



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI DENGAN SEKJEN, IRJEN,
KEPALA BPSDM-P, DAN KEPALA BALITBANG KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN**

Tahun Sidang	: 2017 – 2018
Masa Sidang	: V
Rapat	: Ke -
Jenis Rapat	: Rapat Dengar Pendapat
Hari/Tanggal	: Selasa, 10 Juli 2018
Sifat	: Terbuka
Pukul	: 14.30 WIB s.d 17.40 WIB
Tempat	: Ruang Rapat Komisi V (Ruang KK V), Gedung Nusantara.
Acara	: 1. Evaluasi Pelaksanaan APBN TA.2018 sampai dengan Bulan Mei 2018. 2. Membahas alokasi anggaran menurut fungsi, program, dan prioritas anggaran K/L TA.2019 masing-masing unit Eselon I Kementerian/Lembaga Mitra Kerja Komisi V DPR RI.
Ketua Rapat	: Drs. Anton Sukartono Suratno, MSi
Sekretaris	: Dra. Prima M.B. Nuwa, MSi
Hadir Anggota	: dari 53 orang Anggota Komisi V DPR RI
Hadir Mitra	: Sekjen, Irjen, Kepala BPSDM-P, dan Kepala Balitbang Kementerian Perhubungan beserta jajaran.

KETUA RAPAT (ANTON SUKARTONO SURATTO):

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

Selamat siang; dan

Salam sejahtera bagi kita semua.

**Yang terhormat Anggota Komisi V DPR RI;
Yang terhormat saudara Sekjen, Irjen, Kepala Balitbang dan Kepala BPSDMP
Kementerian Perhubungan beserta seluruh jajarannya; serta
Para hadirin yang kami muliakan.**

Pertama-tama mari kita panjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT karena atas berkat rahmat dan hidayah-Nyalah kita dapat berkumpul dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab kita dalam keadaan sehat wal'afiat. Berdasarkan informasi dari Sekretariat, kita masih kurang 1 fraksi lagi maka kita buka tetapi tidak mengambil kesimpulan sampai kuorum semua 6 fraksi telah hadir.

Oleh karenanya, sebagaimana ketentuan Pasal 251 izinkan saya membuka rapat pada hari ini dan dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 14.20 WIB)

Kami atas nama Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI ingin mengucapkan Selamat Hari Raya Idul Fitri 1439 H Mohon Maaf Lahir dan Batin. Apabila dalam rangkaian proses pelaksanaan tugas dan kerja sama kita selama ini ada hal-hal yang kurang berkenan, kami ucapkan terima kasih dan penghargaan kepada saudara Sekjen, saudara Irjen, saudara Kepala Balitbang dan saudara Kepala BPSDMP Kementerian Perhubungan beserta seluruh jajarannya yang telah memenuhi undangan kami dalam Rapat Dengar Pendapat pada hari ini. Sebelumnya kami ingin menyampaikan adanya penambahan keanggotaan dari Fraksi PAN dan dari Fraksi Partai Demokrat di Komisi V.

Yang pertama yang terhormat Hj. Intan Fitriana Fauzi, SH., LL.M., Nomor Anggota 474 dari Fraksi PAN Dapil Jawa Barat VI. Boleh Bu memperkenalkan diri Bu.

F-PAN (Hj. INTAN FITRIANA FAUZI, S.H.,LLM.):

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

Salam sejahtera.

Terima kasih Pimpinan Sidang.

Saya Intan Fitriana Fauzi, Fraksi Partai Amanat Nasional Dapil Jabar VI Kota Depok dan Kota Bekasi.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Sebelumnya dari Komisi berapa Bu?

F-PAN (Hj. INTAN FITRIANA FAUZI, S.H.,LLM.):

Saya PAW Paripurna yang lalu Pak.

KETUA RAPAT:

Baik.

Terima kasih Bu ya.

Selanjutnya yang terhormat Drh. Jhonny Allen Marbun, M.M., Nomor Anggota 400 dari Fraksi Partai Demokrat Dapil Sumut II.

Silakan Pak memperkenalkan diri Bapak siapa dan pernah di komisi berapa saja Pak.

F-PD (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Baru PAW 2 bulan yang lalu. Komisinya, pernah Komisi VI, Komisi VII untuk periode ketiga, kemarin tertunda.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Luar biasa, ini paman saya dibilang orangtua saya juga yang saya 2 periode, Beliau 3 periode. Jadi selanjutnya kami mengucapkan selamat datang Irjen, Sekjen, Kepala Balitbang, Kepala BPSDMP Kementerian Perhubungan serta Anggota Komisi yang kami hormati.

Sebagaimana kita ketahui bahwa dalam Rapat Kerja Komisi V DPR RI dengan para menteri mitra kerja Komisi V DPR RI pada hari Rabu tanggal 6 Juni 2018 yang telah lalu, telah disepakati beberapa hal diantaranya:

1. Komisi V DPR RI memahami paparan tentang penyesuaian pagu indikatif Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Desa PDT dan Transmigrasi masing-masing sesuai dengan b. Surat Menhub kepada Menteri Keuangan dan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor KU002/20/5/PHB18 tanggal 14 Mei 2018 perihal Usulan Penyesuaian Pagu Indikatif Kementerian Perhubungan Tahun 2019 sebagai berikut:
Kementerian/Lembaga Kementerian Perhubungan, Pagu Rp104.049.055.186.000,-. Itu pagu kebutuhannya, kok belum ditayangkan. Saya bacakan lagi. Penyesuaian Pagu Indikatif sebesar Rp44.132.798.484.000,-. Selanjutnya Komisi V DPR RI bersama dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dan Kementerian Perhubungan akan memperjuangkan kenaikan anggaran sesuai dengan usulan pagu indikatif Tahun Anggaran 2019 yang diusulkan untuk membiayai program-program prioritas sesuai dengan mekanisme pembahasan RUU tentang APBN di DPR RI.
2. Komisi V DPR RI sepakat dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Desa PDT dan Transmigrasi untuk memprioritaskan penyesuaian program-program prioritas dalam RPJMN 2014 sampai 2019 dan terus meningkatkan jumlah alokasi untuk program infrastruktur di masyarakat, antara lain PISEW, PASIMAS, SANIMAS, KOTAKU, TPST 3R. Program Kerakyatan di sekitar perhubungan antara lain RASS, JOSS, Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Keselamatan Jalan, Pengadaan Bus Sekolah dan Kapal Rakyat dan Program Pelayanan Lainnya di sektor Desa Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi.
3. Komisi V DPR RI sepakat dengan Kementerian Perhubungan untuk menyesuaikan alokasi pagu anggaran belanja dan menyesuaikan program dan kegiatan pada RAKL RAPBN Tahun Anggaran 2019 berdasarkan usul dan pendapat Komisi V DPR RI dalam memperjuangkan program

pembangunan yang berskala nasional termasuk program pembangunan yang merupakan aspirasi daerah pemilihan anggota Komisi V DPR RI sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD, dan DPRD.

Sesuai dengan keputusan rapat tersebut dalam forum rapat hari ini, kami akan memberikan kesempatan kepada para Anggota Komisi V DPR RI untuk menyampaikan usulan-usulan dalam rangka pemerjuangan program-program pembangunan baik yang berskala nasional maupun khusus berkaitan dengan aspirasi di daerah pemilihannya.

Oleh karena itu, kami harapkan agar dalam proses penyusunan pagu indikatif belanja Kementerian Lembaga Mitra Kerja Komisi V DPR RI benar-benar dapat memperhatikan dan mengakomodir saran dan masukan dari Komisi V DPR RI.

Demikian pengantar kami.

Selanjutnya, kami berikan kesempatan kepada para Eselon I Kementerian Perhubungan untuk menyampaikan penjelasan yang lebih spesifik tentang mengenai rencana kerja dan anggaran masing-masing unit organisasi dalam Tahun Anggaran 2019.

Silakan Kepala Balitbang atau Sekjen dulu, Sekjen dulu tetapi Sekjen lagi di kamar mandi, Pak Irjen dulu begitu Pak ya, kami tunggu Pak Sekjen.

Silakan Pak Irjen.

Waktu dan tempat kami persilakan.

IRJEN KEMENHUB:

Yang terhormat Pimpinan Komisi V DPR Republik Indonesia, Bapak-bapak dan Ibu Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati.

Mengawali penjelasan kami tentang program kerja dari Inspektorat Jenderal sendiri, langsung ke slide nomor 3.

Kami ingin menyampaikan bahwa pada Tahun 2018 saat ini prioritas pengawasan intern akan lebih ditekankan kepada:

1. Pengawasan terhadap proyek-proyek strategis nasional atau PSM dan Program Pembangunan Prioritas Nasional.
2. Kami juga akan menekankan lebih kepada menyelesaikan proyek-proyek yang dalam status konstruksi dalam pekerjaan yang tersebar baik di sektor perhubungan darat, laut, udara maupun perkereta-apian.
3. Kami akan melakukan audit terhadap pelaksanaan pemeliharaan prasarana dan sarana pada obyek-obyek yang terpilih.
4. Melaksanakan ... tahunan tentunya secara selektif yang kami lakukan pada obyek yang memiliki ... tinggi. Jadi tidak pada 600 sekian UPT yang ada di Kementerian Perhubungan secara keseluruhan.
5. Kami akan bekerja sama dengan Pengawas Eksternal baik itu BPK, BPKP dan juga Aparat Penegak Hukum khususnya untuk BPK, BPKP. Tugas kami adalah menindaklanjuti hasil temuan BPK atau BPKP untuk dituntaskan.
6. Kami juga akan melaksanakan ADTT (Audit Dengan Tujuan Tertentu), tentunya pada obyek atau kasus yang strategis yang memerlukan pendalaman, tentunya yang sudah ada bukti awal yang perlu didalami lebih lanjut.

7. Mengefektifkan Unit Investigasi untuk menindaklanjuti pengaduan-pengaduan masyarakat yang cukup banyak jumlahnya yang harus kami tangani secara baik.

Jadi inilah 7 prioritas pengawasan intern yang akan dilaksanakan pada Tahun 2018.

Sedikit kami gambarkan mengenai tugas pokok dan tugas-tugas tambahan yang diberikan kepada Inspektorat Jenderal pada tahun ini, selain tugas pokok melaksanakan audit kinerja, review laporan keuangan, dan juga tugas-tugas monitoring, ada tugas-tugas tambahan yang memang kami harus laksanakan sebagai tugas yang diberikan Pimpinan Kementerian yaitu tentunya pengawalan dan supervisi terhadap proyek-proye skala nasional, lalu pemantauan dan penyelesaian terhadap proyek-proyek skala nasional yang di lingkungan perhubungan yang dalam status KDP (Konflik Dalam Pengerjaan) yang belum selesai artinya atau belum dioperasional. Lalu juga melakukan audit penelitian, penelusuran aset-aset Kemenhub yang belum diketahui keberadaannya, tentunya ini hasil tindak lanjut temuan BPK, lalu juga melakukan audit investigasi terhadap pengaduan atau kasus-kasus yang memerlukan pendalaman yang melakukan pengaduan-pengaduan masyarakat. Yang kelima, melakukan review rencana kerja anggaran dan buka alokasi anggaran. Yang keenam, review pengendalian intern pelaporan keuangan dan yang ketujuh, review rencana kebutuhan barang milik negara, ini juga melakukan review setiap tahun. Yang kedelapan, review harga perkiraan sendiri atau HPS yang juga kami lakukan baik atas permintaan maupun terhadap proyek-proyek yang memang memerlukan review terhadap HPS-nya. Lalu yang kesembilan review terhadap laporan kinerja atau Lakip Tingkat Kementerian, review revisi dipa kalau memang akan melakukan revisi dipa, kami akan melakukan review, lalu juga mengevaluasi implementasi sistmen pengendali intern Pemerintah atau SPIP, pemantauan tindak lanjut hasil temuan Inspektorat Jenderal, pemantauan tindak lanjut hasil temuan eksternal baik dari Badan Pemeriksa Keuangan maupun dari Badan Pemeriksa Keuangan dan Pembangunan atau BPKP, lalu melakukan sosialisasi dan internalisasi pengendalian gratifikasi Kementerian Perhubungan, lalu peningkatan dan pemenuhan elemen-elemen dalam peningkatan tata kelola pengawasan melalui internal audity capability model bekerja sama dengan BPKP. Keenambelas adalah peningkatan tata kelola kelembagaan melalui penerapan manajemen mutu dan internasional organisasi for standardization atau ISO. Lalu pengelolaan aplikasi disporing sistem atau sistem manajemen pengaduan ... yang kami kembangkan. Lalu pemantauan dan pengawasan penyelenggaraan Angkutan Lebaran, Angkutan Haji, Natal dan Tahun Baru, lalu melakukan koordinasi kelembagaan pengawasan melalui Asosiasi Auditor Intern Pemerintah dan Kerja Sama antar Kelembagaan ... mitra kementerian, juga dengan aparat penegak hukum dalam meningkatkan hasil pengawasan melalui penggunaan tenaga ahli atau pemanfaatan laboratorium, pertukaran informasi dan pengembangan kompetensi.

Jadi demikianlah Bapak Pimpinan dan Bapak/Ibu Anggota yang kami hormati tugas-tugas tambahan yang harus kami laksanakan dalam pelaksanaan tugas-tugas pengawasan dan monitoring.

Mengenai postur anggaran Tahun 2018, Itjen mendapatkan alokasi 106,1 milyar yang terdiri dari belanja pegawai sebesar 36,5 milyar atau 34%, belanja barang sebesar 61,3 milyar atau 57%, dan belanja modal sebesar 8,2 milyar atau 7%. Untuk belanja barang sendiri dirinci bahwa ini untuk melaksanakan pengawasan berupa audit, review, pengawalan, evaluasi, investigasi, kerja sama antar aparat

pengawas internal Pemerintah dan kerja sama intra kementerian. Lalu juga untuk belanja barang sendiri adalah untuk layanan perkantoran sebesar 5% dan dukungan manajemen dan teknis sebesar 18% yaitu dalam rangka menyusun perencanaan program, perencanaan anggaran, pelaksanaan anggaran, masalah-masalah penyelewengan masuk masalah hukum, masalah-masalah hukum dan perlengkapan kepegawaian, masalah-masalah humas dan keprotokolan, tata laksana dan reformasi birokrasi dan juga untuk melaksanakan man powering, evaluasi, dan tugas-tugas tambahan yang cukup besar. Untuk belanja modal, dari anggaran 8,2 milyar itu akan digunakan untuk pembelian alat dan sarana bantu audit ..., lalu untuk pembelian furniture 9%, untuk peralatan dan mesin 45% dan untuk renovasi ruang kerja sebesar 5%. Sedangkan untuk belanja pegawai sendiri, untuk kepentingan membayar gaji dan tunjangan dari total pegawai 284 per 30 Juni 2015 untuk gaji pokok 36%, tunjangan kinerja 50% dan tunjangan lain-lain 14%.

Dari pelaksanaan anggaran, mohon langsung ke halaman 9 saja. Sampai dengan posisi 30 Juni 2018, penyerapan anggaran sudah mencapai 35,35% dari target 31,83% yaitu untuk belanja pegawai 58%, belanja barang 28%, dan belanja modal 35%. Untuk Tahun 2019, sesuai dengan pagu indikatif Itjen mendapatkan anggaran 92,5 milyar dari total kebutuhan yang diusulkan oleh Itjen adalah 110,9 milyar. Untuk 92,5 milyar dan dia terbagi dari belanja pegawai sebesar 33% atau 31 milyar, belanja barang sebesar 54,3 milyar dan belanja modal sebesar 7,089 milyar. Ini adalah berdasarkan pagu indikatif Itjen. Namun kalau melihat sesuai kebutuhan Itjen tentunya kami membutuhkan anggaran sebesar 110,9 milyar yang terdiri dari belanja pegawai sebesar 36,5 milyar atau 33%, belanja barang sebesar 66,085 milyar atau 60% dan belanja modal sebesar 8,3 milyar atau 7%.

Selanjutnya adalah gambaran dari postur anggaran Tahun 2019. Jadi kalau 2018 kami mendapatkan 106 milyar. Nah Tahun 2019 seperti saya sampaikan tadi, bahwa kami membutuhkan 110 milyar sedangkan pagu indikatif kami mendapatkan hanya 92 milyar. Namun demikian kami telah mengusulkan kepada Bapak Menteri Perhubungan untuk dapat memenuhi kebutuhan Inspektorat Jenderal untuk melaksanakan tugas-tugasnya. Dari anggaran kebutuhan dan pagu indikatif Tahun 2019, jadi kalau Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang terhormat melihat bahwa untuk belanja barang itu yang biru adalah kebutuhan kami yaitu untuk pengawasan 35%, kebutuhan indikatif hanya di 34% diantaranya yang perkantoran sama 5%, untuk dukungan manajemen 18%, untuk belanja modal kami membutuhkan juga 7% dengan total 8,3 milyar dan untuk belanja pegawai akan membutuhkan 36,5 milyar, 33%. Untuk komposisi belanja pegawai Tahun 2019, dari kebutuhan 36,5 milyar sesuai dengan pagu indikatif hanya diberikan 31,1 milyar. Tentunya ini akan mengalami kekurangan berkaitan dengan kenaikan tunjangan kinerja yang membutuhkan tambahan alokasi cukup besar yaitu 6,6 milyar. Untuk komposisi belanja barang Tahun 2019, untuk pengawasan internal kami membutuhkan 39,2 milyar atau 35%, untuk tugas tambahan dan dukungan manajemen 20,9 milyar dan layanan perkantoran sebesar 5,9 milyar atau 5% dari total kebutuhan.

Dapat kami laporkan pula kepada Bapak Pimpinan dan Bapak/Ibu Anggota Dewan yang terhormat, kalau melihat kinerja dari Inspektorat Jenderal, gambaran saja kami ingin sampaikan Bapak Pimpinan bahwa pada Tahun 2018 dari total hasil audit Itjen sampai dengan posisi triwulan I Tahun 2015, berhasil dikembalikan kepada kas negara 136,32 milyar. Ini hasil temuan kami ..., lalu kami menggambarkan hasil review kami terhadap HPS yang disampaikan oleh masing-masing ini kerja Esselon I, Tahun 2017 kami bisa menghemat 1,9 trilyun dari HPS yang diajukan. Jadi berhasilkan kami turunkan senilai 9 trilyun.

Lalu untuk review RKA Tahun 2018, pada review pertama kami berhasil menghemat 6,1 triliun dari RKA yang diajukan dan untuk tindak lanjut hasil audit BPK RI, dari total temuan 381 temuan dengan rekomendasi 803 rekomendasi atau nilai rekomendasi 1,90 triliun, 1,9 triliun berhasil dituntaskan 677 rekomendasi dengan nilai rekomendasi 1,8 triliun yang masih dalam proses atau belum sesuai 123 rekomendasi dengan total nilai 94,2 milyar dan yang tidak dapat ditindaklanjuti 3 rekomendasi sebesar 9,76 milyar. Namun pada Semester II Tahun 2017 terdapat penambahan jumlah rekomendasi yang telah dilanjutkan sesuai dengan rekomendasi BPK RI sebanyak 19 rekomendasi 32,6 milyar dan lebih kurang 1 juta US Dollar.

