



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

RISALAH

**RAPAT KERJA KOMISI V DPR RI DENGAN MENTERI DESA, PEMBANGUNAN
DAERAH TERTINGGAL, DAN TRANSMIGRASI**

- Tahun Sidang : 2017-2018
Masa Persidangan : III
Rapat ke- :
Jenis Rapat : RAKER
Hari, Tanggal : Rabu, 31 Januari 2018
Waktu : 14.20 WIB s.d 17.15 WIB
Tempat : R. Rapat Komisi V DPR RI
Ketua Rapat : Ir. Fary Djemy Francis, MMA
Sekretaris Rapat : Dra. Prima MB Nuwa, MSi
Acara :
1. Penyampaian Laporan Pembahasan dan Rekomendasi Panitia Kerja Pengelolaan Transportasi Darat dan Preservasi Jalan Nasional Serta Jembatan Bentang Panjang; dan.
2. Pemberdayaan Penyedia Jasa Konstruksi Swasta Nasional Di Daerah-Daerah, Dalam Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dan Bidang Perhubungan.
- Hadir :

Kaset 1

Rekaman rapat tidak terekam sama sekali.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 14.15WIB)

Kaset 2

MENTERI PUPR (Ir. MOCHAMAD BASOEKI HADIMOELJONO, M.Sc., Ph.D.):

Ya ini keterlibatan BUMN dan Swasta Nasional itu 135 paket di 2017. 3 % dari total paket sebesar 119. Yang sebelah kiri itu BUMN nya 65 %, swasta nya 35 %. Oke. Kalau yang antara 50-100 ada 166 paket, BUMN hanya 10 %, Swastanya 90 %. Ini apa yang terjadi di 2017 di Kementerian PUPR saja. Kalau yang dibawah 50 Milliar, 100 % Swasta yang melakukan. Nah, ini pasti mempunyai persepsi masing-masing dalam menjawabnya. Ini datanya. Faktanya yang kami sampaikan. Itu untuk jasa kontruksi 2017. Kalau untuk konsultan 2017 ada yang kecil 40 % sebesar 641 miliar sedangkan yang kecil diatas 750 itu adalah 2.402 paket. Atau 6 trilliun 575 millyar. Demikian juga yang 2018. Kepesertaan Swasta Nasional dan BUMN disini kalau yang dijasa konsultan yang dibawah 750 juta, 1596 paket semuanya swasta. Kalau yang paket diatas 750 juta sebanyak 2400 paket BUMN hanya 5,25 % sedangkan sisanya 94 % swasta. Kemudian untuk yang paket-paket strategis nasional, ini ada dijalan tol ada 151 proyek, jalan tol, jalan nasional, program, 1 juta rumah, bendungan, air minum, sanitasi, tanggul banjir dan sarana PLBN itu totalnya ada 124 paket yang dikontrakan untuk mendukung PSN. 26% dikerjakan oleh BUMN sebanyak 32 paket senilai 12,6 trilliun. Swasta Nasional 47 % 58 paket, 2,1 trilliun dan kerja sama BUMN dan Swasta. Ini yang KSO itu jumlah paketnya 34 paket dengan nilai paket 20, 5 trilliun.

Ibu Bapak sekalian yang kami hormati,

Untuk memberi gambaran yang lebih detail lagi halaman 22. Coba. Halaman 22. Terus.

Nah, ini salah satu contoh kontrak di pembangunan bendungan Ciawi, Cipayung. Dikerjakan oleh KSO PT Brantas Abi Praya dan PT Sak Nusantara. Porsinya 75, 25 %. Tergantung kepada kesepakatan bisnis mereka. Tetapi ini adalah *kolose* kami untuk bendungan harus BUMN dan Swasta. Tidak boleh KSO antara BUMN. Jadi, semua pasti dengan swasta. Ada 60, 40. Ada 70,30. Ada 80,20. Tergantung persiapan swasta juga. Kemudian pekerjaan konsultasinya. Ini memang, ini bukan bendungan seperti biasanya, tetapi ini bendungan khusus pengendalian banjir. Tetapi PT yang bekerja tidak hanya PT Brantas Abi Praya dan PT Sak saja, dibelakangnya ada vendor-vendornya, pemasoknya PT Pionirbeton Industri, PT Nick Steel Indonesia, PT Multi Anugerah Swadaya, Haji Doman, Lavarance Tuga Jaya, Toko Bangunan Serba Murah, PT Prima, saya kira banyak sekali keterlibatan swasta lainnya.

Adalagi kalau memberi gambaran bapak, lanjut.

Sekarang, kalau BMN mengerjakan pekerjaan, yang dikerjakan sendiri itu misalnya walaupun ini BMN, dia misalnya ini BPP misalnya sebagai contoh ini adalah Waskita Beton Pracetak. Kelihatannya dia dari hulu sampai hilir. Waskita

Beton Pracetak pun semen, krikil, pasirnya disupplie oleh swasta. Jadi, Waskita Beton Pracetak pun hanya mencetak pabrikannya saja. Besi dari Swasta. Peralatan 70 % pasti Swasta. Tanah uruk apalagi pasti nanti dari *qourir*, dari alat angkutnya, pengurukannya dikerjakan oleh swasta.

Jadi, saya kira ini data kita bisa mempunyai persepsi masing-masing untuk menilai sesuai dengan agenda yang kita diskusikan ini. Hanya saja bahwa kami untuk *consultan* keperpihakan kami, kami sudah menaikkan *billing rate consultan* ya sebetulnya tahun 2017 kemarin sudah mulai. Tapi, surat edaran kami muncul setelah dapat persetujuan dari DPR. Sehingga itu tidak bisa dilaksanakan di 2017. Nah sekarang ini hampir juga lewat, tapi sudah kita revisi semua, memakai billing baru. Sehingga *consultan* memakai *billing rate* baru. Karena supaya mengharkatkan lebih baik kepada *expertise* para *consultan*. Nah kontraktor juga. Yang kalau yang dulu *strike* betul bahwa dibawah 50 miliar, ya dibawah 50 miliar tidak boleh BMN dan besar itu sudah 100 %. Dan sekarang kami menghimbau karena Perpresnya masih tetap, belum dirubah. Kami menghimbau khusus BMN dibawah 100 tidak boleh. Nah kita juga karena belum tentu siap juga Swasta Nasional apalagi yang didaerah kalau diberikan porsi itu mereka juga belum tentu siap. Jadi, kita harus lihat perdaerah juga.

Jadi, saya kira itu bapak, ibu sekalian yang kami hormati. Data yang kami, apa yang kami lakukan sejak 2017 dan terus kami lakukan di 2018 dalam rangka pembinaan jasa konstruksi di Indonesia. Saya tentunya sangat bertanggung jawab untuk itu, sehingga saya berusaha semaksimal mungkin. Kayak *consultan*, siapa sih kok pada tidak bangga jadi *consultan*. Misalnya kok *consultan* dibawah 500 itu sudah dipertanyakan juga. Berapa mereka dapatnya nanti. Kalau *consultan* 350, pajaknya berapa, keuntungannya berapa, sampai keorangnya, ahlinya itu berapa. Kita harus hitung betul. Sekarang juga bapak-bapak Dirjen ini kalau ada *vendor-vendor* BUMN ini, kita juga tanya. Kayak *billing rate consultan* kita sampai cek ke expertnya, sampai tidak tuh *billing rate* yang kita naikkan. Jangan sampai hanya diperusahaannya tetapi justru harus sampai kepada ahlinya. Demikian juga untuk para BUMN yang ber KSO dan *vendor* ini, kita tanya juga apa *lag timenya* BUMN membayar pada KSO dan *Vendor* ini. Karena banyak, ada beberapa yang sampai 6 bulan, 1 tahun belum dibayar semennya misalnya. Jadi saya kira itu terus kita jadi apa komunikasikan dengan bapak-bapak dari BUMN untuk bisa mempunyai, membina para KSO strategisnya masing-masing.

Saya kira itu yang kami dapat sampaikan bapak-bapak sekalian untuk bahan diskusi kita. Terima kasih

Wassalammualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih Pak Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Selanjutnya Pak Sekjen, kami persilakan.

SEKJEN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Ir. SUGIHARJO, M.Si):

Yang kami hormati Bapak Pimpinan Komisi V, Para Anggota Komisi V yang kami muliakan,

Pertama izinkan kami menyampaikan permohonan maaf sebagaimana tadi telah dibacakan oleh Bapak Ketua, Bapak Menteri Perhubungan pada jam 13.30 menghadiri rapat Kabinet Terbatas sehingga mewakili kepada kami.

Selanjutnya yang kedua terkait agenda rapat halaman 2.

Silakan.

