

# **KAJIAN & ANALISIS**

## **Terhadap**

# **BUMN Bidang Jasa Transportasi**

**Berdasarkan Hasil Pemeriksaan BPK RI  
Semester I Tahun 2018**

# **KAJIAN & ANALISIS Terhadap BUMN Bidang Jasa Transportasi**

**Berdasarkan Hasil Pemeriksaan BPK RI  
Semester I Tahun 2018**

## **KATA PENGANTAR**

### **Kepala Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara**

### **Sekretariat Jenderal dan Badan Keahlian DPR RI**

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga penyusunan dan penyajian buku Telaahan terhadap Laporan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT) atas BUMN Bidang Jasa Transportasi pada Semester I 2018, yang disusun oleh Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara (PKAKN) Sekretariat Jenderal dan Badan Keahlian DPR RI dalam memberikan dukungan keahlian kepada Badan Akuntabilitas Keuangan Negara DPR RI sebagai *supporting system* dapat terselesaikan.

Laporan Hasil Pemeriksaan BPK RI atas PDTT BUMN sektor Jasa Transportasi Semester I 2018 yang telah disampaikan dalam Rapat Paripurna DPR RI Tanggal 2 Oktober 2018 bertujuan untuk menentukan nilai wajar atas kompensasi Kewajiban Pelayanan Publik/*Public Service Obligation*, dan menilai kesesuaian atas peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku terhadap pengelolaan pendapatan, biaya dan investasi.

Atas Hasil Pemeriksaan BPK RI Semester I 2018, terdapat pemeriksaan dengan tujuan tertentu atas BUMN Bidang Jasa Transportasi, terdiri atas:

1. PDTT atas Pengelolaan Pendapatan Komersial (Pendapatan Non Aeronautika) Tahun 2016 dan 2017 (Triwulan I), dan Pemeriksaan Atas Kegiatan Investasi pada Bandara Soekarno Hatta (BSH) mulai dari Tahun 2010 s.d. 2017 (Triwulan I) pada PT Angkasa Pura II (Persero);
2. PDTT atas Pengelolaan Kegiatan Pengadaan Kapal, Penggunaan Penyertaan Modal Negara Tahun 2015 dan Kegiatan Pemeliharaan Kapal Tahun 2012 sampai dengan Triwulan III Tahun 2017 di Jakarta, Banten, Nusa Tenggara Barat dan Sulawesi Utara pada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero);
3. PDTT atas Pengelolaan Aset Non Produksi di lingkungan PT KAI (Persero) dan anak perusahaan serta instansi terkait lainnya tahun buku 2015 s.d. semester I 2017 pada PT Kereta Api Indonesia (Persero);
4. PDTT atas Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Umum (PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2017 pada PT Kereta Api Indonesia (Persero);
5. PDTT atas Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik (KPP) Bidang Angkutan Laut Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri Tahun Anggaran 2017 pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero);

6. PDTT atas Pengelolaan Pendapatan Usaha, Pengendalian Biaya, dan Kegiatan Investasi Tahun 2015 dan 2016 pada PT Jasa Marga (Persero) Tbk

Buku Telaahan ini dapat digunakan sebagai bahan Badan Akuntabilitas Keuangan Negara DPR RI dalam melaksanakan tugas dan kewenangannya, khususnya untuk melakukan pendalaman terhadap kinerja BUMN atas pelaksanaan APBN Tahun 2017.

Buku Ringkasan dan Telaahan ini masih jauh dari kesempurnaan. Akhirnya kami ucapan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam penyusunan buku ini.

Jakarta, November 2018

**DRS. HELMIZAR**  
**NIP. 19640719 199103 1 003**

## DAFTAR ISI

Kata Pengantar Kepala PKAKN.....	i
Daftar Isi.....	iii
Prolog.....	1
Gambaran Umum PT Angkasa Pura II (Persero).....	5
PDTT atas Pengelolaan Pendapatan Komersial (Pendapatan Non Aeronautika) Tahun 2016 dan 2017 (Triwulan I), dan Pemeriksaan Atas Kegiatan Investasi pada Bandara Soekarno Hatta (BSH) mulai dari Tahun 2010 s.d. 2017 (Triwulan I).....	
Infografis .....	5
Pendahuluan.....	6
Kesimpulan Pemeriksaan.....	6
Pendapatan Komersial.....	6
Pengelolaan Kegiatan Investasi.....	10
Gambaran Umum PT ASDP Indonesia Ferry (Persero).....	17
PDTT atas Pengelolaan Kegiatan Pengadaan Kapal, Penggunaan Penyertaan Modal Negara Tahun 2015 dan Kegiatan Pemeliharaan Kapal Tahun 2012 sampai dengan Triwulan III Tahun 2017 di Jakarta, Banten, Nusa Tenggara Barat dan Sulawesi Utara.....	
Infografis.....	17
Pendahuluan.....	18
Kesimpulan Pemeriksaan.....	18
Pengelolaan Kegiatan Pengadaan Kapal Bekas.....	18
Penggunaan Penyertaan Dana PMN.....	21
Gambaran Umum PT Kereta Api Indonesia (Persero).....	23
PDTT atas Pengelolaan Aset Non Produksi di lingkungan PT KAI (Persero) dan anak perusahaan serta instansi terkait lainnya tahun buku 2015 s.d. semester I 2017.....	
Infografis.....	23
Pendahuluan.....	24
Kesimpulan Pemeriksaan.....	24
Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi.....	24
PDTT atas Penyelenggaraan <del>Kaewâjahan</del> Pelayanan Umum (PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2017.....	
Infografis.....	30

Pendahuluan.....	31
Kesimpulan Pemeriksaan.....	31
Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi.....	32
<b>Gambaran Umum PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero).....</b>	<b>35</b>
<b>PDTT atas Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik (KPP) Bidang Angkutan Laut Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri Tahun Anggaran 2017.....</b>	
Infografis.....	35
Pendahuluan.....	36
Kesimpulan Pemeriksaan.....	36
Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi.....	36
<b>Gambaran Umum PT Jasa Marga (Persero) Tbk.....</b>	<b>40</b>
<b>PDTT atas Pengelolaan Pendapatan Usaha, Pengendalian Biaya, dan Kegiatan <del>Investasi</del> Tahun 2015 dan 2016.....</b>	
Infografis.....	40
Pendahuluan.....	41
Pembahasan.....	42

## Prolog

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebagaimana diatur dalam Undang-undang No 19 Tahun 2003 ditujukan untuk memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional pada umumnya dan penerimaan negara pada khususnya, serta menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak.

Oleh karenanya, untuk menilai efektivitas pengelolaan kegiatan yang dilakukan

oleh BUMN dalam mencapai tujuan diatas, maka secara periodik BPK RI melakukan pemeriksaan atas pengelolaan tersebut sebagaimana diatur pada Pasal 71 (2) Undang-undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Sebagaimana hasil pemeriksaan Semester I 2018, BPK melakukan pemeriksaan terhadap beberapa BUMN yang bergerak dibidang jasa transportasi dengan tujuan sebagai berikut:

1. Menentukan nilai wajar atas kompensasi Kewajiban Pelayanan Publik/PSO pada PT KAI dan PT Pelni;

Hasil pemeriksaan dalam menentukan nilai wajar kompensasi PSO pada PT KAI, BPK mengungkapkan nilai koreksi PSO PT KAI sebesar Rp.1.682.982.370.547,17 dimana sebelumnya perusahaan telah menerima pembayaran dari pemerintah sebesar Rp2.066.701.261.556,00. Sehingga terdapat selisih lebih dana PSO Tahun Anggaran 2017 sebesar Rp383.718.891.008,23.

Sedangkan pemeriksaan dalam menentukan nilai wajar kompensasi KPP pada PT Pelni, BPK mengungkapkan nilai koreksi KPP PT Pelni sebesar Rp1.906.905.507.414,77 dimana sebelumnya perusahaan telah menerima pembayaran dari pemerintah sebesar Rp1.908.416.074.640,12. Sehingga terdapat selisih lebih bayar KPP sebesar Rp1.510.567.225,35.

2. Menilai kesesuaian atas peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku terhadap pengelolaan pendapatan, biaya dan investasi pada PT Angkasa Pura II, PT ASDP Indonesia Ferry, PT Jasa Marga, dan PT KAI.

Hasil pemeriksaan dalam menilai kesesuaian atas peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku terhadap pengelolaan pendapatan, biaya dan investasi pada PT AP II, PT JM, dan PT KAI, telah diungkap oleh BPK beberapa permasalahan yang dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Penerimaan selain denda keterlambatan belum dipungut/diterima terjadi pada PT JM dan PT KAI

PT Jasa Marga belum mendapatkan pembayaran atas pengusahaan jalan Tol Jembatan Suramadu selama 5 tahun (2012-2016) minimal senilai Rp165,47 miliar dan belum memperoleh kepastian akan dibayarkan oleh pemerintah. Selain itu, adanya pendapatan dari pemanfaatan lahan tol Surabaya-Gempol yang belum diterima minimal sebesar Rp2,52 miliar, karena belum dilakukan perpanjangan kontrak dengan pihak pengguna lahan yaitu PT Pertamina (Persero), Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, dan PT Telkom.

Sedangkan pada PT KAI, adanya Pendapatan PT KAI yang belum diterima/kurang pungut sebesar Rp8,13 miliar dari sewa kios pada emplasemen stasiun dan hasil pengelolaan parkir/iklan, serta kesalahan pengenaan tarif nilai jual objek pajak pada perhitungan kontrak sewa rumah perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kekurangan penerimaan lebih besar terjadi pada PT JM (Rp167,99 miliar) dibandingkan dengan PT KAI (Rp8,13 miliar). Hal ini terjadi karena PT JM lemah dalam melakukan koordinasi kepada Kementerian/lembaga, dan Badan Usaha terkait.

- b. Pemborosan atas kemahalan harga

Hasil pemeriksaan BPK pada PT Angkasa Pura II, adanya permasalahan pemborosan atas kemahalan harga dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Selisih harga satuan yang melebihi kewajaran sebesar Rp46,78 miliar antara Rencana Anggaran Biaya (RAB) Kontrak dengan RAB subkontrak untuk pekerjaan yang disubkontrakan;
- 2) Selisih nilai pekerjaan utama sistem *automated people mover system* (APMS) yang disubkontrakan Rp28,01 miliar;
- 3) Terdapat sebagian lokasi pekerjaan *Aircraft Ground Support Equipment System Apron* (GSS) Terminal 3 Bandara Soekarno Hatta yang berfungsi untuk mendukung pekerjaan kontrak lainnya sebagaimana harus dilakukan pembongkaran cor konstruksi *apron* dan menambah biaya *rework* konstruksi *Apron* sebesar Rp16,02 miliar;
- 4) Permasalahan ketidakhematan lainnya senilai Rp4,11 miliar.

Dengan demikian, pemborosan atas kemahalan harga secara akumulasi pada PT Angkasa Pura II, bernilai Rp94,92 miliar yang disebabkan

karena kurang cermat dalam melakukan reviu dan pengawasan serta lalai dalam manjalanlkan ketentuan asas dan prinsip pengadaan yang berlaku.

c. Kelebihan pembayaran selain kekurangan penerimaan

Permasalahan ini terjadi pada PT Jasa Marga, dengan uraian sebagai berikut:

- 1) Duplikasi penghitungan komponen *overhead* dan item pekerjaan laboratorium, serta item pekerjaan *Scraping, Filling, Overlay* (SFO) dan rekonstruksi yang dikerjakan pada lokasi yang sama, serta pekerjaan *patching* dikerjakan berulang/ duplikasi senilai Rp3,92 miliar;
- 2) Pembayaran item pekerjaan atas *tie bar, dowel* dan besi tulangan, serta pekerjaan pengecatan *guard rail* yang tidak layak dibayarkan kepada pelaksana pekerjaan senilai Rp1,67 miliar;
- 3) Kelebihan perhitungan biaya mobilisasi kendaraan operasional senilai Rp59,71 juta;
- 4) Penghitungan analisis harga satuan tidak sesuai dengan spesifikasi senilai Rp455,83 juta.