Demikianlah Bapak Pimpinan yang kami hormati dan Bapak-bapak Anggota/Ibu Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati laporan kami dari Inspektorat Jenderal baik untuk pelaksanaan program atau anggaran 2018 maupun program kerja Tahun 2019.

Demikian.

*Billahi Taufiq Wal Hidayah,
Wassalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Bapak Inspektorat Jenderal.
Selanjutnya kami persilakan Bapak Sekjen.
Silakan Pak Jhonny.

F-PD (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Mohon izin.

Kalau boleh setelah pembahasan ini kita bisa langsung supaya tidak lupa khususnya yang pokok-pokok, karena kalau sekaligus nanti saya kira saya menangkap kita juga dengan berbagai masalah yang dipaparkan di eksekutif tidak begitu fokus. Jadi saran saya begitu dia selesai menyampaikan, kita bisa masuk sehingga tuntas satu-satu.

Itu usul konkrit saya.
Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik Pak Jhonny.
Tapi yang sudah-sudah kita dengarkan semua, nanti baru kita bahas satu per satu.

Baik, usulan diterima.

Baik.

Selanjutnya Bapak Sekretaris Jenderal.
Waktu dan tempat kami persilakan.

SEKJEN KEMENHUB:

Yang kami hormati Bapak Ketua, Para Wakil Ketua, dan Anggota Komisi V DPR RI serta Hadirin yang berbahagia.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

**Selamat siang; dan
Salam sejahtera bagi kita semua.**

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Kuasa karena berkat limpahan rahmat dan karunia-Nya kita dapat bertemu dalam Rapat Dengar Pendapat. Jadi bagian yang penyusunan rancangan APBN Tahun 2019 dan Tindak Lanjut Rapat Kerja Komisi V DPR RI dengan Menteri Perhubungan pada tanggal 6 Juni 2018 dalam kondisi yang sehat wal'afiat.

Selanjutnya izinkanlah kami menyampaikan penjelasan secara garis besar pokok-pokok kebijakan dalam rangka penyusunan rencana kerja dan anggaran sebagai agenda Rapat Dengar Pendapat dengan Pimpinan beserta Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat dengan agenda sebagai berikut:

1. Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2018;
2. Rincian Program masing-masing unit Esselon I Kementerian Perhubungan dalam RAPBN Tahun Anggaran 2019.

Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat serta Hadirin yang berbahagia.

Pada kesempatan ini pertama-tama kami sampaikan bahwa untuk Tahun Anggaran 2018 Kementerian Perhubungan mendapatkan penambahan anggaran dari unsur PHLN dan SJSN serta penambahan PNBP dan BLU sebesar Rp 4,45 trilyun sehingga total pagu kementerian perhubungan menjadi Rp 52,66 trilyun dengan realisasi anggaran sampai dengan Bulan Juni 2018 adalah sebesar Rp 10,94 trilyun atau sekitar 20,77%. Adapun Pagu Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan tidak mengalami perubahan atau tetap dengan alokasi anggaran sebesar Rp580,13 milyar. Berdasarkan jenis belanja anggaran Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2018 dibagi menjadi:

1. Belanja Pegawai sebesar Rp 121,91 milyar;
2. Belanja Barang sebesar Rp 384,89 Milyar;
3. Belanja Modal sebesar Rp 73,33 Milyar.

Dari total anggaran sebesar Rp580,13 milyar berdasarkan hasil evaluasi pelaksanaan APBN Tahun 2018, realisasi anggaran sampai dengan Bulan Juni Tahun Anggaran 2018 adalah sebesar Rp192,94 Milyar atau 33,26% yang terdiri atas realisasi belanja pegawai sebesar Rp51,57 Milyar, realisasi belanja barang sebesar Rp129,86 milyar, realisasi belanja modal sebesar Rp11,51 milyar.

Jika dibandingkan dengan Tahun Anggaran 2017, realisasi anggaran sampai Bulan Juni 2018 hampir sama dengan posisi realisasi anggaran Tahun atau sebesar 33,26% dan apabila dibandingkan dengan target realisasi anggaran Bulan Juni 2018 sebesar 28,49% maka realisasi anggaran sudah melebihi target yang ditetapkan. Dengan demikian, diharapkan target realisasi Tahun Anggaran 2018 yang telah ditetapkan sebesar ... dapat dicapai.

Pimpinan dan Para Anggota Komisi V yang terhormat,

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2017 bahwa Sekretariat Jenderal mempunyai tugas melaksanakan penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Dalam Rencana Kerja dan Anggaran Tahun 2019, Sekretariat Jenderal termasuk dalam fungsi ekonomi dengan program dukungan manajemen dan pelaksanaan tugas lainnya yang tersebar di 11 unit kerja Esselon II yang meliputi:

1. Biro Perencanaan;
2. Biro Kepegawaian dan Organisasi;
3. Biro Keuangan;
4. Biro Hukum;
5. Biro Umum;
6. Biro Komunikasi dan Informasi Publik;
7. Biro Layanan Pengadaan dan BMN;
8. Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
9. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
10. Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi Perhubungan,;
11. Mahkamah Pelayaran; dan
12. Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Dalam rangka melaksanakan tugas pokok dan fungsi tersebut, berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2015-2019, Sekretariat Jenderal menetapkan target mengejar Tahun 2019, diantaranya sebagai berikut. Nilai 75 untuk akuntabilitas kinerja instansi Pemerintah berdasarkan evaluasi kemenangan dan reformasi birokrasi, penuntasan pelaksanaan reformasi birokrasi dengan target 89%, WTP untuk opini BPK atas pengelolaan keuangan Kementerian Perhubungan tingkat penyerapan anggaran Sekretariat Jenderal sebesar 90% serta persentase penyelesaian perkara ... kapal sebesar 100%. Secara detail target kinerja Sekretariat Jenderal Tahun ... kami sampaikan dalam paparan.

Bapak Ketua, Wakil Ketua dan Para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat,

Pada kesempatan ini, perkenankanlah kami menyampaikan perkembangan terakhir penetapan pagu indikatif Kementerian Perhubungan dalam RAPBN Tahun 2019 dimana berdasarkan Surat Bersama Menteri PPN/Kepala Bappenas dan Menteri Keuangan Nomor S-209/MK.02/2018 dan B.029/M.PPN/B.8/KO.01.01/04/2018 tanggal 16 April 2018 perihal Pagu Indikatif KL Tahun 2019 dan sebagaimana kesimpulan hasil Rapat Kerja Komisi V DPR RI pada tanggal 6 Juni 2018 ditetapkan Pagu Indikatif Kementerian Perhubungan sebesar 44,1 juta trilyun dengan anggaran dengan rincian per Esselon sebagai berikut. Sekretariat Jenderal sebesar Rp547 Milyar, Sekretariat Jenderal sebesar 92 Milyar, Ditjen Perhubungan Darat sebesar 3,784 trilyun, Dirjen Perhubungan Laut 12,824 Trilyun, Dirjen Perhubungan Udara ... trilyun, Dirjen Perkereta-apian sebesar Rp15,361 trilyun, Badan Penelitian Pengembangan sebesar Rp122 Milyar, Badan Pengembangan SDM Perhubungan sebesar Rp 3,593 Trilyun serta Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebesar 162 milyar.

Untuk Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan besaran Pagu Indikatif Tahun Anggaran 2019 sebesar Rp547,51 milyar dengan komposisi anggaran per belanja sebagai berikut:

1. Belanja operasional adalah Rp219,89 milyar dengan rincian belanja pegawai sebesar Rp92,46 milyar, belanja barang meningkat 127,43 milyar;
2. Belanja non operasional sebesar Rp327,62 milyar dengan rincian belanja barang tidak mengikat sebesar Rp275,55 milyar; dan
3. Belanja barang modal sebesar Rp 52,07 milyar.

Adapun komposisi anggaran menurut unit kerja Esselon II di Lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

1. Biro Perencanaan sebesar Rp30,93 milyar;
2. Biro Kepegawaian dan Organisasi sebesar Rp30,93 milyar;
3. Biro Keuangan sebesar Rp22,14 milyar;
4. Biro Hukum sebesar Rp19,98 Milyar;
5. Biro Umum sebesar Rp207,56 Milyar;
6. Biro Komunikasi dan Informasi Publik sebesar Rp 44,93 milyar;
7. Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN sebesar Rp18,63 Milyar;
8. Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional sebesar Rp 21,59 milyar;
9. Pusat Pengelolaan Transportasi ... sebesar Rp15,13 Milyar;
10. Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi sebesar Rp 63,18 milyar;
11. Mahkamah Pelayaran sebesar Rp16,25 Milyar;
12. Komisi Nasional Keselamatan Transportasi sebesar Rp38,42 Milyar; serta
13. Atase Perhubungan sebesar Rp17,81 Milyar.

Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat,

Selanjutnya berdasarkan jumlah pagu indikatif sebesar Rp547,51 milyar tersebut serta dalam rangka mewujudkan target kinerja Tahun 2019, pada kesempatan ini perkenankan kami menyampaikan beberapa pikiran pokok atau strategis berdasarkan unit Esselon I di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan antara lain sebagai berikut:

1. Biro Perencanaan antara lain adalah:
 - a. Penyusunan rencana kerja dan anggaran berbagai e-planning;
 - b. Penyusunan ... induk transportasi nasional.
2. Biro Kepegawaian dan Organisasi antara lain adalah Assessment Centre dan Kompetensi pemangku jabatan di lingkungan Kementerian Perhubungan serta evaluasi organisasi dan tata laksana organisasi.
3. Biro Keuangan antara lain adalah monitoring dan evaluasi pelaksanaan anggaran, pengelolaan sistem akuntansi Pemerintah.
4. Biro Hukum antara lain adalah penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah dan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan di bidang transportasi serta pelayanan advokasi di lingkungan kementerian perhubungan.
5. Biro Umum adalah pemeliharaan gedung bangunan, peralatan dan mesin kantor pusat serta perwakilan kementerian perhubungan di luar negeri.
6. Biro Komunikasi dan Informasi Publik antara lain kegiatan komunikasi public melalui pemberitaan media sosial publikasi dan informasi public serta pelayanan informasi public.

7. Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN antara lain adalah pembinaan, pengadaan barang dan jasa serta penyelenggaraan LPSE Kementerian Perhubungan.
8. Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional antara lain adalah bantuan delegasi Republik Indonesia ke Sidang Nasional dan Internasional serta kerja sama kemitraan dengan instansi Pemerintah Pusat dan Daerah, BUMN, Swasta serta Masyarakat.
9. Pusat Pengelolaan Transportasi ... adalah pendampingan penyusunan dokumen lingkungan dan pelaporan pelaksanaan ... lingkungan serta penilaian evaluasi pelayanan prima sektor transportasi.
10. Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi antara lain adalah peningkatan layanan teknologi informasi dan komunikasi serta pembiayaan slot servis untuk mendukung aplikasi perizinan online.
11. Mahkamah Pelayaran, antara lain adalah Sidang Majelis Pemeriksaan Lanjutan ... Kapal serta revitalisasi dan penguatan kelembagaan Mahkamah Pelayaran.
12. Komite Nasional Keselamatan Transportasi antara lain adalah investigasi kecelakaan transportasi pada semua moda transportasi serta kerja sama investigasi, investigator keselamatan

Pimpinan serta Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat serta Hadirin yang berbahagia.

Demikian penjelasan yang dapat kami sampaikan tentang Rencana Kerja dan Anggaran Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dalam APBN Tahun 2019 dan selanjutnya, kami mohon perkenan dukungan Anggota Dewan yang terhormat agar Rencana Kerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dalam APBN Tahun 2019 dapat terlaksana dengan baik dalam rangka peningkatan layanan transportasi kepada masyarakat.

Sekian.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih kepada Bapak Sekretaris Jenderal.

Selanjutnya Kepala Balitbang.

Waktu dan tempat, kami persilakan.

KEPALA BALITBANG KEMENHUB:

**Yang sangat kami hormati Bapak Pimpinan Sidang;
Ibu dan Bapak Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat.**

Izinkan saya melaporkan tentang review pelaksanaan anggaran Tahun 2018 dan usulan pagu indikatif Tahun 2019 untuk Badan Litbang Kementerian Perhubungan.

Terkait dengan tugas pokok dan fungsi Badan Litbang, sebagaimana sudah diketahui bersama tentunya kajian-kajian dari Badan Litbang itu menjadi input atau bahan pertimbangan dari masing-masing Direktorat Jenderal dalam merumuskan kebijakan dan juga kita akan mengkaji hal-hal baru yang bisa menjadi pertimbangan dalam mengantisipasi kebutuhan transportasi ke depan. Hanya barangkali secara umum karena saya sebagai Pejabat baru disana, memang Litbang Kementerian Perhubungan masih jauh kalau untuk berperan seperti transportasi kalau di Inggris ada TRLL atau di Taiwan ada Puslitbang Jalannya PU, karena memang kita sendiri Puslitbang Kementerian Perhubungan itu tidak punya lab sehingga langkah yang kami lakukan karena kalau menunggu disiapkan lab-nya, menunggu tenaga ahlinya mungkin 5 tahun juga tidak selesai, sehingga langkah yang paling praktis yang kami lakukan sekarang adalah bekerja sama dengan DPPT dan Lab-lab Perguruan Tinggi untuk bisa melakukan kajian-kajian Litbang yang bisa menghasilkan hal-hal baru di dalam perumusan kebijakan. Ini langkah yang kami tempuh sehingga kami laporkan posisinya masih seperti ini.

Lanjut.

Khusus untuk realisasi di Litbang, kembali.

Di Litbang ini, sebelumnya, halaman 5 ya.

Ini kami mempunyai 4 unit Esselon II. Yang pertama kalau berdasarkan moda ada Puslitbang Udara, ada Puslitbang Laut tetapi ditambahkan sungai, danau dan penyeberangan yang jadi menyangkut air adanya di Puslitbang Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan. Jadi mitranya disini berarti Dirjen Darat dan Dirjen Laut. Kalau udara mitranya Dirjen Udara, kemudian ... transportasi jalan dan perkereta-apian. Jadi mitranya Dirjen Darat dan Perkereta-apian serta untuk memadukan pendekatan moda itu disini kita ada Litbang Transportasi antar Moda, kemudian Sekretariat Jenderal sebagai unit penunjang.

Lanjut.

Untuk Tahun 2018, kami mendapatkan alokasi anggaran total pagunya 143,8 milyar yang terdiri dari belanja pegawai totalnya 41,89 milyar atau porsi belanja pegawai itu sekitar 29,1%. Kemudian yang terbesar kaitan dengan studi-studi penelitian yaitu belanja barang, honor-honor itu nilainya 97,3 milyar atau 67,7%. Sedangkan untuk belanja barang itu hanya 4,5 milyar atau porsinya 3,2%. Realisasinya untuk belanja barang pegawai dan modal sampai dengan posisi 30 Juni adalah 40,5 milyar atau 28,18%.

Lanjut.

Kalau kita lihat realisasi per bulan, standard-nya dianggap on track itu kalau penyerapannya 90% dari rencana yang warning itu hanya di Bulan Juni karena penyerapannya 80%. Jadi kalau di bawah 90% itu diwarning, ini karena memang pelaksanaannya bertepatan dengan periode lebaran sehingga banyak kegiatan yang tidak bisa terlaksana tetapi insya allah mulai Juli dan seterusnya akan dikejar lagi sehingga bisa sesuai dengan target.

Lanjut.

Next.

Kalau dilihat dari realisasi, ini masih sejalan dan lebih tinggi daripada realisasi tahun lalu dan sejalan dengan target rencana 92% lebih. Kalau gambar Bulan Juli itu karena Bulan Julinya belum selesai. Jadi belum masuk, datanya masih datar.

Lanjut.

Untuk kegiatan Tahun 2018 sebagaimana tadi realisasinya, sebagaimana terlihat disini pada prinsipnya ada kegiatan yang dikontrakan, artinya menggunakan jasa konsultan atau pihak ketiga itu semuanya sudah kontrak kecuali 2 yaitu terkait

dengan survey asal pergerakan orang untuk tujuan nasional ini menggunakan big data. Ini prosesnya baru lelang dan rencana akan kontrak Bulan Juli karena memang kita perlu waktu untuk konsolidasi mengenai metode yang dipilih karena ini baru pertama kali kita melakukan audit survey nasional itu menggunakan big data. Biasanya pakai survey-survei on the spot yang konvensional baik screen line maupun pardonline survey maupun ... interview tapi ini menggunakan jasa big data dengan menggunakan mobile phone. Kami sudah koordinasikan dan akan kontrak.

Kemudian beberapa studi bisa terlihat disini bagaimana berkaitan di jalan dan kereta api terkait dengan pemetaan jalur kereta api barang di Pulau Sumatera serta skema pembiayaan LRT dan MRT. Untuk transportasi laut dan SDP, kita lihat disini banyak studi-studi yang terkait dengan pemetaan sebaran pelabuhan laut pada 7 pulau besar, kemudian grand design transportasi danau toba terpadu di kawasan, jadi kami ingin laporkan kepada forum. Jadi sebetulnya sejak Tahun 2016 kita sudah ada kajian dan memang kondisinya pelayaran rakyat itu memprihatinkan sehingga ada beberapa usulan yang sebetulnya sudah ditindaklanjuti oleh perhubungan darat termasuk pengadaan barat dan di danau toba tidak ada galangan baik untuk pembangunan kapal maupun untuk perawatan itu sudah direkomendasi, hanya sayang sama-sama kita sesalkan ini masih dari proses keburu terjadi musibah dan situasinya memang harus ada pembenahan yang menyeluruh khususnya terhadap

....

Kemudian terkait dengan Pusbang Udara. Beberapa contoh studi pemilihan tipe pesawat udara dan pembuatan ... khususnya di wilayah Papua Barat. Jadi pemilihan pesawat juga harus sesuai dengan alat navigasi yang ada disana, karakternya spesifik, kita tidak bisa ideal, ada kontur geografisnya sedemikian rupa, navigasinya juga kita mensatelit atau for landes, ini semua harus kita pilih yang sesuai dan memenuhi standard economic clofil. Kemudian juga potensi Bandara Udara Perairan ..., jadi kita sudah mengkaji mengenai sea plan. Jadi untuk daerah-daerah wisata yang tidak ada bandaranya tetapi alur lautnya memungkinkan untuk pesawat bisa mendarat di laut. Itu juga yang kita lakukan menunjang daerah-daerah wisata.

Selanjutnya dari hasil studi 2018 juga setelah saya masuk, saya lihat ada sisa-sisa kontrak karena tendernya mereka menawar di bawah pagu, hampir 900 milyar lebih, itu kita gunakan untuk melakukan studi, sudah direvisi mengenai hal yang baru belum kita lakukan mengenai pengangkutan container dengan bus, dengan motorize bus. Ini kita akan dorong karena kalau biasa di, Pak Bambang Haryo tahu persis kalau di Port Of Rotterdam itu feeder-feeder itu dari Jerman darimana sebelum Rotterdam itu banyak menggunakan bus. Nah ini kita coba kaji penggunaan bus ini karena secara economical skill pasti biayanya paling murah, hanya secara teknis dimungkinkan tidak wilayah perairan mana yang bisa ini karena menurunkan biaya logistic. Ini kita kaji dari sisa anggaran di 2018.