Itu terkait penyampaian rekomendasi Panja pengelolaan transportasi darat. Tadi kami sudah mendengar dengan seksama, hasil rekomendasi Panja yang dibacakan oleh pak Sigit. Itu ada 9 rekomendasi umum. Dari 9 itu, 8 yang terkait dengan Kementerian Perhubungan serta ada 5 rekomendasi khusus untuk Kementerian Perhubungan. Terhadap rekomendasi yang dihasilkan melalui proses pengamatan lapangan dan juga menghadirkan narasumber tentu bagi kami suatu masukan yang sangat berharga sehingga kita perlu mendalami dengan seksama untuk bisa menindaklanjuti apa yang sudah menjadi rekomendasi dari Panja. Sehingga nanti dalam kesempatan rapat-rapat berikutnya, kami akan melaporkan secara detail tindak lanjut apa yang kami lakukan.

Khusus terkait dengan 1 (satu) topik yang menyambung saja yang tadi sudah dibahas oleh Menteri PU, untuk rekomendasi mengkaji ulang MST 10 ton untuk diturunkan, Kami mungkin izin menyampaikan pandangan juga. Kalau itu diturunkan pasti angkutan *kontainer* itu pasti melanggar. Karena standar internasional *konteiner* 20 feet maupun 40 feet dengan konfigurasi *ditrailemya*, itu MST nya adalah 10 ton, sehingga setiap lintasan kontainer itu ditetapkan kita persyaratkan melalui jalan kelas I. Karena jalan kelas 1 itu adalah MST 10 ton. Jadi kalau diturunkan pasti seluruh angkutan *kontainer* melanggar. Barangkali ini, barangkali yang ingin kami laporkan sebagai tanggapan saja. Untuk satu point saja. Yang lainnya tentu harus kita dalami dulu untuk bisa kita tindaklanjuti.

Selanjutnya berkaitan dengan agenda ke 2, pembahasan pemberdayaan penyedia jasa konstruksi umum ya saran dari Pak Yosep. Tapi berarti ini BUMN dan Swasta Nasional dan Swasta daerah. Dalam proyek pelaksanaan disektor Kementerian Perhubungan. Nanti kita akan melaporkan baik yang dilaksanakan untuk lingkup proyek strategis nasional maupun yang diluar proyek strategis nasional. Pada dasarnya nanti data menunjukkan, kami dari Kementerian Perhubungan itu juga mempedomami sepanjang 2017 bahkan sebelumnya itu apa yang diamanahkan oleh Bapak Presiden untuk pemberdayaan ekonomi ditingkat daerah. Keterlibatan daerah termasuk apa yang menjadi rekomendasi Kadin. Nanti akan terlihat bahwa data-data nya sudah menunjukkan untuk itu. Baik secara *outlen*, disini kita ada 3 bagian. Mekanisme pengadaan barang jasa konstruksi untuk PSN dan diluar PSN. Untuk mekanisme.

Lanjut halaman berikutnya singkat saja.

Ada 3 bagian yang ingin saya sampaikan. Yang pertama bahwa dalam pelaksanaan penyediaan jasa konstruksi. Pengumannya era sekarang itu sudah diumumkan secara terbuka melalui website, dan papan pengumuman resmi serta portal nasional di LPSE. Sehingga seluruh masyarakat luas mendapat informasi. Jadi, tidak lagi dibawah tangan hanya pihak-pihak tertentu. Ini semua pengumuman seluruh indonesia akan langsung tahu. Namun demikian untuk mengikutinya tentu harus memenuhi persyaratan dan ini harus ada kualifikasinya tergantung nilai project. Dan untuk kualifikasi dan sebagainya tentu kita mengukuti apa yang pembinaan jasa konstruksi adalah dari Kementerian PU. Dulu kalau proyek besar istilahnya Grab 7 sekarang bisa B1 atau B2. Itu standard-standardnya. Ketentuannya ditetapkan oleh jasa konstruksi dibawah binaan Menteri PU. Kita tinggal mempedomami itu.

Berikutnya persyaratan, kita lewatkan saja. Ini bagi para pelaku
Kemudian saya ingin memberikan laporan secara *highlight*, dan nanti per
Direktorat Jendral.

Jadi kalau kita lihat disini untuk proyek strategis nasional. Kalau kita lihat dari
jumlah paket. Itu 164 paket/74 % itu adalah untuk swasta. Sementara 57 paket/26 %
itu oleh BUMN. Dari selisih jumlah paketnya, sehingga mayoritas adalah sudah
swasta. Namun dari sisi nilai *project*, untuk PSN itu 73.9 atau hampir 74 % itu oleh
BUMN. Sementara 26 % nya oleh swasta. Nah ini halnya seperti ini, terus kita lihat
dimasing-masing Direktorat Jendral.

Lanjut.

Untuk PSN dilingkungan Kementerian Perhubungan hanya ada 3 (tiga)
Direktorat Jendral yaitu Kereta Api, Perhubungan Laut dan Perhubungan Udara.
Dimana kalau kita memilah dari total 12 paket, dari 224 paket dengan nilai anggaran
28,2 triliun. Itu untuk kontraktor swasta nasional dan daerah dalam hal ini ada 164
paket dengan nilai 5,2 triliun. Dimasing-masing Direktorat Jendral terdistribusi
sebagaimana terlihat, sementara untuk kontraktor BUMN jumlah paketnya lebih kecil
57 tetapi nilainya lebih besar 14,9 triliun. Bisa kita lihat berikutnya di masing-masing
detail Direktorat Jendralnya.

Next.

Kalau untuk Kereta Api, Swasta paketnya 78 % tetapi dari sisi nilai, ini 54 %
atau 4 triliun. Jadi, diKereta Api baik paket maupun nilai itu mayoritas oleh Swasta.
Berikutnya untuk Dirjen Perhubungan Laut, dari sisi paket ini mayoritas memang
BUMN, dari sisi nilai juga BUMN. Kemudian untuk Perhubungan Udara, dari sisi
jumlah paket 69 swasta dan dari sisi nilai itu 81 % juga maaf dari sisi nilai 19% oleh
swasta. Kemudian untuk non PSN. Artinya kami ingin menyampaikan sedikit
sebelum masuk ke non PSN. Bahwa untuk kegiatan PSN itu prinsipnya memangnya
pelelangan telah dilaksanakan melalui pelelangan umum, sehingga semua pihak
bisa berpartisipasi namun harus memenuhi kualifikasi dan khusus untuk
proyekstrategis nasional yang berskala besar dan membutuhkan teknologi tinggi
dalam pelaksanaan proyek sehingga pada saat pelelangan yang memiliki
kemampuan untuk ikut /memenangkan tender adalah para kontraktor yang memiliki
kapasitas besar baik dari sisi peralatan maupun dari sisi permodalan. Nanti untuk
kemampuan dasarnya.

Lanjut kita untuk proyek non PSN.

Kami ingin laporkan bahwa untuk proyek non PSN, itu ada 2.258 paket untuk
non PSN dengan nilai 18,86 triliun. DiKementerian Perhubungan pada tahun 2017.
Dari total tersebut ada sebanyak 2.170 paket/ 96 % dilaksanakan

Next hal 13. Hal 13. Ya

Dari jumlah 2.258, 2.170/ 96 % paket dilaksanakan oleh swasta dari sisi nilai
untuk non PSN itu 18,86 Triliun dilakukan oleh swasta atau 82 %nya. Jadi, terlihat
bahwa untuk non PSN, swasta untuk nilai 82% untuk dari sisi paket pekerjaan 96 %.
Berikutnya rinciannya dari masing-masing Direktorat Jendral sebagaimana terlihat
bahwa hal-hal yang ekstrim saya ingin sampaikan kalau untuk proyek di
Perhubungan Darat seluruh paket dikerjakan oleh non BUMN demikian pula di
proyek Perhubungan Udara non BUMN, sementara kalau diPerkereta Apian dari 177
paket itu yang dilaksanakan BUMN hanya 21 atau nilainya juga lebih kecil dari 2,4
triliun, demikian pula di Perhubungan Laut dari 862 paket dengan nilai 7,4 triliun
yang dikerjakan oleh BUMN hanya 66 Paket / 911 miliar. Demikian pula di BPSDM,
dari 111 paket dengan nilai 299 miliar oleh BUMN hanya 1 paket dengan nilai 1
miliar

Rinciannya kita lihat sebagai gambaran saja.

Ini tadi didarat 100 % oleh swasta, baik jumlah paket maupun nilai. Kemudian di Perkereta Apian pakatnya 88 % swasta, nilainya 58 % swasta. Kemudian untuk Dirjen Perhubungan Laut pakatnya 92 % swasta, nilainya 88 % juga swasta. Untuk proyek non PSN ditransportasi udara baik paket maupun nilainya 100 % swasta. Untuk di BPSDM pakatnya 99 % swasta dari sisi nilainya 99,6 % juga swasta.