Dari permasalahan di atas dapat diketahui bahwa PT Jasa Marga mengalami kelebihan pembayaran sebesar Rp6,10 miliar yang disebabkan karena kurang cermatnya proses pengadaan barang dan jasa, dan belum dilakukannya evaluasi dalam proses pengadaan pekerjaan penanganan longsoran sesuai dengan ketentuan. Begitu juga adanya kelalaian dalam melakukan penelitian, pengujian, dan evaluasi terhadap usulan, perintah terhadap perubahan, dan penambahan item pekerjaan baru.

d. Lain-lain permasalahan ketidakpatuhan

Terkait dengan permasalahan ketidakpatuhan terjadi pada PT ASDP Indonesia Ferry, terdapat Pekerjaan Pembongkaran Rigid Beton Dermaga VII Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan Pondasi *Height Mast* yang telah diserahterimakan pertama (PHO) sebesar Rp1.387.775.758,60 untuk Konstruksi Tiang Pancang Dermaga Eksekutif oleh PT Indonesia Ferry Properti.

Permasalahan yang ditemukan adalah perubahan pemanfaatan Dermaga VII Bakauheni sesuai kajian permintaan PMN, pembangunan dan operasional dermaga eksekutif tidak didukung mekanisme pemanfaatan aset Dermaga VII Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, serta pembongkaran sebagian bangunan terpasang Dermaga VII Pelabuhan

Bakauheni yang telah dibayarkan dan diserahterimakan untuk pembangunan dermaga eksekutif.

Dari permasalahan di atas dapat diketahui bahwa Direksi PT ASDP, memberikan putusan membangun Dermaga Eksekutif diatas Area Dermaga VII Pelabuhan Penyerbangan Bakauheni yang dibangun melalui dana PMN. Kemudian tidak memperhitungkan akibat dan manfaat finansial, serta pemamfaatan area Dermaga VII.

Berdasarkan permasalahan di atas, BPK memberikan kesimpulan pemeriksaan terhadap empat BUMN yaitu PT Angkasa Pura II, PT ASDP Indonesia Ferry, PT Jasa Marga, dan PT KAI atas Pengelolaan Pendapatan, biaya dan investasi belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

# Pelaksanaan Pengelolaan Kegiatan Komersial dan Kegiatan Investasi pada PT Angkasa Pura II (Persero), Anak Perusahaan dan Instansi Terkait

Di Jakarta dan Cengkareng

**32****Temuan****2 SPI****30 Kepatuhan Terhadap Peraturan Perundang-undangan****109****Rekomendasi****Temuan Pengelolaan Kegiatan Komersial**

- Pelaksanaan perjanjian *Master Concessionaire* dan pengelolaan mitra usaha belum memadai
- Penagihan pendapatan konsesi pada Terminal 3 BSH belum optimal dan belum sesuai ketentuan
- Pengelolaan *Media Advertising* Terminal 3 tidak optimal mengakibatkan kehilangan potensi pendapatan usaha
- Pengelolaan area komersial di Terminal 3 tidak sesuai dengan ketentuan dan potensi pendapatan Triwulan I tahun 2017 tidak tercapai

**Temuan Pengelolaan Kegiatan Investasi**

- Penyelesaian klaim *price adjustment* atas pekerjaan perluasan gedung Terminal 3 BSH berlarut-larut dan terdapat pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai ketentuan
- Pekerjaan sistem *APMS (Automated People Mover System)* memiliki beberapa kelemahan
- Pekerjaan peningkatan kapasitas jaringan listrik BSH kurang memadai
- Pekerjaan pembangunan lanjutan *Apron T3* tidak sepenuhnya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan
- Proses pengadaan dan pelaksanaan pekerjaan jasa konsultan Manajemen Konstruksi (MK) dan konsultan pengawas tidak sesuai dengan ketentuan

**Potensi Kerugian****28.332.320.000,00****Ketidakhematan****94.923.090.000,00****Kekurangan Penerimaan****6.771.470.000,00****Kerugian Negara****2.151.090.000,00****Telah Ditindaklanjuti****2.268.460.000,00**

Sumber: Lampiran IHPS I 2018

**Kesimpulan**

Pengelolaan kegiatan komersial dan kegiatan investasi pada PT AP II Tahun 2016 dan 2017 (Triwulan I), dan pemeriksaan atas kegiatan investasi pada BSH mulai dari Tahun 2010 s.d. 2017 (Triwulan I) belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku

## Pendahuluan

Pemeriksaan pada PT AP II dan Anak Perusahaan meliputi pemeriksaan atas pengelolaan pendapatan komersial (pendapatan non aeronautika) Tahun 2016 dan 2017 (Triwulan I), dan pemeriksaan atas kegiatan investasi pada Bandara Soekarno Hatta (BSH) mulai dari Tahun 2010 s.d. 2017 (Triwulan I). Pemeriksaan bertujuan untuk menilai kesesuaian pengelolaan kegiatan dengan ketentuan yang berlaku.

## Kesimpulan Pemeriksaan

Pengelolaan kegiatan komersial dan kegiatan investasi pada PT AP II di BSH belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

## Pendapatan Komersial

Pendapatan PT AP II berdasarkan segmen usaha dikelompokkan menjadi pendapatan aeronautika, pendapatan non aeronautika, dan pendapatan jasa cargo selama tahun 2015 dan 2016 yang digambarkan pada tabel berikut:

Tabel 1. Pendapatan PT AP II Berdasarkan Segmen Usaha  
Tahun 2015 dan 2016

(Dalam Miliar Rupiah)

No	Pendapatan	2015	2016	Rata-rata Tertimbang (%)	Pertumbuhan (%)
1.	Pendapatan Aeronautika	4.030,16	3.310,23	60,58%	21,75%
2.	Pendapatan Non Aeronautika	2.449,56	2.185,08	36,82%	12,10%
3.	Pendapatan Cargo	173,20	148,83	2,60%	16,37%
	Jumlah	6.652,92	5.644,15	100,00%	17,87%

(Sumber: LHP 2018-PDTT PT AP II)

## Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi BPK

### 1. Temuan dan Permasalahan

Pelaksanaan perjanjian *Master Concessionaire* dan pengelolaan mitra usaha belum memadai

Hasil pemeriksaan diketahui terdapat permasalahan sebagai berikut:

- Penyusunan HoA atas perjanjian *Master Concessionaire* kategori F&B lambat dan mitra usaha beroperasi sebelum adanya HoA serta kerja sama

- PT AP II dengan PT SCKL terkait pengelolaan *Shop* Licensi 6 belum diikat melalui kontrak maupun BAK;
- b. Penyerahan ruangan usaha kepada mitra usaha tidak seluruhnya dilengkapi dengan dokumen berita acara;
  - c. Pembayaran *Contract Guarantee* belum sesuai ketentuan;
  - d. Mitra usaha belum seluruhnya melaksanakan kewajiban untuk memberikan jaminan pembayaran;
  - e. Terdapat mitra usaha kategori F&B yang belum menggunakan perangkat *monitoring* penjualan yang terhubung dengan sistem PT AP II;
  - f. PT AP II belum melakukan evaluasi terhadap kinerja (*performance*) mitra usaha;
  - g. Belum semua mitra usaha kategori *Shop* dan DF menggunakan RDC sesuai perjanjian/BAK;
  - h. Terdapat pengelolaan kerja sama dengan Pemerintah Kota Tangerang yang belum memadai;
  - i. Terdapat pengelolaan kerja sama dengan PT Kimia Farma (PT KF) yang belum memadai;
  - j. Klausul dalam Berita Acara Kesepakatan (BAK) kategori services tidak sesuai dengan pedoman kegiatan komersial perusahaan dan tidak melindungi kepentingan perusahaan;

### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT AP II agar:

- a. Menginstruksikan VP CNA, *Commercial Executive Manager* beserta jajarannya agar dalam membuat dan menjalankan surat perjanjian kerjasama dilakukan secara tegas dan konsisten dengan para mitra usaha;
- b. Memastikan kewajiban-kewajiban mitra usaha telah terpenuhi sesuai dengan Perjanjian, diantaranya kewajiban jaminan pembayaran, *contract guarantee*, BAST ruangan, penggunaan RDC, penggunaan aplikasi ECSys, evaluasi kinerja mitra usaha dan kewajiban lainnya sesuai dengan Perjanjian;
- c. Menetapkan prosedur yang lebih rinci khususnya terkait dengan *contract guarantee*, *escrow account* dan penggunaan ECSys bagi mitra usaha kategori services; dan
- d. Menginstruksikan VP CNA agar melakukan koordinasi yang memadai antara Unit CNA kantor pusat dan KCU BSH terkait pelaporan penjualan mitra usaha dan penagihan kepada mitra usaha;

## **2. Temuan dan Permasalahan**

## **Penagihan pendapatan konsesi pada Terminal 3 Bandar Udara Soekarno Hatta (BSH) belum optimal dan belum sesuai ketentuan**

Hasil pemeriksaan atas dokumen dan pelaksanaan perjanjian kerja sama pemanfaatan fasilitas komersial antara PT AP II dan para mitra usaha beserta dokumen pendukungnya diketahui beberapa permasalahan sebagai berikut:

- a. Terdapat perbedaan nilai penjualan riil berdasarkan data ECSys (perangkat *monitoring* penjualan) dengan data *invoice* dan/atau hasil konfirmasi dari mitra usaha;
- b. Terdapat 2 kali penagihan konsesi PT BK atas *Shop – 16* pada bulan Oktober 2016;
- c. Terdapat omzet PT BK *Shop – 08 temporary* bulan November 2016 yang belum dilakukan penagihan;
- d. Penagihan konsesi/MMG tidak dilakukan di muka sesuai dengan RFP, Berita Acara Kesepakatan, dan/atau HoA;
- e. Kerja sama *temporary* F&B pada area parkir T3 domestik tidak sesuai ketentuan.

### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT AP II agar:

- a. Menyempurnakan dan mengoptimalkan sistem ECSys;
- b. Membuat prosedur rekonsiliasi omzet penjualan yang komprehensif antara PT AP II dan mitra usaha serta menginstruksikan *Non Aeronautical Senior Manager* KCU BSH untuk melakukan rekonsiliasi atas perbedaan nilai omzet antara data ECSys dengan data mitra usaha, kemudian dilaksanakan rekonsiliasi secara berkala serta dituangkan dalam berita acara hasil rekonsiliasi;
- c. Menginstruksikan *Commercial Executive Manager* dan *Non Aeronautical Senior Manager* KCU BSH agar melaksanakan perjanjian dan melakukan penagihan sesuai perjanjian; dan
- d. Menginstruksikan Unit Komersial KCU BSH beserta jajarannya agar lebih cermat membuat perjanjian komersial khususnya *temporary* dengan mempedomani ketentuan terkait tarif sewa dan konsesi yang berlaku di T3 BSH.

### **3. Temuan dan Permasalahan**

**Pengelolaan *Media Advertising* Terminal 3 tidak optimal mengakibatkan kehilangan potensi pendapatan usaha**

Hasil pemeriksaan diketahui adanya beberapa permasalahan antara lain:

- a. Terdapat konsep media reklame dan *media advertising placement* tidak dapat diterapkan di T3 BSH;
- b. Struktur bangunan T3 BSH tidak mendukung faktor pemasangan *media advertising digital*;
- c. Terdapat obyek kerja sama *media advertising* yang tidak *applicable* dan perubahan *media placement* belum disahkan dengan keputusan direksi;
  
- f. Tarif konsesi lebih rendah dari yang telah diterapkan;
- g. Masih terdapat area komersial yang belum dimanfaatkan

- h. Terdapat pemenang tender yang mengundurkan diri dan belum operasi;
- i. Klausul dalam perjanjian/berita acara belum melindungi kepentingan APS;
- j. Kontrak belum tanda tangan oleh mitra usaha;
- k. Kewajiban mitra usaha belum dipenuhi;
- l. MMG mitra usaha belum ditagihkan oleh APS.

### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT AP II selaku pemegang saham APS agar:

- a. Melakukan koordinasi dengan PT AP II dalam perencanaan ruang usaha yang tidak sejalan dengan realisasi pembangunan T3 serta melakukan perubahan berita acara ruang usaha sesuai dengan keadaan aktual;
- b. Melakukan optimalisasi pemanfaatan ruang usaha yang belum digunakan oleh mitra usaha;
- c. Membuat SOP terkait pengelolaan retail dan *food and beverages* di lingkungan APS; dan
- d. Melakukan monitoring perjanjian yang belum ditandatangani para pihak, serta melakukan reviu atas klausul-klausul perjanjian yang belum melindungi hak APS dan melakukan addendum atas perjanjian yang telah dibuat.

### **Pengelolaan Kegiatan Investasi**

Dalam kurun waktu 2012 sampai dengan 2017 pengelolaan kegiatan investasi di PT AP II diarahkan untuk pengembangan Terminal 3 *Ultimate* (T3U) dan pengembangan fasilitas pendukung dengan membentuk unit pengelola sendiri yaitu *Project Management Unit* (PMU).

Berdasarkan data PMU per September 2017 terdapat 43 paket pekerjaan dengan nilai RKA Tahun 2017 sebesar Rp7.599.813.006.000,00 yang didalamnya terdapat 22 peket perkerjaan konstruksi dan konsultan manajemen konstruksi yang telah *on progress* dan menjadi objek audit.

Nilai paket pekerjaan yang telah diikat dengan kontrak adalah sebesar Rp19.603.371.023.000,00 dengan nilai progress pembayaran sebesar Rp8.642.076.379.000,00. Dimana per September 2017 terdapat 3 paket pekerjaan yang *progress* fisiknya telah mencapai 100% yaitu paket pekerjaan Lanjutan Pembangunan *Apron* Terminal 3, Pekerjaan *Aksesibilitas* dan *Ducting Utility* dan Pekerjaan *Design and Build Lansekap* BSH Tahap I.

Pada paket Pekerjaan Perluasan Gedung T3U telah dilakukan serah terima parcial. Nilai realisasi keuangan sebesar Rp4.815.507.839.000,00 lebih besar dari

kontrak sebesar Rp4.702.500.000.000,00 dikarenakan belum adanya persetujuan anggaran pada Addendum IV dan V.

## **Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi BPK**

### **1. Temuan dan Permasalahan**

Penyelesaian klaim *Price Adjustment* atas pekerjaan perluasan gedung T3 BSH berlarut-larut dan terdapat pelaksanaan pekerjaan yang tidak sesuai ketentuan.

Hasil pemeriksaan atas dokumen kontrak dan pelaksanaan Pekerjaan Perluasan Gedung T3 BSH, diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. PT AP II tidak disiplin anggaran dan addendum IV tentang penambahan biaya pelaksanaan Pekerjaan Perluasan Gedung T3 BSH mendahului RKAP;
  - b. Fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar (USD) yang signifikan mengakibatkan adanya klaim *price adjustment*;
  - c. Terdapat mutu beton yang tidak sesuai dengan yang disyaratkan dalam spesifikasi pada area bagasi domestik, bagasi internasional dan zonal parkir PT GI;
  - d. Terdapat penggunaan harga satuan baru untuk *item* pekerjaan lama yang mengakibatkan kelebihan nilai kontrak sebesar Rp6.316.604.341,82;
- Rekomendasi BPK**

Direksi PT AP II agar:

- a. Membuat pengaturan batasan nilai penambahan biaya yang tepat dan tegas terhadap biaya kontrak awal sesuai ketentuan perundang-undangan di dalam pedoman pengadaan barang dan jasa agar nilai pekerjaan tambah dapat terukur dan *item* pekerjaan tambah tidak terlalu menyimpang dari lingkup pekerjaan awal;
- b. Menyusun addendum kontrak atas Pekerjaan Perluasan Gedung T3 BSH berkaitan dengan penyelesaian klaim *price adjustment* sesuai ketentuan perundang-undangan;
- c. Berkoordinasi dengan tenaga ahli struktur PT AP II dan konsultan MK terkait metode pelaksanaan pekerjaan perkuatan terhadap mutu pekerjaan yang tidak memenuhi persyaratan kontrak maupun langkah tindak lanjut perkuatannya yang harus dilaksanakan oleh kontraktor pelaksana tanpa memberikan kompensasi tambahan biaya, karena hal tersebut bagian dari tanggung jawab kontraktor; dan
- d. Memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy Executive General Manager Project Area I* meminta kontraktor pelaksana

untuk mengembalikan kelebihan nilai kontrak sebesar Rp6.316.604.341,82 atau melalui mekanisme pemotongan termin pembayaran.

## 2. Temuan dan Permasalahan

Pengadaan pekerjaan sistem *Automated People Mover System (APMS)* yang dilaksanakan oleh LEN-Woojin KSO tidak sepenuhnya sesuai ketentuan

Hasil pemeriksaan dokumen atas pekerjaan Pengadaan Sistem APMS sebagai berikut:

- a. PT LEN mensubkontrakkan pekerjaan utama kepada PT LRS yang merupakan anak usaha PT LEN tanpa persetujuan PT AP II;
- b. Tidak dilakukan klarifikasi Harga Satuan Timpang atas RAB PT LEN;
- c. Perpanjangan waktu dan penambahan nilai pekerjaan belum ditetapkan dalam addendum;

## **Rekomendasi BPK**

Direksi PT AP II agar:

- a. Memberikan pembinaan sesuai ketentuan perusahaan kepada Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy Executive General Manager Project Area I* terkait ketidakhematan keuangan perusahaan sebesar Rp28.012.168.312,00 dan kurang optimal dalam melakukan pengawasan;
  - b. Memberikan pembinaan sesuai ketentuan perusahaan kepada Panitia Pelelangan PT AP II yang tidak melakukan klarifikasi negosiasi teknis dan harga yang didalamnya wajib dilakukan klarifikasi harga satuan timpang; dan
  - c. Memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy Executive General Manager Project Area I* segera membuat addendum sebagai dasar hukum pelaksanaan perpanjangan jangka waktu pekerjaan pengadaan sistem APMS dan memberikan teguran tertulis kepada PT LEN yang tidak memenuhi klausul kontrak yang telah disepakati terkait pengalihan pekerjaan.
- 3. Temuan dan Permasalahan**

### **Pekerjaan Peningkatan Kapasitas Jaringan Listrik BSH kurang memadai**

Hasil pemeriksaan atas dokumen kontrak, pelaksanaan, dan dokumen pembayaran Pekerjaan Peningkatan Kapasitas Jaringan Listrik BSH, diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. Terdapat potensi kelebihan pembayaran atas item pekerjaan Diesel Genset sebesar Rp7.639.744.171,48;
- b. Terdapat ketidakhematan atas harga satuan kontrak yang melebihi keuntungan wajar terhadap kontrak *supplier* sebesar Rp1.484.583.558,56;
- c. Terdapat ketidakhematan atas biaya asuransi *Construction All Risk* sebesar Rp1.438.161.669,87;
- d. Terdapat item pekerjaan *Factory Visit* (FV), *Factory Training* (FT), dan *Factory Acceptance Test* (FAT) yang tidak dilaksanakan dan masih tercantum dalam harga kontrak.

## **Rekomendasi BPK**

Direksi PT AP II agar:

- a. Memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* agar melakukan perhitungan akhir yang dituangkan dalam addendum pekerjaan kurang atas potensi kelebihan

pembayaran untuk *item* pekerjaan perlengkapan diesel genset dan pendukungnya, termasuk *item* pekerjaan *Factory Visit* (FV), *Factory Training* (FT), dan *Factory Acceptance Test* (FAT) yang tidak dilaksanakan dan masih tercantum dalam harga kontrak minimal sebesar Rp7.639.744.171,48;

- b. Memberikan pembinaan sesuai dengan ketentuan perusahaan kepada Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* terkait ketidakhematan keuangan perusahaan sebesar Rp2.922.745.228,43 (Rp1.484.583.558,56 + Rp1.438.161.669,87), serta kurang cermat dalam melakukan pengawasan pekerjaan, evaluasi hasil pekerjaan dan verifikasi.

#### 4. Temuan dan Permasalahan

##### **Pekerjaan Pembangunan Lanjutan Apron T3 tidak sepenuhnya dilaksanakan sesuai ketentuan**

Pemeriksaan lebih lanjut terhadap proses pengadaan dan pelaksanaan Pekerjaan Pembangunan Lanjutan *Apron* T3 BSH diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. Proses penambahan pekerjaan pada kegiatan Pekerjaan Pembangunan Lanjutan *Apron* T3 BSH dilaksanakan dengan mekanisme yang tidak tepat;
- b. Nilai *final account* harga dan satuan pekerjaan terpasang lebih kecil dari nilai kontrak namun tidak dibuatkan dalam suatu addendum pekerjaan kurang;
- c. Hasil pengujian kuat tekan beton K-400 tidak memenuhi batas toleransi minimal sesuai dengan yang diperjanjikan dalam kontrak;

#### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT AP II agar:

- a. Memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* agar melaksanakan pekerjaan secara terstruktur dan berkesinambungan sesuai jadwal sehingga waktu pelaksanaan pekerjaan tidak tumpang tindih dengan pekerjaan yang lain;
- b. Memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* agar hasil perhitungan akhir pekerjaan dituangkan dalam addendum pekerjaan kurang;
- c. Memberikan pembinaan sesuai peraturan internal perusahaan kepada Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* dan PIU Pekerjaan Lanjutan *Apron* T3 atas ketidakcermatan dalam memberikan persetujuan Addendum kontrak tidak sepenuhnya

- mengikuti ketentuan pengadaan barang dan jasa dan melakukan koordinasi dan integrasi proyek pengembangan T3 secara keseluruhan; dan
- d. Memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* untuk menegur Konsultan MK dhi. PT CCM yang tidak melakukan pengawasan secara memadai terhadap pelaksanaan pekerjaan konstruksi pembangunan *apron* serta menarik kelebihan pembayaran atas pekerjaan mutu *apron* yang tidak sesuai dengan yang disyaratkan dalam kontrak minimal sebesar Rp1.596.690.150,00 dan disetorkan ke kas PT AP II.
- 5. Temuan dan Permasalahan**
- Proses pengadaan dan pelaksanaan Pekerjaan Jasa Konsultan MK dan Konsultan Pengawas tidak sepenuhnya sesuai ketentuan**
- Hasil pemeriksaan atas pekerjaan jasa konsultasi tersebut, diketahui hal-hal sebagai berikut:
- Proses pengadaan tiga Pekerjaan Jasa Konsultansi belum memadai;
  - Pelaksanaan Jasa Konsultansi pada sembilan pekerjaan jasa konsultansi belum memadai;
- Rekomendasi BPK**
- Direksi PT AP II agar:
- Memberikan pembinaan sesuai peraturan internal perusahaan kepada Kepala Biro Pelelangan, Panitia Pelelangan, Tim Penilaian Teknis, dan Unit ST yang tidak cermat dalam melakukan evaluasi teknis kualifikasi tenaga ahli, tidak cermat dalam menyusun dokumen lelang yang tidak mempedomani peraturan perusahaan yang telah ditetapkan, dan tidak cermat dalam menjalankan ketentuan yang telah disepakati dalam Data Isian Proses Seleksi (UST) dalam hal pembobotan dan evaluasi personil;
  - Memberikan pembinaan sesuai peraturan internal perusahaan kepada Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* agar lebih cermat dalam mengawasi dan memverifikasi jumlah, komposisi maupun kualifikasi personil yang ditugaskan di lapangan, serta memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* agar berkoordinasi dengan SPI untuk memproses penarikan kelebihan pembayaran kepada konsultan sesuai ketentuan yang berlaku.
  - Memperhitungkan potensi kelebihan pembayaran biaya tenaga ahli inti yang tidak sesuai ketentuan dalam kontrak Jasa Konsultan MK

Pembuatan APMS selama periode Bulan Agustus 2016 s.d. Januari 2017 sebesar Rp468.000.000,00;

- d. Memberikan pembinaan sesuai peraturan internal perusahaan kepada Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* yang tidak segera membuat addendum kontrak perpanjangan II dan III sebelum pekerjaan dilaksanakan;
- e. Memerintahkan Kepala PMU Pengembangan BSH atau *Deputy General Manager Project Area I* untuk meningkatkan pengawasan dan koordinasi dengan Manajemen PMU Pengembangan BSH PT AP II atas hasil pekerjaan konsultan PMC baik laporan bulanan, bukti pembayaran, dan *output* penyusunan prosedur sewa guna ruang komersial serta melakukan pemotongan atas tidak dilaksanakannya salah satu tugas yaitu penyusunan konsep sewa guna usaha komersial; dan
- f. Memerintahkan unit kerja teknis untuk lebih meningkatkan perencanaan dan koordinasi internal manajemen PT AP II terkait penyusunan konsep bisnis dan *tenant mixing*.