Lanjut untuk 2019.

Kami mengajukan usulan dengan pagu totalnya 189 milyar. Jadi naik dari alokasi 2018 yang 143 milyar. Namun karena keterbatasan sebagaimana tadi dilaporkan oleh Pak Sekjen dari total alokasi Kemenhub, alokasi litbang itu ada 122 milyar. Jadi turun sekitar 21,6 milyar dari 2018 atau 15%. Nah sehingga tentu kami harus menyesuaikan dengan alokasi yang ada, kami sedapat mungkin menyesuaikan kegiatannya. Namun demikian ada hal yang sangat prinsip misalnya halaman berikutnya. Ternyata hampir di semua unit Esselon I Pak Sekjen, itu kita kekurangan untuk belanja pegawai karena ada kenaikan tunkin, Kemenhub direncanakan dan sudah disetujui oleh Menpan dan Kementerian Keuangan nilai

tunjunnya naik, nah ini penganggarannya kurang di 2019, karena inikan diproses sebelumnya. Jadi contoh untuk kekurangan-kekurangan belanja gaji dan tunjangan itu ada nilainya 8,6 milyar dan pemeliharaan belanja gaji dan tunjangan itu ada nilainya 8,6 milyar dan pemeliharaan belanja mengikat kantor 2,1 milyar. Jadi kekurangan dari pagu litbang itu ada 10,7 milyar khusus untuk yang belanja pegawai dan mengikat dan itu terjadi di unit Esselon I yang lain karena kenaikan tunjunnya sebelumnya tidak diperhitungkan dan kita sudah membuat surat kepada Kementerian Keuangan.

Jadi barangkali ini mohon bantuan dari Ibu dan Bapak Komisi V barangkali sejalan salah satu hal yang sejalan dengan butir 2 kesimpulan raker yang lalu untuk hal-hal yang urgent mohon juga mendapatkan bantuan.

Berikutnya juga yang dari pengurangan kebutuhan terhadap ini. Yang terpaksa dikurangi itu antara lain mengenai Gedung Litbang Pak, itu kan gedung bangunan balanda. Jadi dulu hanya untuk penerangan tetapi sekarang ada CCTV, segala macam simulator alat-alat, jadi kabel-kabelnya itu tembelan-tembelan. Saya terus terang agak risau sebetulnya sudah ada rencana menata instalasi listrik sekitar 9,8 hanya juga belum tertampung disini. Ini hal yang contoh sangat urgent saja. Yang lain, kami menyesuaikan dengan keterbatasan anggaran.

Kami laporkan untuk kegiatan studi di Tahun 2019 dengan alokasi anggaran yang ada. Contoh untuk Puslitbang Transportasi Antar Moda, kita akan menyiapkan prototype sistem informasi muatan untuk angkutan jalan. Jadi sharing antara muatan dan kapasitas, kemudian review pelayanan angkutan antar moda perintis untuk mendorong peningkatan aksesibilitas antar wilayah, yang ketiga adalah efisiensi biaya transportasi dalam menurunkan biaya logistic terhadap PDRB dan Evaluasi cetak biro angkutan antar moda dan terakhir integrasi sistem informasi transportasi dalam mendukung kelancaran mobilitas.

Selanjutnya untuk Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkereta-apian berkaitan dengan beberapa studi sebagaimana terlihat termasuk juga disini adalah black box untuk pendaratan angkutan umum dan B3, saya pikir ini suatu hal yang sudah mendesak.

Berikutnya juga Big Data. Kalau tahun ini ada Big Data keseluruhan untuk ATTN-nya, nah ini pengembangannya untuk kereta api menjadi penting. Ya ini kami juga kerja sama dengan Monas University.

Lanjut.

Untuk Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan. Sebagaimana terlihat ada 11 studi baik terkait dengan digitalisasi data sektor ekonomi, kemudian juga yang penting penelitian optimalisasi peran angkutan pedalaman untuk konektivitas di daerah terpencil, terisolir dan terluar dan juga pengembangan sarana prasarana transportasi dalam menunjang poros maritime. Jadi yang ketiga misalnya jadi kami ada studi yang skalanya makro tetapi mikro. Contoh yang nomor 3, studi pengembangan di desain break water disesuaikan dengan wilayah perairan karena kami sering lihat di laut barangkali juga di darat selama ini kalau bikin break water itu selalu yang solid seperti ini. Akhirnya kalau alurnya dalam jadi dalam, biayanya besar, padahal tidak semua karakter itu harus sampai ditahan arusnya sampai ke bawah. Kita cukup nahan arus permukaannya saja. Ya ini biasanya kita studi misalnya floating break water, itu aka nada efisiensi. Nah ini dimana, wilayah mana yang bisa karena di Jepang itu sudah dilaksanakan. Ini contoh-contoh kajian yang bisa memberikan input kepada sub sector.

Demikian kami laporkan berkaitan dengan evaluasi anggaran 2018 dan rencana pagu untuk 2019.

Terima kasih Bapak Pimpinan.
Kami kembalikan Pak Sekjen.

SEKJEN KEMENHUB:

Baik terima kasih Bapak Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Ya.

Sebelum ke Ibu, perlu kami laporkan setelah anggota yang hadir pada hari ini jadi 21 orang dari 52 anggota komisi dan telah 7 fraksi. Artinya sudah lebih dari separoh unsur fraksi sehingga telah memenuhi kuorum. Jadi kita bisa ambil kesimpulan.

Sebelum Ibu jelaskan saya mau ke kamar mandi tentunya tidak bisa diwakilkan. Saya mohon Pak Yoseph untuk gantikan saya sebentar Pak, tidak ada Pimpinan soalnya Pak, Bapak tolong gantikan sebentar, saya ke kamar mandi sebentar.

KETUA RAPAT (Drs. YOSEPH UMARHADI, M.Si., M.A.):

Baik, mari kita lanjutkan rapat ini.
Kami persilakan kepada Ibu Kepala BPSDM menyampaikan.

KEPALA BPSDM:

Terima kasih Bapak Pimpinan Sidang.

*Bismillahirrahmanirrahim.
Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.*

Yang kami hormati Bapak Pimpinan Sidang Komisi V DPR RI dan Bapak/Ibu Anggota Komisi V DPR RI.

Ini sebenarnya saya new kid on the block dalam kaitan dengan BPSDM. Namun saya disini merasa yakin karena 2 orang di sebelah saya ini adalah senior Kepala BPSDM. Jadi mohon untuk hal-hal itu. Sesuai dengan yang disampaikan di dalam agenda sidang hari ini bahwa kita, kami akan menyampaikan review Tahun Anggaran 2018 dan usulan pagu indikatif anggaran BPSDM Tahun 2019.

Bapak/Ibu Komisi V yang kami hormati,

Kebetulan di dalam BPSDM ini untuk Tahun 2018 alokasi yang kami terima adalah 4 trilyun 589 114 362 dan ini dialokasikan terutama untuk belanja barang non operasional dikaitkan dengan pengembangan diklat, kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan diklat. Kemudian juga yang terkait dengan alokasi yang menggunakan PNPB dan BLU sebesar 31% atau 1,4 trilyun dan kemudian untuk belanja modal kegiatannya untuk Tahun 2018 ini sebesar 887 milyar dan untuk biaya pegawai sekitar 8,1% atau 371.729.083.000 dan kemudian yang terakhir untuk barang operasional, ini biasanya untuk kebutuhan rutin layanan perkantoran untuk

honor dosen dan segala macam sebesar 5,62% atau sebesar 258.131.849.000. Jadi komposisi dari anggaran ini yang akan kami sampaikan progress pelaksanaannya sampai dengan posisi Bulan Juli awal.

Bapak Pimpinan dan Bapak/Ibu yang kami hormati,

Di dalam BPSDM ini kami ada 32 unit Esselon II atau unit UPT, yaitu yang terkait dengan pelaksanaan diklat dan mungkin yang sifatnya non kegiatan pendidikan yaitu yang ada di pusat-pusat. Di pusat-pusat kami ada sekretariat badan, ada pusat pengembangan sumber daya manusia perhubungan darat, laut, udara dan aparatur. Sedangkan yang lain yang bersifat UPT-UPT yang sifatnya untuk penyelenggaraan Diklat yang ada.

Dari komposisi pagu anggaran Tahun 2018, untuk 32 unit UPT yang ada di BPSDM ini untuk belanja pegawai memang ini sebesar 8,1% sebagaimana tadi disampaikan dan barang juga dikaitkan belanja operasional 5,6% PNPB BLU ini cukup tinggi 1,427 atau 31% dari komposisi dari anggaran yang ada Tahun 2018 sedangkan belanja barang dan modal ini masing-masing 1,6 trilyun dan 887 milyar. Sedangkan di dalam pelaksanaan hingga awal Juli saat ini, target dari realisasi dari keuangan yang ada, disini target penarikan dana sebelumnya ditargetkan pada saat ini kita harusnya mencapai 45%. Prognosa yang ada diharapkan 43% dari anggaran yang ada, namun demikian realisasi keuangan yang tercapai pada saat ini adalah 26,93%. Ini barangkali kita juga masih memerlukan berbagai percepatan dan ada beberapa kegiatan yang memang dalam proses revisi dan kontrak sekitar 7 kegiatan.

Bapak/Ibu sekalian,

Perlu kami sampaikan juga disini realisasi per jenis belanja Tahun 2018. Untuk belanja pegawai berasal dari rupiah murni APBN dan yang kedua juga ini umumnya dari rupiah murni sudah tercapai penyerapan sampai 42%. Untuk belanja barang ini ada rupiah murni, ada dari penerimaan PNPB dan BLU. Progress yang dicapai pada posisi hari ini adalah 25% dari total anggaran 3.247.443.246.000. Ini khusus untuk PNPB dan BLU memang agak rendah, karena apa? Target yang dicapai baik dari sisi penerimaan maupun belanjanya. Belanja mengikuti penerimaan yang ada. Untuk belanja modal juga kami baru mencapai 24,38%. Secara total sebagaimana kami laporkan ada 26,93%.

Kemudian kami laporkan disini Bapak/Ibu Anggota Komisi V yang kami hormati. Untuk realisasi anggaran yang ada dari masing-masing UPT dari 32 UPT yang ada sebagaimana ada di dalam tabel yang ada disini. Ada beberapa UPT yang memang sudah melampaui target dari fisik dan keuangannya sebesar 64%, ada yang masih di bawah rata-rata dari 20%. Jadi ini merupakan menjadi tugas kami untuk masih harus meningkatkan bagaimana percepatannya.

Lanjut.

Dari sini realisasi anggaran per UPT sebarannya juga bisa dilihat dari rata-rata 26% yang dicapai mana-mana dari unit kegiatan disini yang memang masih di bawah dan memang sudah di atas sebarannya.

Hal yang menjadi pertimbangan kemudian di dalam realisasi pendapatan negara bukan pajak dan pendapatan BLU. Disini memang 2018 ini cukup tinggi ya ditargetkan penerimaan dari PNPB dan BLU itu sebesar 1,367 trilyun dari realisasi sampai dengan Bulan Juli awal sekitar 358 milyar. Jadi ini merupakan hal yang

menjadi tantangan bagi kami Bapak/Ibu sekalian untuk masih kita akan bedah lagi hal-hal yang menjadi hambatan di dalam pelaksanaan yang ada.

Adapun di dalam kegiatan beberapa kegiatan kontrak pekerjaan, target dan realisasi terhadap Diklat Pemberdayaan Masyarakat disini salah satu dari kegiatan BPSDM dan unit-unit yang ada selain diklat yang bersifat reguler, kami juga melaksanakan Diklat-diklat berbasis pemberdayaan masyarakat yang ini juga tersebar di beberapa unit UPT yang ada sebagaimana di dalam target ini kita jumpai bahwa untuk Tahun 2018 kami ditargetkan untuk bisa melakukan diklat sebanyak 100 ribu orang yang tersebar di berbagai daerah di Indonesia dan saat ini realisasi secara total posisi sampai dengan Juni kita sudah melaksanakan untuk Diklat Pemberdayaan Masyarakat sebanyak 69.177 orang. Ini termasuk arahan dari Bapak Menteri untuk Diklat-diklat untuk bagaimana kita meningkatkan kompetensi dari operator-operator dan mungkin dengan adanya peristiwa danau toba kita juga diperluas untuk juga bisa melaksanakan pemberdayaan masyarakat untuk beberapa regulator di daerah-daerah. Jadi ini termasuk yang di dalam program DPM yang ada.

Bapak/Ibu Anggota Komisi V DPR RI dan Pimpinan Komisi V DPR RI yang kami hormati.

Selanjutnya, kami akan menyampaikan terkait dengan usulan Pagu Indikatif BPSDM Tahun Anggaran 2018 yaitu terkait dengan target dan realisasi lulusan Tahun 2015 sampai dengan 2018 sebagaimana di dalam renstra serta sisa target yang ada di 2019 serta untuk yang kedua ada target realisasi lulusan selama renstra itu sendiri. Nah untuk itu berdasarkan target yang ada kita mengusulkan juga pagu indikatif usulan di dalam RAPBN 2019 dan beberapa prioritas nasional dan prioritas bidang yang memang merupakan program-program yang kita dukung melalui program pengembangan sumber daya manusia.

Target dan realisasi dari lulusan Tahun 2015 sampai 2018 ini sebagai bagian dari pelaksanaan di dalam renstra untuk BPSDM. Secara per tahun bisa dilihat bahwa untuk Tahun 2015 ini dari target 266.844 kita bisa mencapai lebih dari itu yaitu 448.901. Di Tahun 2016 bahkan kita bisa mencapai jauh di atas target, dari target 284.304 kita bisa mencapai lebih dari 600 ribu dan kemudian Tahun berikutnya 2017 juga masih bisa mencapai target atau melebihi namun bea untuk Tahun 2018 dari target 2019 ini posisi dengan saat ini kita mencapai 176 ribu dari target 289.

Demikian yang memang menjadi dasar usulan kita di dalam pagu kebutuhan anggaran indikatif dari RAPBN 2019 bahwa untuk Tahun 2019 kita ditargetkan untuk bisa memberikan target lulusan sebanyak 294.779 orang atau sertifikasi.

Berdasarkan hal tersebut Bapak/Ibu yang kami hormati, sebarannya di per matra dari diklat-diklat yang ada yaitu yang terkait dengan lulusan SDM Transportasi Darat dan Kereta Api, disini berdasarkan target renstra adalah sebanyak 44 ribu 10 orang sampai dengan Tahun 2018 sudah mencapai 30.676 sehingga sisa target ada 13 ribu dan berdasarkan itu Bapak/Ibu sekalian kita usulkan untuk target 2019 nanti ada sekitar 8.878 orang atau sertifikat yang akan kita laksanakan melalui Diklat Transportasi Darat dan Perkereta-apian. Berdasarkan itu pula diharapkan nanti akan tercapai target yang ada di dalam renstra, sedangkan untuk transportasi laut dari target 1.250.727, Tahun 2018 sudah melebihi lampauannya yaitu 1.493.843 dan untuk itu, Tahun 2019 masih kita lakukan juga untuk Diklat sebanyak 260.120. Jadi ini diharapkan juga bisa tercapai.

Untuk transportasi udara juga demikian Bapak/Ibu Anggota Komisi V yang kami hormati. Dari target di atas 52 ribu, kita juga sudah mencapai 47.859 dan kita tetap akan menyelenggarakan sebanyak 11.036 sehingga diharapkan juga akan bisa tercapai dengan usulan yang kami usulkan di dalam anggaran pagu indikatif ini. Hanya untuk lulusan SDM Aparatur Perhubungan, disini dari target 72.568 baru tercapai 33.413. Disini memang ada perubahan kebijakan di dalam Peraturan Menteri terdahulu bahwa alokasi anggaran untuk Diklat Aparatur ini dibebankan, tidak lagi di BPSDM tetapi disebar di masing-masing unit dari pemda. Namun demikian dengan adanya perubahan tersebut ternyata usulan yang disampaikan dengan pendanaannya tidak cukup banyak sehingga untuk tahun ini dikaitkan dengan Diklat Pemberdayaan Masyarakat kita juga mengalokasikan berdasarkan arahan Bapak Menteri untuk juga bisa membiayai diklat-diklat aparatur di Pemda.

Berdasarkan dari unit kerja yang ada, ini sebetulnya dari alokasi kita kalau dikaitkan dengan Undang-Undang Pendidikan Nasional kebetulan juga tidak banyak dari porsi program SDM fungsi pendidikan ini yang ada dan dikaitkan dengan kebutuhan yang ada sebetulnya usulan kita terdahulu adalah 7,5 trilyun. Namun demikian di dalam alokasi yang ada saat ini hanya sebesar 47% yang kebutuhan yang ada.

Target dari realisasi PNPB dan BLU, sebetulnya beberapa tahun ini sudah cukup bagus. Memang tantangan yang ada di dalam Tahun 2018 ini ada beberapa perubahan dan mungkin kondisi eksternal karena 1 hal mungkin terkait dengan ... dikaitkan dengan ... Tahun 2016 ini merupakan puncaknya dan harus selesai, kemudian setelah itu banyak peserta yang memang sudah terpenuhi. Disini lain banyak juga kegiatan-kegiatan diklat yang dilakukan oleh pihak-pihak lain untuk beberapa sifat dari basic safety planning atau advance fight fighting dan seperti awareness planning ini juga yang selama ini juga dikeluhkan untuk mendapatkan ..., sementara ini juga banyak sudah dilakukan sehingga memang minat atau mungkin yang ada yang bisa terjadi di dalam 2018 tidak sebanyak tahun-tahun sebelumnya. Demikian juga berbagai kegiatan yang memang kita melalui kronologis atau pola pembibitan ASN, ini yang juga akhirnya dibiayai dengan APBN Murni.

Jadi ini barangkali juga mempengaruhi beberapa capaian dari BLU dan PNPB. Namun demikian tetap kita akan melakukan upaya-upaya yang akan terus ditingkatkan untuk capaian yang semaksimal mungkin.

Dari komposisi yang ada Bapak/Ibu Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati, dari alokasi total pagu anggaran 2018 saya pikir ini sudah dilakukan dan untuk jumlah tahun, ini sebenarnya untuk 2019. Komposisi yang ada tadi sebagai ada fungsi pendidikan dan sub fungsi pendidikan tinggi. Terkait dengan sub fungsi pendidikan kedinasan ini terutama dialokasikan untuk beberapa pusat sumber daya manusia perhubungan darat, laut, udara dan aparatur maupun UPT yang ada di Ciwidey. Sedangkan untuk fungsi pendidikan tinggi, tersebar di berbagai UPT yang ada di berbagai daerah.