Demikian yang dapat kami laporkan, kepada Rapat Kerja Komisi V kali ini. Terima kasih Atas perhatian dan mohon koreksi dan saran.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Baik terima kasih Pak Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Pak Menteri Perhubungan dan seluruh jajarannya.

Kita masuk dalam pendalaman. Saya akan berikan kesempatan kepada anggota tetapi sebelumnya ketua Panja mungkin mau memberikan tanggapan atas masukan yang disampaikan oleh Pak Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat serta Pak Sekjen Menteri Perhubungan dan kemudian saya beri kesempatan kepada Pak Alex terlebih dahulu. Setelah itu Pak Syarif.

Kami silakan.

F. PDIP (ALEX INDRA LUKMAN)

Baik terima kasih pimpinan, Pak Menteri, Pak Menteri PU dan yang mewakili Pak Menteri Perhubungan. Terima kasih atas masukan tadi, memang yang menjadi *concern* kita semua ketika kita membuat Panja ini adalah sebetulnya kearah kemantapan jalan. Kemantapan jalan dan umur rencana jalan. Kita sering menemukan dilapangan umur rencana jalan yang tidak sesuai dengan harapan (ekspektasi kita) ya. Dibeberapa tempat *richie bech man* yang diharapkan bisa lebih apa namanya tahan lama, usianya lebih panjang, pada kenyataan justru paling banyak apa namanya mengalami perbaikan dan seterusnya. Yang seperti di Pantura Jawa, diluar, Arteri ya. Itu yang menjadi *concern* kami dan dari data-data yang kita dapatkan saat kita mengundang narasumber, kita mendapatkan banyak sekali kenyataan bahwa MST yang diizinkan dengan MST *actual* itu seringkali beda lebih banyak MST aktual yang melebihi izin gitu. Nah, ini jadi persoalan dan kerusakan jalan seringkali. Kalau dari data yang kami dapat, banyak dari kendaraan-kendaraan MSTnya *single-single axle*. Nah, itu sehingga ada didalam konsep kami bahwa perlu semakin banyak aksesnya, double access axle, triple axle semakin mengurangi. Nah oleh karena itu, bukan berarti dengan kita turunkan MST itu kemudian kekuatan jalan kita turunkan, tidak, kekuatan jalan existing tetapi MSTnya mungkinkah gitu. Memang kita berharap agar apa namanya kekuatan jalan itu tidak kalah dengan beban yang ada. Kami juga mendapat data bahwa beberapa negara seperti Belgia, Denmark, Negara-negara eropa rata-rata MST nya diatas 10 ton. Tetapi dibeberapa negara yang lain, mungkin jepang itu dibawah 10 ton kalau tidak salah. Itu artinya ini memungkinkan gitu. Oleh karena itu, kami berharap agar ada apa namanya kajian yang serius terhadap MST ini dan kami tentu sangat senang manakala kajian ini ada dan kami diajak terlibat didalamnya sehingga secara agak lebih detail kami bisa tahu. Kita berharap apa namanya kebijakan ini memperpanjang umur jalan dan mengurangi anggaran reservasi jalan yang ada. karena reservasi anggaran yang tidak mencukupi itu kadang kita menemukan di beberapa kali kunjungan kerja jalan nasional itu dibiarkan sudah kondisinya sudah waktunya *dioverlay*, tetapi dibiarkan

menunggu datangnya dana yang cukup. Nah, itu menyebabkan hancurnya jalan nasional. Jadi memang tidak melulu persoalan MST saja tetapi ini kompleks. Dan mungkin kajian itu akan berdampak pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 ya Pak ya tentang Lalu Lintas Jalan.

Terima kasih masukan tadi Pak Menteri. Sementara itu kami tentu masih berharap ada kajian lebih atau mungkin panel dengan para ahli jalan bagaimana terkait dengan pengaturan MST ini. Mungkin itu masukan Pak Menteri.

MENTERI PUPR (Ir. MOCHAMAD BASOEKI HADIMOELJONO, M.Sc., Ph.D.):

Ada usul Bapak, kalau saya ada truk-truk yang overloading itu kan truk bekas yang dibeli dari luar negeri. Kalau bisa itu dilarang gitu. Sudah truk bekas panjang-panjang ditambah lagi banyak. Hanya karena murah tetapi merusak jalan kita. Padahal kalau jalan-jalan yang truk-truk yang dipabrikasi disini kan dia sesuaikan jalan kita. Jadi mungkin perdagangan. Karena itu yang mengizinkan juga Kementerian Perdagangan untuk *ekspor* dan *impor*. Itu juga mungkin kita perlu pikirkan lagi pak. itu truknya pasti truk bekas. Yang dia pake detail luar negeri yang sesuai dengan kondisi jalannya yang lebar-lebar. Itu saya usulkan.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Baik saya kira nanti disampaikan saja oleh. Oleh Pak Menteri juga mengatakan bahwa untuk beberapa point semuanya bisa ditindaklanjuti. Khusus points yang didiskusikan ini menjadi kajian teknis yang dibutuhkan untuk nanti kita tindaklanjuti seperti apa. Itu Pak.

Pak Lasarus

F. PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak ketua. Saya sedikit saja menambahkan apa yang disampaikan ketua Panja tadi. Kesimpulan yang dapat kita ambil sebetulnya memang negara harus tegas Pak mengambil sikap Pak. Kan jelas *upper capacity* inikan yang merusak jalan Pak. Jelas Pak. Setengah mati kita bangun jalan ya kalau dilogika kita berpikir, daya tampung, daya tahan bebannya sekian ton naik sekian ton. Ya rusaklah Pak. Sederhana saja. Menurut saya, ini yang harus diselesaikan Pak antara Kementerian Perhubungan, Kementerian PU dan Kementerian Perdagangan. Yang menurut saya ya sekarang Panja sudah kita selesaikan Pak Menteri PU, kalau memang dipandang perlu Pak untuk memanggil Menteri Perdagangan, nanti Komisi V kita rapat aja gabungan. Menurut mekanisme apa namanya MD 3 yang berlaku disini, supaya ada jalan keluar. Karena di Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 itu Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut saya rakyat juga sebagian besar belum tahu haknya Pak. Kalau disitu dimuat, kalau jalan rusak terjadi kecelakaan mereka boleh menuntut negara Pak. Berbunyi pasal disitu Pak. Nah, ini tambah rumit nanti kalau kita ini tidak cepat jalan keluarnya. Saya pikir belum ada upaya yang maksimal dari 3 Kementerian ini untuk mencari titik temu. Nah, kalau sudah ada titik temu dari ke 3 Kementerian ini harusnya. Kami pernah pak melakukan sidak ditol Cikampek situ bersama Pak Fahri dulu, saya masih ingat. Kita temukan ada yang sampai 30 ton pak muatannya. Yang ngomong itu yang ditimbangan situ Pak di jembatan timbang. Nah kalau dikam dulu ada pak Fahri kita pernah pergi ya. Itu benar-benar dibongkar Pak ada gudangnya. Disitu gudang ada

isinya Pak. Ini contoh kecil saja Pak Sekjen ya ini contoh kecil saja. Pengawasan kita lemah pak disitu. Saya rasa itu saja Pak Ketua. Terima kasih.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA)

Baik ini masukan Pak. Yang khusus untuk agenda pertama. Selanjutnya kami serahkan kepada anggota. Ini tadi yang pertama memang Pak Alex Indra pada saat rapat pertama kita beri kesempatan lagi apakah mau dipakai atau. Yah oke Pak Syarif Abdullah siap-siap Pak Andi Aras.

F. PDIP (H. SYARIF ABDULLAH ALKADRIE, SH.,MH):

Ya, terima kasih. Jadi.

Yang saya hormati pimpinan Rapat, pak Menteri beserta jajaran, teman-teman-teman Komisi V,

Yang pertama memang berkaitan dengan persoalan ini. Selain tadi masukan Bapak Menteri, sebenarnya saya juga melihat tapi yang disampaikan Pak Lasarus ada korelasinya juga pak. Kerusakan jalan-jalan kita ini memang banyak juga faktor pengawasan. Itu yang kita lihat disini. Didaerah-daerah saja, didaerah-daerah juga yang jalan-jalan kita itu yang seharusnya bebannya terutama didaerah-daerah perkebunan. Itu kan tidak sesuai juga dengan kondisi jalan yang ada. Tetapi itu tetap saja di. Tetap saja beroperasi gitu. Padahal kita kan sudah punya itu. Jembatan apa. Jembatan timbang. Itu tampaknya sudah tidak berfungsi. Ini juga perlu diefektifkan. Yang kedua saya lihat memang ada persoalan juga didalam pembangunan kita ini tidak tersinergi. Banyak jalan-jalan kita itu akibat rusak juga gara-gara air Pak. Curah hujan kita kan tinggi. Karena curah hujan tinggi kemudian airnya juga tidak lancar, ini juga akibat mempercepat kerusakan apalagi didaerah-daerah yang memang turun hujan nya juga tinggi. Ini tentu harus juga saya pikir salah satu penyebab. Kemudian tentu berkaitan dengan yang lain. Saya kira itu saja Pak.