## PEMERIKSAAN DENGAN TUJUAN TERTENTU

PENGELOLAAN KEGIATAN PENGADAAN DAN  
PEMELIHARAAN KAPAL SERTA PENGGUNAAN PENYERTAAN  
MODAL NEGARA TAHUN 2015 PADA PT ASDP INDONESIA  
FERRY (PERSERO) DAN INSTANSI TERKAIT LAINNYA  
TAHUN 2012 SAMPAI DENGAN TRIWULAN III TAHUN 2017

DI JAKARTA, BANTEN, DAN NUSA TENGGARA BARAT



### Total :

TEMUAN

**10**

REKOMENDASI

**28**

POTENSI  
KERUGIAN

**Rp1.387.770.000,00**

Sumber: Lampiran 42 (HPS) 2018

### Permasalahan yang menjadi sorotan:

Perencanaan  
Pengadaan Kapal  
Bekas dilaksanakan  
tidak sesuai  
ketentuan

**01**

Perencanaan Pengadaan Kapal Bekas dilaksanakan tidak sesuai ketentuan.

**02**

Pelaksanaan Pengadaan Kapal Bekas tidak mengacu kepada ketentuan yang berlaku.

Pekerjaan pembangunan Dermaga VII Pelabuhan  
Penyeberangan Bakauheni dilaksanakan tidak sesuai  
ketentuan

**01**

Penggunaan Dana  
Penyertaan Modal  
Negara (PMN)  
yang direalisasikan  
Tahun 2015

**02**

Terdapat Pekerjaan Pembongkaran Rigid Beton  
Dermaga VII Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni  
dan Pondasi Hight Mast yang telah diserahterimakan  
pertama (PHO) sebesar Rp1.387.775.758,60 untuk  
Konstruksi Tiang Pancang Dermaga Eksekutif oleh PT  
Indonesia Ferry Properti.

### Kesimpulan

Pengelolaan Kegiatan Pengadaan Kapal, Pemeliharaan Kapal, dan Penggunaan Penyertaan Modal Negara Tahun 2015 pada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan instansi terkait lainnya Tahun 2012 sampai dengan Triwulan III Tahun 2017 **belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan**/peraturan perundang-undangan yang berlaku.



PUSAT KAJIAN AKN  
<http://puskajiankn.dpr.go.id/>

## **Pendahuluan**

Pemeriksaan dilakukan terhadap Pengelolaan Kegiatan Pengadaan Kapal, Penggunaan Penyertaan Modal Negara Tahun 2015 dan Kegiatan Pemeliharaan Kapal Tahun 2012 sampai dengan Triwulan III Tahun 2017 di Jakarta, Banten, Nusa Tenggara Barat dan Sulawesi Utara.

Pemeriksaan bertujuan untuk memperoleh keyakinan memadai dan membuat simpulan, apakah kegiatan tersebut telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## **Kesimpulan Pemeriksaan**

Berdasarkan hasil pemeriksaan, Pengelolaan Kegiatan Pengadaan Kapal, Pemeliharaan Kapal, dan Penggunaan Penyertaan Modal Negara Tahun 2015 pada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan instansi terkait lainnya Tahun 2012 sampai dengan Triwulan III Tahun 2017 belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan/peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## **Pengelolaan Kegiatan Pengadaan Kapal Bekas**

PT ASDP melakukan penambahan armada kapal penyeberangan melalui pengadaan kapal bekas sebanyak enam kapal selama kurun waktu tahun 2011 sampai dengan 2016. Adapun rincian pengadaan kapal bekas PT ASDP adalah sebagai berikut:

No	Nama Kapal Baru	Umur Kapal saat dibeli (Tahun)	Tahun pengadaan	Nilai pengadaan
1.	KMP Portlink	31	2012	39.520.228.000,00
2.	KMP Portlink II	1	2012	26.106.025.000,00
3.	KMP Portlink III	26	2012	57.715.000.000,00
4.	KMP Portlink V	1	2013	111.048.000.000,00
5.	KMP Portlink VII	16	2013	46.104.750.000,00
6.	KMP Portlink VIII	1	2016	89.835.750.000,00

(Sumber: LHP 2018-PDTT PT ASDP)

Pengadaan enam unit kapal bekas tersebut dilakukan melalui mekanisme pembiayaan SGU dengan opsi beli (*finance lease*) bekerja sama dengan PT Pengembangan Armada Niaga Nasional (Persero) atau disingkat PT PANN dan PT PANN Pembiayaan Maritim (PT PPM).

## Temuan Permasalahan dan Rekomendasi

### 1. Temuan dan Permasalahan

#### Perencanaan Pengadaan Kapal Bekas dan Pembentukan Tim Pembiayaan dilaksanakan tidak sesuai ketentuan

Pemeriksaan terhadap proses perencanaan pengadaan kapal bekas oleh PT ASDP diketahui terdapat permasalahan sebagai berikut:

##### a. Perencanaan Pengadaan Kapal Bekas:

- 1) PT ASDP belum menyusun *Feasibility Study* berkaitan pinjaman untuk pendanaan kapal bekas sesuai arahan RUPS.

Terdapat 4 (empat) Kapal, diantaranya dua kapal lintas Merak-Bakauheni dan dua kapal lintas Bakauheni-Merak.

- 2) Pengadaan kapal dengan sistem *leasing* tidak didukung dengan rekomendasi Dewan Komisaris PT ASDP.

Dalam surat permohonan persetujuan pembiayaan tersebut juga dilampirkan analisis finansial *type* kapal 4.625 SUP untuk skema pembiayaan *leasing*, bank, dan pembiayaan sendiri yang dirumuskan oleh Tim Pembiayaan. Sampai dengan pemeriksaan lapangan berakhir tanggal 22 Desember 2017 BPK tidak pernah mendapatkan surat rekomendasi dari Dewan Komisaris balasan atas surat Nomor KU.106/2/1/ASDP- 2011 tanggal 14 Desember 2011 maupun rekomendasi Dewan Komisaris terhadap pengadaan kapal bekas melalui mekanisme leasing dengan opsi beli atas lima kapal bekas lainnya.

##### b. Pembentukan dan Pelaksanaan pengadaan oleh Tim Pembiayaan tidak sesuai ketentuan:

- 1) Pembentukan Tim Pembiayaan tidak sesuai dengan Ketentuan Pengadaan Kapal Bekas yang berlaku di PT ASDP;
- 2) Pelaksanaan kewenangan Tim Pembiayaan dengan lingkup yang besar tanpa ada pemisahan fungsi;
- 3) Tim Pembiayaan diberikan kewenangan penandatanganan perjanjian tidak sesuai dengan ketentuan;
- 4) Unit Teknik Kapal tidak Menyusun Kerangka Acuan Kerja (KAK).

### Rekomendasi BPK

Direksi PT ASDP agar:

##### a. Dalam pelaksanaan pengadaan kapal bekas:

- 1) dilakukan oleh panitia atau tim yang diatur dalam ketentuan pengadaan kapal yang berlaku secara internal;

- 2) berdasarkan pada rekomendasi Dewan Komisaris dan persetujuan RUPS;
  - 3) agar menyusun dan mengesahkan kajian/kelayakan sebagai bahan penyusunan KAK dan/atau perencanaan pengadaan;
  - 4) menyusun KAK dalam merencanakan pengadaan;
  - 5) berpedoman pada ketentuan pengadaan kapal yang berlaku internal dan prinsip-prinsip pengadaan serta praktik-praktik pengadaan yang berlaku umum;
- b. Mempertanggungjawabkan pengadaan kapal bekas yang tidak sesuai ketentuan internal selama kurun waktu tahun 2011 sampai dengan 2016 kepada RUPS;
  - c. Merevisi Keputusan Direksi Nomor KD.07/UM.201/ASDP-2012 yang mengatur juga proses pengadaan yang dibiayai pihak ketiga secara leasing dengan opsi beli yang tidak bertentangan dengan ketentuan perundangundangan pengadaan barang/jasa dan prinsip-prinsip umum pengadaan barang dan jasa serta praktik-praktik pengadaan yang berlaku umum.

## 2. Temuan dan Permasalahan

**Pelaksanaan pengadaan dan evaluasi kapal bekas tidak mengacu kepada ketentuan yang berlaku**

Hasil pemeriksaan diketahui terdapat permasalahan sebagai berikut:

- a. Pengadaan kapal bekas yang dilakukan oleh PT ASDP tidak sesuai Keputusan Direksi Nomor KD.07/UM.201/ASDP-2012;
- b. Proses Penyusunan HPS dan negosiasi harga tidak dilakukan secara cermat;
- c. Pengeluaran pengadaan kapal bekas Portlink VIII dan pengeluaran terkait Portlink V dan VII direalisasikan tidak sesuai RKAP;
- d. Permintaan spesifikasi pembiayaan kapal Ferry Ro-ro tidak sesuai dengan studi kelayakan pengadaan kapal Ferry Ro-ro bekas lintasan Merak-Bakauheni;
- e. Pemilihan kapal yang menjadi kandidat pengadaan tidak didasarkan pada metode dan prosedur yang memadai;
- f. Spesifikasi teknis Pengadaan Kapal Ferry Ro-ro tidak sesuai perencanaan;
- g. Penempatan Kapal Bekas pada Lintasan tidak sesuai dengan perencanaan;

- h. Tidak terdapat bukti pertanggungjawaban terhadap biaya-biaya yang timbul dalam rangka serah terima kapal sesuai Perjanjian SGU kapal bekas;
- i. PT ASDP belum melakukan pelaporan dan evaluasi atas pelaksanaan pengadaan kapal bekas melalui SGU opsi beli dengan PT PANN secara memadai.

### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT ASDP agar:

- a. Meminta pertanggungjawaban Tim Pembiayaan atas pengadaan dan pendanaan kapal bekas dengan sistem SGU dengan opsi beli melalui kerja sama dengan PT PANN/PT PPM selama kurun waktu tahun 2011 sampai dengan 2016;
- b. Memperhitungkan dan mempertanggungjawabkan pengeluaran terkait pengadaan kapal bekas yang tidak ada dokumen pendukungnya;
- c. Melaksanakan pengadaan kapal bekas sesuai ketentuan pengadaan kapal yang berlaku internal dan ketentuan perundang-undangan.

### **Penggunaan Penyertaan Dana PMN**

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan kapasitas usaha melalui pengembangan pelabuhan sebagai pendukung sistem logistik nasional, pemerintah mewujudkan Penyertaan Modal Negara pada PT ASDP melalui PP No. 112/2015 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara RI ke dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) yang bersumber dari dana APBN sebesar Rp1.000.000.000.000,00. Pemanfaatan Dana PMN Tahun 2015 akan digunakan untuk pengembangan kawasan Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni.