Bapak/Ibu yang kami hormati,

Program prioritas yang memang kita tidak usulkan sebagai memang kita juga usulkan sebagaimana tahun-tahun sebelumnya ada beberapa lulusan di transportasi darat dan pemberdayaan masyarakat ini untuk transportasi darat tersebar terutama di SPPD Bekasi Api Madiun, PKTG Tegal, PP2TD Bali, Palembang dan Mempawah dengan untuk moda transportasi laut baik Diklat Transportasi Laut Reguler dan DPM atau Diklat Pemberdayaan Masyarakat dilakukan antara di dalam unit-unit STIP

Jakarta, PIP Semarang, PIP Makassar, P2IP Tangerang, Poltekpil Surabaya Barombong, PP2IP dan Sorong, PP2IP Malahayati, Minsel atau Minahasa Selatan, serta Poltekpil Sumatera Barat dan PP2TL Jakarta. Sedangkan untuk transportasi udara ini juga dilakukan beberapa UPT atau kegiatan pendidikan dan pelatihan yaitu di Sekolah Tinggi Penerbang Indonesia di Curug ATKP Medan, Poltekbang Surabaya, ATKP Makassar, BP3 Jayapura, Palembang dan Curug.

Untuk beberapa kegiatany terkait dengan alokasi untuk belanja modal, untuk 2019 karena usulan yang kami sampaikan jauh alokasinya untuk pagu indikatif yang ada, beberapa belanja modal terpaksa tidak bisa dilakukan, hanya untuk 1 yang kita alokasikan fokus untuk penyelesaian pembangunan Kampus Polteknik Keselamatan Transportasi Jalan atau PKTD Tegal yang masih bisa kita alokasikan ke belanja modal. Sedangkan untuk beberapa kegiatan yang lain memang kita arahkan untuk kegiatan persiapan pelaksanaan kegiatan kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha dengan adanya mungkin alokasi anggaran APBN yang semakin terbatas dibanding kebutuhan yang ada, diharapkan juga dari UPT-UPT dan BLU tetap bisa melakukan kerja sama-kerja sama dengan berbagai pihak swasta untuk lebih bisa meningkatkan kapasitas dari diklat-diklat yang ada.

Demikian Bapak/Ibu sekalian yang kami hormati dari Bapak/Ibu, Bapak Pimpinan dan Bapak/Ibu Komisi V DPR RI untuk usulan di Tahun 2019. Ini yang terkait yang terakhir barangkali yang terkait dengan non Diklat Pendidikan Kedinasan yaitu di Diklat SDM Transportasi Darat ataupun Pusbang Darat, Pusbang Laut maupun Pusbang Udara. Jadi ini umumnya dilakukan yang ada di dalam pusat-pusat yang ada.

Demikian yang bisa kami sampaikan.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam Warrahmatullahi Wabarakatuh.

Terima kasih kepada Ibu Hayati Tri Astuti, Kepala BPSDM yang sudah menyampaikan laporan dan penjelasannya terkait dengan anggaran 2019.

Terima kasih kepada Pak Sekjen, Pak Irjen, Bapak-bapak Kepala Litbang dan Ibu Kepala Badan yang sudah semua menyampaikannya dengan baik.

Sebelum saya sampaikan kepada Pimpinan dan saya kembali turun ke bawah lagi, saya ingin sedikit berkomentar terkait dengan apa yang disampaikan oleh Ibu dan Bapak sekalian.

Yang pertama tentu kita berharap apa yang kita bahas pada hari ini tentu dalam rangka upaya kita untuk semakin lebih baik lagi di 2019 nanti melaksanakan dan mempertahankan kinerja Kementerian Perhubungan yang sudah dicapai utamanya penilaian Wajar Tanpa Pengecualian yang berhasil diraih dan semoga tetap dipertahankan, yang pertama.

Yang kedua, tentu terkait dengan realisasi penyerapan anggaran. Tentu harus lebih baik daripada tahun lalu karena memang anggaran yang sudah diberikan atau disepakati bersama semoga dapat benar-benar dilaksanakan selengkapny atau prosentasi yang tinggi penyerapannya.

Lalu yang ketiga, tentu apa yang disampaikan tadi lebih banyak bertolak dari peristiwa atau kejadian-kejadian yang selama ini belum bisa diketahui. Nah ini terkait dengan banyaknya angka kecelakaan dan utama di sektor kelautan transportasi.

Semoga di dalam Rapat Dengar Pendapat ini menjadi juga pegangan dan acuan kita untuk menyusun Nota Keuangan yang nanti akan dibacakan oleh Bapak Presiden pada awal Bulan Agustus nanti, sehingga masih ada kesempatan untuk mempertajam, untuk menyempurnakan, karena apa? Karena kinerja utama dan penilaian utama bagi kita semua terkait dengan pelaksanaan kementerian ini adalah keselamatan.

Kemudian bentuk harapan renstra yang diajukan hampir tidak terpenuhi. Artinya, karena keterbatasan anggaran kita sehingga kita bisa mempertajam mana-mana yang prioritas dan mana yang tidak prioritas untuk dilaksanakan.

Sesudah ini, kita akan bersama-sama akan mendengar masukan dari anggota-anggota. Kami mohon dicatat dan diperhatikan dengan seksama dan ini akan menjadi juga acuan bagi Bapak/Ibu sekalian untuk menyempurnakan nanti di dalam masukan kita kepada Bapak Presiden untuk menyampaikan Nota awal secara obyektif dan secara baik.

Paling terakhir, PNB dan BLU ini juga perlu mendapat perhatian yang bisa dipenuhi ... yang terkait dengan kekurangan kita untuk terbatasnya dari dana dan ...

Saya kira demikian.

Selanjutnya tempat dan waktu, saya serahkan kembali kepada Pimpinan dan saya kembali ke bawah untuk menyampaikan pertanyaan.

Terima kasih.

Silakan.

KETUA RAPAT (ANTON SUKARTONO SURATTO):

Terima kasih Pak Yoseph.

Pak Yoseph ini Pimpinan kami periode lalu, jadi saya hanya menggantikan saja.

Terima kasih banyak Pak.

Silakan.

Baik.

Kita kepada Anggota untuk memberikan pendalaman. Sesuai dengan Pasal 257 kami mengingatkan waktu 3 menit.

Yang pertama Bapak Rendy Lamadjido.

F-PDIP (Ir. RENDY M. AFFANDY LAMADJIDO):

Terima kasih Pimpinan.

**Yang saya hormati Teman-teman dari Kementerian;
Teman-teman Komisi V yang sangat saya cintai.**

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

Salam sejahtera; dan

Selamat sore.

Pertama, saya ke Litbang.

Saya dulu beberapa kali di tempat ini berbicara bagaimana peningkatan daripada kinerja Litbang ini. Jujur saja, saya belum melihat adanya apa yang dihadirkan oleh Litbang ini. Salah satu contoh adalah kita tahu bahwa Kementerian PUPR itu hanya membangun jalan, sementara izin itu ada di Departemen

Perhubungan. Cuman kita tahu juga bahwa jalan-jalan yang dibangun itu bakal menghabiskan kurang lebih merenggut nyawa. Ironisnya, kecelakaan-kecelakaan yang merenggut nyawa itu kadang-kadang di tempat yang sama, sehingga ada kesan dari masyarakat disitu angkerlah, ada inilah, ada penunggalah, padahal sebenarnya yang salah adalah masalah mungkin meridian jalannya, resolutantilnya yang salah, banyak masalah-masalah yang salah dalam persoalan-persoalan perencanaan sehingga kita tahu bahwa jalan itu yang dibuat oleh Kementerian PUPR sementara izinnya ada di Kementerian Perhubungan. Kalau sesuatu kecelakaan sebenarnya terjadi, nah litbang harus turun untuk menyelidiki apa sebenarnya yang terjadi baik pada penurunan, penanjakan, tikungan dan lain-lain. Ini yang saya belum lihat tidak ada.

Yang kedua adalah sekarang ini rekayasa lalu lintas itu seperti gampang sekali diomongi. Polisi itu dengan enaknyanya mengomongi rekayasa lalu lintas, padahal yang mereka lakukan itu hanya buka tutup. Itu bukan rekayasa lalu lintas, bahkan saya tantang disini kepolisian, you kalau mau buat rekayasa lalu lintas you bikin anggarannya, sayang kementerian polisi ini tidak di bawah naungan Komisi V. Nah sekarang Litbang ini kalau memang Litbang ini bersiap untuk melakukan rekayasa lalu lintas, kita dorong dan nanya kenapa? Inilah sumber kecelakaan yang paling fatal. Coba kita lihat angketnya. Jangan jauh-jauh, lihat Puncak, kenapa Puncak itu para buka tutup ini sering terjadi kecelakaan dan bahkan ada truck terjun, ada bus yang terjun ke kolam renang, mungkin tidak masuk akal sebenarnya rekayasa lalu lintas, kenapa? Ini jadi dibiarkan dalam suatu penurunan itu bus dibiarkan dengan kecepatan tinggi, ya pasti kecelakaan. Nah tugas lajur direkayasa lalu lintas, inilah untuk membatasi apa sebenarnya maksimal dalam penurunan ini. Ini tidak ada, lakukan saja rekayasa lalu lintas, kan sudah ditutup buka rekayasa lalu lintas, bukan ini cuman dimaksud rekayasa lalu lintas, rekayasa lalu lintas itu adalah penelitian, pengkajian sampai menelorkan sesuatu ketentuan bahwa disini kecepatannya harus maksimal sekian kilometer, disini harus ..., disini harus siap-siap standby, jaraknya harus sekian, itu semua dilahirkan dengan rekayasa lalu lintas. Arus volume kendaraan yang harus sekian, lalu lintasnya harus sekian, demikian. Bukan hanya tutup buka-tutup buka, itu salah bukan rekayasa lalu lintas begitu. Maaf ya, saya terlalu gampangnyanya rekayasa lalu lintas diucapkan oleh orang-orang bahkan kepolisian padahal rekayasa lalu lintas itu adalah suatu penelitian, pengkajian sesuatu jalan dengan menghasilkan ketentuan-ketentuan, norma-norma jalan itu, umpamanya jalan ini hanya bisa dilalui oleh kendaraan truck dengan kapasitas 2 ton. Kendaraan ini harus dilalui oleh sekian banyak kendaraan dengan kecepatannya sekian. Saya kira itu yang dimaksud dengan rekayasa lalu lintas.

Saya kira Litbang saya tantang kalau memang Litbang ini kita sama-sama Komisi V mengusulkan dana untuk melakukan penelitian rekayasa lalu lintas ini. Bapak lihat di Puncak Pak, kecelakaan itu bukan karena apa, dalam situasi penurunan, ... dibiarkan dengan kecepatan tinggi ya pasti kecelakaan Pak, bus itu berapa sih kekuatan rem cakram, remnya itu ada kekuatannya, dia hanya mampu menahan kurang lebih 2/3 daripada berat beban. Itulah berat beban kecepatannya tinggi, menurun lagi. Itu dikali 10 Pak, ya jebol pasti. Nah ini saya tidak habis pikir kok dibiarkan ini.

Saya hanya di litbang karena dibatasi waktu sebenarnya banyak yang saya ingin bicarakan.

Yang kedua, saya tertarik tadi Bapak penelitian bahwa kenapa kita tidak punya Airport Laut. Jadi tadi itu ... down ya itu ada namanya Airport Laut, ada airport yang dibangun untuk di laut, saya kira kita kepulauan, saya kira perlu itu, perlu ada

airport yang bisa melakukan semua pesawat-pesawat yang khusus landing di laut, sungai atau laut. Kita harus punya ada 1 atau 2, coba dikaji, kita punya pulau-pulau banyak, obyek wisata kita ada di kepulauan, ada di Raja Ampat, di daerah saya ada Togian Island, Kepulauan Togian, banyak. Di Manado ada Bunaken, saya kira ini ada jaringan saya kira ini akan laris oleh curik. Jadi curik tidak perlu lagi turund I Airport dan langsung turun di kepulauan itu, tidak perlu lagi, coba dikaji. Ini untuk Balitbang, saya setuju ini pengkajian ini.

Yang terakhir, saya dana pengembangan diklat. Saya kira Bu saya beberapa kali ngomong disini, di tahun-tahun 2020-2025, dunia itu khususnya Asia Pasifik. Kita tahu masih membutuhkan 75 ribu pilot. Kurang lebih 150 tenaga udara, sumber daya manusia di bidang udara. Kenapa sih pelit banget kita membuka sekolah pilot Bu, coba dikembangkan lagi kalau ... sudah ada, di Banyuwangi ada, saya minta di Sulawesi-lah, Sulawesi ini belum ada. Jujur saja saya minta tolong di Sulawesi satu sekolah pilot, karena jujur saja dunia itu mengakui insting, felling daripada pilot Indonesia. Dunia saja mengakui insting, dan felling pilot Indonesia karena mereka menganggap bahwa orang Indonesia itu punya insting dan felling yang bagus untuk menjadi seorang pilot. Saya kira ini bisa diangkat Bu. Kita perbanyak saja karena untuk memenuhi kebutuhan dunia. Kita saja Indonesia ini sudah mengimpor tenaga pilot dari luar, kenapa kita tidak lahirkan pilot-pilot yang berkompeten di Indonesia, memperbanyak sekolah-sekolah pilot ini dan mungkin lebih murah, kita subsidi, kita tahu bahwa sekolah pilot ini cukup mahal, hampir menghabiskan setengah milyar, 500 sampai 1 milyar. Saya kira dengan subsidi kita bisa bantu para-para anak-anak bangsa ini untuk menjadi penerbang yang tangguh.

Saya kira itu saja Pak Ketua.

Terima kasih.

*Wabillahi Taufiq Wal Hidayah,
Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Pak Rendy.

3 menit tepat.

Terima kasih Pak.

Selanjutnya Pak Jhoni Allen.

Siap-siap Bapak Yoseph Umar Hadir.

F-PD (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Terima kasih Pimpinan.

Yang pertama, presentasi Bapak terakhir tidak ada di buku padahal itu adalah output dan outcome kinerja Bapak. Itu yang penting, berapa semua dan berapa hasilnya. Saya cari dari tadi tidak ada di buku, padahal itu yang penting, bukan ini, ini tupoksi bapak ini tidak berubah ini.

Yang kedua secara menyeluruh belanja pegawai menyesuaikan dulu dari anggaran yang ada. Saya kira itu menjadi usulan saya menjadi kesimpulan kita. Belanja pegawai karena itu belanja tetap menjadi ditukar, diposisikan menjadi penuh, penyesuaian belanja dari pagu anggaran Contoh misalnya belanja

Inspektoralak Jenderal, belanja barang a, b, c tidak akan saya komentari karena itu tupoksi bapak, tetapi belanja modal setiap tahun Bapak belanja furniture, saya tidak tahu apakah setiap tahun furniturnya rusak. Tahun 2017, sama presentasinya copy paste, 2000 sekarang sama persis. Apa iya? Yang begini, saya sudah ngelotok ini Pak karena saya 20 tahun Pegawai Negeri. Itu belanja barang, penyusutan. Terus alat dan sarana audit, apa iya belanja komputer terus setiap bapak melakukan tupoksinya, pertama komputer apa setiap tahun, apa iya. Artinya, potensi tupoksi daripada para sub-sub sektor yang ada di departemen, tentunya jangan copy paste tetapi semakin fokus dan semakin keras. Contoh misalnya Bapak dalam belanja APBN, disini harus fokus, kita lihat alat dan segala macam. Tidak copy paste, renovasi ruang, tidak mengerti saya renovasi ruangan setiap tahun ada. Ya yang begini-begini maksud saya kenapa anggaran ini tidak difokuskan atau tidak ditambahkan kepada yang mendukung kinerja bapak yang utama, tupoksi bapak untuk mencapai output dan outcome dalam artian yang positif. Itu poinnya dan saya minta nanti menjadi satu jawaban yang konkrit, tidak animasi, kalau animasi memang rapat-rapat kalau saya mendengar apa ini, itu bukan animasi. Jadi kalau saya mengharapkan kita tidak mendengarkan animasi tetapi progress support baik tiap tahun, dari tiap tahun-tiap tahun, apa yang menjadi. Itu nanti dari

Itu ke Inspektur Jenderal.

Saya kira itu saja.

Saya lihat fokus tadi hasil dari terakhir sama penggeseran-penggeseran belanja yang copy paste.

Untuk soal transportasi ... dan mudah-mudahan kita berhak untuk ..., kita selalu memang kata akhir dan kata pendahuluan prihatin. Saya tertarik tadi bahwa persoalan ini menurut tadi Kepala ... 2016 sudah ada, berarti 2016 2 tahun yang lalu. Soal desain atau apapun ke ... terhadap persoalan transportasi tadi khusus ... disini ada Danau Toba, aku agak sangat gembira, tetapi kegembiraan itu tanda tanya karena saya asli dari sana, pas kejadian itu pas saya ada disitu dan hampir semua penampilan performance apapun kalau Bapak bilang 2016 sikap, perilaku, dan fasilitas sarana bentuk kapal sampai hari ini tidak ada perubahan. Yang saya mau tanya Pak apa hasil daripada 2016 kamar pasti ada anggarannya, apa hasilnya walaupun Bapak baru ada ... nanti. Persoalan Danau Toba secara spesifik disebut disini bahwa 2016 sudah dianggarkan saya baru baca nih, berarti berapa tahun yang lalu, pasti ada progress reportnya, apa yang disampaikan atau yang dilatih nanti ... terhadap danau toba atau penduduk danau toba atau persoalan desain danau toba, kapal danau toba, sampai hari ini saya lihat Contoh misalnya tadi pagi, kapal itu sebenarnya kapal penumpang umum, tetapi karena desakan kondisi masyarakat apalagi liburan, motor itu ya Bapak perlu tahu, kapal ya, ini kapal harusnya hanya manusia, tetapi karena kebutuhan masyarakat motor itu ikut. Motor ikut itu posisinya di samping kiri kanan jalan masuk kalau Bapak nanti ..., sehingga penumpang yang ada di dalam ini dalam keadaan terdesak tidak akan bisa keluar. Saya mengalami itu. Kemarin saya juga mengalami itu dan memang terus terang saja saya tidak mau mengatakan siapa yang salah, siapa yang benar, bukan itu tugas kita, karena, kan sudah bencana alam tidak kita mencari siapa yang salah, siapa yang benar, tapi bagaimana solusi ke depan. Solusi ke depan tentunya ada Litbang adalah standard operasi minimal, standard bentuk kapal minimal kalau begini fungsinya. Kenapa? Rata-rata orang kalau menyeberang kesana itu membawa motor, kalau disana dibidang kereta, kendaraan roda dua. Sementara kendaraan roda dua tidak ada sebetulnya desain tempatnya di kapal itu. Nah ini mungkin menjadi suatu desain atau postur daripada kapal penyeberangan untuk dibuat menjadi ... dan itu tidak sulit

kalau kita mau. Itu hal kecil untuk adanya litbang, hal kecil, belum kita bicara yang canggih-canggih, ini masih bicara yang tradisional Pak. Ini masih bicara tradisional. Jadi jangan kita muluk-muluk, itu saja harus terjawab. Itu jadi program untuk itu.