Terima kasih Pak.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih pak syarif.

Pak Andi Nawaras. Siap-siap Pak Bahrun Naido.

F. GERINDRA (H. ANDI IWAN DARMAWAN ARAS, SE):

Terima kasih pimpinan.

Yang saya hormati Pak Menteri, Pak Menteri PUPR dan Pak Menteri Perhubungan, ada yang mewakili Pak Sekjen serta Jajaran,

Saya mau masuk ke agenda kedua menyangkut masalah BUMN yang tadi pak. Bahwa mungkin pada kesempatan ini juga, kita sekaligus ingin mempertanyakan apa yang kira-kira menjadi penyebab beberapa kegagalan-kegagalan konstruksi yang terjadi selama ini. Kita melihat banyak sekali *project-project* mega project yang dibangun baik LRT,MRT, ataupun jalan layang yang

rubuh yang sebagian besar pekerjaan-pekerjaan tersebut dikerjakan oleh BUMN-BUMN. Jadi untuk mengetahui apakah kegagalan konstruksi ini apakah terletak dari perencanaannya, pelaksanaannya atautkah pengawasannya. Tetapi saya akan lebih banyak menyoroti bahwa mungkin kita saya lebih fokus kepada *overload* kemampuan daripada kemampuan BUMN dalam melaksanakan kegiatan. Saya ingin bertanya kepada pak Menteri apakah pernah mengetahui jumlah total kegiatan ataupun project yang dikerjakan oleh BUMN-BUMN kita khususnya kekaryaannya ini di Indonesia setiap tahunnya. Apakah pernah ada koordinasi antara Kementerian satu dan kementerian lainnya atautkah dengan APBD satu atau APBD dua yang juga menggunakan penyedia jasa konstruksi kekaryaannya BUMN ataupun proyek investasi yang dilaksanakan oleh mereka ataupun *project-project* swasta yang dilaksanakan oleh BUMN kita ini.

Tadi saya ingin mengingatkan, menyinggung apa yang disampaikan oleh pak Sekjen Perhubungan menyangkut masalah kemampuan dasar. Saya sedikit mengetahui tentang sisa kemampuan nyata pak. Bahwa setiap perusahaan setahu saya memiliki batas maksimum melaksanakan kegiatan dalam setiap tahunnya. Nah ini yang saya ingin pertanyakan apakah data ini ada di Kementerian. Apakah diketahui misalnya Hutama Karya atau Waskito Karya atau Wijaya Karya ini diketahui berapa jumlah paket yang dilaksanakan setiap tahunnya. Karena hal ini akan berpengaruh kepada kemampuan perusahaan tersebut dalam mengolah kegiatan baik dari sisi keuangan maupun dari sisi tenaga teknis ataupun dari sisi peralatan dan lain-lain sebagainya. Nah ini mungkin juga salah satu penyebab banyaknya kegagalan-kegagalan konstruksi yang terjadi yang saat-saat terakhir ini kita dengar kalau saya tidak salah sudah ada 16 Pak bahkan beberapa hari yang lalu juga ada lagi yang runtuh gitu. Ini saya lagi mempertanyakan bagaimana metode atau keselamatan kerja, evaluasi keselamatan kerjanya seperti apa apakah itu menjadi perhatian khusus dalam proses pelelangan-pelelangan yang dilaksanakan dalam hal ini mungkin ULP atau apa, saya tidak memahami secara detail akan hal itu. Jadi ini juga pak seperti yang bapak sampaikan tadi, bahwa betul bahwa jumlah prosentase BUMN terhadap total paket yang dikerjakan itu hanya 3 % saja. Tetapi kalau kita melihat dari nilai anggarannya itu melebihi 50 %. Jadi keperpihakan kepada pengusaha kecil atau pengusaha daerahnya saya pikir masih kecenderungannya masih dibawah walaupun pada tahun 2018 alhamdulillah sudah membaik Pak Menteri. Mudah-mudahan di 2019 nanti kedepan bisa lebih berpihak lagi kepada pengusaha lokal, pengusaha daerah dengan tujuan seperti apa yang disampaikan oleh pimpinan tadi. Ada pengembangan teknologi, ada pengembangan kemampuan pengusaha daerah ataupun perputaran uang didaerah sehingga menunjang pertumbuhan ekonomi didaerah. Karena kita tahu bahwa kalau yang melaksanakan ini perusahaan-perusahaan BUMN ataupun swasta-swasta nasional. Mereka hanya datang berkerja kedaerah kemudian juga uangnya tidak beredar didaerah lebih banyak naik kembali kepusat.

Selanjutnya menyangkut masalah KSO. KSO ini alhamdulillah saya dengar juga cukup berjalan bagus pak. Itu merupakan salah satu metode yang cukup bagus untuk *transfer knowledge* kepada pengusaha-pengusaha yang ada ditingkatan yang lebih menengah. Nah, cuman saja selain KSO ini saya juga ingin menanyakan menyangkut masalah *sharp cone*. *Sharp cone* yang tidak merupakan pekerjaan utama. Mungkin *sharp cone* ini bisa lebih apa namanya dalam penjabarannya dibawah. Pengaplikasiannya itu betul-betul dapat diawasi oleh baik Bale-bale ataupun perpanjangan tangan dari Pemerintah Pusat di daerah pak. Karena kami juga banyak mendengar bahwa para BUMN-BUMN ini yang cenderung agak

dimanjakan kalau menurut saya itu punya anak perusahaan-perusahaan lagi pak. Jadi *sharp cone* –*sharp conenya* juga kepada anak perusahaan sendiri dan kemudian kalau tidak ke anak perusahaan itu mungkin menggunakan perusahaan daerah tetapi dengan harga yang cenderung agak tertekan agak terlalu jauh dibawah harga kontrak. Ini kalau misalkan sifatnya pembinaan saya kira itu tidak masuk wilayah pembinaan kalau seperti itu. Mungkin pembinaannya. Karena disamping harganya tidak bagus. Sistem pembayarannya juga terlambat pak. Jadi, karena kecenderungan mengeksploitasi pengusaha lokal itu jauh lebih besar dibandingkan dengan yang mereka terima. Sekarang jarang pak ada pengusaha lokal yang mau ikut gabung dengan BUMN-BUMN.

Selanjutnya.

Apalagi ya.

Ya ini juga Pak. Saya ingin menyampaikan bahwa mungkin BUMN sudah sebaiknya berkiblat keluar gitu maksud saya. Mereka diciptakan disini sebaiknya sepengetahuan saya sebagai pertahanan dalam artian untuk inflasi perusahaan-perusahaan asing dalam hal menginflasi *project-project* multinasional yang ada di Indonesia. Mungkin ikut bersaing di wilayah itu. Tetapi kita juga berharap BUMN kita mampu keluar mencari pasar jangan makan dikandang sendiri. Jangan jago kandang. Gitu menurut saya. Karena kasihan sebaiknya apa yang ada jangan jadi hanya jagoan APBN tetapi mampu bisa mencari pangsa pasar diluar negara kita. Bahkan menghasilkan keuntungan buat negara kita dari luar. Nah supaya APBN yang ada ini bisa lebih kita arahkan kepada pengusaha-pengusaha kecil.

Mungkin itu saja cuman sebaiknya apakah KPPU juga mungkin Pak Menteri bisa melibatkan kalau misalnya terlalu banyak monopoli yang terjadi kepada BUMN-BUMN tertentu sebaiknya itu KPPU juga bisa dilibatkan langsung untuk proses pengawasan itu.

Pimpinan terima kasih atas waktunya itu.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih Pak Andi Aras.

Pak Bahrun, Tidak ada ya. Pak Yoseph Umar Hadi, Siap-siap Pak Sahat Silaban.

F. PDIP (DRS. YOSEP UMAR HADI, M.Si.):

Pak ketua saya yang terakhir saja Pak.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Kalau begitu Pak Sahat Silaban. Silakan Pak.

F. NASDEM (SAHAT SILABAN):

Terima kasih pak Ketua.