### **Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi**

#### **1. Temuan dan Permasalahan**

##### **Proses Pelelangan Dermaga VII Merak dan Dermaga VII Bakauheni dilaksanakan tidak sesuai ketentuan**

Hasil pemeriksaan diketahui terdapat permasalahan sebagai berikut:

- a. Persyaratan saldo rekening minimal dalam tahap prakualifikasi tidak sesuai dengan praktik yang berlaku umum dan tidak konsisten;
- b. Persyaratan saldo rekening minimal bank sebagai Modal Kerja pada Prakualifikasi Dermaga VII Merak sebesar Rp56.400.000.000,00;
- c. Kebijakan penambahan waktu pemasukan dokumen penawaran oleh panitia lelang tidak konsisten;





20  
Temuan

62  
Rekomendasi



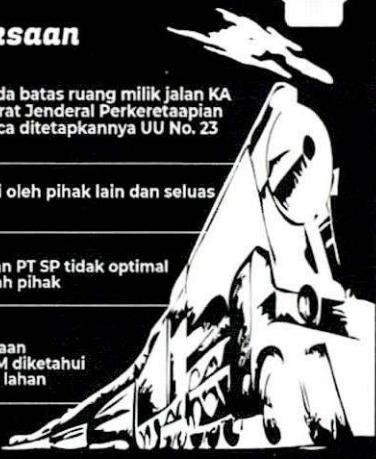
## Temuan Pemeriksaan

Terdapat perbedaan persepsi atas status tanah pada batas ruang milik jalan KA (Right of Way/ROW) antara PT KAI dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan (DJKA Kemenhub) pasca ditetapkannya UU No. 23 Tahun 2007 dan PP No. 56 Tahun 2009.

Tanah PT KAI seluas 504.871,56 m<sup>2</sup> diduduki oleh pihak lain dan seluas 37.724,50 m<sup>2</sup> tidak jelas keberadaannya

Pelaksanaan kerja sama PT KAI dengan PT SP tidak optimal dan berpotensi merugikan kedua belah pihak

Kerjasama dengan anak perusahaan diantaranya PT RMU dan PT KAPM diketahui bahwa terdapat tunggakan sewa lahan



Potensi Kerugian Rp27.752.360.000,00

Kekurangan Penerimaan Rp27.752.360.000,00

Sumber : Lampiran IHPs I 2018



## Kesimpulan



Pengelolaan Aset Non Produksi TA 2015 s.d. Semester I 2017 pada PT KAI belum sepenuhnya sesuai dengan perjanjian/peraturan perundang-undangan yang berlaku

## **Pendahuluan**

Pemeriksaan dilakukan terhadap kegiatan Pengelolaan Aset Non Produksi di lingkungan PT KAI (Persero) dan anak perusahaan serta instansi terkait lainnya tahun buku 2015 s.d. semester I 2017.

Pemeriksaan bertujuan untuk menilai apakah perusahaan telah merancang dan melaksanakan pengendalian intern secara memadai untuk pengamanan dan pengelolaan Aset Non Produksi telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## **Kesimpulan**

Pengelolaan Aset Non Produksi TA 2015 s.d. semester I 2017 pada PT KAI belum sepenuhnya sesuai dengan perjanjian/peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## **Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi**

### **1. Temuan dan Permasalahan**

Terdapat perbedaan persepsi atas status tanah pada Batas Ruang Milik Jalan KA (*Right of Way/ROW*) antara PT KAI dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan (DJKA Kemenhub) pasca ditetapkannya Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 dan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009

Hal tersebut mengakibatkan penyajian aset tetap dalam laporan keuangan masing-masing pihak kurang dapat diyakini kewajarannya yaitu senilai batas rumija/ROW seluas 53.025.561,36 m<sup>2</sup> sebesar Rp14.988.015.516.907,50. Selain itu terdapat potensi kehilangan pendapatan sewa pada jalur ROW sebesar Rp542.602.076.939,84 dan pengenaan biaya pengawasan tanpa dasar hukum yang jelas mengakibatkan potensi kerugian perusahaan atas tidak diperpanjangnya Perjanjian Kerjasama (PKS) sewa dari pemanfaatan ROW.

### **Rekomendasi BPK**

- a. Pemerintah melalui Menteri Perhubungan menegaskan mengenai status tanah pada ROW;
- b. PT KAI meningkatkan koordinasi dengan DJKA Kemenhub untuk mendapatkan pemahaman yang sama atas penyajian data ROW dalam laporan keuangan; dan
- c. DJKA Kemenhub menginfokan dalam laporan keuangan terkait aset tetap adanya *double counting* tersebut.

## 2. Temuan dan Permasalahan

**Tanah PT KAI seluas 504.871,56 m<sup>2</sup> diduduki oleh pihak lain dan seluas 37.724,50 m<sup>2</sup> tidak jelas keberadaannya**

Hasil pemeriksaan atas aset tanah di beberapa lokasi diketahui bahwa terdapat permasalahan penjagaan aset tanah sebagai berikut.

- a. Tanah PT KAI diduduki pihak lain dengan bukti baru dan terdapat sertifikat di atas tanah PT KAI;
- b. Tanah PT KAI tidak jelas keberadaannya.

### Rekomendasi BPK

- a. Pemerintah melalui Menteri Perhubungan menegaskan mengenai status tanah pada ROW dan DJKA Kementerian Perhubungan supaya secara tegas melaksanakan penugasan penyelenggaraan prasarana dalam hal pengusahaan prasarana secara optimal kepada PT KAI sesuai dengan KP No. 219 Tahun 2010;
- b. Direksi PT KAI agar:
  - 1) Berkoordinasi dengan BPN untuk:
    - a) Memastikan keberadaan tanah PT KAI yang diduduki dengan bukti baru di Stasiun Pesing, di Ketapang dan Sawah Brebes Bandar Lampung serta melakukan upaya hukum apabila tidak terdapat penyelesaian melalui koordinasi dengan BPN;
    - b) Memastikan status tanah PT KAI yang termasuk dalam Sultan Ground di DAOP 6 Yogyakarta kemudian memproses sertifikat atas tanah yang tidak termasuk ke dalam Sultan Ground dan berkoordinasi dengan pihak Keraton Yogyakarta atas tanah yang termasuk ke dalam Sultan Ground.
  - 2) Mempertanggungjawabkan kepada RUPS atas tanah yang telah dinyatakan kalah oleh pengadilan dan berkekuatan hukum tetap (*inckracht*) setelah itu melakukan upaya nyata atas kepemilikan tanah berdasarkan hasil RUPS tersebut atas tanah seluas 14.000 m<sup>2</sup> dan 3.060 m<sup>2</sup> yang bersengketa di daerah Jurnatan DAOP 4;
  - 3) Melakukan upaya hukum untuk mendapatkan hak PT KAI atas tanah seluas 1800 m<sup>2</sup> dan 3.000 m<sup>2</sup> yang bersengketa di daerah Jurnatan DAOP 4 Semarang;
  - 4) Melanjutkan koordinasi dengan Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah untuk memastikan pembatalan sertifikat hak milik warga;
  - 5) Melakukan inventarisasi atas aset tanah yang tidak jelas keberadaannya dan memastikan status tanah tersebut serta mengeluarkan dari daftar aset jika status tanah tidak jelas;

- 6) Menegur *Executive Vice President of Non Railway Asset* (EVP AN) yang tidak cermat dalam menjalankan penjagaan dan penertiban aset; dan
- 7) Memerintahkan Kepala DAOP 1, 4 dan 6 serta Kepala Divre I dan IV untuk menginstruksikan SM Aset melakukan pengawasan secara berkala atas aset tanah yang menjadi tanggungjawabnya.

### 3. Temuan dan Permasalahan

#### Pelaksanaan kerjasama PT KAI dengan PT SP tidak optimal dan berpotensi merugikan kedua belah pihak

Hasil pemeriksaan kembali terhadap dokumen-dokumen masing-masing kontrak kerjasama diketahui hal-hal sebagai berikut.

- a. Pekerjaan pembangunan sesuai PKS No. 1 Tahun 1997 berupa *shopping centre*, ruko dan bangunan lainnya sebesar Rp86.631.000.000,00 belum dapat dilaksanakan oleh PT SP;
- b. Tunggakan pembayaran atas PKS No. 2 Tahun 1997 sebesar Rp3.417.047.100,00 dan pengurusan sertifikat belum dapat dilaksanakan oleh PT SP;
- c. Tunggakan pembayaran PKS No. 3 Tahun 1997 sebesar Rp1.855.931.250,00 dan pengurusan sertifikat belum dapat dilaksanakan oleh PT SP.

#### Rekomendasi BPK

Direksi PT KAI agar:

- a. Melaksanakan kewajiban dalam klausul kontrak untuk pengosongan dan pembebasan lahan pada PKS No. 2 Tahun 1997 dan PKS No. 3 Tahun 1997;
- b. Segera menetapkan mekanisme serah terima pekerjaan cagar budaya dan menerima hasil pekerjaan cagar budaya sesuai dengan mekanisme yang ditetapkan tersebut; dan
- c. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan KSO dengan PT SP baik PKS No. 1 Tahun 1997, PKS No. 2 Tahun 1997 dan PKS No. 3 Tahun 1997 dan segera mengadendum perjanjian kerja sama yang menguntungkan kedua belah pihak berdasarkan hasil evaluasi tersebut.

### 4. Temuan dan Permasalahan

#### PT RMU belum membayar kewajiban sewa lahan parkir kepada PT KAI sejak Tahun 2014 s.d Sem I 2017 sebesar Rp88.528.785.965,00

Berdasarkan data-data, analisa atas laporan keuangan TA 2015 s.d 2017 semester I, dan permintaan keterangan yang diperoleh dari PT RMU maupun PT KAI diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. Terdapat lahan yang tidak dioperasikan dan tidak produktif dalam kontrak sewa lahan parkir, penyelesaian utang piutang yang berlarut-larut, dan biaya operasional parkir tidak sesuai ketentuan;
- b. Terdapat sewa pihak ketiga di atas lahan yang disewa oleh PT RMU serta luas lahan tidak sesuai kontrak;
- c. Pencatatan beban sewa lahan parkir dan utang relasi kepada PT KAI tidak lengkap berindikasi adanya penyajian laporan keuangan yang tidak sebenarnya;

### **Rekomendasi BPK**

- a. Direksi PT KAI segera menyusun:
  - 1) Juklak/Juknis terkait kerjasama dengan anak perusahaan;
  - 2) SOP atau kebijakan internal untuk melakukan perjanjian kerjasama dengan anak perusahaan.
- b. Direksi PT KAI selaku RUPS PT RMU :
  - 1) Menunjuk auditor independen untuk mereviu Laporan Keuangan PT RMU periode Tahun 2013 s.d. 2016 atas pencatatan beban operasional dan penyajian utang sesuai ketentuan yang berlaku;
  - 2) Meminta kepada Direksi PT RMU periode Tahun 2013 s.d. 2016 untuk mempertanggungjawabkan kelalaianya dalam mematuhi ketentuan yang berlaku terkait penyusunan laporan keuangan sesuai dengan hasil reviu auditor independen tersebut.
- c. Direksi PT KAI selaku RUPS PT RMU memberiksan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku kepada Komisaris PT RMU periode tahun 2013 sampai dengan 2016 yang telah lalai dalam mematuhi ketentuan yang berlaku terkait penyusunan laporan keuangan maupun klausul kontrak.

### **5. Temuan dan Rekomendasi**

#### **PT KAPM belum membayar kewajiban sewa lahan kepada PT KAI sebesar Rp15.759.441.536,00**

BPK melakukan *sampling* atas kerjasama dengan PT KAPM, dan diketahui terdapat permasalahan yaitu:

- a. Terdapat keterlambatan pembayaran sewa lahan dan kegiatan pembangunan jembatan niaga, gedung parkir serta komplek pertokoan di stasiun Jatinegara Jakarta Timur tidak akuntabel dan tidak sesuai dengan target;

- b. Terdapat keterlambatan pembayaran sewa lahan dan pembangunan komplek pertokoan dimanfaatkan oleh PT KAPM-PT Mega Dasa Semesta JO melebihi luas lahan yang disewa dari PT KAI seluas 128,93 m<sup>2</sup>;
- c. Terdapat keterlambatan pembayaran sewa lahan dan belum diatur klausul mengenai pembagian penyerahan modal, *profit sharing* serta pengelolaan JO PT KAPM-PT Mahakarya *Property* untuk pembangunan hotel dan pusat perbelanjaan/mall;
- d. Terdapat penyajian beban usaha PT KAPM TA 2016 sebesar Rp42.091.671.915,00 yang merupakan beban usaha TA 2014 dan TA 2015.