Yang kedua juga tadi saya dengar lagi Ibu ada sudah dilatih beberapa orang, disampaikan dikirim ke daerah-daerah, betulkah orang yang di daerah itu difungsikan dalam tupoksinya atau seorang kepala daerah, kepala sekolah menjadi camat, kepala sekolah menjadi, kan otonomi daerah, betulkah orang yang Ibu latih di departemen ini yang dengan anggaran yang sudah dilatih kalau saya baca tadi sekian ini banyak, betul tidak difungsikan di daerah itu? Kalau itu tidak betul bagaimana sanksinya, bagaimana SOP-nya terhadap pengatur kebijakan. Ini harus dibangun. Jadi harus dibangun, jangan otonomi daerah suka-suka saja, kita latih, kita latih, harusnya dia adalah untuk menjaga pelabuhan karena saudaranya, karena ini menjadi camat. Sia-sia kan begitu loh, karena memang ya terus terang saja.

Nah yang kedua juga Bu ..., Nahkoda kapal itu rata-rata sampai sekarang nahkoda otodidak, karena sudah terbiasa bawa kapal, Bapak tahu dia tidak, nah bagaimana ini? Karena perkembangan situasi danau toba dengan tingkat kunjungan pariwisatanya karena itu sudah dibuka menjadi perahu wisata internasional, nasional ..., ini juga menjadi perhatian, karena akan banyak datang orang sehingga Nahkodanya paling tidak memiliki sertifikasi yang sudah ... oleh Bapak/Ibu, saya tidak mengerti itu, tapi Bapak/Ibu yang ahlinya. Tentunya tidak bisa sekaligus, kalau tidak, bertahap, karena apa? Kebutuhan. Oh kalau begitu berhenti dulu nih kapal karena nahkodanya, tidak. Nah tentunya ini apa gradual bertahap, apa singkat namanya Bapak-bapak, ini menurut saya dalam semua daerah yang ini saya bikin kasus danau toba ini, di daerah lain juga ada, menjadi fokus, saya bagus, persentase yang luar biasa begini, begono itu bagus, tapi saya mau yang realistis, mulailah dari kebutuhan yang utama kita di negara ini. Saya setuju dengan Jepang, tapi terlalu jauh. Studi banding dengan Amerika, terlalu jauh kita Pak. Bandingannya adalah kampung kita, kabupaten kita, provinsi kita, negara kita, setelah itu sudah selesai baru negara lain walaupun ada dibanding perlu, karena apa? Terus terang saja kalau presentase eksekutif rasa-rasanya iya enak dengarnya tetapi begitu kita cek realisasinya, implementasinya, copy paste. Bahkan memang terus terang disini ego dan ini juga mungkin karena ada sekjen disini sebab diantara ini sebagai lintas sektoral untuk menteri, tentunya untuk intern kita antara apa yang dikatakan dari litbang tadi sudah ditemukan, dikirim ke bagian yang dibutuhkan tidak dilakukan sama saja kan begitu, ada bahan penelitian, sudah baku, dikirim tapi tidak bisa dilakukan juga, ego sektoral disitu. Nah tentunya juga sudah harus mulai dihilangkan ego sektoral diantara internal departemen. Kalau tidak percuma. Saya tidak heran kalau bicara soal anggaran kurang, tidak heran karena saya lama di anggaran. Pasti semua bicara soal anggaran kurang tetapi keadaan anggaran yang terbatas itu bagaimana fokus dan efisien terhadap prioritas-prioritas kebutuhan kita yang realistis, bukan kebutuhan-kebutuhan yang mimpi ya. Mimpi penting, tetapi yang mendarat ini dulu yang diselesaikan, setelah yang di darat selesai, di setengah darat selesai, baru kita mimpi yang indah-indah.

Ini pola pikir yang saya sampaikan kepada Bapak. Untuk itu, saya minta nanti ini menjadi suatu perbaikan, suatu persentase yang realistis terhadap anggaran tadi, terhadap konsep-konsep khususnya menyangkut katakanlah kesiapan-kesiapan SDM daripada transportasi danau, laut, darat, udara sebagaimana teman-teman tadi.

Itu saya kira yang konkrit saya minta untuk dipresentasikan sehingga kalau bicara kesimpulan rasanya agak sulit saya rasanya presentasinya masih copy

paste, masih khayalan, tapi saya fokus kepada khusus danau toba tadi dan itu penutup. Paling tidak, standard apanya harus besok kita lihat, harus ada desain danau toba.

Terima kasih Pimpinan.

Mohon maaf kalau ada hal yang tidak berkenan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Jhonny.

Selanjutnya Bapak Yoseph Umarhadi.

Siap-siap Bapak Anthon Sihombing.

F-PDIP (Drs. YOSEPH UMARHADI, M.Si., M.A.):

Terima kasih Pak Ketua.

**Pimpinan dan Rekan-rekan Anggota yang saya hormati,
Pak Sekjen, Pak Irjen, Pak Kepala Litbang, dan Ibu BPSDM yang saya hormati.**

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

Menyambung pertanyaan terdahulu dari Pak Jhonny, saya juga ingin mengangkat persoalan yang baru-baru ini terjadi yang cukup mengagetkan kita dan membuat kita prihatin terkait dengan keselamatan transportasi penyebrangan baik danau maupun antar pulau yang kiranya itu merupakan kecelakaan kesekian dari sekian banyak yang sebenarnya tidak terpantau ya. Maksud saya, saya ingin pada kesempatan rapat ini marilah kita mengutamakan atau menempatkan arah kebijakan kita untuk semakin berupaya memperbaiki pelayanan kita untuk persoalan keselamatan transportasi. Artinya, semua lembaga yang ada di depan kita ini mengacu pada masalah penempatan atau penganggaran dan pemograman yang betul-betul nanti semakin meningkatkan kualitas pelayanan untuk menjaga keselamatan baik itu laut, darat, maupun yang lain termasuk penyeberangan danau dan sungai itu termasuk juga irjen, termasuk juga litbang, termasuk BPSDM semuanya itu kalau ini tidak ada sumbangannya untuk semakin mendekatkan masalah keselamatan lebih baik kita tingkatkan pada prioritas yang lebih rendah. Manakala ada program kegiatan yang betul-betul nanti arahnya muaranya kepada upaya kita untuk meningkatkan keselamatan, maka itu yang kita utamakan. Itu yang saya harapkan.

Maka Pak Sekjen, saya minta Bapak sebagai Dirjen di Kementerian Perhubungan ini, ini masih ada waktu untuk irjen, maksudnya yang mengkoordinir penganggaran ini semuanya kan di Biro Perencanaan kan untuk mengatur semuanya. Jadi saya minta supaya nantinya ketika ini kita pulang selesai rapat lalu kita akan bawa ke Bappenas dan Keuangan untuk membuat Nota Keuangan. Kalau tidak ada perubahan berarti ya tidak ada masukan dari kita hanya masuk ke telinga kanan, keluar telinga kiri berarti demikian kan. Itu yang tidak kita inginkan, maka saya ingin supaya apa yang kita lakukan bukan as business as usual ya. Jadi bukan hal yang taken for granted yang kemarin lalu kita copy paste seperti yang sekarang ini tidak, tetapi kita harus berbasis kekinian, berbasis pada kondisi yang nyata kita hadapi di depan mata kita sekarang ini, yaitu kaitannya dengan masalah keselamatan, karena ini menjadi tolak ukur kinerja dari Kementerian ini. Mari kita

sama-sama mengingat hal yang disampaikan oleh Pak Menteri yang dulu Pak Jona ini ketika memberikan pengarahan pada kita semua atau kepada Bapak/Ibu bahwa lebih baik kita tidak berangkat daripada kita tidak sampai tujuan. Ini artinya apa? Seperti tadi Pak Jhonny menyampaikan tidak mampu menahan gelombang masyarakat yang ingin segera menyeberang bahkan motor juga dimasukkan ke dalam dan ini artinya kan kita ingin cepat-cepat sampai tetapi ternyata tidak sampai ya Pak Jhonny ya. Jadi lebih baik tidak berangkat kalau kita tidak siap dan kita tidak betul-betul semuanya yang save, mulai dari pengawasannya, syah bandarnya, mulai dari sarananya prasarananya karena satu pun jiwa, satu pun nyawa itu sangat berharga dan sangat membuat kita menjadi, jadi sekali lagi pertama mari kita semua berbasis pada arah kebijakan tentang peringatan keselamatan Pak Sekjen. Lalu yang kedua, arah kebijakan kedua yang saya ingin usulkan supaya ini menjadi acuan dari Bapak/Ibu sekalian untuk melakukan revisi nanti di 2019 adalah kita ini lebih cenderung membangun, membeli yang baru tetapi lupa untuk merawat dan menjaga, *maintenance*, maka ini baik saya kira tidak di Kementerian Perhubungan tetapi di sektor lain juga demikian, lebih suka membangun belanja modal untuk membuat yang baru, tetapi yang lama-lama ini atau *maintenance* dan kemampuan kita untuk semakin menguasai alat-alat atau sarana itu kurang, haram mungkin karena mungkin *policy* kita memang lemah, kita untuk masalah *operation and pemeliharaan*. Ini juga saya sampaikan kepada Kementerian PU juga, karena begitu sebuah proyek itu dibangun tetapi kemudian ya tidak berfungsi secara optimal dan maksimal maupun juga bahkan mungkin sudah rusak dalam tempo beberapa waktu karena memang kita tidak mau.

Nah ini tolong, mudah-mudahan Pak Sekjen ini ditekankan kepada semua lembaga yang ada di Kementerian Perhubungan ini.

Kemudian Pak Irjen, saya ingin bertanya mengenai capaian pengawasan internal itu seperti apa, kita mau ditunjukkan keberhasilan daripada pengawasan internal itu dengan kuantitatif-lah, berapa temuan, berapa pencatutan uang negara yang bisa diselamatkan, beberapa penindakan yang dilakukan dan sebagainya. Nah misalnya seperti itu. Jadi tentu harus lebih baik daripada tahun lalu. Nah Irjen ini penting juga dalam rangka tidak hanya terkait dengan masalah keuangan, masalah mengamankan proyek-proyek strategis nasional dan sebagainya tetapi terlebih adalah juga mengawasi kepatuhan terhadap pelaksanaan Undang-Undang, kepatuhan terhadap ketekunan untuk mengingatkan kepada semua pelaku transportasi itu untuk mengikuti ketentuan dan peraturan perundang-undangan seperti kejadian-kejadian kecelakaan itukan rata-rata itu terjadi karena memang semua hampir semua peraturan dilanggar itu, tidak konsensi dan tidak keras, tidak tegas. Nah ini Pak Irjen saya kira apakah memang memiliki otoritas untuk menyetatkan atau tidak, meskipun baik-baik ya tidak korupsi atau tidak melakukan hal yang tidak sesuai dengan peraturan, kebocoran, tetapi lebih kepada ya ke tahapan kita kepada aturan-aturan. Misalnya, Syah Bandar dalam rangka memberikan SIB atau Surat Persetujuan Berlayar itu kalah dengan tekanan-tekanan LSM, tekanan-tekanan dan sebagainya. Misalnya tidak melakukan pengecekan fisik dan sebagainya, lalu akibatnya seperti itu.

Jadi saya mohon Irjen membantu dalam rangka keselamatan tadi untuk melakukan *law enforcement*, rencaknya sejauhmana itu dilakukan setiap tahun, nahkodanya dilakukan pelatihan setiap setengah tahun dan sebagainya, tidak hanya di laut tetapi juga di tempat-tempat lain. Jadi itu tadi kenapa lalu basis arah kebijakan kita untuk meningkatkan keselamatan untuk di semua lini untuk mengerjakan itu.

Kemudian untuk Kesekjenan.

Pak Sekjen,

Saya mohon juga ini kita masukan saja. Ini terkait juga dengan masalah keselamatan dan keamanannya. Kalau di perhubungan udara itu alat-alat navigasi memang sudah diserahkan kepada Airnav dan Airnav ini sudah melepaskan diri dari perhubungan bahkan dan Komisi V dan sekarang di Komisi VI, artinya baik belanja modal dan kita juga pengawasannya seperti apa, saya tidak tahu tetapi kan di laut, di darat dan sebagainya kan masih di perhubunganlah bukan seperti Adam itu. Nah termasuk juga BMKG. Nah ini BMKG ini dulu bagian dari perhubungan Pak. Sekarang ini BMKG tidak terlalu berdaya karena memang mungkin pemahaman kita atau persepsi terhadap keberadaan BMKG itu dianggap, dipandang sebelah mata saja, diberi anggaran yang terbatas terutama untuk pengadaan dan untuk melakukan kalibrasi. Banyak sebenarnya spot-spot kita yang kosong, karena memang BMKG tidak mampu menganggarkan itu. Kemarin itu ketika rapat dengan BMKG, dia mengatakan apakah bisa perhubungan juga mengalokasikan anggaran untuk misalnya dalam rangka cuaca iklim meteorologi di pelabuhan-pelabuhan besar atau di penyeberangan itu bisa dianggarkan juga, karena kalau mengandalkan dari BMKG tidak mampu keterbatasan anggaran itu termasuk juga kalibrasinya dan sebagainya, maka dengan meminta tolong Komisi V untuk menyampaikan kepada Kementerian yang terkait apakah PU, apakah perhubungan untuk ikut membantu melakukan pengadaan di alat-alat keselamatan ini terutama terkait dengan pelayaran lebih ini, alat deteksi informasi cuaca baik itu laut dan udara. Misalnya apakah ya kalau alwas itu saya kira memang batas BMKG dan airnav tapi di laut dan di penyeberangan saya kira sangat perlu.

Kemudian KNKT-nya anggaran sangat minim ya Pak 36 milyar, sementara kinerjanya kelihatannya sangat diperlukan untuk betul-betul bisa memberikan penelitian dan evaluasi yang tepat dan mungkin Sumber Daya Manusia serta Belanja Modal yang alat-alat yang perlu untuk mengetahui persis sumber-sumber kecelakaan tadi.

Jadi itu saya kira mohon juga mendapatkan perhatian.

Kemudian Pak Litbang, saya mohon ini juga mau dipertajam betul terkait dengan masalah kecelakaan keselamatan ini Puslitbang ini tentu akan berperan tadi Pak Jhonny sudah menyampaikan, tolong terutama di Puslitbang Penyeberangan Danau, dan Sungai. Ini produk-produk seperti apa yang bisa membantu mereka untuk lebih tajam lagi dan lebih baik lagi di dalam menjaga dan mengamankan persoalan penyeberangan ini. Saya mohon mendapatkan perhatian.

Yang terakhir, BPSDM. Saya kira kita sangat berharap kualitas dari seluruh Sumber Daya Manusia Transportasi kita melalui Ibu ini nantinya betul-betul tidak hanya mereka yang menguasai tetapi memiliki moralitas dan memiliki integritas yang tinggi di dalam melaksanakan tugas nanti menjadi pelaku-pelaku transportasi kita.

Terima kasih Pak Ketua.

Demikian masukan dan saran yang kami sampaikan.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Pak Yoseph.
Selanjutnya Bapak Anthon Sihombing.
Siap-siap Pak Bakri.

F-PG (Dr. Capt. ANTHON SIHOMBING):

Terima kasih Pak Anton, nama kita sama tapi Bapak lebih makmur dari saya.

Pimpinan dan Anggota Komisi V, Sekjen, Irjen, Litbang, Ibu Kepala BPSDM, dan seluruh jajaran yang saya hormati.

Kalau banyak mau mengenai perhubungan tapi bagaimana pun akan saya sampaikan disini.

Satu kepada Irjen, tolong itu proyek-proyek yang mangkrak itu kenapa mangkrak. Kedua, pemborongnya ... itu-itu saja. Terus ya tolong dikaji salah tidak. APBN membuat dermaga di Danau Toba. Dermaga di Simaninjau, sekarang dianggarkan 32 milyar. Di 3 ras 11 milyar, ajibata 36 milyar. Itu belum di Basto, masih tanggung jawab pusat tapi kok bisa kapal-kapal yang tidak bertuan sandar disitu. Menurut saya salah, tapi menurut perhubungan darat mereka merasa tidak tanggung jawab. Maka saya klaim juga Kapolri kenapa Polsek atau Kapolresnya tidak ditindak, mereka melihat dibiarkan kapal overload, berangkat ke danau toba. Terus untuk Balitbang sudah banyak tadi, satu saja, tolong dikaji. Daripada bikin dermaga-dermaga danau toba itu sampai nanti ke muara, sampai ke Bakara, saya rasa 300 milyar tidak cukup. Kenapa tidak dibeli saja itu water bus yang saya lihat itu di Jerman itu ada seorang kapten kapal menemukan itu, harganya cuman 10 milyar, tidak ada proyek, tidak ada yang harus tender, itu bisa ke hotel, dari hotel diangkat naik kapal, sudah naik danau, tidak pakai sim lagi sudah sim laut, sampe pelabuhan tujuan, dianter ke hotel, kenapa tidak itu saja daripada buang proyek si Petrus dapat 30 milyar, si Anthon Sihombing dapat 22 milyar, Anton Suratto dapat 38 milyar, dapat bukan memborong saya bilang, dapat mengetahui. Kenapa tidak itu saja? Sudahlah kalau perhubungan kita sudah tahu deh permainannya sampai dimana.

Kepada Sekjen, Bapak itu lintas Esselon I di departemen Bapak. Saya tidak merasa bersalah dan tidak merasa berdosa dan berani untuk mempertanggungjawabkan keamburakan beberapa kedirjenan. Dirjen Perhubungan Laut, Darat juga, tolong diperhatikan. Masa iya ada KSO-nya bekas dulu olahraga, bagaimana tidak tenggelam kapal itu. Kalau tidak salah itu di Tarakan, ngeh Mas Bambang Sayestu, pulem boten ngapu sinji mas, kaisne pulau ngapu sikut kwalat kulo ngeh mas. Ini coba dimana di Republik di dunia ini Kadit Kapel Insinyur Perkapalan, masih banyak. Ini kejadiannya ini akan berlanjut. Makanya di BPSDM Ibu untuk anggaran 7 sekian trilyun, untuk apa? Ibu sekolahin, dibelanjakan negara, bukan diberdayakan perhubungan, yang diberdayakan di perhubungan, yang jadi direktur yang jadi apa, yang sekolah dari luar. Ada tidak di Polisi sana yang bukan dari Akpol yang kerja disini, malah di perhubungan saya tidak su'udzon malah mau disingkirkan yang tamatan-tamatan yang sekolah pakai uang negara, loh ini dosa paling besar loh, yakin itulah. Musti tanda tanya di diri masing-masing, apalagi Bapak-bapak Esselon I tanggal 13 kapal tenggelam di Ujung Pandang, tanggal 13 lagi di Palembang, tanggal 18 Danau Toba, tanggal 4 di Salayar, kemarin dulu kebakaran. Saya dulu Pak Sekjen saya tanya Menteri, ini mau jadi Dirjen

Perhubungan Laut, enjeh. Nah terus saya lihat rata-rata ... sudah bisa berkoordinasi dengan Esselon II, Esselon III, Esselon IV.

Ibu BPSDM,

Tolong dicatat omongan saya. Kapal kita 500 gross ton ini kalau tidak 14 atau 17 ribu dan kalian juga data kapal di laut berapa, di bawah 500 gross ton itu, di sungai berapa, di danau berapa, itu saja tidak ada. Kalau kalian sampai sekarang 260 orang 60 ribu yang dihasilkan, 2019 2 juta, mau dikerjakan kemana itu? Sekarang saja mau baik kapal ngantri 3 tahun tidak dapat, kita kasih makan, yang dicetak itu bukan jumlah yang banyak, no because of quantity but the quality sampai dimana kapal terbalik jungkir balik begini kenapa karena SDM. Tidak ada human error, ada telepon itu per-per, sekarang tidak ada telepon. Jadi coba dulu Ibu BPSDM. Kelihatan tanggung, negara tanggung, minta tambah anggaran, aku saja BURT minta tambah anggaran 61 untuk lebih banyak belum dapat. Kalian, makanya Ketua setiap triwulan pertama per kegiatan itu berapa biayanya, ... karena kita tidak MD3. Ya dong. Tadi masalah BPSDM, coba dikaji dulu dengan anggaran sekian trilyun, lulus juga nganggur, cari kerjaan 3 tahun, jadi tidak berlayar. Loh ini bisa buktikan, Ibu mau butuh 200 orang, saya kasih waktu 3 hari, saya kumpul, makanya saya dulu keberatan kita di bikin sekolah, disini dibikin sekolah, siapa yang mau ngajar disana. Hanya ini mengajar tidak pernah kenal laut, sama KSOP-nya Guru Olahraga, kebablasan. Coba. Jadi tolong dikaji Ibu. Yang penting itukan untuk mereka-mereka itu skill, lebih teliti, sudah experience, jauh loh Bu. Kita sudah jauh di bawah Philipina yang bisa dihandalkan di Indonesia sekarang hanya 2. Ya paling STIP sama Surabaya, yang lain mau kemana itu ditaro, mau kerja kemana Bu, Dirjen Perhubungan Laut juga Pemerintah tidak mampu menggairahkan untuk armada-armada niaga lebih besar, tidak mampu, mana ada dari kapal kita ke Jepang segala, tidak mampu, mau kerja dimana. Di samping itu juga yang dapat itu, pakailah membina danau toba disana dan danau-danau yang lain, saya bukan karena ada ... saya tapi Ibu Balitbang sekali lagi saya sampaikan tadi, saya ikut merasa berdosa karena saya seolah-olah berkontribusi mereka meninggal, mereka jadi mayat. APBN mengalir, Basarnasnya bekerja tidak tahun berapa, BMKG bikin berita danau toba ombak 3 meter sampai terkubur itu danau toba itu tidak pernah disitu ombak 3 meter, makin takut dari luar.

Jadi tolong dikajilah Bu. Kalau kita di luar negeri itu tidak salah 450 ribu orang. Itu berkontribusi kita hitung-hitung ke Republik ini 1 tahun 130 trilyun mari kita hitung-hitung, bukan hanya TKI, apa, ada KPI yang maling begitu tidak pernah ditegor, malah diundang di kapalnya datang, itu KPI maling. Saya tanggung jawab berapa ratus milyar, pernah tidak, tidak pernah mengurus ke laut, hanya pelaut yang keluar negeri. Tolong itu Pak Sekjen dipidanakan, cari itu akuntan yang independen. Di samping itu Pak Sekjen kalau di kapal itukan keselamatan pelayaran, pelayaran itu kapal itu adalah alat angkut di air, biar di sungai, biar di danau itu kapal. Kalau Pak Jhonny Allen tadi bilang itu Nahkoda siapa yang masuki Nahkoda, ada izin saja, ada standardnya, hanya ke depan ini, tapi terus terang saya bersaksi di depan Komisi V kalau penempatan orang-orang di perhubungan ini sedemikian rupa ini tidak akan berubah, tidak akan berubah. Jangan sekali-sekali, coba kapal salayar, kenapa? Perkara LCT. LCT itu titik beratnya diubah menjadi kapal penumpang, di atas ya, untung jungkir balik. Sama kapal danau toba didesain 3 lantai, 3 tingkat, 170 30 orang, 3 kali berputar, putar balik. Yang saya bilang itu Bang Allen itu dikasih tahu, Kapolres juga harus diganti.

Terus mengenai pendidikan, 1 lagi Bahasa Inggris. Bahasa Inggris umum itu lain dengan Simon English is really quite different, tidak ada istilah starbuck side, core side di Bahasa Inggris Umum. Itu Bang Bahasa Inggris Kapal ini. Terus jangan disalahkan supir itu, kualat kita nanti. Soekarno itu bikin IP itu di Jakarta setara dengan Kings point, setara Was Point, dan Amerika yang minta itu, bukan Bangsa Indonesia yang minta itu ke Soekarno karena negara kita negara maritime, omong kosong tol laut, poros maritim akan bisa berjalan dengan baik saya katakan disini, baik karena disubsidi kan disubsidi siapa yang dapat duit, sudahlah kita sama-sama tahulah, siapa yang dapat duit kalau disubsidi, petugas-petugasnya, muatannya tidak ada uang jalan.

Jadi Ibu SDM kapan-kapan saya ajak, saya sudah pernah katakan ada rumah saya di Tanjung Priok. Itu saya miliki mulai Tahun 1982. Itu tempat orang yang nganggur. Ibu bisa ke jalan muarakas 3 gang 5 nomor 20. Ibu bisa nganggur 3 tahun lihat disana, orangtuanya sudah bangga, dilantik pakaian dinas, sama menteri, lantiknya hebat, nganggur 3 tahun terus Ibu mau didik kemana lagi, mau ditempatkan dimana Bu? Kapal kita cuman 14, 17 ribu, ibu mau didik 2 juta. Ya kalau kereta api 40 sekian cocoklah, udara cocoklah, perhubungan darat mau dimana dibikin, tolong bikin di Sumatera Utara itu pendidikan sekolah tinggi transportasi darat, cocok, tidak rugi negara, transportasi laut tidak ada di Sumatera Utara, swasta saja, lebih baik di Aceh sama di Padang, sama di NTT, entah siapa yang mau sekolah disana, nah nanti dari Sumatera Utara sekolah. Itulah cara-cara Bapak-bapak menghabiskan, menghamburkan uang itu. Dari awal saya katakan, saya tidak selidik, di Papua dibikin, di Ambon dibikin, di NTT dibikin, Sulawesi Utara dibikin, Sulawesi Selatan dibikin, yang cocok darimana? Rill, Sumatera Utara, ya tidak? ... sekaligus Sumatera Utara.

Jadi tolonglah.

Terus Pimpinan dijadwalkan kita memanggil perhubungan, terus Basarnas, BMKG. Jangan dibilang Angkutan Lebaran sukses, lebih sukses, tapi danau toba sana dibiarkan begitu 164 orang itu paling sedikit. Di danau toba itu makin ke bawah makin dingin Pak, makin membeku, tidak akan mungkin naik, ditunggu-tunggu pakai kemenyan juga didoakan juga tidak akan naik.

Jadi itu Bapak/Ibu sekalian. Kritik saya positif loh Bu, jangan dibilang Si Anton bawel jadi Ibu benci, bukan begitulah realitanya kalau mau membangun. Masa iya tamatan dari Malang, tamatan dari USU, tamatan dari Surabaya yang menjadi the big bos di Departemen Perhubungan padahal berapa puluh ribu itu disekolahkan, itu dong diberdayakan walaupun short camp.

Jadi terima kasih Ibu sama Pak Irjen, Pak Sekjen ... kalau Pak Jojo pemikir kita yang kita harapkan.

Salam sejahtera.

*Wabillahi Taufiq Wal Hidayah,
Wal Ridho Wal Hinayah,
Wassalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Sebelum ke Pak Bakri, tadi kita sepakat jam setengah lima, sekarang sudah lewat 1 menit. Kita perpanjang sampai jam berapa? 19.30 WIB?

Kayak ada saja Bapak, kemarin saja sudah pulang.

Oke, kita perpanjang sampai jam 5 ya.

(RAPAT: SETUJU)

Pak Bakri siap.
Siap-siap Bapak Bambang Haryo.

F-PAN (H. A. BAKRI HM, S.E.):

Terima kasih Bapak Ketua.

**Anggota Komisi V yang saya banggakan,
Pak Dirjen, Pak Sekjen, Bapak-bapak yang saya hormati.**

Saya mungkin cuman ke Pak Irjen saja ya, Inspektorat Jenderal terkait masalah dapil saja Pak, saya singkat saja Pak.

Beberapa hari yang lalu, saya coba melakukan Kunjungan Pribadi di Daerah Pemilihan saya Jambi. Saya coba ke Bandara Kerinci, Bandara Muara Bungu, terus ketemu dengan teman-teman perhubungan laut, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Jambi termasuk Muara Saba dan beberapa lain-lainnya. Itu banyak bahasa mereka itu bahwa terkendalanya pencairan anggaran, pelaksanaan kegiatan itu masih ada hal-hal yang menjadi catatan di Inspektorat sehingga pelaksanaan kegiatan itu tidak bisa dilanjutkan. Nah ini saya mohon penjelasan saja Pak, apakah benar demikian atau tidak. Sebagai contoh kemarin pada saat rapat dengan Dirjen Laut, saya disapa oleh KSOP di Papanjang, bahwa kegiatan Pelabuhan Warasaba itu di ujung jagung itu tidak terlaksana sampai hari ini karena, oh katanya orang-orang Inspektorat masih menemukan ataupun ada beberapa catatan-catatan sehingga belum direkomendasikan untuk dilaksanakan. Nah hal-hal begini mungkin saya pikir bukan hanya terjadi di tempat saya, mungkin juga terjadi di tempat-tempat lain, tapi tentunya ini jangan ini menjadi kendala. Nah bagaimana pun juga kami, saya sebagai contoh bahwanya di Komisi V ini selalu berupaya semaksimal mungkin menyakinkan Bapak-bapak dalam upaya melakukan kegiatan pembangunan mengandalkan kegiatan-kegiatan di daerah dapil masing-masing. Nah tapi dengan kendala-kendala begini menjadi penghambat. Nah ini yang kami sangat sayangkan begitu, seakan-akan kita mengusulkan ini tidak konkrit, tidak tanggung-tanggung begitu loh Pak. Nah saya berharap hal-hal begini mungkin bisa betul-betul menjadi perhatian khusus Bapak Inspektorat Jenderal apakah memang demikian atau tidak karena bagaimana pun juga situasi dan kondisi yang terjadi di lingkungan kementerian sendiri kita dapat ketahui bahwa ada catatan-catatan tertentu yang mungkin sudah dilalui. Nah dengan catatan-catatan ini membuat orang-orang di bawah Pak Irjen pada takut, pada ragu. Nah keraguan di pusat ini sampai ke bawah sehingga akhirnya pelaksanaan penyerapan anggaran di bawah juga terganggu.

Itu mungkin Pak Irjen.

Jadi mohon kalau masih memungkinkan untuk cepat diselesaikan, mungkin masih ada waktu sehingga bisa penyerapan anggaran di daerah khusus di daerah saya itu bisa terlaksana.

Itu saja mungkin Pimpinan.

Terima kasih.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Pak Bakri.

Waktunya kurang dari 3 menit.

Selanjutnya kami persilakan Bapak Bambang Haryo, siap-siap Bapak Sahat Silaban.

F-P.GERINDRA (Ir. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Terima kasih Bapak Pimpinan serta Bapak/Ibu Anggota Komisi V yang terhormat juga Pak Sekjen, Pak Kepala Badan Litbang, Kepala BPSDM dan juga Pak Dirjen dan beserta jajarannya.

Alhamdulillah.

Ini memang penting sekali Pak karena ini departemen teknis. Departemen teknis ini memang butuh sekali apa yang ada di depan kita semuanya karena ini menyangkut permasalahan yang berhubungan dengan teknis. Jadi mungkin kami mulai daripada Pak Sekjen dulu Pak.

Mohon maaf ini Pak, Biro Perencanaan itu penting sekali Pak. Saya melihat kayak seperti anggarannya betul-betul sangat minim dan tentu perencanaan inikan harusnya inline dengan semua Direktorat dan Direktorat ini juga saya melihat tidak sesuai Pak. Jadi Direktorat, jadi di staf ahli kementerian ini ada staf ahli bidang inter moda, di Badan Litbang ada antar modanya tetapi di direktoratnya tidak ada antar modanya Pak. Jadi harusnya harus ada direktorat sendiri antar moda. Nah ini yang kami katakan bahwa anggaran daripada Perencanaan ini harus sesuai dengan apa yang ada disana dan tentu ini saling terkait dan akhirnya perencanaan itu tidak berjalan sendiri-sendiri antara Direktorat dengan yang ada di Kesekjenan ataupun yang di Litbang maupun yang ada di BPSDM.

Yang kedua adalah Mahkamah Pelayaran. Ini tempat-tempat yang seakan-akan Mahkamah Pelayaran Perencanaan dan Litbang dan BPSDM ini seakan-akan Litbang ya terutama tempat seakan-akan orang-orang yang kurang seberapa disukai daripada Direktorat terus mereka atau mungkin ingin naik kedudukannya atau jabatannya dia harus melalui situ dulu. Jadi kami mohon tempat-tempat tersebut harus betul-betul orang yang kompeten dan juga tentu Mahkamah Pelayaran ini tidak bisa Pak kalau dia hanya seorang Kapten, terus langsung jadi misalnya Ketua Mahkamah Pelayaran atau Hakim Mahkamah Pelayaran, mereka harus sekolah dulu Pak, sekolah bidang hukum dulu Pak, hukum pelayaran dulu. Jadi ini yang saya melihat mungkin perlu adanya suatu anggaran yang cukup untuk Mahkamah Pelayaran ini sehingga orang-orang yang ada di Mahkamah Pelayaran ini betul-betul orang yang kompeten.

Terus untuk KNKT kami juga setuju untuk dinaikan anggarannya, karena ini menyangkut permasalahan 4 moda Pak, udara, darat, laut, kereta api yang dimana butuh sekali laboratorium sebenarnya Pak yang mereka harus bisa menyelesaikan permasalahan ini dan tentu saya sudah pernah menjadi senior investigator di KNKT, jadi kalau itu digaji itu kalau ada kecelakaan Pak. Jadi kita seakan-akan mengharapkan gaji dari transportasi itu kalau celaka Pak. Ini tidak boleh seperti itu. Ini saya sudah merasakan jadi investigator senior di KNKT selama lebih kurang hampir 6 tahun. Jadi gajinya tahunan Pak, dikumpulkan kecelakaan-kecelakaan itu 1

tahun sekali diberikan gajinya ke saya. Ini bagaimana orang-orang KNKT ini yang lulusan dari Australi, lulusan dari ini, dan sebagainya, gajinya menunggu kalau ada kecelakaan. Apakah sekarang masih seperti itu? Saya juga tidak mengerti tapi ini anggarannya sangat kecil.

Jadi mohon untuk bisa diperbaiki karena ini menyangkut permasalahan kecelakaan yang tidak boleh terjadi lagi.

Untuk BPSDM, kami juga mohon tidak hanya yang ditarget daripada pendidikan itu operatornya saja Bu, karena tidak hanya operator disini sebagai stakeholder daripada keselamatan. Stakeholder keselamatan itu atau pemangku kepentingan keselamatan itu yang pertama adalah regulatornya Bu. Jadi saya mohon BPSDM juga mendidik semua regulator-regulator yang tidak kompeten apalagi regulator yang ada pada posisi ujung tombak kita tadi yang dikatakan oleh pak Anton Sihombing. Itu misalnya syahbandar, dan sebagainya. Itu benar-benar harus orang yang kompeten, tidak bisa dia tidak kompeten. Tidak hanya di laut, kita lebih dari 1.500 pelabuhan yang ada di Indonesia ya Bu betul kan Bu lebih dari 1.500. Ini perlu dicek ulang lagi dan SDM-nya saya mohon untuk distandarisasi sebagai SDM yang kompeten. Tidak hanya itu, kita punya ribuan sungai, kita punya 1.500 danau yang di atas 5 hektar dan sebagainya, itu saya mohon juga dicek lagi Bu regulator-regulator yang ada disitu dan ini tidak hanya itu tapi di fasilitater karena tadi itu stakeholder keselamatan tidak hanya regulator, tidak hanya operator tetapi ada yang namanya SDM atau Sumber Daya Manusia sebagai fasilitater atau kepelabuhan. Ini hampir dikatakan orang-orang pelabuhan itu tidak belajar, sebagian besar tidak belajar ilmu kepelabuhan baik darat, udara, termasuk kereta api itu sendiri. Kalau kereta api ada pembelajarannya tetapi di darat dan di laut, di udara sorry, tidak ada Bu yang belajar kepelabuhan padahal itu ilmunya ada Bu. Kalau di Jepang juga begitu, pelaut kita kalau mau masuk di Kementerian Perhubungan dia harus belajar dulu maritim of science. Jadi dia harus MSC dulu atau Professor. Ini kebetulan anak saya sekolah di Kobe University. Ini bareng semua nahkoda-nahkoda, kapten-kapten yang mau masuk di Kementerian Perhubungannya dia harus belajar dulu Insinyur Perkapalannya dulu. Ibu boleh cek kebetulan anak saya masih di Kobe. Ini yang saya sampaikan. Jadi fasilitater perlu dididik dan ini merupakan tugas daripada Ibu.

Lalu yang berikutnya ya tentu dari sisi sumber daya manusianya di dalam merawat daripada, terutama dari sisi regulatornya, perawatan terhadap sarananya. Saya berani jaminan taruhan Bu, teman-teman yang ada di Kementerian Udara diadu dengan orang-orang yang ada di perusahaan penerbangan, pinter mana di dalam mengetahui suatu standarisasi daripada perawatan atau *maintenance*, di-*maintenance* facility yang ada di udara.

Jadi ini mungkin perlu dididik sehingga dia sebagai regulator itu sudah siap untuk menstandarisasi. Kalau di transportasi laut ada nama biro klasifikasi Indonesia tetapi di udara tidak Biro Klasifikasi Indonesianya Bu. Jadi ini berarti orang-orang udara yang ada disini harus dididik menjadi orang-orang yang benar-benar capable, kompeten.

Jadi ini yang saya sampaikan untuk BPSDM termasuk ASN-nya yang ada di daerah, ada kurang lebih 540-an sekian kabupaten/kota dan 34 provinsi yang ada di Indonesia. Hampir semuanya Bu kecuali di Jawa Timur yang kompeten orangnya karena dari ahli transportasi tetapi di lain tidak ada yang belajar transportasi, sangat berbahaya sebagai regulator. Ini yang kami mohon serius dari BPSDM, anggarkan anggaran itu, kalau perlu lebih besar demi untuk keselamatan public karena 1 nyawa public saya mau tanya sama Bapak Pak siapa ini yang jaketan ya mau tidak saya

beri 10 trilyun tapi saya bunuh sekarang, mau? 100 trilyun? Tidak mau. Ini lebih jauh, lebih tinggi daripada anggaran yang ada di Kementerian, dia jauh nilainya lebih tinggi karena tidak mau 100 trilyun, betul ya Bu, kita semua tidak mau padahal kita nanti semuanya akan mati. Ini bukti.

Saya kembali lagi kepada Litbang, ini penting sekali.
Terima kasih Bapak.

Bapak Pimpinan,

Jadi untuk Litbang juga begitu. Kami mohon untuk bisa ditambahkan karena internal baik itu yang ada di Direktoratnyanya sendiri maupun inter moda, kita pernah ada namanya sisternas yang ada trapanas, tratalog dan sebagainya, re-origin destination, tolong ini kembalikan lagi untuk kita reset semuanya agar kita tahu berapa perpindahan daripada public maupun logistic yang ada di Indonesia ini sehingga kita bisa mengatur transportasi publiknya dengan baik.

Jadi ini sementara mohon maaf waktunya karena kami sudah melebihi daripada waktu. Moga-moga ini bisa bermanfaat dan Irjen juga begitu Pak Irjen pengawasan ini daripada ini tidak hanya dari sisi anggarannya tapi sumber daya manusianya, jangan sampai Kepolisian masuk di Kementerian Perhubungan tentang satgas pungli, tidak ada namanya satgas pungli di Kementerian Perhubungan. Yang ada adalah Irjen Kementerian Perhubungan.

Jadi ini yang saya sampaikan.

Moga-moga ini tidak akan mengacak-acak lagi. Itu suatu kekeliruan, belum tentu Kepolisian lebih baik daripada Irjen kita.

Jadi ini yang saya sampaikan.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Pak Bambang Haryo.

Selanjutnya Bapak Sahat Silaban, siap-siap Bapak Willem Wandik, dan terakhir Bapak Henky Kurniadi.

F-P.NASDEM (SAHAT SILABAN):

Terima kasih Pimpinan.

**Yang saya hormati Pimpinan, Bapak/Ibu sesama Anggota Komisi V;
Yang saya hormati Bapak Sekjen, Bapak Irjen, Bapak Kepala Balitbang dan juga Ibu BPSDM beserta Bapak/Ibu jajaran Kementerian Perhubungan.**

Saya fokus saja kepada kenyataan akhir-akhir ini Pak, sangat prihatin kalau kita lihat situasi belakangan ini terutama di lalu lintas laut dimulai dari adanya kejadian di Danau Toba, di Sulawesi bahkan kebakaran 40 kapal, di Bali belakangan ini sangat memprihatinkan kita, apakah ini karena adanya program tol laut. Ini menjadi pertanyaan. Setelah ada program tol laut kok malah lebih banyak lagi lalu

lintas kita di laut terjadi hal-hal yang kita tidak inginkan. Ini tentang Danau Toba dulu, kebetulan kami sekarang disini Bapak/Ibu dari dapil kawasan danau toba itu 3 orang, sekarang masuk lagi penggantinya Ibu Roslinda, Bapak Jhonny Allen Marbun, Pak Anthon Sihombing, saya sendiri lagi dari sana. Tapi kalau kita pelajari tentang kejadiannya khususnya di Danau Toba boleh kita pastikan terutama kesalahannya ini di pihak yang punya kapal dan Syah Bandar kadang tidak jelas sebenarnya izin-izin dari kapal ini tapi berlayar, apakah ada sertifikat, apakah ada surat izin layar kapal itu, kita tidak jelas. Nah kemudian setelah kita dengar bahwa Nahkoda gantian sama anak kecil, anaknya barangkali, anaknya yang punya kapal itu. Jadi benar-benar ini sungguh kelalaian, yang seharusnya muat 43 penumpang dimuat 200-an penumpang yang seharusnya itu tidak boleh dimuat dengan motor tapi dimuat motor kalau tidak salah sekitar 80. Jadi benar-benar ini sungguh kelalaian pengelola. Dari dulu itu saya berteriak-teriak terus bagaimana karena saya tahu persis Pak pengelolaan dermaga disitu sebelumnya, sebelum disebut menjadi nawacita Presiden atau Destinasi wisata tujuan ini danau toba, disana juga sudah ada dermaga-dermaga yang dikelola secara preman. Makanya kita harapkan kemarin itu Pemerintah turun sungguh untuk membangun dermaga dan dermaga ini jangan asal dermaga harus berstandard nasional. Artinya, harus benar-benar menjadi destinasi wisata skala internasional tapi kalau kita lihat apa salah menetapkan anggarannya tidak skala prioritas kita tidak tahu karena selalu dari Inspektorat WTP selalu di kita semua. WTP-WTP, apa benar, tidak tahu kita.

Nah harapan kita ke depan ini menjadi pembelajaran, jangan lagi terulang hal-hal demikian karena kelalaian, karena keteledoran hingga sampai ratusan nyawa hilang sekejab. Murni ini kelalaian Pak, percuma saja nanti kita bangun dermaga-dermaga disana tapi karena ada hal-hal demikian malah menakutkan orang datang wisata kesana. Nah seperti belakangan ini mungkin Bapak juga tahu, Bapak/Ibu tahu kalau di Bali katanya ada kebakaran kapal sampai 40 unit. Kan seharusnya ada standardnya dermaga itu muat sekian kapal, kalau sudah tidak ini ... taruh ke dermaga lain, artinya dibangun kan begitu. Rumah saja seperti di kampung Pak ada dibikin berbatasan-batasan, kalau sudah kebakar karena ada batasnya ya tidak kebakar lagi yang lain, bukan seperti ruko, merapat begitu. Ini kapal di laut, bisa perlu unit kebakar, ini baru terjadi. Nah itulah kalau jadi.

Jadi harapan kita Bapak/Ibu menempatkan anggaran benar-benar tepat sasaranlah harapan kita ke depan.

Kemudian 2 hari yang lalu saya ke pinggiran Tangerang. Kurang lebih dengan adanya kebakaran yang di Bali, penempatan kapal-kapal itu disitu rapat sekali Pak. Saya lihat karena dermaganya tidak terarah. Jadi kalau nawacita kita Presiden kita belakangan ini kita akan dukung membangun daerah terluar tapi kalau kita lihat daerah terdekat sekali ke Ibukota sangat memprihatinkan, terdekat sekali ke Ibukota sangat memprihatinkan kalau kita lihat di daerah Tangerang ini. Jadi jangan hanya sekedar berpikir membangun daerah terluar tapi terdekat dengan penyanggah Ibukota Republik juga kita memperhatikan. Mohon tolong diperhatikan ke depan.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Pas 3 menit.

Terima kasih Pak.

Selanjutnya Pak Willem Wandik, siap-siap Pak Henky.

F-PD (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Baik Pak Ketua.

Dari kami langsung saja.

Kami lihat secara keseluruhan disini bahwa realisasi anggaran per triwulan yang telah ditunjukkan oleh mitra di Tahun Anggaran 2018 lebih jauh lebih rendah dibandingkan dengan Tahun 2017 lalu dan dimana sekarang ini hanya mampu menyerap anggaran mencapai kurang lebih rata-rata 35% padahal 3 bulan lagi akan disahkan pagu anggaran baru untuk APBN 2019. Nah disini permasalahan rendahnya penyerapan anggaran sudah sering dilaporkan dalam Rapat Dengar Pendapat di Komisi V yang lebih disebabkan oleh ketidakmampuan keuangan Pemerintah untuk mempengaruhi target belanja yang sudah dianggarkan dalam APBN.

Oleh karena itu, catatan atau rekomendasi yang perlu atau sekiranya yang perlu kami berikan kepada kesempatan ini adalah Pemerintah harus benar-benar serius menangani rencana belanja yang sifatnya over budget di sektor tertentu. Jadi memperhatikan keseimbangan belanja di seluruh sektor yang dikelola oleh Kementerian/Lembaga masing-masing. Jangan sampai rencana atau program yang sudah disepakati bersama dalam Rapat kami parlemen dengan mitra dan dalam yang dimaksudkan dalam Program APBN kemudian tidak dapat direalisasikan dan disebabkan oleh ketidakmampuan fiskal. Ya itu saya. Jadi ... berikan dan terkait dengan persoalan kontekstual yang perlu kami sampaikan pada kesempatan hari ini adalah ini kepada Balitbang dimana di Papua itu memang sering juga terjadi insiden kecelakaan disana tapi disana juga jauh dari pantauan media sehingga jarang juga diekspos. Baru-baru ini ramai diramalkan oleh berbagai media yang sangat ekstrim itu karena terkait agenda nasional Pilkada seperti ada Kepala Distrik sejumlah Anggota Polri dalam perjalanan dari kabupaten ke Pucak Jaya menuju Membramo Raya mengikuti transportasi sungai dan menggunakan sarana apa adanya sehingga mereka dihadapkan pada tantangan tapi menelan nyawa kepala distrik dan juga berapa anggota personil kita dari Polri tidak bisa diselamatkan.

Oleh karena itu, pada kesempatan ini sekian kali ini kami menyampaikan perlu lakukan kajian terhadap sejumlah sungai baik di Membramo Raya terus juga di Yaho Kimo itu kampungnya saudara saya yang ada di samping saya ini dan juga Sungai di Boven Digoel dimana Membramo Raya itu transportasi utama adalah sungai baik untuk menjangkau kawasan-kawasan sejumlah kecamatan yang tidak dijangkau dan juga dari dan ke antara warga, pejabat, Pemerintah, Bupati untuk ke Kantor Bupati, semua harus menggunakan sungai. Kalau memang Bapak-bapak berkenan, sewaktu-waktu itu kami bisa datang kesana, bisa lihat langsung.

Yang berikut adalah sudah berapa kali kami pernah membahas terkait pengadaan bus tapi sejauh ini untuk Papua saya belum pernah melihat itu dan belum pernah juga mendengar, apakah memang bus itu sudah ada di Papua dan sudah ditempatkan di sejumlah kabupaten di Tanah Papua atau memang belum ada disana dan kita ditanya, kami ditanya sama warga katanya ada pengadaan bus mana, saya bilang saya tidak tahu, dan ini sebenarnya memalukan juga, kami ikut bahas disini, kami ikut mengesahkan disini tapi kami tidak tahu.

Yang berikut adalah terkait dengan masih terjadinya spekulasi tariff tiket yang begitu luar biasa dan apakah ini memang dimainkan oleh semua Maskapai Penerbangan ataukah Calo, ini menjadi suatu pertanyaan besar untuk kita terutama kita di Komisi V ini. Untuk itu, kami minta kepada mitra kementerian perhubungan untuk bisa menindaklanjuti ini apakah ini permainan dari perusahaan Maksapai Penerbangan atau dari Calo atau dari setiap travel yang ada disini, karena seperti halnya kami hadapi seperti uang reses atau sosialisasi Undang-Undang kami dapat kadang saja 20 lebih sekian tapi karena itu habis dalam perjalanan karena kita mau, ekonomi dia itu sudah di atas di bawah 10 juta. Sekarang hari ini itu 6 juta sekian, Pulau ... sudah hampir mendekati 13-15 juta, dia ikut saja. Sementara kalau kita dari Jakarta mau ke Amerika, 14 juta saja sudah sampai. Ini masih dalam, dari Jakarta ke Papua saja sudah mencapai puluhan juta, belasan juta. Ini sangat-sangat luar biasa dan kami harapkan supaya ini bisa menjadi kajian kita bersama.

Sekian.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Willem.

Sebelum ke Pak Henky, waktu sudah lewat 5 menit dari jam 5 kesepakatan kita bersama. Sekarang saya tanya lagi mau sampai jam berapa, 17.30 WIB terakhir ya.

Ini usul saja dari meja Pimpinan karena waktu juga sudah mepet, setelah pertanyaan Pak Henky terakhir boleh tidak Kementerian menjawab secara tertulis saja diberikan kepada kita semua, jadi langsung kepada kesimpulan, karena kalau tidak, akan mundur lagi, bisa jam 6, bisa disetujui?

Siap, silakan.

Oh tambah habis Pak Henky, abang ya.

Waktu dan tempat, kami persilakan Pak Henky.

F-PDIP (Drs. HENKY KURNIADI,S.H.,M.H.):

Terima kasih Ketua.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

**Yang saya hormati Rekan-rekan Komisi V,
Para Pimpinan beserta jajarannya yang saya hormati.**

Ini membahas masalah anggaran. Jadi saya yakin itu Bapak-bapak dan Ibu-ibu sudah tahu penyusunan anggaran itu harusnya bagaimana tapi disini perlu saya ingatkan lagi bahwa APBN kita itu semakin sulit kita dapatkan untuk pendapatannya kita mengumpulkan dengan sangat sulit, juga para pengusaha itu sudah ditekan, dikejar-kejar Pajak sedemikian rupa, karena itu APBN disusun harus dengan prudent policy, harus benar-benar bermanfaat untuk masyarakat, harus tepat guna, tepat sasaran dan efektif, efisien, jangan sampai anggaran terbuang begitu saja, tidak ada manfaatnya untuk negara dan bangsa. Ini penting. Jadi walaupun ini sudah kita ketahui, saya perlu ingatkan disini karena sudah situasi seperti saat ini sudah tidak musimnya lagi menghambur-hamburkan uang dan itu pasti mudah ketahuan dan sangat tidak populer dengan kondisi masyarakat sekarang karena sekarang itu

dunianya sudah sangat transparan, semua itu bisa terlihat, semua bisa ternilai. Karena itu, penting untuk sistem prioritas benar-benar digunakan. Kemudian disini kan saya melihat bukan tim teknis. Tadi ada anggaran untuk pembelian alat ukur jarak. Kalau tidak salah itu namanya Teodolit, kalau yang lebih spesifik lagi total stasiun, ada top count, ada Leka, ini untuk apa yang lainnya.

Kemudian saya menanggapi lagi mengenai floating break water. Floating break water itu adanya dimana karena kalau memang ada pelabuhan menghadap samudera pressure-nya itu beda dengan laut dan yang ombaknya kecil itu ada di b atau teluk. Mungkin lebih baik lagi titik pemilihan pembuatan pelabuhan itu yang lebih efektif karena itu mengurangi break water. Kita bisa melihat zaman colonial dulu Belanda, mengapa tidak pernah membuat banyak pelabuhan di pesisir selatan Pulau Jawa tetapi di sekitar pesisir utara karena memang pelabuhan paling cocok disana. Kalau di selatan itu pasti break water sudah ampun-ampun dah, pasti sudah jebol begitu kan. Jadi floating break water itu karena *pressure* ombak itu besar bahkan sampai di bawah, kalau kita bikin itu bikin disana itu juga akan menyembur lagi setelah melewati itu, itu hanya fans, hanya pagar laut saja. Jadi masalah pemilihan ini sangat penting apalagi di litbang. Litbang ini perlu menyusun tata ruang kita. Jadi masalah itu dari segala masalah rute of problem kita, salah satunya adalah tata ruang kita yang belepotan ini. Kita itu sebenarnya sudah disusun tata ruangnya dari Bappenas ke Provinsi maupun di kota tetapi bukan itu yang saya maksud, tata ruang yang benar-benar komprehensif dan sudi mendalam, karena itu Litbang Perhubungan perlu mendata semua. Ini perlu bekerja sama dengan PUPR, jalan kita itu berbagai kelas adanya tapi pabrik-pabrik didirikan sembarangan di jalan desa yang kelas jalannya lain sehingga rusak disitu, truk-truk lewat jalan disana, tapi kalau kita paksaan tata ruangnya pada kawasan industry tertentu sementara UMR itu berpindah-pindah karena itu pabrik sekarang relokasi ke kabupaten-kabupaten yang UMR-nya rendah, dan ini semuanya adalah suatu kewajiban. Kalau kita melihat life cycle of property, property itu bukan hanya housing tapi juga kawasan industry, kita melihat misalnya dulu Kelapa Gading itu adalah kawasan pergudangan, sunter kawasan pergudangan, sekarang berubah menjadi kawasan housing. Itulah life cycle dari property. Nah disini ini ada life cycle dari perkotaan yang dulu tempatnya industry itu mulai berpindah pabrik-pabriknya ke daerah kabupaten-kabupaten yang UMR-nya lebih rendah dan ini harus diantisipasi oleh perhubungan karena ini menyangkut masalah tata ruang juga, Perhubungan dan PUPR, ini saling berkaitan. Kalau kita menjemput bola masalah ini, ini penting. Kemudian kita ini negara archipelago, dasarnya adalah dari 17 ribu pulau. Kalau continental itu memang yang utama adalah train, karena itu kita pelayaran itu sangat penting disini, sangat penting. Saya melihat masyarakat kita itu adalah peniru yang hebat sekali dalam bidang usaha kalau ada yang hebat semua meniru. Karena itu, Pemerintah perlu membuat misalnya jalan di tepi sungai, pengangkutan tepi sungai, bikin saja yang bagus, yang jadi *benchmark* yang jadi suatu ukuran sehingga yang lain-lain itu bakal meniru dan yang terbaik itu adalah di Berlin salah satu yang terbaik di dunia menyusuri beberapa sungai, ada juga melewati rumahnya councilor dan sebagainya.

Jadi kalau menyusuri Berlin itu paling bagus adalah lewat sungai, sehingga kita bisa mengetahui the hair Berlin jantungnya Berlin itu lewat sungai disitu. Kalau kita bisa membuat jalur sungai yang tadi katanya Pak Bambang itu punya ribuan sungai, bikin saja 1 itu bakal ditiru walikota-walikota yang ingin terpilih lagi, Bupati-bupati yang ingin terpilih lagi bakal membuatnya, meniru seperti itu. Kalau ada sarana transportasi laut yang bagus ini akan sangat bagus sekali.

Kemudian masalah kecelakaan. Saya melihat ini sudah tidak normal ini, ibaratnya perlu ruwatanlah kalau ada Pak Sujadi ini disini. Jadi kalau ini tidak masuk akal kemarin juga kebakaran di Kapal Nelayan di Tanjung Benoa, tidak ada jalan lain, harus membuat standard operasi, standard prosedur security yang di pelayaran ini harus bagus, ini harus diikuti oleh stakeholder semuanya seperti airlines ada angkasapura, ada BMKG, ada Airnav yang mengawal Polisi Pesawat, semuanya itu di stakeholder diinikan. Kalau penumpang di pesawat bisa didisiplin sedemikian rupa, saya yakin juga di pelayaran bisa disiplin sedemikian rupa, karena kita adalah negara archipelago, negara kepulauan, pelayaran itu sangat penting bagi alat transportasi kita.

Jadi saya melihat yang di airlines ini, saya sudah memberikan ini ke Dirjen Perhubungan Udara tetapi perlu diketahui oleh Sekjen juga penting sekali masalah sekarang inikan US Dollar sudah menekan kita 14.400, bukan tidak mungkin lebih dari 14.400. Nah disini airlines ini yang sebagian mengangsur dengan US Dollar kemudian penerimanya IDR, inikan berbahaya. Karena itu, perlu dari perhubungan mengakses anggaran belanja maintenance-nya, perlu mengecek sampai sejauhmana pembelanja sparepart-nya airlines, karena paling bahaya kalau misalnya kan Pemerintah tidak menetapkan standar bawah, standar atas, batas bawah, batas atas, kalau 300 ribu per hour itu pasti rugi, berbahaya sekali dan yang dikorbankan penumpang kalau maintenance itu anggarannya dikurangi disana. Kalau pramugari ya inilah anggaran yang lain-lain, tapi kalau 300 ribu anggaran maintenance-nya dikurangi ini berbahaya untuk keselamatan penumpang, jangan sampai kita tidak mengantisipasi masalah ini. Ini sangat penting, kondisinya sudah berat sekali mereka membayar dengan membuat program 12 juta menaik seenaknya sendiri selama setahun, ini sudah membuktikan cashflow-nya itu parah ya. Ini berbahaya, bakal ada korporasi yang bisa berjatuhan kalau US Dollar itu meningkat. Jadi ini yang perlu diantisipasi dari perhubungan, jangan sampai nanti kejadian seperti pelayaran seperti itu. Ada banyak yang perlu saya sampaikan, tapi ini karena waktunya perlu ini saya ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Henky masukannya.

Nanti untuk waktunya luas mungkin bisa langsung kepada Kementerian.

Pak Ridwan Bae, siap-siap Pak Sungkono. Tolong waktu Pak ya.

F-PG (Ir. RIDWAN BAE):

Terima kasih Bapak Pimpinan.

Pendek saja saya.

Sebenarnya semua teman sudah membuat suatu penekanan persoalan tata kelola saat ini. Saya hanya ingin menambahkan 1 beberapa hal, melalui Pak Sekjen saja barangkali supaya lebih singkat. Kita banyak kecelakaan yang kita hadapi saat ini dan kita rasakan begitu menyedihkan, karena danau toba, selayar dan seterusnya yang lainnya, kemarin Bali lagi. Ada salah satu alasan yang kadangkala Syah Bandar membuat alasan bahwa tidak punya tenaga dia. Memang benar bahwa yang mengatur persoalan pelayaran rakyat yang ada di Kabupaten itu, itu biasanya yang ditangani bukan perhubungan kabupaten justru, yang menangani syahbandar

Pak Sekjen, tapi Syah Bandar tidak punya tenaga, karena tidak cukup tenaga, akhirnya manifest itu kadangkala nanti kadangkala ditandatangani sudah kembali ke Ibukota atau ke tempat sandarnya kapal dimana syahbandar itu ada. Jadi ada musibah atau apa segala, kadangkala nanti tidak bisa diketahui. Nah saran saya barangkali menjadi perhatian, kalau tidak cukup tenaga bisakah itu dilatih apakah itu orang di Kecamatan kalau itu kecamatan misalnya, apakah di desa kalau misalnya itu kelurahan dan seterusnya itu, latih mereka pegawai yang sudah ada, jadi tidak perlu membayar. Kan bisa ada pelatihan di diklat atau dimana dilatih mereka untuk mendapatkan sertifikat. Kemudian pada waktu dia berangkat ya sistem tata kelola kita, serta pengamanannya itu berjalan dengan baik.

Barangkali itu masukan yang pertama.

Yang kedua, kadangkala pembiayaan-pembiayaan yang sifat mendadak disana, itu kesulitan kabupaten dan kota kesulitan maupun provinsi kesulitan mereka ada hal bahaya seperti itu. Apa tidak sebaiknya Pemerintah Pusat juga menyediakan dana dekon disana yang diperintah terhadap hal-hal tertentu, tinggal diatur. Jadi kalau ada musibah atau ada apa kebutuhan mendadak, itukan bisa diperintahkan langsung itu Pak sebab kalau mereka sudah APBD-nya juga terkait dengan APBD mereka Pak, kalau manfaat ... yang tiba-tiba susah mereka untuk melakukan itu. Mungkin barangkali bisa dikaitkan dengan dana dekon di provinsi atau paling pahit di provinsi adanya, supaya segera mereka bisa menurunkan di tingkat kabupaten.

Kemudian soal anggaran 2019. Saran saya adalah yang perlu dicermati adalah daerah-daerah rawan kecelakaan misalnya di laut. Danau Toba kita dengar justru bukan kebanggaan kita lahirkan justru kesedihan. Danau Toba sudah mengalami masalah baru mulai dipikirkan pengadaan kapal disana, ferry ada disana, bahkan 5 saya dengar kabar pelabuhannya ferinya juga 5. Itukan masalah sudah ada baru muncul. Nah semua seluruh Indonesia mungkin daerah yang sangat berbahaya, rawan kecelakaan itu harus segera diwaspadai dari sekarang. Saya ingin mengulangi dapil saya di Wakatobi itu sebagai daerah wisata itu harus menjadi perhatian karena disitu juga ombak besar Pak, tidak bisa dihindari. Kalau itu juga tenggelam dan ada wisatawan disana itu sangat berbahaya.

Barangkali hanya itu Pimpinan.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Pak Ridwan Bae.
Pak Sungkono.

F-PAN (H. SUNGKONO):

Ya terima kasih Ketua.

**Yang kami hormati Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V,
Yang kami hormati Pak Sekjen, Pak Inspektorat, Pak Balitbang dan Ibu BPSDM
dari Kementerian Perhubungan.**

Saya sudah cukup banyak tadi apa yang disampaikan oleh teman-teman baik secara teknis atau masukan saran, saya hanya mengingatkan Pak dalam pembahasan anggaran APBN 2019 kita ini, saya yakin semuanya sudah disampaikan oleh Pak Henky, kemampuan anggaran kita terbatas. Kalau kita tidak melakukan fungsi melihat betul-betul efisiensi dan skala prioritas yang benar-benar prioritas, jangan sampai setiap tahun anggarannya hampir sama terkesan tidak tradisional itu ya, terus menerus seperti tidak ada inovasi atau langkah-langkah yang berbeda dengan tahun-tahun sebelumnya kita tahu ... **rekaman terputus**.

Kedua, jangan sampai di masing-masing direktorat atau jajaran di bawah kementerian perhubungan ini berebut anggaran, yang penting masing-masing sebanyak-banyaknya untuk mengelola keuangan. Ini sangat penting, karena saya pikir semua merasa perlu karena disana ada sesuatu mungkin makanya tiap departemen kepengennya berebut anggaran, tetapi kami lihat fungsinya kalau untuk peningkatan keselamatan karena transportasi saya mohon itu ditingkatkan dan juga Bapak punya peran tinggi dalam rangka membantu perekonomian. Kalau Bapak dalam merencanakan pembangunan transportasi ini bagus, saya yakin efisiensi akan bagus. Kedua pertumbuhan ekonomi akan lebih baik Bapak biar tahu tadi disampaikan ada beberapa teman. Kalau jalan nasional berkaitan dengan daerah-daerah yang mungkin jalannya kabupaten/kota, disana perhimpunan industry di daerah-daerah yang rawan Pak untuk kerusakan jalan itu harus ada aturan supaya tidak APBN kita baik tetapi di daerah juga hancur karena regulasinya yang tidak secara menguntungkan itu yang anggaran kabupaten/kota, tidak efisien atau sebaiknya karena ada peraturan yang harusnya saling mengikat. Di jalan nasional kita banyak sekali kendaraan yang luar biasa besar masuk di jalan kabupaten/kota. Inikan larangannya tidak hanya dari departemen yang ada di daerah, Kementerian Perhubungan ... dengan kalau apa di daerah itu ya yang berikan ... harusnya saling mengawasi begitu, jangan dibiarkan begitu. Kalau dibiarkan sama saja kita menghambur-hamburkan anggaran kita. Itu saya lihat sangat nampak sekali, kalau tidak mengawasi itu artinya anggaran kita tidak akan efisien, setiap tahun bapak mengucurkan anggaran di satu daerah, bisa saja setiap 2 tahun sekali minimal Bapak harus melakukan itu. Jadi inilah yang saya maksud.

Terus kedua dari segi kita bicara nasional, jangan sampai pembangunan sifatnya tadi hanya di daerah-daerah, kota-kota saja, saya sepakat daerah pedesaan perlu diperhatikan, tetapi harus benar-benar di saat itu daerah itu sangat membutuhkan, kalau belum waktunya jangan membangun begitu, jangan-jangan apa yang Bapak lakukan saat ini secara anggaran kita tidak begitu menggembirakan. Akhirnya, kepentingan nasional itu justru tidak berhasil karena di daerah ini tidak membutuhkan tetapi Bapak paksakan untuk membangun juga. Saya pikir banyak kita kunjungan kerja pelabuhan-pelabuhan yang terbengkalai, tidak ada manfaat sama sekali, inikan sudah terlalu. Mudah-mudahan ini diubah gayanya. Jangan sampai ini terus menerus. Barangkali ini disampaikan, dan barangkali yang lain tadi sudah disampaikan oleh teman-teman, mudah-mudahan apa yang disampaikan ini dalam rangka memotivasi kita semua menghemat uang negara, betul-betul rakyat dalam kondisi kesulitan. Kalau APBN kita setiap tahun defisit Pak, kita tahu defisit bukan 3%, tidak sampai 3% betul, tetapi hutang kita besar, sama juga. Artinya itu kita sadar sebagai ketidakmampuan kita mengelola kondisi keuangan negara kita, karena hutang kita besar baik hutang dalam negeri atau hutang ... kita, ini bagian yang harusnya bagian defisit menurut saya. Artinya tidak mampu sistemnya kita. Tadi kita dibelanjakan tetapi di dalam resiko tidak bagian

defisit tetapi bagian hutang sama saja. Jadi inilah kalau dari keuangan kita yang bisa saya sampaikan.

Terima kasih.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Pak Sungkono.

Baik.

Terakhir dari meja Pimpinan, kami yang pertama mengucapkan belasungkawa yang sedalam-dalamnya terhadap 3 orang yang tewas dalam kebakaran di Kantor Kementerian Perhubungan.

1. Alm. Muhammad Ridwan Hamali, Pegawai Inspektorat Jenderal; dan
2. 2 orang pekerja kontraktor yang bernama Bapak Santoso dan Bapak Chairul.

Kami doakan agar arwah Beliau diampun dari segala dosa dan diterima di surga.

Yang kedua, di meja Pimpinan terdapat sedikitnya 8 kecelakaan kapal penumpang selama 2018 baik di laut di sungai maupun di danau seperti contohnya Kapal Cepat Anugerah Express terbalik di Tarakan itu 8 orang tewas, Kapal Cepat Awet Muda tenggelam di Banyuasin itu sebanyak 13 orang tewas, Kapal Cepat SB Harapan Baru Express tabrak Bakau di Tarakan itu juga 5 orang tewas dan saya biar sebutkan satu per satu ini banyak sekali yang tewas Pak. Intinya, kami memohon dengan anggarannya yang kami perjuangkan bersama-sama dengan Bapak, kami meminta Kementerian Perhubungan untuk membuat *road map to zero accident* khususnya di bidang angkutan penyeberangan baik di pelayaran sungai, danau maupun laut.

Yang terakhir, ini kepada Ibu Ini penerapan Bulan Juli itu 26% Bu realisasi. Ibu masih ada waktu lagi Bu, mohon diperketat, masalahnya dimana. Kalau memang kontrak belum tanda tangan, segeralah kontrak itu. Apapun kendalanya Ibu tolong kerjakan sehingga sesuai dengan target. Barangkali Bapak di Kesekjenan di Sekretariat Jenderal Tahun 2019 di pengelolaan teknologi informasi komisi perhubungan, kami memohon agar harus mampu menjadi regulator bagi operator transport online.

Nanti tolong Bapak dijawab secara tertulis, usulnya besok atau lusa silakan ... untuk pertanyaan teman-teman.

Baik.

Boleh kita tampilkan kesimpulan?

Tayangkan dulu Sekretariat dan tolong Bu Prima tolong dibacakan kesimpulan draft kesimpulannya.

SEKRETARIS RAPAT (Dra. PRIMA M.B. NUWA, M.Si.):

Terima kasih.

Dengan seizin Pimpinan Rapat, kami akan membacakan Draft Kesimpulan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Sekretariat Jenderal, Direktorat

Jenderal Balitbang, dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan BPSDM Kementerian Perhubungan tanggal 10 Juli 2018.

1. Komisi V DPR RI dapat memahami penjelasan Sekjen, Itjen Balitbang dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan mengenai capaian terhadap target pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2018 sampai dengan Semester I. Selanjutnya Komisi V DPR RI meminta agar Sekjen, Itjen Balitbang dan BPSDMP Kementerian Perhubungan melakukan upaya peningkatan penyerapan anggaran sampai dengan akhir Tahun Anggaran 2018.

KETUA RAPAT:

Ya sampai disini Anggota ada masukan?
Silakan Pak Jhoni.

F-PD (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Penyerapan anggaran yang efisien dan efektif.

KETUA RAPAT:

Baik.
Ada yang lain?
Bisa ya?
Oke.
Lanjutkan Nomor 2, tolong Bu Prima bacakan.

SEKRETARIS RAPAT (Dra. PRIMA M.B. NUWA, M.Si.):

2. Komisi V DPR RI dapat memahami penjelasan Setjen, Itjen, Balitbang dan BPSDMP Kementerian Perhubungan mengenai rincian program dan alokasi pagu anggaran untuk Esselon I dalam Pembicaraan Pendahuluan RAPBN Tahun Anggaran 2019 sebagai berikut:
Unit Kerja Program Kementerian Perhubungan, Pagu Kebutuhan Rp 104.049.055.186.000,-. Pagu Indikatif, sesuai surat bersama Menteri Keuangan dan Kepala Bappenas Rp 44.132.798.484.000,-. Usulan Penyesuaian Pagu Indikatif Tahun Anggaran 2019 sesuai Surat Menteri Perhubungan Nomor KU.002/20/5/PHD/18 tanggal 14 Mei 2018 sebesar Rp 44.132.798.484.000,-.
 - 1) Sekretariat Jenderal, Program Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Perhubungan, Pagu Kebutuhan Rp941.157.698.000,-. Pagu Indikatif Rp 534.519.373.000,-. Usulan Penyesuaian Pagu Indikatif Tahun Anggaran 2019, Rp 547.519.373.000,-.
 - 2) Inspektorat Jenderal, Program Pengawasan dan Peningkatan Akuntabilitas Aparatur Kementerian Perhubungan, Pagu Kebutuhan Rp110.958.373.000,-, Pagu Indikatif Rp 92.567.748.000,-. Usulan Penyesuaian, sama.

- 3) Badan Penelitian dan Pengembangan, Program Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan Rp189.863.362.000,-, Pagu Indikatif Rp 122.220.397.000,-. Usulan penyesuaian, sama.
- 4) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia, Program Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Rp7.584.957.494.000,-, Pagu Indikatif Rp 3.593.254.165.000,-. Usulan, sama.

Selanjutnya, Komisi V DPR RI bersama dengan Setjen, Itjen, Balitbang, dan BPSDMP Kementerian Perhubungan akan memperjuangkan kenaikan anggaran sesuai dengan usulan penyesuaian pagu indikatif Tahun Anggaran 2019 yang diusulkan untuk membiayai program-program prioritas sesuai dengan mekanisme pembahasan RUU tentang APBN di DPR RI.

KETUA RAPAT:

Baik.

Untuk poin 2 ini yang beda ini yang minta penambahan hanya bidang kesekjenan saja, yang lainnya sama. Mohon masukan dari Anggota.

Setuju saja?

Silakan.

F-PDIP (Drs. YOSEPH UMARHADI, M.Si., M.A.):

Bahwa kita berjanji akan memperjuangkan kenaikan anggaran ini, saya kira kita harus tahu persis kenaikan anggaran ini untuk program-program prioritas seperti apa yang nanti diusulkan. Kan program prioritas yang saya harapkan atau tadi saya tanyakan dan teman-teman kita saya kira sudah menekankan tadi utamanya terkait dengan persoalan keselamatan transportasi leading utama Pak.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Yoseph.

Nanti tolong pas di jawaban tertulis dimasukan program-program prioritas mana saja yang menjadi anggaran itu sehingga kita bisa perjuangkan bersama-sama.

Selanjutnya, poin 3.

Tolong dibacakan Bu Prima.

F-PD (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Sebentar, saya usul.

KETUA RAPAT:

Pak Jhoni Allen silakan.

F-PD (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Pertama, saya kira inikan kita tahu anggaran ya. Tadi yang pertama tadi itu adalah menyangkut anggaran, sehingga ini catatan penting dari pagu indikatif atau yang disebut ... dengan adanya tadi katakanlah peningkatan kinerja aparat yang kurang, terutama kan menjadi catatan itu belanja pegawai sudah harus memenuhi 100% dulu, karena belanja pegawai dari anggaran yang sudah, itu menjadi penting tadi catatan kita disitu. Jadi anggaran untuk belanja pegawai sudah mencapai 100%. Itu dulu, itu menjadi catatan pertama dalam pagu anggaran yang sudah disepakati oleh Departemen Keuangan, karena ... anggaran dengan katakanlah kondisi moratorium tidak mudah, sehingga boleh dikatakan tidak ada janji, karena tidak, bisa mungkin janji Komisi V itu benar tetapi berusaha untuk meningkatkan anggaran sesuai dengan tujuan yang paling utama adalah peningkatan keselamatan daripada program transportasi danau, laut, udara maupun darat.

Itu saya kira.

Jadi secara bersama-sama untuk tujuan program itu, tetapi belanja pegawai tidak lagi kita bicarakan nanti di dalam penyesuaian anggaran. Belanja pegawai itu penyesuaian dari sekarang untuk dari anggaran-anggaran yang efisien yang copy paste. Itu menjadi catatan penting dan itu nanti akan kejar kalau itu dikotak-katik ya baik itu semua Kepala BPSDM, Inspektur Jenderal dan yang lain-lain, semuanya karena faktor lain ada ketimpangan di dalam belanja pegawai, sementara belanja pegawai adalah belanja tetap sementara yang lain masih bisa begitu.

Itu saya kira yang menjadi catatan setelah membacakan program-program angka-angka tadi.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik, akan kita catat.

Selanjutnya silakan Ibu Prima bacakan poin ketiga.

SEKRETARIS RAPAT (Dra. PRIMA M.B. NUWA, M.Si.):

3. Sebagai tindak lanjut Rapat Kerja tanggal 6 Juni 2018, maka Setjen, Itjen, Balitbang dan BPSDMP Kementerian bersedia untuk menyesuaikan rincian program dan menyempurnakan RKAKL masing-masing Esselon I dalam Nota Keuangan RAPBN Tahun Anggaran 2019 sesuai dengan saran dan pendapat Komisi V DPR RI yang disampaikan dalam rangkaian proses pembicaraan pendahuluan RAPBN Tahun Anggaran 2019.

KETUA RAPAT:

Ya kata “bersedia” diganti dengan kata “sepakat”.

Baik ada lagi yang lain?

Cukup ya.

Baik.

Sekarang, kami persilakan kepada pihak kesekjenan, balitbang dan kesekjenan kalau ada masukan dalam kesimpulan ini.

SEKJEN KEMENHUB:

Baik, kami dapat menerima kesimpulan ini Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Sebelum rapat ini diakhiri, kami berikan Kesekjenan untuk memberikan kata akhir atau kata penutup.

SEKJEN KEMENHUB:

Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat,

Sungguh kami sangat berterima kasih pada rapat hari ini karena telah banyak sekali saran masukan dan ide yang dapat kami nanti gunakan di dalam penyempurnaan-penyempurnaan penyusunan anggaran di 2019. Tidak lupa, kami terima kasih juga tadi belasungkawa dari Pimpinan terhadap apa yang terjadi di Kementerian Perhubungan.

Terima kasih Pimpinan.

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Baik.

Terima kasih.

Hasil kesimpulan saya ketok.

(RAPAT: SETUJU)

Maka dengan demikian, Rapat Dengar Pendapat hari ini kita tutup dengan ucapan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 17.39 WIB)