Tadi sudah dijelaskan oleh Bapak Menteri PUPR tentang nilai-nilai proyek yang dilaksanakan BUMN juga swasta dan juga swasta kecil. Kalau melihat kenyataannya sekarang ini bahkan perusahaan kecil-kecil sudah pada mati suri

dengan alasan seperti belakangan ini ada penyatuan-penyatuan proyek katakanlah di DKI. Yang tadinya mungkin ini sekitar nilai semuanya 100 /200 miliar. Mungkin ini ada yang 1 miliar, ada yang 3 miliar. Nah belakangan ini disatukan menjadi satu paket. Yang akhirnya yang bisa ikut lelang disitu ya perusahaan besar dan juga BUMN. Nah, seperti hal-hal begini yang sebenarnya yang tidak perlu. Sama saja mematikan perusahaan kecil-kecil. Kalau memang paket itu biarin saja berdiri sendiri dipaket itu dilokasi sendiri tidak usah disatukan dengan paket-paket lain yang akhirnya menjadi satu kontrak dan harapannya disana itu supaya perusahaan kecil masuk ke perusahaan yang besar. Ini salah satu kita lihat, salah satu penyimpangan didaerah. Mungkin ini terjadi didaerah DKI. Tidak perlu kita mengatakan daerahlah pak. itu kenyataannya. Nah, untuk itu harapan dan saran kita barangkali kepada pihak PU dalam hal ini tolong memperbanyak paket-paket kecil yang bisa dikerjakan oleh perusahaan kecil dan menengah karena rata-rata perusahaan kecil dan menengah itu adalah masyarakat murni kita gitu ya. Jadi belum ada masuk disitu perusahaan luar itu harapan kita tentang masalah besaran daripada paket.

Nah, yang ke 2 tadi Pak Menteri PU menjelaskan bahwa ada tonase itu batasan sampai 10 ton. Kalau memang jangkakan 10 ton, 15 ton pun sudah maksimal sebenarnya. Kapasitas angkutan saya kira layak dengan jalan nasional kita. Tetapi yang sekarang ini malah kadang bayangin saja kalau tronton-tronton sekarang ini berkapasitas kira-kira 20 kubik katakan itu dua ton per kubik berarti itu sudah otomatis 40 ton. Nah, inilah penyebabnya rusaknya jalan-jalan nasional kita. Dalam hal ini pengawasan kita kurang ketat terutama dalam perhubungan karena berhubungan dengan perhubungan. Dan apa namanya timbangan-timbangan itu tidak dipakai secara maksimal. Apalagi dikampung kami danau toba sana banyak *illegal logging*. Benar-benar *illegal logging* itu muatannya kadang berapa ton gitu sekali muat. Mobilnya panjang-panjang itu. Nah itu harapan kita khususnya dalam pengawasan dan penggunaan alat itu benar-benar dimaksimalkan timbangan dan juga *consultan*. Kalau tadi juga dibicarakan besaran rupiah untuk *consultan*. Kadang ini *consultan* juga asal namanya saja kalsifikasi punya *consultan*. Tidak benar-benar menjiwai apa yang direncanakan pihak-pihak *consultan* perencana kita. Nah itu, jadi termasuk pengawasan disana. Kadang diminta mutu beton kah K300 dilakukan bangsa 125 apa tidak hancur jalan kita. Jadi benar –benar diperketat pengawasan khususnya didalam pengangkutan maupun aspek-aspek spesifikasi jalan. Kalau tadi Pak Sekjen dari Kementerian Perhubungan sudah menjelaskan juga tentang tonase itu bahkan sampai Pak Menteri PU menyarankan bahwa.....

Kaset 3

Rekaman rapat tidak terekam sama sekali.

Kaset 4

F. PDIP (LASARUS, S.SOS):

Selama memenuhi kriteria yang berlaku tidak ada masalah. Hanya memang dengan Undang-undang jasa konstruksi yang kemarin kita buat, kita berharap mudah-mudahan itu bisa menjadi kaedan yang baik. Karena membuat Undang-undang jasa konstruksi kemarin kan kita melibatkan semua pihak ya pak Menteri ya. Berarti kan seluruh sebelum kita ketok undang-undang itu kan seluruh pemikiran, keinginan, semua sudah kita akomodir. Buktinya tidak di yudisial review pak Menteri.

Alhamdulillah. Makannya saya bilang selama mengacu kesitu ya apa yang salah ya pak yoseph ya. Hanya memang subjektifitas yang mungkin dibutuhkan pengawasan dan ini memang tidak mudah. Saya rasa disinilah barangkali kita ingin mengatakan tidak ada gading yang tak retak. Tidak mungkin sempurna mengawasi yang begitu banyak dengan indonesia yang begini luas. Tentu kami berharap seperti yang tadi saya sampaikan. Kalau memang ada nyata-nyata melanggar ya *reward* dan *punishment* ini memang mau tidak mau pak Menteri harus tegas. Itu saja sehingga yang kami kadang-kadang mendengar laporan di daerah hal-hal yang negatif ya mungkin tindak lanjutnya yang harus di tentu harus fair lah informasi ini kalau tidak fair juga yang menjadi fitnah. Tetapi kalau nyata-nyata memang pergerakannya sudah tidak bagus yang sudah saya bilang tadi, kami bangga pak Syarif. DiRakornas kami, pak Jokowi bilang ini bapak infrastruktur dan seluruh hadirin yang hadir itu seluruh Indonesia pak. Kami itu ribuan, semua bertepuk tangan dan memang zaman pak basuki ini kita harus apresiasi ada pembeda pak pencapaian infrasruktur. Jalan tol saja yang kita dulu teriak-teriak periode yang lalu bandingkan saja ruas yang sudah selesai di zaman pak Basuki dengan ruas yang mangkrak disekian tahun yang lalu. Ini contoh kecil saja. Kita apresiasi itu namun diruang publik tentu memang tidaklah mudah menjalankan tugas begitu besar pak Menteri. Saya yakin niat mulia pak Menteri menjalankan ini pasti niat baik sebaik-baiknya. Hal-hal kecil, kerikil-kerikil kecil tentu tidak mungkin bisa dihindari semua dan kami berharap dari Komisi ini juga melakukan pengawasan secara bijak dan objektif tanpa berniat yang aneh-aneh dalam konteks pengawasan yang melekat pada kami sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kami berharap laporan-laporan, keluhan-keluhan yang ada dimasyarakat terkait dengan pengadaan barang dan jasa baik diPerhubungan maupun di Kementerian PU ini memang kami berharap masing-masing Kementerian baik Perhubungan maupun dari Kementerian PU melakukan pengawasan yang ketat karena KPA nya itu berada didaerah kadang-kadang pak tidak semua berada di Pusat pak. Nah ini juga perlu mendapat perhatian. Saya pernah memberi saran ditempat ini memang tidak boleh terlalu lama, petugas-petugas kita disuatu tempat pak Menteri. Barangkali ini salah satu solusi pak. Kalau terlalu lama sempat dia bangun jaringan, ya tidak mungkin kita bisa ngawasi. Inikan hal yang manusiawi pak. Tidak mungkin bisa diawasi. Nah, jalan satu-satunya ya jangan terlalu lama disuatu tempat, diputar sajalah karena saya bilang tadi ini ruang publik yang tidak mungkin kita bisa menutupi mata begitu banyak orang. Saya menyampaikan begini tentu karena kami ini adalah masyarakat biasa juga berada dibawah dan tentu bergaul dengan banyak orang. Tahu kita ini DPR, ya kita tempat mereka curhatlah dalam banyak hal.

Saya rasa tambahan saya itu saja. Mungkin kata akhir dari saya, saya sepakat dengan apa yang. Saya tegaskan kembali apa yang disampaikan pak Yoseph, selama mengacu kepada aturan dan ketentuan yang ada, saya rasa tidak ada yang salah dari seluruh proses itu. Sekian terima kasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih Pak Lasarus

Saya hanya mau menambahkan sedikit saja Pak Menteri. Kalau Pak Menteri dipuja- puji oleh Presiden dan Pemerintah. Kita itu salah satunya dipuja-puji oleh rakyat Pak dan untuk mengukur kinerja kami di DPR itu adalah salah satunya kami

bekerja melakukan fungsi pengawasan dengan membentuk Panja pak. Jadi ini tolong dipahami, ya indikator-indikator daripada kesuksesan kinerja di DPR itu adalah salah satunya adalah Panja. Dan Panja ini sudah diatur didalam pasal mulai dari pasal 98, 99, 100 termasuk juga itu kewajiban dari mitra kerja kita untuk menindaklanjuti Pak. Kita mendengarkan para pakar, mendengarkan juga para stakeholder, kita melakukan kunjungan kerja dan pada saat kunjungan kerja didampingi oleh semua mitra kerja kita dan kita akhirnya secara independen itu pak kita memberikan masukan rekomendasi-rekomendasi itu untuk ditindaklanjuti oleh mitra kerja kita. Walaupun tadi ada satu point saya kira itu amat sangat teknis tim kita juga masih siap untuk kita melakukan kajian bersama sementara yang lain itu menjadi bagian yang kita akan terus akan melakukan fungsi kita untuk melakukan pengawasan. Itu yang pertama Pak Menteri. Jadi mohon untuk betul bisa ditindaklanjuti dari apa yang kita rekomendasikan. Yang pertama itu.