### **Rekomendasi BPK**

- a. Direksi PT KAI memberikan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku kepada:
  - 1) *Executive Vice President of Asset Commercialization* (EVP AC) PT KAI yang kurang optimal dalam memberikan arahan kepada *Manager Longterm Partnership* terkait monitoring pengelolaan objek perjanjian jangka panjang dengan PT KAPM dengan lingkup kegiatan melaksanakan evaluasi secara periodik terhadap pelaksanaan perjanjian yang meliputi pembangunan, perawatan dan penyerahan kembali tanah dan bangunan;
  - 2) *Manager Longterm Partnership* yang kurang cermat dalam melakukan koordinasi dengan koordinator pengusahaan aset di daerah terkait monitoring pengelolaan objek perjanjian jangka panjang dengan PT KAPM dengan lingkup kegiatan melaksanakan evaluasi secara periodik terhadap pelaksanaan perjanjian yang meliputi pembangunan, perawatan dan penyerahan kembali tanah dan bangunan.
- b. Direksi PT KAPM untuk:
  - 1) Melakukan evaluasi dan penilaian atas pelaksanaan JO yang telah terjadi serta menilai kembali mitra JO apakah sudah mendapatkan mitra yang sehat dan mampu untuk melaksanakan kerja sama JO yang menguntungkan kedua belah pihak;
  - 2) Membayar kewajiban sewa lahan kepada PT KAI sesuai dengan surat pernyataan pengakuan utang;
  - 3) Memberikan masukan dengan mitra JO dhi. PT Pacific Prima Buana Mas untuk menyesuaikan pembayaran kepada rekanan yaitu PT Graha Karya Semesta atas adanya denda yang belum dikenakan minimal sebesar Rp434.970.000,00 dan addendum

- kontrak atas potensi kelebihan pembayaran atas item-item yang tidak wajar yang masuk ke dalam RAB dalam SPK (Surat Perintah Kerja) minimal sebesar Rp392.534.773,50;
- 4) Memberiksan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku kepada VP Property PT KAPM yang tidak melaksanakan tupoksi terkait manajemen perencanaan dan pelaksanaan proyek kerjasama operasi dengan mitra kerja sama dengan secara cermat dan bertanggungjawab.
  - c. Direksi PT KAI selaku RUPS PT KAPM :
    - 1) Menunjuk pihak auditor independen untuk mereviu laporan keuangan PT KAPM periode Tahun 2014 s.d. 2016 atas pencatatan beban operasional dan penyajian utang sesuai ketentuan yang berlaku;
    - 2) Meminta kepada Direksi PT KAPM periode Tahun 2014 s.d. 2016 untuk mempertanggung jawabkan kelalaianya dalam mematuhi ketentuan yang berlaku terkait penyusunan laporan keuangan sesuai dengan hasil reviu pihak auditor independen tersebut;
  - d. Direksi PT KAI selaku RUPS PT KAPM memberiksan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku kepada Komisaris PT KAPM periode Tahun 2014 s.d. 2016 yang telah lalai dalam mematuhi ketentuan yang berlaku terkait penyusunan laporan keuangan maupun klausul kontrak.

## PEMERIKSAAN DENGAN TUJUAN TERTENTU

PENYELENGGARAAN KEWAJIBAN PELAYANAN UMUM (PSO)  
BIDANG ANGKUTAN KERETA API PELAYANAN KELAS  
EKONOMI TAHUN ANGGARAN 2017 PADA PT KERETA API  
INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN SERTA  
INSTANSI TERKAIT

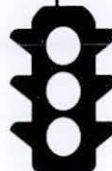


DI JAKARTA DAN JAWA BARAT

### Perhitungan PSO PT KAI TA 2017 (Koreksi BPK)

	Koreksi BPK	Dana Yang Diterima	Lebih (Kurang) Bayar
Non-KRL	827.995.251.853,44	805.089.624.415,84	( 22.905.627.437,60)
KRL	1.033.116.428.075,00	1.261.611.637.141,00	228.495.209.066,00
Total	1.861.111.679.928,44	2.066.701.261.556,84	205.589.581.628,40

Sumber: LHP PDTT PT KAI PSO TA 2017



### 8 Temuan

#### 18 Rekomendasi

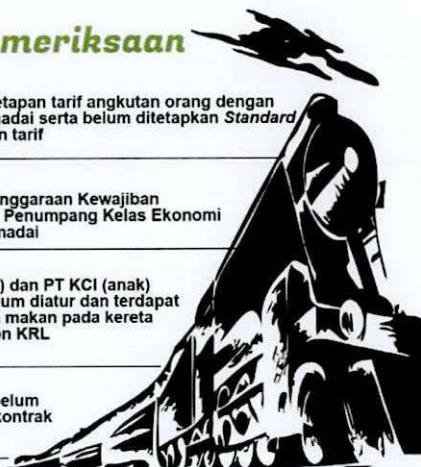
### Temuan Pemeriksaan

Tata cara perhitungan dan penetapan tarif angkutan orang dengan kereta api belum rinci dan memadai serta belum ditetapkan *Standard Cost* sebagai dasar penyusunan tarif

Laporan Pertanggungjawaban Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi Tahun 2017 belum disusun secara memadai

Ketentuan formal atas transaksi antara PT KAI (induk) dan PT KCI (anak) yang tereliminasi dalam LK Konsolidasian PT KAI belum diatur dan terdapat pendapatan Bersama (*joint revenue*) dari sewa kereta makan pada kereta PSO belum diperhitungkan dalam tarif PSO kereta Non KRL

Data SAP *Controlling* (COPA) belum memadai dan PT KAI belum menetapkan tarif parsial untuk Kereta Ekonomi PSO serta kontrak belum berdasarkan pada volume penumpang



### Kesimpulan

Kewajiban pemerintah kepada PT KAI terkait dengan PSO adalah sebesar Rp1.682.982.370,-

Pencairan sebesar lebih banyak dari PSO 2017

sebesar Rp183.718.399.009,23

## Pendahuluan

Pemeriksaan bertujuan untuk menilai kewajaran atas kompensasi PSO bidang Angkutan Kereta Api Pelayan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2017 pada PT KAI dan anak perusahaan serta instansi terkait telah dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pemeriksaan yang dilakukan meliputi penyelenggaraan kewajiban pelayanan umum (PSO) bidang angkutan kereta api pelayanan kelas ekonomi berdasarkan PP No. 124/2015 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi, Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara.

Berdasarkan perhitungan PSO PT KAI untuk TA 2017 disebutkan bahwa biaya yang dibebankan PT KAI terkait dengan PSO dari perjalanan KRL yang diambil dari PT KCI dan Non-KRL yang diambil dari biaya-biaya PT KAI dapat dilihat pada tabel berikut:

	<b>Biaya PSO</b>	<b>Dana Yang Diterima</b>	<b>Lebih (Kurang) Bayar</b>
<b>Non-KRL</b>	827.995.251.853,44	805.089.624.415,84	(22.905.627.437,60)
<b>KRL</b>	1.033.116.428.075,00	1.261.611.637.141,00	228.495.209.066,00
<b>Total</b>	1.861.111.679.928,44	2.066.701.261.556,84	205.589.581.628,40

Dari biaya-biaya diatas, BPK menemukan adanya koreksi negative pada biaya KRL yang menyebabkan biaya PSO diatas berkurang menjadi sebesar Rp854.987.118.694,17. Sehingga, terdapat kelebihan bayar atas dana PSO KRL oleh Pemerintah sebesar Rp406.624.518.446,17.

Sedangkan secara keseluruhan, atas dana PSO pada biaya KRL dan Non-KRL terdapat kelebihan bayar sebesar Rp383.718.891.009,23 (Rp406.624.518.446,17 - 22.905.627.437,60) . Selain perhitungan diatas, juga terdapat kekurangan penerimaan sebesar Rp774.384.778,00 dari hasil pelelangan ATDO dengan PT Artama Global.

## Kesimpulan Pemeriksaan

Hasil pemeriksaan menyebutkan bahwa kewajiban pemerintah kepada PT KAI terkait dengan PSO adalah sebesar Rp1.682.982.370,17 sementara kompensasi dana yang diberikan adalah sebesar Rp2.066.701.261.556,00 sehingga terdapat selisih lebih bayar dana PSO 2017 sebesar Rp383.718.891.009,23.

## Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi

### 1. Temuan dan Permasalahan

Tatacara perhitungan dan penetapan tarif angkutan orang dengan kereta api belum rinci dan memadai serta belum ditetapkan *Standard Cost* sebagai dasar penyusunan tarif

Permasalahan yang dapat dijabarkan, sebagai berikut:

- a. Pedoman penyusunan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah belum rinci dan belum terdapat batasan yang pasti;
- b. Ketentuan peralihan dalam pasal 15 PM 17/2018 tidak dapat diberlakukan dalam perhitungan PSO Tahun 2017;
- c. Penyusunan belum menetapkan *standard cost* sebagai dasar dalam penyusunan tariff.

#### Rekomendasi BPK

Direksi PT KAI berkoordinasi dengan Menteri Perhubungan untuk menyusun pedoman penyusunan tarif yang rinci dan memadai dalam hal komponen maupun formulasi yang sesuai dengan koordinasi senyatanya perusahaan, serta berkoordinasi dengan Direktur Jenderal Bidang Perkeretaapian dan Direktur Jenderal Anggaran agar menetapkan *standard cost* yang dijadikan sebagai dasar penyusunan tarif badan penyelenggara sarana.

### 2. Temuan dan Permasalahan

Laporan pertanggungjawaban penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik angkutan kereta api penumpang kelas ekonomi Tahun 2017 belum disusun secara memadai

Dari hasil pemeriksaan terdapat permasalahan sebagai berikut:

- a. Laporan pertanggungjawaban belum sepenuhnya mengacu kepada format Pengguna Anggaran Kementerian Keuangan sesuai surat DJA Nomor S-2224/AG/2017 tanggal 27 Oktober 2017;
- b. Laporan pertanggungjawaban atas kereta non KRL yaitu kereta jarak jauh, jarak sedang, KRD dan tambahan lebaran yang disusun oleh PT KAI belum memadai;
- c. Laporan pertanggungjawaban atas kereta KRL yang disusun oleh PT KCI belum memadai;

#### Rekomendasi BPK

Direksi PT KAI agar berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku KPA untuk memenuhi intruksi Direktorat Jenderal

oran PSO KAI T.A 2017, KCI dalam pelaporan ketentuan yang berlaku untuk memerlukan dan mengjawab kereta KRL

PT KAI (induk) dan PT KCI (anak PT KAI belum *int revenue*) dari sewa dituliskan dalam tarif

penumpang Kelas Ekonomi

PT KAI (induk) dengan PT KCI (anak PT KAI belum dituliskan dalam PSO) dalam Laporan Konsolidasian PT KAI dalam LPI PSO Kelas

sewa kereta makan yang konomi pada kereta non

apitan mutu menyusun atau induk dengan anak PSO bidang kereta api rekomendasi terkait dengan pendapat BPIP dan sewa kereta mengusulkan rekomendasi menginstruksikan CDD dan analisa perhitungan tarif

lai dan PT KAI belum omi PSO serta kontrak

Anggaran selaku PA PSO kereta api dalam peraturan menginstruksikan agar PSO PT peranggungan wabah kereta non KRL sesuai ketentuan menginstruksikan direksi PT KCI PSO PT KCI supaya menyusun laporan peraturan ketentuan yang berlaku.

### 3. Temuan dan Permasalahan

Ketentuan formal atas transaksi antara PT KAI (anak) yang tereliminasi dalam LK Konsolidatur dan terdapat Pendapatan Bersama pada kereta makan pada kereta PSO belum di PSO kereta Non KRL

Pemeriksaan atas LPI PSO Bidang Kereta Api yang disampaikan dicerabut sebagai berikut:

- Ketentuan formal atas transaksi antara PT KAI (anak perusahaan yang tereliminasi dalam LK KAI belum diatur dan belum diperhitungkan pada kereta non KRL)
- Terdapat Pendapatan Bersama pada kereta makan belum diperhitungkan dalam tarif PSO kereta non KRL.

