agar bus tidak berhenti sembarangan.

Menurut Halim (2015) dan Suwinto (2011) sebelum membuat keputusan atas investasi-investasi, perusahaan perlu melakukan studi kelayakan terlebih dahulu. Investasi pada dasarnya bertujuan untuk memperoleh keuntungan, oleh sebab itu studi kelayakan dipelajari untuk membantu memperkirakan hasil akhir dari investasi, apakah menguntungkan atau merugikan. Bila hasil dari studi adalah investasi akan merugikan, maka investasi tersebut tidak layak dijalankan. Proyek yang akan dinilai kelayakan investasinya adalah pembangunan *rest area* km 57 yang baru dan pemanfaatan Fiber Optik. Sedangkan skenario peremajaan *rest area* yang lama dan pengadaan *bus stop* hanya akan dinilai dengan beberapa metode yang serupa dengan studi kelayakan investasi.

Penulis memutuskan untuk melakukan praktik kerja magang di PT Marga Mandalasakti dengan mempertimbangkan kemajuan yang dicapai perusahaan dari tahun ke tahun selalu inovatif dan berhasil. PT Marga Mandalasakti dikenal sebagai pelopor pelayanan jalan tol yang menerapkan teknologi berbasis sensor *Automatic Vehicle Classification* (AVC) pertama yang mengantarkan PT Marga Mandalasakti sebagai the best “*Media Relation Activities*” for Indonesia Toll Operator Company 2016 di ajang Indonesia Corporate Secretary & Corporate Communication Award (ICCA) 2016. Penulis yakin kedepannya, ide-ide yang dikeluarkan perusahaan akan terus menarik perhatian publik.

1.2 Pokok Permasalahan

Permasalahan yang dihadapi oleh *business development* PT Marga Mandalasakti adalah sebagai berikut :

1. *Business development* PT Marga Mandalasakti harus membuat strategi peremajaan *rest area* lama dan kelayakan proyeknya untuk pihak pengelola dan membuktikan bahwa peremajaan tersebut akan meningkatkan profit agar pihak pengelola menyetujui rencana peremajaan.
2. *Business development* PT Marga Mandalasakti harus melakukan studi tentang peraturan *bus stop* di Indonesia dan melakukan studi apakah biaya

investasi pembangunan *bus stop* tersebut akan tertutup dari pendapatan gerbang tol terhadap bus yang lewat.

3. *Business development* PT Marga Mandalasakti harus membuat studi kelayakan tentang proyek *rest area* km 57 yang baru.
4. *Business development* PT Marga Mandalasakti harus membuat skenario penyewaan Fiber Optik dan membuat studi kelayakan proyek baik untuk pihak perusahaan dan pihak mitra yang menyewa.

1.3 Maksud dan Tujuan

Praktik kerja magang yang dilakukan memiliki maksud dan tujuan sebagai berikut:

1. Memenuhi prasyarat kelulusan S1 Manajemen Universitas Multimedia Nusantara.
2. Mengaplikasikan ilmu *Finance* yaitu *Financial Management* dan *Entrepreneur Finance* dalam menguji kelayakan investasi suatu bisnis atau proyek.
3. Memberikan gambaran mengenai perusahaan terkait serta memberikan masukan bagi perusahaan.

1.4 Waktu dan Prosedur

Sebagai salah satu syarat kelulusan, mahasiswa Universitas Multimedia Nusantara diwajibkan untuk mengikuti program kerja magang selama 60 hari kerja atau sebanyak 480 jam yang sesuai dengan peminatan siswa. Persyaratan untuk dapat mengikuti program kerja magang ini antara lain ialah telah menempuh 120 Satuan Kredit Semester (SKS) dengan status akademik tidak memiliki nilai D untuk lebih dari 2 mata kuliah. Setelah memenuhi syarat-syarat di atas, mahasiswa berhak melakukan kegiatan kerja magang kapanpun.

Penulis melaksanakan praktik kerja magang dimulai tanggal 3 Juli 2017 sampai 2 Oktober 2017. Detail dari pelaksanaan kerja magang adalah sebagai berikut:

Nama Perusahaan : PT Marga Mandala Sakti

Bidang Usaha : Infrastruktur Jalan Tol
Waktu Pelaksanaan : 3 Juli 2016 – 2 Oktober 2016
Waktu Kerja : Senin – Jumat, Sabtu dan Minggu tentatif
08.00 s.d 17.00 WIB
Posisi Magang : Finance Business Development Internship
Alamat Kantor : Karawaci Office Park, Blok H No. 66-68, Lippo
Karawaci, Tangerang
Telepon : (021) 55769412

Sebelum melakukan praktik kerja magang, terdapat beberapa prosedur yang dilewati oleh penulis:

- a. Mengirim *Curriculum Vitae* kepada pihak PT. Marga Mandala Sakti;
- b. Melaksanakan *interview* magang setelah mendapat panggilan dari pihak PT. Marga Mandala Sakti melalui telepon;
- c. Membuat kesepakatan bahwa program kerja magang efektif dilakukan sejak tanggal 3 Juli 2017;
- e. Mengajukan pembuatan surat pengantar kerja magang kepada pihak Program Studi Manajemen dan menerima KM-01;
- f. Menyerahkan KM-01 kepada pihak PT. Marga Mandala Sakti dan menerima surat keterangan bahwa penulis telah memiliki kontrak 60 hari kerja;
- g. Memberikan surat balasan dari PT Nanda Mandiri Perkasa ke pihak Universitas dan menerima KM-02;
- h. Menukarkan KM-02 dengan KM-03 hingga KM-07 di Biro Administrasi Akademik dan Kemahasiswaan (BAAK);
- i. Melakukan bimbingan dengan dosen yang sudah ditetapkan oleh pihak Universitas;
- j. Membuat laporan magang dengan mempertimbangkan saran dan kritik dosen pembimbing;
- k. Melaksanakan sidang kerja magang sebagai bahan pertanggungjawaban dari hasil kerja magang dan sebagai syarat kelulusan.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika Penulisan dalam laporan kerja magang ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas latar belakang, pokok permasalahan yang ada pada PT Marga Mandala Sakti, maksud dan tujuan praktik kerja magang, waktu dan prosedur praktik kerja magang, dan sistematika penulisan laporan secara keseluruhan.

BAB II GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Bab ini membahas tentang bagaimana perusahaan dibentuk, visi-misi perusahaan, produk/jasa yang dijual, struktur organisasi, ruang lingkup terkait dan tinjauan pustaka.

BAB III PELAKSANAAN KERJA MAGANG

Bab ini menjelaskan kedudukan dan kontribusi penulis selama melakukan praktik kerja magang di PT Marga Mandala Sakti. Segala tugas yang dikerjakan oleh penulis akan dijabarkan dari input hingga output yang dihasilkan, serta kendala yang dialami hingga penyelesaian yang ditindaki penulis.

BAB IV SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini membahas mengenai kesimpulan dari laporan kerja magang secara keseluruhan dan memberikan saran yang diajukan penulis bagi PT Marga Mandala Sakti atas tugas-tugas, masalah, kendala, dan penyelesaian yang dialami penulis selama praktik kerja magang.