Terus yang kedua juga berkaitan dengan Undang-undang yang kita tetapkan. Kita sudah tahun ketiga Pak kalau tadi Pak Menteri, bagian kita yang mengkritisi ya pencapai-pencapaiannya. Capai-capaiannya kita itu diKomisi V, 7 pak. 7 yang harus kita hasilkan selama kurang lebih 5 tahun ini. Dan bersyukur dari 7 itu sudah kita tetapkan 3 pak menjadi Undang-undang; 1) Tappera, Undang-undang Tapperum, pak Yoseph cs dan sebagainya menjadi motornya terus Undang-undang arsitek terakhir Undang-undang Jasa Konstruksi; 3) Undang-undang ini kalau kita hitung dari 7 itu sebenarnya kita sudah hampir 50 % pak. Nah, tahun ini kita berharap ada 2 Undang-undang lagi. Yang pertama sumber daya air. Nah, kita berharap dengan cara kerja kita, kita bisa menetapkan Undang-undang sumber daya air ini ya ditahun atau paling tidak dimasa persidangan berikutnya. Setelah kita paham betul dan kita sepakati berkaitan subtansinya. Dan satu yang jujur saja dalam rapat internal kita ini, kayaknya Pak Menteri diminta oleh teman-teman anggota, Pak Menteri dengan Pak Dirjen untuk kita bisa duduk bersama pak dengan kami Pimpinan bahkan mungkin dengan Kapoksi untuk merumuskan tentang Undang-undang Jalan ini. Jujur saja sampai sekarang belum bertemu. Dipihak kami rasa-rasanya ini dari Pemerintah yang menghindar. Mudah-mudahan saya salah. Dari Pemerintah menghindar, karena dahulu sudah kita usulkan pada saat periode sebelumnya, sudah dibahas dan sebagainya. Kemudian tidak jalan. Dan kita harap tolong ini juga menjadi komitmen kita untuk kita bisa cari apa ya jalan keluar sehingga Undang-undang Jalan ini tidak hanya jalan ditempat tetapi kita mohon didukung. Semuanya ini yang ada kemajuan progressnya adalah mitra kita Kementerian PUPR. Kementerian Perhubungan belum ada sama sekali pak. Nah, Pak Sekjen ada 2 yang kita agendakan yaitu termasuk itu didalam apa namanya rekomendasi kita itu adalah Panja transportasi apa terpadu ya. Sistem Transportasi Terpadu ya, Nasional Terpadu. Nah, ini tolong ya kalau ini merasa menjadi penting maka itu kita bisa selesaikan dan kalau kita mendukung kinerja-kinerja Bapak, tolong juga kita juga mohon diberikan bahkan kalau perlu dibuatkan kajian oleh Litbang dan sebagainya. Pak Menteri sudah menjanjikan akan diserahkan kepada Litbang tetapi sampai sekarang belum ada progressnya itu pak Litbang Kementerian Perhubungan seperti apa kajian dan sebagainya sampai sekarang belum ada progressnya. Nah yang paling cepat adalah kita sudah sepakat untuk merevisi Undang-undang Lalu Lintas Jalan Raya. Nomor 22 tahun 2009 ya pak. Terutama ini persoalan menyangkut transportasi online yang sudah 3 Peraturan Menteri dikeluarkan terus tidak jalan-jalan sampai sekarang. Bahkan PM 108 masih didemo-demo kemarin dan sebagainya. Nah, kita minta supaya Undang-undang Lalu Lintas yang memayungi Peraturan Menteri bisa secepatnya tidak lama dan kita juga minta

supaya ada kajian lebih dahulu dari Pak Dirjen Darat, kita bantu untuk bisa memecahkannya. Nah, ini tolong kami diberikan apanamanya dukungan, memang ada satu lagi berkaitan dengan Rancangan Undang-undang Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal dengan Menteri Desa yaitu masih jalan ditempat juga. Paling tidak kalau kita bisa capai 75 % dari kita punya target iya itu udh hebat kalau dibandingkan dengan seluruh Komisi yang ada.

Yang kedua sebagai Pimpinan kami mengucapkan terima kasih kepada pak Menteri yang sudah memberikan penjelasan terhadap persoalan yang kami dapatkan baik pada saat kunjungan kerja Komisi spesifik maupun perorangan berkaitan dengan pemberdayaan penyediaan jasa konstruksi swasta nasional didaerah-daerah. Ini nampaknya informasi yang disampaikan Pak Menteri kita minta jangan sampai disini saja pak, sampai didaerah pak. Sampai orang daerah juga tahu bahwa komitmen daripada Pemerintah Pusat untuk melakukan pemberdayaan-pemberdayaan terhadap program-program infrastruktur dengan melibatkan jasa konstruksi didaerah-daerah itu terutama proyek strategis nasional itu juga menjadi perhatian dari Pemerintah Pusat.

Yang lain-lain saya kira Pak Menteri atau Pak Sekjen, Pak Menteri Perhubungan Pak kita sudah sepakat bahwa kita akan lebih banyak melakukan kunjungan kerja di lapangan. Dan kita sudah bersepakat pada saat objek-objek yang kita kunjungi itu kalau kita merasa sangat butuh kita minta Pak Dirjen untuk mendampingi. Tapi kalau misalnya kita tidak ada permintaan dengan Pak Dirjen, kita minta para eselon 2 pak. Para eselon2 itu yang dijakarta bukan yang didaerah sana Pak. Eselon 2 itu banyak yang mendampingi kami. Kan gitu

Terus yang kedua kalau kunjungan kerja kita, mohon bahan tertulis disiapkan Pak. Terus kejadian kemarin di Palopo kita menengok ke pelabuhan yang menjelaskan ini tidak ada data tertulisnya. Kita tanya eselon 2 nya juga tidak ada, penjelasan kunjungan di lapangan A, kunjungan pada saat presentasi malamnya B, pada saat kita mengevaluasi pulang jawabannya C. Nah, ini kita melihat ini persoalan amat sangat serius. Kalau mungkin tidak ada masalah di lapangan ya kita pasti tidak tanya-tanya mana yang mendampingi kami di Jakarta. Saya minta maaf, akhirnya saya telpon ke Pak Menteri. Kemudian mungkin instruksi ke Pak Dirjen Laut, Pak Dirjen juga kontak kepada saya tetapi ini bukan hanya persoalan saya pak tapi ini persoalan kunjungan kerja. Dan kita sudah sepakati tetapi di ulang-ulang. Saya pada saat itu, pada saat rapat evaluasi saya tidak mengatakan bahwa Kementerian mitra kita Kementerian PU persiap tapi selalu ada pak. Setiap kita melakukan kunjungan kerja, bahan untuk kita dapatkan kepada seluruh anggota, bahan tayangan kita di lapangan itu disiapkan dan ini lagi-lagi menjadi semacam protop kita bersama. Saya kira itu saja yang ingin kami sampaikan apalagi kita sudah menyampaikan bahwa kunjungan kerja kita akan lebih banyak dilapangan dan kita akan lebih banyak membahas persoalan-persoalan issue-issue yang nanti akan dibahas dikunjungan kerja spesifik. Saya minta maaf pak, saya minta maaf sama Pak Menteri dan saya minta maaf sama Pak Dirjen, saya kira kebijakan Pak Menteri dan kebijakan Pak Sekjen, Pak Dirjen oke pak. Seringkali mungkin bahkan saya ditunjukkan apa ini disposisinya eselon 2 yang dampingi. Tetapi tidak ada dilapangan pak. Kalau Saya tidak telpon Pak Menteri, tidak telpon Pak Dirjen. Mungkin Pak Menteri, Pak Dirjen tidak tahu ini. Ini orang yang disposisi untuk mendampingi kami datang atau tidak, mungkin malah disposisi eselon 2 disposisi lagi ini ke eselon berikutnya. Ini kita tidak mau seperti itu. Kita melakukan perjalanan yang cukup jauh pak 8 jam dari Makasar ke Palopo sampai sana. Bersyukur Pak Dirjen Darat mendampingi persoalan sumber didaratnya sudah selesai. Begitu kita

kepelabuhannya, malah pelabuhannya ini sudah menjadi SOP. Dan saya akan mengganggu Pak Sekjen, Pak Menteri dan Pak Dirjen kalau persoalan-persoalan yang kita sepakati dirapat internal seperti ini kita tidak menjalankan dilapangan. Saya menyampaikan permohonan maaf untuk itu, tapi saya selalu mengingatkan ada SOP kita yang berkaitan dengan kunjungan kerja kita. Karena ini sudah menjadi aturan dan itu diatur dalam MD 3. Terima kasih Pak Menteri karena ini sifatnya lebih banyak input masukan Pak Menteri, dijawab saja tertulis. Tapi ada hal yang prinsip silakan Pak Menteri, Pak Sekjen, mau sampaikan kita sepakat jam 5 kita udah selesai.