### Rekomendasi BPK

Direksi PT KAI agar

Berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal peraturan dan menetapkan ketentuan formal atas transaksi yang dapat mempengaruhi kewajaran nilai penumpang kelas ekonomi dan melaksanakan penyusunan kaitan atas mekanisme perhitungan kereta makan kedalam komponen tarif PSO pedoman tarif berdasarkan hasil kajian tersebut. *misalnya* agar membatasi PT KAI melakukan dengan lebih hemat.

### 4. Temuan dan Permasalahan

Data SAP *Controlling* (COPA) belum merisetapkan tarif parsial untuk Kereta Ekonomi belum berdasarkan pada volume penumpang

Hasil pemeriksaan atas kontrak PSO dan amandemennya, LPJ, serta data LR COPA (KE30) dan SAP BW (*analyzer*) diketahui terdapat permasalahan sebagai berikut:

- a. Terdapat perbedaan nilai pendapatan pada LR KE30 dan *analyzer*;
- b. PT KAI belum menempatkan tarif parsial untuk kereta api ekonomi PSO;
- c. Beberapa kereta api jarak jauh seharusnya sudah tidak memerlukan PSO dan kontrak PSO belum berdasarkan pada volume penumpang.

#### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT KAI agar:

- a. Memperbaiki aplikasi COPA dan mengintruksikan untuk dilakukan pengujian kepada masing-masing unit/*user* atas validasi informasi yang dihasilkan dari aplikasi COPA;
- b. Berkoordinasi dengan Menteri Perhubungan dan Direksi PT KAI menetapkan tarif parsial berdasarkan jarak tempuh riil yang dilalui penumpang (setelah mencapai titik BEP);
- c. Berkoordinasi dengan direktur jenderal perkeretaapian untuk menyamakan pelakuan PSO dalam kontrak antara kereta antar kota, kereta perkotaan (KRD Lokal) dengan kereta perkotaan listrik (KRL).

PEMERIKSAAN DENGAN TUJUAN TERTENTU

PELAKSANAAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK (KPP)  
BIDANG ANGKUTAN LAUT PENUMPANG KELAS EKONOMI  
ANGKUTAN DALAM NEGERI TAHUN ANGGARAN 2017 PADA  
PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK  
PERUSAHAAN SERTA INSTANSI TERKAIT

DI JAKARTA, BATAM, SEMARANG, SURABAYA, KENDARI DAN  
SORONG



14

Temuan

41

Rekomendasi

Sumber: Lampiran I.1 (HPS) | 2018

## Kesimpulan

PT Pelni dalam menjalankan KPP bidang Angkutan Laut Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Dalam Negeri TA 2017 **belum sepenuhnya** mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku

## Temuan & Permasalahan yang menjadi sorotan



**1** Laporan pertanggungjawaban Kewajiban Pelayanan Publik Tahun 2017 belum disusun secara memadai

**2** Peraturan terkait komponen biaya yang dapat dibebankan dan pelaksanaan pembebanan beban pokok Kewajiban Pelayanan Publik (KPP) Tahun 2017 belum memadai

**3** Realisasi Satuan Dasar Unit Muatan (SDUM) PT Pelni belum menggambarkan jumlah, kondisi penumpang ekonomi dan muatan yang sebenarnya

**4** Ketentuan perhitungan pendapatan penumpang lainnya, pendapatan bersama (Joint Revenue) dan pendapatan muatan pada kapal penumpang yang mendapat penugasan KPP belum diatur

## Potensi Kerugian

Rp1.387.770.000,00

Sumber: Lampiran I.1 (HPS) | 2018

<https://puskajiakn.dpr.go.id/>

## **Pendahuluan**

Pemeriksaan dilakukan atas PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero), di Kantor Pusat, Kantor Cabang, dan anak perusahaan serta instansi terkait, di Jakarta, Batam, Tanjung Pinang, Semarang, Surabaya, Baubau dan Sorong dengan lingkup pemeriksaan terhadap perhitungan dan pelaksanaan kompensasi KPP Bidang Angkutan Laut Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Dalam Negeri Tahun Anggaran 2017 periode 1 Januari sampai dengan 31 Desember 2017.

Pemeriksaan ini bertujuan untuk menentukan nilai wajar atas kompensasi Kewajiban Pelayanan Publik (KPP) Tahun Anggaran 2017 yang dibayarkan Pemerintah dan menilai kesesuaian pelaksanaan KPP bidang Angkutan Laut Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Dalam Negeri TA 2017 pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan serta Instansi Terkait dengan ketentuan/peraturan perundang-undangan yang berlaku.

PT Pelni telah menghitung pertanggungjawaban dana KPP TA 2017 sebesar Rp2.060.573.873.160,27. Dana KPP TA 2017 yang sewajarnya dapat diterima oleh PT Pelni berdasarkan hasil pemeriksaan BPK adalah sebesar Rp1.906.905.507.414,77. PT Pelni telah menerima dana KPP TA 2017 sebesar Rp1.908.416.074.640,12, sehingga terdapat kelebihan dana KPP TA 2017 sebesar Rp1.510.567.225,35 yang harus dikembalikan oleh PT Pelni ke Kas Negara atas pelaksanaan KPP Tahun 2017.

Dalam koreksian tersebut diketahui bahwa realisasi HPP pada 26 kapal lebih tinggi dibandingkan dengan pendapatan yang diperoleh dari pembayaran penumpang. Persentase HPP terbesar dibandingkan dengan pendapatannya yaitu pada KFC Jet Liner sebesar 1.679%, KM Sangiang 1.142,42% dan KM Wilis 874,56%.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan pemeriksaan, PT Pelni (Persero) dalam menjalankan KPP bidang Angkutan Laut Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Dalam Negeri TA 2017 belum sepenuhnya mematuhi peraturan perundangan yang berlaku.

## **Temuan, Permasalahan dan Rekomendasi**

### **1. Temuan dan Permasalahan**

**Laporan pertanggungjawaban Kewajiban Pelayanan Publik Tahun 2017 belum disusun secara memadai**

Terdapat beberapa permasalahan dari hasil pemeriksaan sebagai berikut:

- a. Terdapat beban-beban yang telah dikoreksi oleh KPA dalam verifikasi administrasi dan lapangan pada Laporan Pertanggungjawaban (*unaudited*) KPP Tahun 2017;
- b. Aplikasi *Oracle E-Business Suite (EBS) Finance Management* belum efektif dalam menghasilkan laporan pertanggungjawaban Kewajiban Pelayanan Publik (KPP) yang memadai;
- c. Laporan pertanggungjawaban KPP belum direviu oleh Satuan Pengawas Internal;

### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT Pelni agar:

- a. Memberikan sanksi sesuai ketentuan kepada VP PSO yang tidak cermat dalam melakukan *monitoring* penyusunan Laporan Pertanggungjawaban KPP Tahun 2017;
- b. Memberikan sanksi sesuai ketentuan kepada Kepala Kantor Cabang yang tidak cermat dalam melakukan *monitoring* kesesuaian *input* data ke dalam aplikasi;
- c. Memerintahkan Divisi Akuntansi Kantor Pusat untuk melakukan pengawasan terhadap *input* data pendapatan dan biaya yang dilakukan oleh Manajer Akuntansi Kantor Cabang; dan
- d. Menyusun dan menetapkan SOP terkait dengan reviu Laporan Pertanggungjawaban KPP oleh pengawas internal sebelum disampaikan kepada KPA.

## **2. Temuan dan Permasalahan**

Peraturan terkait komponen biaya yang dapat dibebankan dan pelaksanaan pembebanan Beban Pokok KPP Tahun 2017 belum memadai

Hasil pemeriksaan atas Peraturan Menteri dan Perjanjian KPP terkait penyelenggaraan KPP Angkutan Laut Penumpang Ekonomi TA 2017, ditemukan permasalahan sebagai berikut:

- a. PM 65 Tahun 2015 belum mengatur biaya-biaya yang tidak dapat dibebankan dalam pertanggungjawaban KPP;
- b. Permasalahan peraturan terkait komponen biaya yang dapat dibebankan; dan
- c. Permasalahan pembebanan komponen biaya KPP belum memadai.

### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT Pelni agar:

- a. Berkoordinasi dengan Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan untuk:
  - 1) Mengusulkan revisi PMP Nomor PM 65 Tahun 2015 kepada Menteri Perhubungan yang mengatur lebih jelas definisi dan batasan terkait biaya-biaya yang dapat dibebankan dan yang tidak dapat dibebankan dalam KPP serta menyusun kontrak pelaksanaan KPP sesuai ketentuan yang berlaku;
  - 2) Menyusun dan menandatangani perjanjian KPP sesuai dengan PMP Nomor PM 65 Tahun 2015 dan perubahannya ;dan
- b. Lebih cermat dalam menetapkan ketentuan internal pembebanan biaya yang dapat dibebankan ke dalam KPP.

### 3. Temuan dan Permasalahan

**Realisasi Satuan Dasar Unit Muatan (SDUM) PT Pelni belum menggambarkan jumlah, kondisi penumpang ekonomi dan muatan yang sebenarnya**

Hasil pemeriksaan secara uji petik yang dilakukan atas perhitungan SDUM yang dilakukan oleh Divisi PSO Planning (nama tempat/nama kapal/nama aplikasi) masih ditemukan permasalahan yang sama pada Tahun 2017 sebagai berikut:

- a. Informasi dalam tabel silang tidak seragam, penginputan nilai SDUM dilakukan secara manual, dan terdapat *refrigerated container* tidak tercatat;
- b. Perhitungan SDUM terkait muatan kendaraan belum seragam dan tidak ada standar baku atas 1 KP dalam perhitungan SDUM muatan di atas kapal;
- c. Data yang diinput dalam perhitungan SDUM belum seluruhnya sesuai dengan data tabel silang.

### Rekomendasi BPK

Direksi PT Pelni agar:

- a. Berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan untuk mengusulkan revisi KM 57 Tahun 2006 terkait dengan penentuan SDUM muatan yang wajar kepada Menteri Perhubungan;
- b. Menyelesaikan rekomendasi BPK terkait implementasi sistem informasi administrasi penumpang dan muatan di atas kapal secara konkret, serta berkoordinasi dengan Menteri Perhubungan terkait ketentuan SDUM secara detail dan jelas;

- c. Memperbaiki aturan terkait unit yang bertanggung jawab melakukan evaluasi dan *monitoring* atas kelengkapan dan kehandalan data penumpang dan muatan dalam tabel silang kapal;
  - d. Menyusun dan menetapkan ketentuan internal terkait formulasi perhitungan SDUM secara detail, jelas, dan relevan.
4. Temuan dan Permasalahan
- Ketentuan perhitungan Pendapatan Penumpang Lainnya, Pendapatan Bersama (*Joint revenue*) dan Pendapatan Muatan pada Kapal Penumpang yang mendapat penugasan KPP belum diatur**
- Uraian permasalahan tersebut adalah sebagai berikut.
- a. Belum terdapat acuan formal atas pendapatan terkait penumpang dan pendapatan bersama (*joint revenue*) pada KPP;
  - b. Belum terdapat acuan formal atas pendapatan muatan di atas kapal yang memperoleh penugasan KPP;

#### **Rekomendasi BPK**

Direksi PT Pelni agar berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan untuk:

- a. Mengusulkan kepada Menteri Perhubungan ketentuan perhitungan kompensasi KPP yang wajar khususnya untuk perhitungan pendapatan penumpang ekonomi dengan memperhatikan adanya pendapatan bersama (*joint revenue*) atas pendapatan muatan dalam kapal yang sama;
- b. Menyusun kajian terkait perhitungan kompensasi atas penyelenggaraan KPP angkutan laut penumpang kelas ekonomi yang efisien bagi keuangan negara.



# PT JASA MARGA (PERSERO) Tbk

Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu atas Pengelolaan Pendapatan Usaha, Pengendalian Biaya dan Kegiatan Investasi Tahun 2015 dan 2016 di Provinsi DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur

## Hasil Pemeriksaan



\* ) Sumber : LHP DTT PT Jasa Marga (Persero), Tbk. Semester I Tahun 2018

## KeSimpulan Pemeriksaan

- ✓ Direksi PT JM beserta anak perusahaannya belum dapat secara optimal menerapkan sistem pengendalian internal yang telah disusun dalam rangka mengamankan kekayaan perusahaan sehingga masih ditemukan beberapa permasalahan yang perlu mendapat perbaikan dari Direksi PT JM
- ✓ Terdapat beberapa permasalahan dalam kegiatan pengelolaan pendapatan, pengendalian biaya dan kegiatan investasi sehingga kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh PT JM beserta anak perusahaan belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

## Pendahuluan

Pemeriksaan ini bertujuan untuk menilai kesesuaian pengelolaan pendapatan usaha, pengendalian biaya dan kegiatan investasi pada PT Jasa Marga (Persero), Tbk (PT JM) serta anak perusahaan Tahun 2015 dan 2016 dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hasil pemeriksaan mengungkapkan 20 temuan yang memuat 29 pemasalahan dan 40 rekomendasi, dimana permasalahan tersebut meliputi 9 permasalahan kerugian negara senilai Rp7.170.704.844,00-; 2 permasalahan kekurangan penerimaan senilai Rp167.990.405.058,00-; dan 3 permasalahan ketidakhematan senilai Rp5.321.060.277,00. Adapun rincian permasalahan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

### Rincian Permasalahan atas Ketidakpatuhan pada Pengelolaan Pendapatan Usaha, Pengendalian Biaya, dan Kegiatan Investasi PT JM

Klasifikasi dan Permasalahan	Nilai
<b>Kerugian</b>	
• Terdapat selisih lebih volume pekerjaan lapis ulang sebesar Rp19.781.900,00. Hal tersebut telah ditindaklanjuti oleh PT JM dengan melakukan pemotongan pada pembayaran retensi kepada rekanan.	Rp19.781.900,00
• Terdapat volume pekerjaan pengaturan dan pengamanan lalu lintas serta pekerjaan pergerakan peralatan <i>scrapping</i> dan pengaspalan yang tidak layak dibayarkan sebesar Rp1.044.785.140,00	Rp1.044.785.140,00
• Terdapat kelebihan pembayaran sebesar Rp18.410.040,00 atas duplikasi perhitungan <i>overhead</i> , dan terdapat indikasi kelebihan perhitungan biaya mobilisasi kendaraan satuan tugas dan operasional per bulan sebesar Rp41.307.750,00	Rp59.717.790,00,00
• Terdapat kelebihan pembayaran beberapa item pekerjaan yang diakibatkan perhitungan AHS yang tidak sesuai spesifikasi yang ditetapkan	Rp860.364.092,00

<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat dokumen pendukung pekerjaan perawatan perkerasan (<i>patching</i>) tidak dapat diyakini kebenarannya</li> </ul>	Rp1.280.457.776,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kelebihan pembayaran sebesar Rp29.150.000,00 atas pekerjaan yang berulang/ganda</li> </ul>	Rp29.150.000,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat pekerjaan rekonstruksi dan SFO yang dilaksanakan pada lokasi yang sama dengan pekerjaan Tahun 2015</li> </ul>	Rp1.754.595.364,94
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembayaran item pekerjaan <i>dowel bar</i> dan <i>tie bar</i> tidak sesuai dengan spesifikasi umum kontrak</li> </ul>	Rp1.666.025.259,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat Kelebihan Pembayaran pada Pekerjaan Penambahan Lajur Ruas Kopo-Buah Batu Jalur B pada Jalan Tol Padalarang – Cileunyi Tahun 2015</li> </ul>	Rp455.827.522,50
<b>Kekurangan Penerimaan</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mekanisme penatausahaan pendapatan tidak sesuai dengan perjanjian pengusahaan jalan tol jembatan Suramadu</li> </ul>	Rp165.469.198.349,40
<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat beberapa perjanjian pemanfaatan lahan jalan tol Surabaya-Gempol yang telah berakhir jangka waktu perjanjiannya dan belum dilakukan perpanjangan kontrak perjanjiannya</li> </ul>	Rp2.521.206.708,46
<b>Ketidakhematan</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ketidakkonsistenan menggunakan spesifikasi umum kadar aspal efektif pada <i>Job Mix Formula</i> (JMF)</li> </ul>	Rp229.619.508,81
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pencampuran agregat tidak sesuai spesifikasi kontrak dan terdapat indikasi pemborosan kuantitas aspal sebesar Rp1.350.924.398,60</li> </ul>	Rp1.350.924.398,60
<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat klausul G.52.2 dalam Ketentuan Umum Kontrak yang tidak relevan</li> </ul>	Rp3.740.516.370,00.

Sumber: LHP DTT PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Semester I 2018.

## **Pembahasan**

Adapun temuan hasil pemeriksaan BPK yang akan dibahas pada bagian ini adalah permasalahan-permasalahan yang perlu mendapat perhatian antara lain sebagai berikut:

### **1. Temuan dan Permasalahan**

**Pelaksanaan pengusahaan jalan tol Jembatan Surabaya Madura tidak sesuai perjanjian**

Hasil pemeriksaan atas pelaksanaan perjanjian pengusahaan jalan tol Jembatan Suramadu beserta dokumen pendukungnya diketahui terdapat beberapa permasalahan sebagai berikut:

- a. Pembukaan rekening bersama penampungan dana pendapatan jalan tol jembatan Suramadu tidak dilaksanakan.
- b. Penandatanganan perjanjian antara PT JM dan BPJT terlambat dan tidak sesuai dengan ketentuan dalam penetapan pemenang pelelangan.
- c. Mekanisme penatausahaan pendapatan tidak sesuai dengan perjanjian pengusahaan jalan tol jembatan Suramadu.
- d. PT JM belum mendapatkan pembayaran atas biaya pengusahaan jalan tol Jembatan Suramadu.
- e. BPWS bukan merupakan Badan Layanan Umum (BLU) sehingga tidak dapat melakukan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PPK BLU).

Permasalahan tersebut mengakibatkan PT JM belum mendapatkan pembayaran atas biaya pengusahaan jalan tol Jembatan Suramadu selama 5 (tahun) minimal sebesar Rp165.469.198.349,40 dan belum ada kejelasan atas penyelesaian pembayaran, serta PT JM tidak dapat segera menggunakan dan memanfaatkan hasil penerimaan dari pembayaran atas biaya pengusahaan jalan tol Jembatan Suramadu.

#### **Rekomendasi BPK:**

BPK merekomendasikan kepada Direksi PT JM agar:

- a. Melaksanakan perjanjian pengusahaan jalan tol jembatan Suramadu secara tegas dan melakukan koordinasi dengan para pihak terkait untuk menyelesaikan permasalahan tersebut;
- b. Melakukan penagihan biaya pengoperasian jalan tol kepada Kementerian PUPR sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

### **2. Temuan dan Permasalahan**

**Terdapat perbedaan nilai penggantian biaya operasi dan pemeliharaan atas pengoperasian Simpang Susun Karawang Barat**

Hasil pemeriksaan atas dokumen pengelolaan dan pengoperasian Simpang Susun Karawang Barat beserta dokumen pendukungnya diketahui hal-hal sebagai berikut.

- a. PT Maligi belum melakukan pembayaran defisit biaya operasi dan pemeliharaan (OM) dari tahun 2009 s.d. 2011 sebesar Rp7.271.089.222,00. PT JM juga belum melakukan Berita Acara Serah Terima Hak Pengusahaan Proyek dari Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum kepada PT JM.
- b. Pada Tanggal 7 Februari 2013, PT JM dan PT Maligi melakukan rapat untuk membahas mekanisme penagihan pembayaran biaya OM untuk modifikasi Simpang Susun Gerbang Tol Karawang Barat, dimana beberapa hal yang dibahas yaitu kesepakatan pembentukan tim evaluasi perhitungan biaya OM. Namun hingga Juli 2015 masih belum ada kesepakatan nilai OM Gerbang Tol Karawang Barat 2.
- c. Berdasarkan perhitungan pendapatan bangkitan dari PT JM Cabang Jakarta-Cikampek diketahui bahwa hingga Desember 2016 akumulasi pendapatan bangkitan sejak Simpang Susun Karawang Barat beroperasi adalah sebesar minus Rp131.757.296.072 dengan volume lalu lintas aktual harian rata-rata tertinggi sebesar 46.245 kendaraan pada bulan Juni 2016. Sehingga PT Maligi masih menanggung kekurangan biaya OM.
- d. Berdasarkan Laporan Keuangan Konsolidasi PT JM Tahun 2016 (audited) diketahui bahwa PT JM mencatat nilai kewajiban PT Maligi sebesar Rp23.217.607.000,00, dan dilakukan penagihan.
- e. Presiden Direktur PT Maligi menyampaikan surat Nomor 184/FA/III/2017 tanggal 14 Maret 2017 kepada Direktur Utama PT JM perihal pembahasan hasil audit biaya operasional dan pemeliharaan (OM) GT Karawang Barat 2 TW II Tahun 2009 s.d. TW IV tahun 2016, dimana surat tersebut menjelaskan tentang peninjauan ulang atas beberapa item biaya OM.

Hingga pemeriksaan BPK tanggal 20 Juli 2017 diketahui bahwa PT JM dan PT Maligi masih belum mencapai kesepakatan atas nilai tanggungan defisit biaya OM yang harus ditanggung PT Maligi seperti disebut dalam perjanjian.

Permasalahan tersebut mengakibatkan terdapat tagihan nilai penggantian biaya operasi dan pemeliharaan atas pengoperasian Simpang Susun Karawang Barat kepada PT Maligi yang belum diselesaikan, serta belum adanya kejelasan hak pengusahaan Simpang Susun Karawang Barat.

### **Rekomendasi BPK**

BPK merekomendasikan kepada Direksi PT JM agar:

- a. Menyelesaikan tagihan nilai penggantian biaya operasi dan pemeliharaan Simpang Susun Kerawang Barat kepada PT Maligi;
- b. Berkoordinasi dengan Kementerian PU untuk menyelesaikan serah terima hak pengusahaan Simpang Susun Kerawang Barat.

### **3. Temuan dan Permasalahan**

**Pekerjaan pemeliharaan periodik, rekonstruksi jalan dan pengecatan marka jalan pada Cabang Purbaleunyi Tahun 2015 dan 2016 tidak sesuai ketentuan**

Hasil pemeriksaan terhadap dokumen pengadaan, dokumen kontrak dan dokumen pelaksanaan Pekerjaan SFO, Rekonstruksi Jalan dan Pengecatan Marka Jalan Tahun 2015 serta dokumen pendukung lainnya diketahui permasalahan sebagai berikut:

- a. Terdapat perangkapan jabatan dalam proses pengadaan dan pelaksanaan pekerjaan;
- b. Panitia Pengadaan tidak menyusun HPS;
- c. Metode lelang yang digunakan yaitu metode lelang terbatas, tidak sesuai ketentuan;
- d. Metode pembobotan evaluasi teknis tidak wajar/sesuai ketentuan;
- e. *General Superintendent (GS)* yang ditugaskan di lapangan berbeda dengan dokumen penawaran;
- f. Item pekerjaan dan analisa harga satuan (AHS) tidak sesuai dengan spesifikasi kontrak, yang mengakibatkan kelebihan pembayaran sebesar Rp860.364.092,00;
- g. Dokumen pendukung pekerjaan perawatan perkerasan (*patching*) tidak dapat diyakini kebenarannya, yang mengakibatkan kelebihan pembayaran sebesar Rp1.280.457.776,00;
- h. Pencampuran agregat tidak sesuai spesifikasi kontrak dan terdapat indikasi pemborosan kuantitas aspal sebesar Rp1.350.924.398,60;
- i. Penambahan item pekerjaan baru pada Addendum sebesar Rp8.435.633.675,00 tidak sesuai dengan ketentuan;
- j. Beberapa item pekerjaan telah dilaksanakan mendahului kontrak/*addendum* kontrak;