Kami persilakan

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

Ketua instruksi sedikit 1 menit.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

1 menit pak. Silakan.

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

Baik tadi ada beberapa yang lupa. Pertama untuk Dirjen Litbang. Yaitu dimana kami di Papua mulai hari ini.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Litbang mana nih Pak? Litbang Perhubungan atau?

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

PU.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Oo PU.

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

Hari ini sedang dibangun dan sebentar lagi akan terkoneksi terutama ruas-ruas jalan nasional dan mestinya mulai sekarang sudah harus dilakukan pendampingan terkait dengan dimana sudah harus dilakukan pendampingan dimana kawasan ruas nasional yang dibangun ini sepanjang jalan kiri kanan berapa meter harus bebas hambatan dan dibuat aturan mulai dari sekarang. Karena kebiasaan kita orang indonesia begitu jalan dibangun itu sepanjang kiri kanan bahu jalan itu sudah dibangun. Entah itu dibangun hotel, ruko, rumah terus kita mau bongkar seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dari jumlah populasi kendaraan kita dituntut lagi buat ganti rugi dulu dan kita tidak bisa apa-apa. Oleh karena itu, selagi belum ada pergerakan pemukiman masyarakat sepanjang ruas jalan nasional ini mulai sekarang sudah harus dilakukan pendataan dan harus dibuat suatu peraturan

supaya tidak boleh ada lagi bangunan dia harus bebas hambatan. Kalau bangunan terkait dengan publik boleh misalkan pompa bensin atau papan reklame boleh. Tetapi kalau pemukiman warga tidak boleh. Atau misalnya tidak boleh ada bangunan-bangunan diatas bahu jalan itu. Baik dipapua maupun dipapua barat. Dan mulai sekarang harus ada pendataan, dilakukan supaya kedepan seiring dengan pertumbuhan penduduk dan jumlah peningkatan jumlah kendaraan kita mau bikin itu lakukan peningkatan jalan dari satu ruas menjadi 2 jalur, dari 2 jalur sampai 4 jalur, 8 jalur sampai 10 jalur itu biar tidak ada hambatan, pengembangan mungkin nanti 50 tahun atau 100 tahun yang akan datang seperti itu. Mulai sekarang kita harus punya target

Yang kedua untuk Dirjen Darat Kementerian Perhubungan juga sama sudah harus punya catatan, titik-titik mana yang harus dibangun terkait dengan jembatan timbang dan lain-lain atau terminal. Dari sekarang sudah harus punya catatan dan harus punya apa namanya sudah harus lakukan pantauan dan lakukan kajian-kajian. Karena sepanjang jalan yang dibangun itu masih banyak yang rusak. Seperti jalan dari Wamena, lalu Wamena Puncak Jay, Wamena Tholihar, Wamena Dalimo, Wamena Duga, jalan baru dibangun sebentar lagi rusak. Makannya ini juga sangat berpengaruh kepada percepatan mengkoneksi kawasan-kawasan yang masih terisolasi.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Sudah 1 menit.

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

Karena itu dari Dirjen Perhubungan Darat mesti harus lakukan kajian supaya titik –titik mana nanti yang dibangun jembatan timbang dan lain-lain. Sekian dan terima kasih.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Baik dan terima kasih.

Silakan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

MENTERI PUPR (Ir. MOCHAMAD BASOEKI HADIMOELJONO, M.Sc., Ph.D.):

Terima kasih Bapak Ketua dan Ibu Bapak sekalian,

Satu hal bahwa demi untuk keperpihakan kami kepada pengusaha lokal Permen 31 Tahun 2015, Permen PUPR sudah mewajibkan untuk paket diantara 25 sampai 50 M wajib kepada subkon lokalnya. Kemudian kalau diatas 50 M wajib subkon lokal yang dinominasikan. Ini tadi mungkin ada tanggapannya dengan Pak Andi. Kemudian untuk Pak Alex saya kira harusnya tidak ada perbedaan antara PUPR dan Perhubungan karena ini Perpres jadi kelas kontraktor dibawah 50 itu adalah kelas menengah, jadi yang besar tidak boleh bekerja atau bermain dikelas menengah tersebut. Kalau kami menyakinkan lagi terutama untuk BUMN itu tidak boleh.

Bapak Ketua untuk itu kami mohon izin karena ada 5 Direktur BUMN kalau mungkin 1 atau 2 menit ada yang mewakili BUMN. Apa yang kita diskusikan

bagaimana kejadian dilapangan mungkin beliau bisa testimoninya juga. Mohon izin ya pak.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Silakan Pak Dirut Waskita Raya

DIREKTUR UTAMA PT WASKITA RAYA (M. CHOLIQ):

Terima kasih Bapak Pimpinan,

**Yang terhormat Bapak dan Ibu Sekalian,
Anggota Komisi V yang terhormat,**

Saya dari Waskita Raya. Sejalan dengan aturan-aturan yang dibuat oleh Pak Menteri. Saya ingin menggambarkan kondisi Waskita Raya. Tahun 13 kebawah, 90 % lebih kontrak dari Waskita Raya itu berasal dari APBN dan APBD. Sedangkan tahun 2017 ini APBD 0%, APBN hanya 6%. Hal ini menunjukkan bahwa porsi APBN dan APBD yang tadinya dimakan oleh Waskita, sudah kami *deliver* untuk pihak-pihak lain diluar Waskita.

Berikutnya kami memang lebih banyak *mencreate* atau *mendevlop* proyek-proyek sendiri. Dan sebagai catatan, dari proyek-proyek sendiri ini pun 70 % kami subkontrakkan. Sub kontraktornya 100 % swasta murni. Dari Liveransil itu sekitar/pemasok itu sekitar 10 % sedangkan penyewaan alat itu sekitar 10-15 %. Yang dikerjakan oleh Waskita sendiri kurang dari 10% pak. Nah, hal ini bisa dicek dilaporan-laporan keuangan kami akuntansi dan lain sebagainya itu dari sisi pemberdayaan. Kalau dari sisi pembayaran, tadi saya dengar banyak yang dikeluhkan. Waskita sudah 3 tahun melaksanakan sistem namanya PA *refinance* oleh Bank. Jadi setiap prestasi atau barang itu datang di proyek dan dia sudah mengajukan *invoice* maka kami akan menerbitkan *note* Bank yang bisa dicairkan hari itu juga. Walaupun didalam perjanjian PO nya itu dibayar antara 3-6 bulan masing-masing proyek berbeda-beda. Tetapi bagi para *supplier* kontraktor kecil itu bisa menguangkan hari itu juga dengan tingkat diskonto yang sangat rendah yaitu cuman 8 % pertahun karena menggunakan *rating*, *rating* Waskita. Sehingga kami sebetulnya membantu para *supplier* yang menghadapi kesulitan didalam hal *cashflow* rupiah. Itu dari sisi beberapa diskusi hari ini yang paling banyak kami catat tadi yaitu masalah pemberdayaan dan masalah pembayaran.

Satu hal lagi tadi masalah kecelakaan yang sering kali terjadi. Di forum yang terhormat ini, terus terang saya dari Waskita memohon maaf yang sebesar-besarnya diantara beberapa kecelakaan yang 6 bulan terakhir ini memang ada yang dari Waskita. Namun demikian, kami terus menerus melakukan perbaikan-perbaikan baik melalui SOP secara internal maupun secara eksternal. Bapak Menteri PU juga sudah membentuk suatu komite keselamatan kerja. Hal inilah yang akan kita perhatikan untuk di masa akan datang.

Ada yang menyinggung masalah kapasitas BUMN. Saya kira ini suatu hal yang menyolok sekali. Dalam 3 tahun terakhir ini, BUMN-BUMN karya ini mengalami peningkatan kapasitas yang sangat luar biasa. Yang tadinya asetnya dari semua BUMN karya itu dibawah 100, tahun 2017 sudah lebih dari Rp. 260 trilliun. Sehingga kapasitas ini bisa tentu, bisa *meleverage*, melaksanakan proyek-proyek yang jauh lebih tinggi. Didalam himbauan Pak Menteri kepada BUMN supaya tidak mengambil

proyek di bawah 100 khusus untuk Waskita kami membuat SOP, tidak diperbolehkan mengambil proyek BUMN dibawah 300 kecuali dengan pertimbangan-pertimbangan tertentu dan yang sangat spesifik. Itulah sebabnya tadi saya katakan dari sisi rupiah atau dari sisi nilai, Waskita tahun 2017 hanya mengambil porsi 6% dari total kontrak yang dikelola. Terima kasih bapak.

MENTERI PUPR (Ir. MOCHAMAD BASOEKI HADIMOELJONO, M.Sc., Ph.D.):

Terima kasih Pak Choliq.

Yang saya tahu, 1 kontrak Waskita yang dibawah 300 hanya di Digul. Karena jalan ada disana, alat semua juga ada disana. Justru saya telpon beliau tolong diikuti, karena peralatan sudah ada disana. Jadi saya tahu persis. Jadi, ini Pak agak sombong juga ini Pak Waskita, tidak mau mengambil APBN dibawah 300 padahal dihimbau hanya 100. Yang lain-lain ada PP mungkin 150an, dibawah itu mereka sudah tidak mengambil APBN. Jadi sudah makin Bapak selektif.

Saya ingin satu menunjukkan yang Papua. Tolong dilihat disampaikan bagaimana kami *mentreat* Papua untuk jasa konstruksi. Jadi, kami memang khusus untuk Papua kalau bapak-bapak lihat, ini yang kita bedakan Papua asal Papua dan orang lokal Papua. Jadi untuk asal Papua ini juga ada sekitar 62 paket, sedangkan untuk lokal Papua ini yang bukan asli Papua tapi berdomisili di Papua itu juga ada sendiri 99 Paket. Baru nanti yang pengusaha luar Papua yang ada 2 paket, dan BUMN hanya 5 paket. Jadi memang sudah kita *design* untuk keperpihakan kami pada khusus Papua dan Papua Barat. Ini semua sudah ada daftar pengusahanya ada disini. Jadi kami monitor betul termasuk para pejabatnya di PU ini, kalau SDA semua Kepala Balai dari Papua yang sudah kami *train*, sudah apa tempatkan diluar Papua 2, 3 tahun baru kembali sebagai Kepala Balai. Jadi, kami sudah mencreate itu menurut kami semaksimal mungkin. Pasti tidak bisa langsung, diberi paket yang lebih besar. Jadi kita coba, ini resikonya tidak selesai kerjaan. Tapi kita ambil resiko itu untuk kita *back up* diselesaikan oleh Balai. Kalau tidak memang nanti mereka tidak ada kesempatan untuk maju. Kita berikan tetapi kita selalu *back up* kalau tidak selesai, langsung kita selesaikan. Jadi begitu bapak, Pak Willem

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

Terima kasih pak Menteri.

MENTERI PUPR (Ir. MOCHAMAD BASOEKI HADIMOELJONO, M.Sc., Ph.D.):

Terima kasih Pak Ketua.

KETUA RAPAT F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih pak Menteri.

Jadi kalau semua BUMN seperti penjelasan Pak Choliq, saya kira tidak perlu rapat hari ini pak. Jadi, Pak Menteri kasih kesempatan kepada Pak Choliq karena memang dianggap sudah bisa menjelaskan tetapi nanti kami sampaikan tentu tidak akan secara terbuka berkaitan dengan permasalahan-permasalahan yang muncul tadi. Tetapi, kita bersyukur bahwa tanggung jawab BUMN kita untuk melakukan pembinaan-pembinaan juga terhadap para pengusaha lokal merupakan bagian komitmen kita dipembangunan infrastruktur.

Terima kasih Pak.
Pak Sekjen silakan Pak.

SEKJEN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Ir. SUGIHARJO, M.Si):

Terima kasih Bapak Pimpinan.

Sebelum menanggapi tentang agenda ke -2. Kami menanggapi apa yang disampaikan oleh Pak Ketua terkait dengan Perkemhub tentang Panja Sistranas. Itu sudah ambil draft final, sudah siap nanti kami ingin mintakan percepatannya, satu kali putaran lagi sudah bisa diajukan. Kemudian tadi revisi Undang-undang LLAJ secara terbatas terkait dengan online walaupun sekarang juga ada sidang ke MK terkait dengan ini.

Berikutnya terkait dengan kunjungan ke lapangan. Yang pertama untuk pendampingan. Ini menjadi PR kami. Kami juga lapor dalam forum ini didengar langsung jadi para Dirjen hadir Darat, Laut, Kereta Api dan BPSDM, khusus udara karena sedang mewakili Menteri ke Beijing diwakilkan oleh Sekdirjen. Jadi unsur pimpinan mendengar langsung arahan dan kesepakatan kita untuk kunjungan lapangan didampingi eselon 1 atas permintaan khusus. Kalau tidak ada permintaan khusus eselon 2 harapannya yang dari pusat. Dalam hal tertentu kalau terpaksa kondisinya itu untuk daerah kami akan laporkan sebelumnya untuk menjadi perhatian. Kalau untuk bahan tertulis barangkali ini juga kesalahan kami, kami mohon maaf, untuk selanjutnya mungkin kami mohon selama ini ada jadwal itu memang ada wilayahnya tapi kalau ada objeknya sehingga kita bisa menyiapkan data sesuai objek. Misal menjawab Pelabuhan Palopo, kita siapkan data. Tapi ini rasanya menjadi koreksi buat kami, untuk penyiapan bahan. Kalau untuk informasi mengenai detailnya objeknya, kita tahu kita akan siapkan

Selanjutnya terkait dengan agenda ke-2. Terkait keperpihakan kepada swasta itu rasanya seperti paparan tadi perhubungan untuk non APBN itu kan sudah 96 % paket, 82 % nilai kepada swasta sementara yang untuk PSN itu 74 % paket tetapi nilai baru 26 %. Dapat kami laporkan mengapa seperti itu, khusus untuk PSN dari 224 paket dengan nilai 28, 2 triliun itu yang sumber dananya. Jadi sumber dananya dari BUMN dan BUMD. Itu ada 20,23 triliun atau 71, 7 % sementara yang APBNnya hanya 28.3%. Itu yang ingin kami sampaikan, namun demikian sejalan dengan arahan dari Pak Yosep yang diperkuat Pak Lasarus keperpihakan itu tetap memperhatikan kualitas dan aturan dan keperpihakan itu bukan hanya sebagai man contractor tetapi juga sebagaimana yang disampaikan oleh Pak Sujadi kalau dihitung dengan subkonnya sudah lebih besar lagi.

Terkait dengan *overload* dari Pak Lasarus, Pak Anton Sihombing, Pak Sahat dan Pak Yosep. Di akui benar bahwa masih terjadi *overload* semenjak zaman Pak Domo sampai sekarang tidak selesai, mudah-mudahan dengan ini di Pusat ada perubahan. Perubahan tidak bisa dijembatan timbang saja, itu berarti penegakkan dihilir. Dihulunya sebagaimana disampaikan Pak Menteri PU, Perindustrian hanya melindungi usaha domestiknya, jadi kalau kendaraan kecil yang diproduksi nasional dilarang *impor*. Begitu kendaraan besar karena tidak ada produksi nasional, dia dibebaskan *impor* padahal merusak jalan. Jadi seperti itu.

Yang kedua misalnya kaitan dengan mobil tanki, mobil molen, baik yang impor maupun diproduksi disini, dari desain pasti sudah melanggar dari JBB, sehingga waktu kita mengizinkan karena sudah diproduksi diizinkan isi muatannya hanya 40 % misalnya itukan secara teknis pasti akan dilanggar dan kalau dipenuhi 40 % lebih berbahaya karena bisa saja moment guling malah tidak stabil. Ini

memang barangkali melalui forum ini memang kita perlu bahas bersama juga dengan tadi sejalan dengan hasil Panja, untuk kordinasi dan sinkronisasi lintas sektornya kaitannya dengan Kementerian Perindustrian termasuk kaitan dengan *multi excel policy*.

Berikutnya untuk dihilir tadi terima kasih masukan dari anggota DPR, memang kita akan melakukan pendekatan dengan metode baru, memakai target grup, komoditi tertentu dahulu. Karena sebetulnya yang melanggar komoditinya kita tahu. Melanggar.....

Kaset 5

Rekaman rapat tidak terekam sama sekali.

Jakarta. 31 Januari 2018
KETUA RAPAT,

Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA