



Komite Percepatan Penyediaan
Infrastruktur Prioritas



LAPORAN KPPIP

AGUSTUS - DESEMBER 2015

Daftar Isi

Daftar Isi	i
Kata Pengantar	ii
Bab 1 Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas	1
Bab 2 Perkembangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia	7
Bab 3 Pencapaian KPPIP	19
Bab 4 Status Terakhir Proyek Prioritas KPPIP	30
Bab 5 Rencana KPPIP ke Depan	101
Daftar Istilah	108
Daftar Gambar	111



1

KOMITE PERCEPATAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PRIORITAS

KOMITE PERCEPATAN PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PRIORITAS

Infrastruktur di Indonesia sering terkendala karena kurang efektifnya koordinasi antara pemangku kepentingan yang beragam, baik itu dari pihak pemerintahan (kementerian, lembaga, pemerintah daerah, BUMN/D), dan pihak swasta. Bervariasinya pemangku kepentingan dengan tujuan dan tanggung jawab masing-masing yang berbeda, tidak jarang mengakibatkan tertundanya implementasi proyek infrastruktur. Oleh karena itu, pembentukan sebuah komite yang dapat bekerja lintas kementerian dan lembaga akan menjembatani dan mendampingi Pemilik Proyek dalam mempersiapkan dan menjalankan pembangunan proyek tersebut.

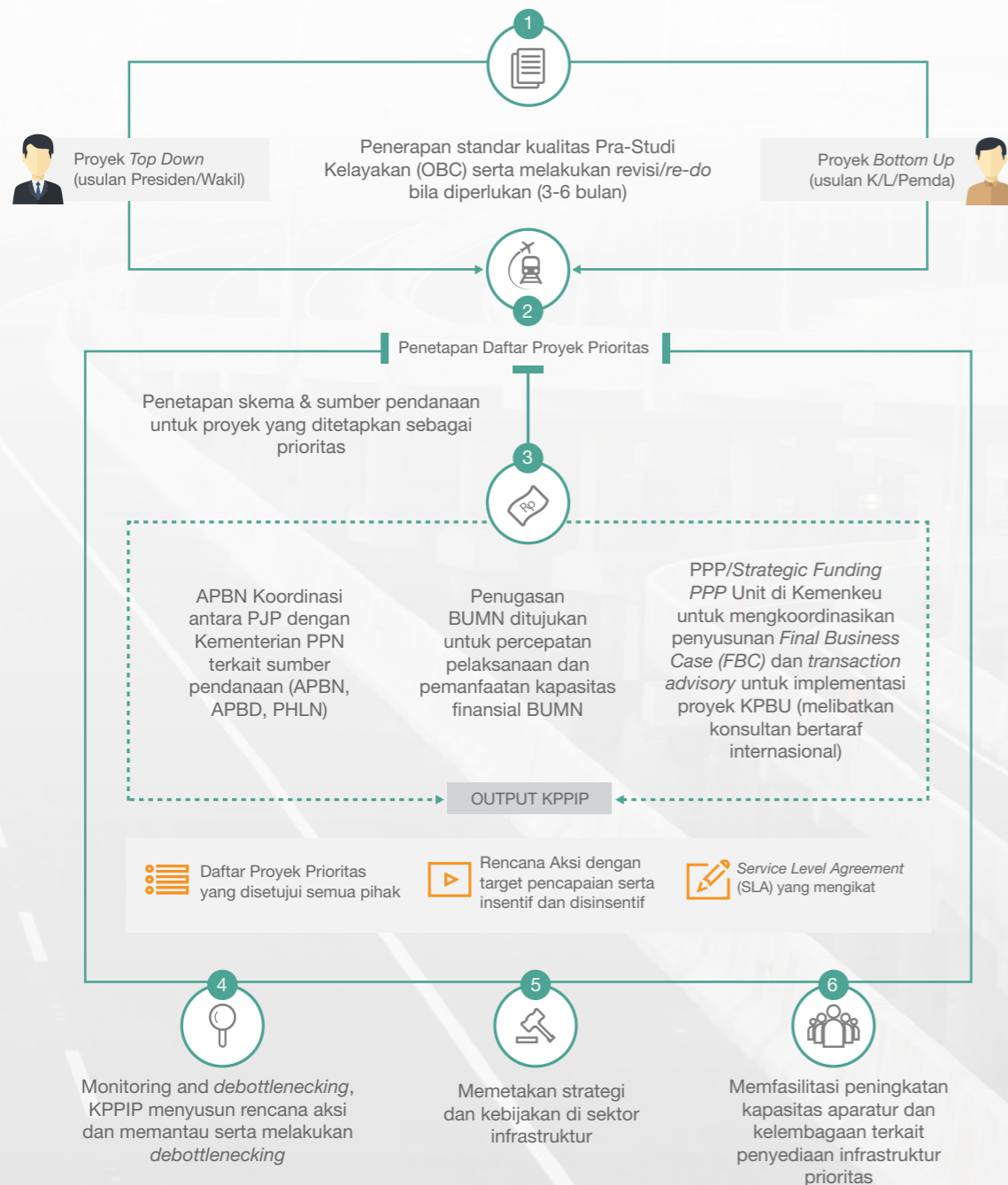
Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP) dibentuk dengan tujuan utama sebagai unit koordinasi dalam pengambilan keputusan untuk mendorong penyelesaian masalah yang muncul akibat kurang efektifnya koordinasi beragam pemangku kepentingan tersebut. KPIIP merupakan *point of contact* dalam implementasi koordinasi untuk *debottlenecking* Proyek Strategis Nasional dan Proyek Prioritas.

KPIIP dibentuk dengan merevitalisasi Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI) yang dinilai kurang efektif karena beberapa alasan, yaitu lemahnya wewenang dalam pengambilan keputusan, keterbatasan peran KKPPI dalam keseluruhan tahapan proyek sejak perencanaan sampai mulainya pembangunan, tidak adanya keleluasaan untuk memberikan insentif dan disinsentif untuk mendorong percepatan proyek, dan struktur Komite yang terlalu besar sehingga pengambilan keputusan sering kali tidak efektif. Berangkat dari keterbatasan tersebut, Peraturan Presiden No. 75 tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas diterbitkan untuk membentuk KPIIP.

Komite dipimpin oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian sebagai Ketua dan beranggotakan Menteri Keuangan, Menteri PPN/Kepala Bappenas, dan Menteri Agraria dan Tata Ruang. Mengingat perubahan struktur dalam Kabinet Kerja pada Oktober 2014, perubahan struktur organisasi untuk mengakomodir Menteri Koordinator Bidang Kematiran dan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan tengah dipertimbangkan.

Sesuai mandat di Peraturan Presiden No. 75 tahun 2014, KPIIP akan memberikan dukungan kepada proyek yang dipilih sebagai prioritas sesuai dengan kriteria yang ditentukan oleh KPIIP. Untuk proyek prioritas tersebut, KPIIP akan memastikan penyiapan proyek dilakukan sesuai standar kualitas KPIIP dan mengendalikan langkah-langkah penyelesaian masalah. Selanjutnya, KPIIP menerapkan skema insentif/disinsentif sebagai tindak lanjut hasil pemantauan proyek sehingga mendorong seluruh pihak terkait untuk mempercepat penyediaan proyek prioritas. Selain itu, KPIIP juga bertugas melakukan pengembangan kapasitas untuk memastikan kemampuan Penanggung Jawab Proyek dalam menyediakan proyek dan mengoordinasikan penerbitan peraturan-peraturan dan kebijakan terkait infrastruktur. Bagan berikut merupakan gambaran secara ringkas peran dan fungsi KPIIP yang merupakan turunan dari tujuan pembentukan KPIIP.

6 TUGAS UTAMA KPPIP SEBAGAIMANA DIAMANATKAN DALAM PERPRES NO.75 TAHUN 2014



Gambar 1: Tugas dan Mandat KPPIP sesuai Peraturan Presiden No.75 Tahun 2014

Seiring perkembangan kebijakan ekonomi, peran KPPIP pun berkembang. KPPIP telah dipercaya untuk melakukan seleksi atas Proyek Strategis Nasional (PSN) yang diberikan keistimewaan dan fasilitas percepatan sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Dari daftar PSN tersebut, KPPIP melakukan seleksi lebih lanjut untuk memilih proyek yang masuk ke dalam daftar prioritas. Pada tahun 2015, KPPIP telah menyelesaikan beragam persiapan untuk tujuan operasionalisasi dan pembentukan *image* Komite, diantaranya:

- ▶ Pembentukan dan pengoperasian beragam Tim Kerja1 dan *Project Management Office (PMO)*;
- ▶ Penetapan Daftar Proyek Prioritas untuk tahun 2015 – 2019 yang diatur dalam Peraturan Menko Perekonomian (Permenko) No. 12 Tahun 2015;
- ▶ Pemberian fasilitas penyusunan Pra-Studi Kelayakan, *Value for Money*, dan Kajian AMDAL untuk Proyek Prioritas terpilih;
- ▶ Penyusunan dan penetapan Tata Kelola Organisasi (SOP) dan mekanisme pemantauan dan *debottlenecking*;
- ▶ Pelaksanaan percepatan proyek prioritas sebagaimana dielaborasi lebih lanjut di dalam laporan ini;
- ▶ Pemetaan perbaikan peraturan di sektor infrastruktur;
- ▶ Pembangunan sistem Teknologi Informasi untuk manajemen proyek dan peningkatan kualitas pengambilan keputusan.

Dengan telah diselesaikannya operasionalisasi Komite di tahun 2015, diharapkan KPPIP dapat mempercepat pencapaian mandat dari Perpres 75/2014. Sebagai target untuk 2016, KPPIP tengah mendorong tercapainya *financial close* untuk 2 hingga 4 proyek prioritas, membentuk seluruh Tim Kerja yang diperlukan, serta memastikan sistem Teknologi Informasi dapat beroperasi penuh pada akhir Kuartal I untuk dapat digunakan oleh seluruh pemangku kepentingan. Diharapkan semua upaya tersebut dapat mendorong pembangunan infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk meningkatkan perekonomian Indonesia.

¹Tim Kerja Percepatan Penyediaan Infrastruktur Ketenagalistrikan (UP3KN) yang dibentuk dengan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Selaku Ketua KPPIP No. 129 Tahun 2015 dan Tim Kerja Percepatan Pembangunan Kilang Minyak Bontang yang dibentuk dengan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Selaku Ketua KPPIP No. 159 Tahun 2015.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNGAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA



PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

Pertumbuhan ekonomi Indonesia di angka 4,73 persen per September 2015 masih jauh dari harapan, terutama karena Indonesia membutuhkan pertumbuhan minimal 7 persen agar dapat menjadi negara maju pada tahun 2025. Dengan menganut semangat percepatan, pemerintah Indonesia telah melakukan sejumlah upaya dalam rangka mendorong investasi untuk beragam sektor terkait infrastruktur. Perbaikan dalam regulasi, fiskal, dan kelembagaan telah dilakukan guna mendorong pencapaian *milestones* proyek prioritas.

Penyediaan infrastruktur di Indonesia berjalan lambat karena adanya kendala di berbagai tahapan proyek, mulai dari penyiapan sampai implementasi. Secara keseluruhan, lemahnya koordinasi antar pemangku kepentingan seringkali mengakibatkan mundurnya pengambilan keputusan. Pada tahap penyiapan, terdapat masalah akibat lemahnya kualitas penyiapan proyek dan keterbatasan alokasi pendanaan. Selanjutnya, proyek sering terkendala masalah pengadaaan lahan yang berakibat pada tertundanya pencapaian *financial close* untuk proyek KPBU. Selain itu, dari sisi pendanaan sering muncul masalah terkait tidak tersedianya dukungan fiskal dari Pemerintah akibat ketidaksesuaian atau ketidaksepakatan atas pembagian risiko antara Pemerintah dan Badan Usaha. Selain dukungan fiskal, keterbatasan jaminan Pemerintah yang dapat diberikan pada proyek infrastruktur juga menurunkan minat investasi di Indonesia.

Guna menanggulangi hambatan-hambatan tersebut, Pemerintah telah mengambil langkah-langkah perbaikan dari sisi regulasi, fiskal dan kelembagaan. Pada tahun 2014 Pemerintah telah membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) untuk memimpin koordinasi percepatan infrastruktur prioritas dan mendorong peningkatan kualitas penyiapan proyek melalui Panduan OBC. Langkah perbaikan ditunjang dengan berkembangnya kapasitas Kementerian PPN / Bappenas dalam memberikan fasilitas penyiapan proyek, serta dilanjutkan oleh *PPP Unit* di Kementerian Keuangan dengan memberikan *Project Development Fund (PDF)* dan *Transaction Advisory* untuk proyek KPBU, sehingga diharapkan agar investor tertarik untuk mendanai proyek.

Di luar hal di atas, untuk menangani kendala pengadaaan tanah, telah diterbitkan Undang-Undang No. 2 tahun 2012 untuk percepatan proses pengadaaan tanah untuk kepentingan umum. Peraturan tersebut dilengkapi dengan peraturan turunan yang telah direvisi sesuai kebutuhan.

Mengingat dukungan Pemerintah sangat penting untuk menarik investasi Badan Usaha, Pemerintah telah menerbitkan peraturan terkait pemberian VGF dan pembayaran ketersediaan layanan / *availability payment*. Untuk melengkapi dukungan Pemerintah tersebut, pemberian penjaminan Pemerintah telah diperluas sehingga dapat diberikan kepada BUMN yang mendapatkan penugasan pembangunan infrastruktur.



Walaupun upaya-upaya perbaikan di atas dilakukan dengan pendekatan parsial, namun hampir seluruh aspek perbaikan yang dibutuhkan telah diupayakan oleh Pemerintah. Ke depan, Pemerintah Indonesia akan mengedepankan keberanian politik, konsistensi dalam pelaksanaan kebijakan yang telah dibuat dan mendorong *sense of urgency* dalam penyediaan infrastruktur untuk masyarakat.

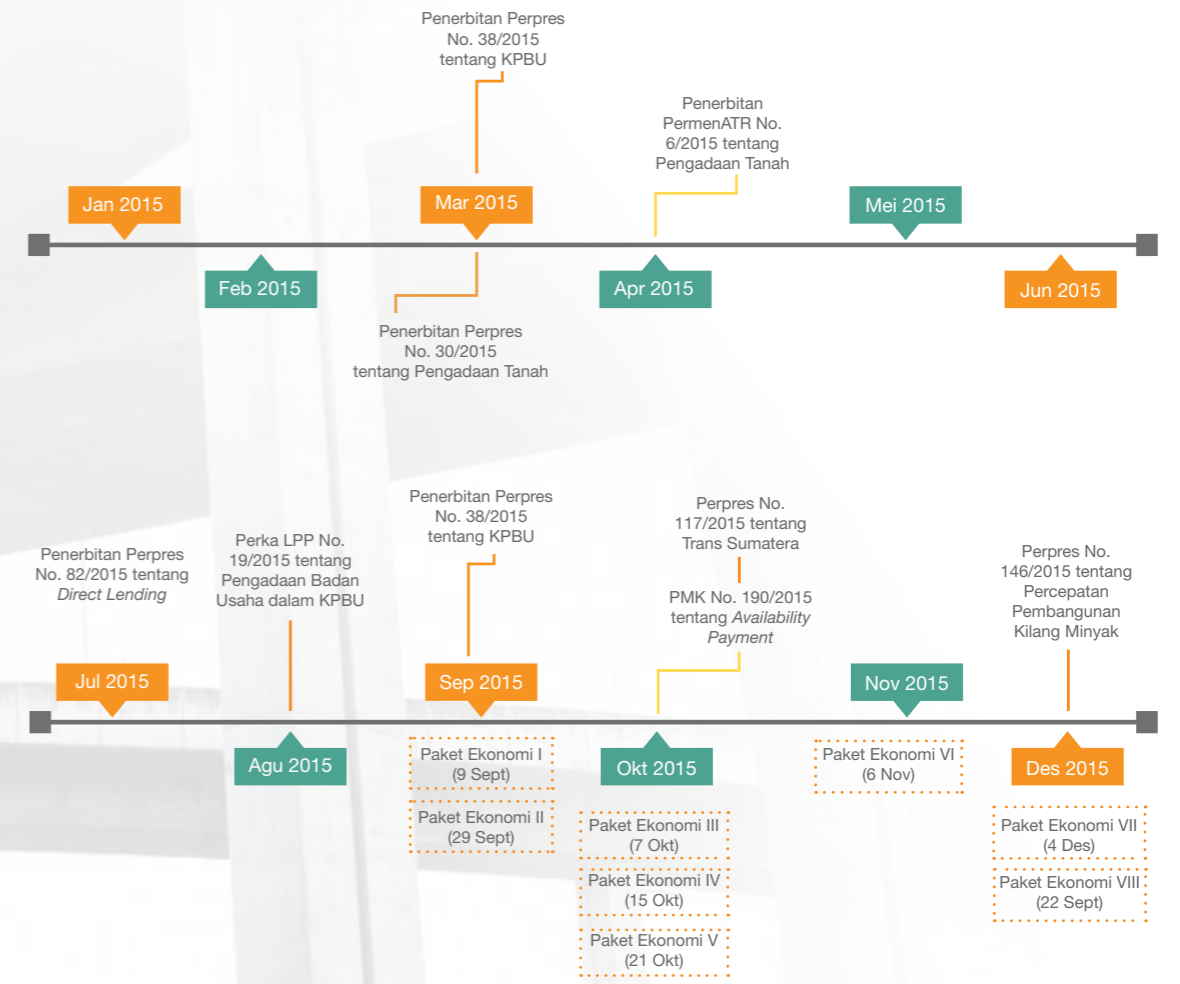
Gambar 2: Perkembangan dukungan untuk infrastruktur di Indonesia.

Di tahun 2015, Pemerintah telah giat menyusun dan menerbitkan Paket Kebijakan Ekonomi yang mencakup perbaikan kebijakan dan peraturan untuk mendorong perekonomian Indonesia, termasuk di dalamnya perumusan Peraturan Presiden tentang Proyek Strategis Nasional dan Peraturan Presiden tentang Pengembangan dan Pembangunan Kilang Minyak di Dalam Negeri. Dalam sisi kebijakan fiskal, Pemerintah telah menyediakan fasilitas *direct lending* ke BUMN dan fasilitas *availability payment* dari APBN yang diharapkan dapat meningkatkan kelayakan proyek. Selain itu, perbaikan di sisi kelembagaan dapat dilihat dengan adanya peleburan antara PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI) dengan Pusat Investasi Pemerintah disertai dengan pengembangan mandat PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII)

Meskipun upaya-upaya Pemerintah tersebut telah memberikan dampak positif untuk penyediaan infrastruktur dan menarik investasi Badan Usaha, perlu disadari bahwa perbaikan lebih lanjut dari sisi regulasi, fiskal, dan kelembagaan masih sangat dibutuhkan.

A. Perkembangan Perbaikan Regulasi untuk Mendukung Proyek Infrastruktur

Berikut merupakan ringkasan dari upaya-upaya perbaikan regulasi yang telah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia selama tahun 2015 dalam rangka menciptakan iklim percepatan penyediaan infrastruktur di Indonesia:



Peraturan yang masih tahap finalisasi:
- Revisi Perpres No. 75/2014
- Perpres tentang Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan

Paket Kebijakan Ekonomi

Pemerintah telah mengeluarkan 8 paket kebijakan ekonomi sejak 9 September 2015 hingga 21 Desember 2015 lalu. Kedelapan paket ekonomi ini bertujuan untuk mengatur kembali regulasi Indonesia yang menghambat pertumbuhan ekonomi (deregulasi), mengatur kembali birokrasi Indonesia, dan memberikan inisiatif kemudahan sehingga iklim investasi dan perekonomian di Indonesia menjadi kondusif dan menguat.

Penjelasan tentang setiap Paket Kebijakan Ekonomi dan dampak positif yang diharapkan adalah sebagai berikut :

Paket Kebijakan Ekonomi	Pokok Kebijakan
I	Deregulasi 165 peraturan, mempercepat birokrasi perizinan terkait pengadaan lahan dan izin lainnya untuk proyek infrastruktur, memperkuat kepastian hukum untuk kepemilikan lahan, serta memperjelas tata cara dan kelengkapan dokumen yang dibutuhkan dalam prosedur perizinan.
II	Mempermudah layanan dalam pemberian izin investasi di kawasan industri, memangkas durasi untuk mengurus <i>tax allowance</i> dan <i>tax holiday</i> dan menghapus pungutan PPN untuk alat transportasi.
III	Menurunkan harga BBM, gas dan tarif dasar listrik bagi industri dan menyederhanakan izin pertanahan untuk kepentingan investasi.
IV	Memperbaiki sistem ketenagakerjaan serta sistem pendapatan yang meningkat setiap tahunnya dan memberikan kebijakan terhadap Kredit Usaha Rakyat (KUR) yang lebih luas dan terjangkau.
V	Memberikan insentif berupa keringanan pajak dan revaluasi aset perusahaan dan BUMN serta individu untuk membuat sistem ekonomi dan investasi yang lebih transparan dan efisien.
VI	Memberikan insentif berupa kemudahan investasi daerah KEK, regulasi sumber daya air dan proses perizinan yang cepat (paperless).
VII	Memberikan keringanan pada industri padat karya, di mana PPh 21 menjadi tanggungan perusahaan.
VIII	Kebijakan satu peta, mempercepat pembangunan kilang minyak dalam negeri dan memberikan insentif bagi perusahaan jasa pemeliharaan.

Peraturan Presiden Tentang Proyek Strategis Nasional (PSN)

Meskipun pemerintah di tingkat pusat telah mengeluarkan kebijakan yang positif tentang infrastruktur, pelaksanaannya seringkali terhambat oleh kendala di lapangan. Mengingat penyediaan infrastruktur perlu dilakukan tepat waktu dibutuhkan pemberian fasilitas tambahan dalam rangka mempercepat pembangunan proyek yang dianggap memiliki kepentingan strategis nasional. Fasilitas yang diberikan adalah keistimewaan dalam perizinan dan non-perizinan, pengadaan pemerintah, pengadaan tanah, kandungan lokal, *debottlenecking*, tata ruang, dan jaminan pemerintah.

Peraturan Presiden ini melampirkan daftar proyek yang dapat menerima fasilitas dan keistimewaan sebagaimana diatur dalam batang tubuh peraturan. KPPIP berperan dalam memilih proyek strategis nasional yang dilakukan dengan berkonsultasi dengan kementerian/lembaga/pemerintah daerah yang menjadi penanggung jawab proyek. Daftar tersebut terdiri dari 225 proyek dan 1 program ketenagalistrikan.

Peraturan Presiden No. 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Instruksi Presiden No. 6 tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional telah diterbitkan pada bulan Januari 2016.

Revisi Peraturan Presiden Tentang Penugasan Utama Karya untuk Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 yang merupakan revisi dari Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014, terdapat 24 ruas jalan tol dari Bakauheni hingga Banda Aceh yang akan diadakan dalam rangka mempercepat pembangunan jalan tol di Sumatera. Pembangunan tahap pertama diprioritaskan terhadap 8 ruas jalan tol, yang meliputi 4 ruas yang diatur pada Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014, yaitu ruas Jalan Tol Medan - Binjai, Palembang - Simpang Indralaya, Pekanbaru - Dumai, dan Bakauheni - Terbanggi Besar, dan 4 ruas jalan tol tambahan, yaitu ruas Terbanggi Besar - Pematang Panggang, Pematang Panggang - Kayu Agung, Palembang - Tanjung Api-api,

dan Kisaran - Tebing Tinggi. Prioritas perusahaan tahap berikutnya ditetapkan oleh Menteri PUPR berdasarkan hasil evaluasi.

Pemerintah menugaskan perusahaan jalan tol Trans Sumatera yang disebutkan sebelumnya kepada PT Utama Karya (Persero) dimana penugasan mencakup pelaksanaan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan, dengan masa konsesi selama 40 tahun. Dalam pelaksanaannya, pengoperasian dan pemeliharaan ruas jalan tol ini dilakukan paling lambat pada akhir tahun 2019.

Peraturan Presiden Tentang No.146 Tahun 2015 Tentang Pelaksanaan Pembangunan dan Pengembangan Kilang Minyak di Dalam Negeri

Sebagai bagian dari Paket Kebijakan Ekonomi VIII dan dalam rangka mendukung proyek prioritas KPPIP, yaitu pembangunan kilang minyak dalam negeri, maka telah dikeluarkan Peraturan Presiden No. 146 Tahun 2015 tentang Pelaksanaan Pembangunan dan Pengembangan Kilang Minyak di Dalam Negeri.

Peraturan ini menjadi panduan pelaksanaan dan upaya percepatan yang dapat dilakukan jika proyek kilang minyak akan dilakukan oleh Pemerintah dengan skema KPBU atau penugasan, dan Badan Usaha. Selain itu, Peraturan Presiden juga memberikan ruang kepada PT Pertamina untuk menjadi PJPK apabila proyek menggunakan skema KPBU. Selanjutnya, Peraturan Presiden juga mengatur tentang insentif yang dapat diberikan oleh Pemerintah Indonesia dan pihak yang bertindak sebagai pembeli bahan bakar (*offtaker*).

Peraturan Kepala LKPP No. 19 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

Peraturan Presiden No. 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur membutuhkan beberapa peraturan turunan untuk mendukung implementasi KPBU di Indonesia, yaitu peraturan terkait pembayaran ketersediaan layanan (*availability payment*) dan pengadaan badan usaha pelaksana.

Sebagai tindak lanjut, telah diterbitkan Peraturan Kepala LKPP No. 19 tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur pada September 2015 yang mengatur pengadaan Badan Usaha penyiapan dan Badan Usaha pelaksana proyek KPBU.

Dalam pengadaan badan usaha pelaksana, pengadaan bertujuan untuk memilih badan usaha yang akan menjadi mitra kerjasama bagi PJKK untuk melaksanakan proyek KPBU. Untuk pemilihannya, dapat dilakukan metode lelang dengan prakualifikasi atau penunjukan langsung. Penunjukan langsung dapat dilakukan dengan persyaratan tertentu. Dengan adanya penunjukan langsung diharapkan kegagalan lelang dapat dimitigasi dan proses pengadaan dapat dipercepat.

Dalam pengadaan badan usaha penyiapan, pengadaan bertujuan untuk memilih badan usaha atau lembaga/institusi/organisasi nasional atau internasional yang dipilih melalui kesepakatan atau seleksi untuk melakukan pendampingan, penyiapan, atau transaksi KPBU.

Dukungan Yang Diberikan KPPIP untuk Penyusunan dan Revisi Peraturan

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014, KPPIP memiliki mandat untuk melakukan pendampingan, memfasilitasi, mengoordinasikan, memberikan rekomendasi perubahan dan/atau penerbitan baru peraturan perundang-undangan dengan tujuan untuk percepatan penyediaan infrastruktur, termasuk menyelesaikan hambatan yang timbul dalam pelaksanaannya. Sesuai dengan mandat yang diberikan, beberapa kegiatan dilakukan oleh KPPIP untuk menyusun dan merevisi peraturan perundang - undangan yang berkaitan dengan penyediaan infrastruktur.

No.	Regulasi	Deskripsi
Lintas Sektor		
1	Perubahan Peraturan Presiden No.75 Tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas	<ul style="list-style-type: none"> Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014 telah menetapkan keanggotaan KPPIP. Dalam perkembangannya terdapat instansi lain yang perlu diikutsertakan dalam KPPIP, yaitu Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Selain itu juga diperlukan penguatan operasional KPPIP dalam hal pengadaan barang dan jasa, terutama untuk pembentukan panel konsultan. Untuk mengakomodasi upaya percepatan penyediaan infrastruktur prioritas, Perpres No. 75/2014 perlu direvisi.
2	Keputusan Ketua KPPIP untuk membentuk Tim Kerja (Timja) Percepatan Pengadaan Tanah	<ul style="list-style-type: none"> Meskipun UU No. 2 Tahun 2012 telah diterbitkan, pengadaan tanah tetap merupakan masalah terbesar yang memperlambat proyek infrastruktur. Kendala - Kendala yang teridentifikasi antara lain : <ul style="list-style-type: none"> (1) Kesenjangan informasi antara Penanggung Jawab Proyek dengan Kementerian Agraria dan Tata Ruang terkait lokasi dan rencana pengadaan tanah; (2) Kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan jika terdapat kendala dalam pengadaan tanah; dan (3) Tidak adanya pemantauan dan sinkronisasi pengalihan lahan pemerintah/BUMN/BUMD untuk kepentingan umum. Oleh karena itu, KPPIP bermaksud membentuk Timja Percepatan Pengadaan Tanah untuk menyelesaikan kendala-kendala di atas serta memberikan peningkatan kapasitas yang dibutuhkan untuk percepatan.
3	Penerbitan Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan	<ul style="list-style-type: none"> Pemerintah berencana untuk membangun 35.000 MW pembangkit listrik sampai dengan 2019. Seluruh proyek di dalam RUPTL, termasuk proyek yang dikembangkan oleh PT PLN sendiri maupun proyek yang dikerjasamakan dengan swasta, tercakup dalam Peraturan Presiden ini.

B. Perkembangan Kebijakan Fiskal

Pembayaran Ketersediaan Layanan (*Availability Payment*)

Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 tentang KPBU memberikan landasan hukum atas pembayaran ketersediaan layanan (*availability payment*). *Availability payment* adalah pembayaran secara berkala oleh PJKP kepada badan usaha atas tersedianya layanan infrastruktur yang sesuai dengan kualitas dan kriteria yang telah ditentukan dalam kontrak KPBU. *Availability payment* diharapkan dapat meningkatkan kelayakan proyek untuk menarik minat investor.

Pada bulan Oktober 2015, Kementerian Keuangan telah menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan No. 190/PMK.08/2015 untuk mengatur mekanisme pembayaran *availability payment* yang bersumber dari APBN. Selanjutnya akan disusun Peraturan Menteri Dalam Negeri untuk mengatur mekanisme pembayaran *availability payment* dari dana APBD.

Jaminan Pemerintah untuk Pinjaman Langsung (*Direct Lending*)

Sebelumnya, penjaminan proyek masih berfokus kepada skema KPBU atau APBN/APBD saja. Akan tetapi, pemerintah telah mengembangkan penjaminan untuk proyek yang menerima pinjaman langsung dari lembaga keuangan internasional sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Presiden No. 82 Tahun 2015.

Dengan adanya Peraturan Menteri Keuangan No. 189/PMK.08/2015, maka cakupan proyek yang dapat menerima jaminan pun diperluas dengan mengikutsertakan proyek yang ditugaskan kepada BUMN melalui Peraturan Presiden atau kepemilikannya 100% milik pemerintah.

Dana Penyiapan Project (*Project Development Fund*)

Saat ini, implementasi skema pendanaan KPBU masih terbatas karena belum siapnya keahlian dan pendanaan khusus untuk penyiapan proyek yang berkualitas sebagaimana dibutuhkan untuk kesuksesan proyek KPBU. Mengingat pentingnya skema KPBU untuk meningkatkan investasi swasta dalam pembangunan infrastruktur, Kementerian Keuangan telah membentuk Direktorat Pengelolaan Dukungan Pemerintah dan Pembiayaan Infrastruktur (*PPP Unit*) untuk memberikan bantuan teknis dan pendanaan sebagaimana telah dimandatkan dalam Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014. Fasilitas ini dibiayai melalui Dana Penyiapan Proyek yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan No. 265/PMK.08/2015.

C. Perkembangan Terkait Kelembagaan

Penambahan Modal Kepada PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI)

Pada Desember 2015, Kementerian Keuangan menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan No. 232/PMK.06/2015 tentang Pelaksanaan Pengalihan Investasi Pemerintah dalam Pusat Investasi Pemerintah menjadi Penyertaan Modal Negara (PMN) pada Perusahaan Perseroan Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI) yang menjadi dasar penambahan modal PT SMI sebesar Rp 18,4 Triliun. Sebelum penambahan modal tersebut, penyertaan modal Pemerintah di PT SMI hanya terbatas pada Rp 2 Triliun.

Bersama dengan PMN tersebut, PT SMI telah mengembangkan perannya menjadi pusat pembiayaan infrastruktur di Indonesia dengan kapasitas untuk memberikan pendanaan kepada BUMN, BUMD, dan Pemerintah Daerah dalam pengembangan infrastruktur.

Pengembangan Fasilitas PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII)

Pemberian penjaminan Pemerintah merupakan salah satu faktor penting untuk menarik investasi pada proyek. Akan tetapi, penjaminan selama ini hanya dapat diberikan pada proyek dengan skema KPBU.

Melalui penerbitan Peraturan Presiden No. 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional kepada BUMN, maka cakupan proyek yang dapat memperoleh jaminan pun diperluas. Penjaminan ini dapat diberikan kepada BUMN dimana modal atau kepemilikan saham seluruhnya dimiliki oleh Pemerintah. Pemberian jaminan juga diberikan kepada BUMN yang telah diberikan penugasan melalui Peraturan Presiden. Oleh karena itu, jumlah proyek yang dapat diberikan penjaminan oleh PT PII pun dapat bertambah.

Dengan adanya perbaikan dan inisiatif baru yang dilakukan Pemerintah dalam kebijakan regulasi, fiskal, dan kelembagaan, diharapkan agar kendala yang dihadapi dalam penyediaan infrastruktur dapat diatasi sehingga keputusan percepatan yang dilakukan di tingkat pemerintah pusat dan daerah dapat segera terlaksana.

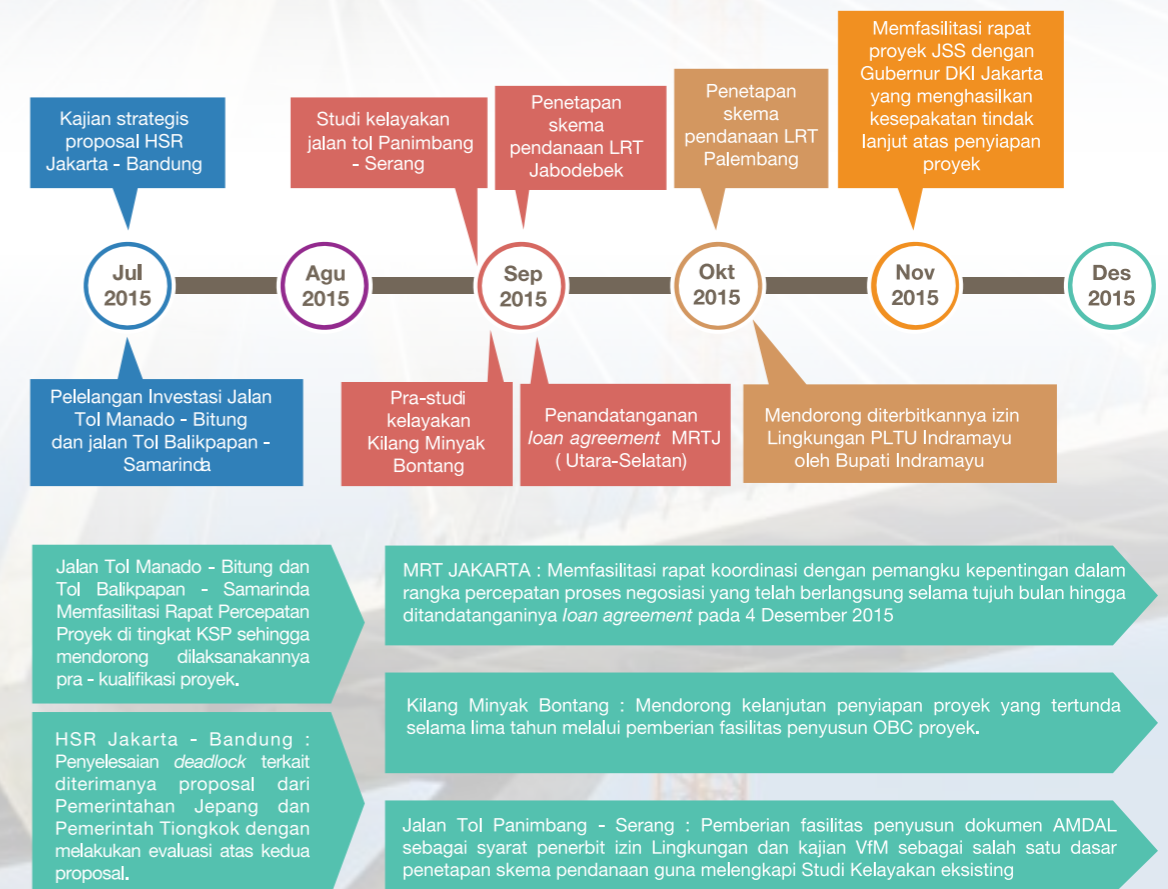
PENCAPAIAN KPIIP

PENCAPAIAN KPPIP

Pada tahun 2015, KPPIP telah melakukan penyiapan, pemantauan dan *debottlenecking* 22 proyek prioritas dengan total nilai investasi sebesar Rp 851 Triliun yang ditetapkan di tingkat Komite dan telah dilaporkan kepada Presiden melalui surat pada 18 Maret 2015. Di akhir tahun 2015, jumlah proyek tersebut kemudian berkembang menjadi 30 proyek prioritas sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. 12 Tahun 2015 tentang Daftar Infrastruktur Prioritas¹.

Sepanjang tahun 2015, KPPIP telah memberikan fasilitas penyiapan proyek untuk penyusunan OBC Kilang Minyak Bontang, kajian strategis Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung, dan kajian VfM serta AMDAL Jalan Tol Panimbang-Serang. Selain itu, dalam rangka memastikan proyek berjalan tepat waktu, KPPIP juga turut memfasilitasi rapat koordinasi dalam rangka penyelesaian isu dan pembahasan skema pendanaan proyek-proyek prioritas.

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014, KPPIP memiliki 6 mandat utama. Pada semester kedua tahun 2015, KPPIP telah berhasil memenuhi 6 mandat tersebut dengan ringkasan pencapaian sebagai berikut:



¹Permenko No. 12 tahun 2015 tentang Daftar Infrastruktur Prioritas mengatur tentang 30 Proyek Prioritas. Perkembangan dari 22 Proyek Prioritas menjadi 30 Proyek Prioritas dilakukan dengan melakukan serangkaian diskusi dengan pemangku kepentingan terkait dan memasukkan proyek yang sejalan dengan arahan Presiden dan Wakil Presiden untuk dipercepat.

A. Pelaksanaan Mandat KPPIP

1. Penetapan Proyek Prioritas Tahun 2016

Sesuai tugasnya dalam Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014, KPPIP telah menerbitkan daftar proyek prioritas dalam bentuk Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. 12 Tahun 2015 tentang Daftar Infrastruktur Prioritas untuk tahun 2015-2019 pada Desember 2015.

Pemilihan proyek tersebut bersumber dari kandidat Proyek Strategis Nasional yang telah ditetapkan dalam Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 dan seleksi lebih lanjut dilakukan oleh KPPIP. Dalam proses penyusunan Proyek Strategis Nasional, KPPIP mengacu pada kriteria dasar yaitu kesesuaian dengan RPJMN dan Renstra serta RTRW sehingga tidak mengubah Ruang Terbuka Hijau. Selain kriteria dasar, PSN dipilih berdasarkan kriteria tambahan meliputi:

A. Kriteria Strategis:

1. Memiliki peran strategis bagi perekonomian, kesejahteraan sosial, pertahanan, dan kedaulatan nasional (memiliki dampak positif atas PDB, tingkat pengangguran, sosial-ekonomi, dan lingkungan hidup);
2. Keselarasan antar sektor infrastruktur (saling mendukung atau melengkapi);
3. Persebaran lokasi proyek secara regional.

B. Kriteria Operasional:

1. Proposal proyek harus memiliki studi kelayakan yang berkualitas;
2. Nilai investasi proyek diatas Rp 100 milyar

atau proyek harus memiliki peran strategis dalam meningkatkan perekonomian daerah;

3. Konstruksi harus dimulai paling lambat tahun 2018 Berdasarkan dengan kriteria dasar dan kriteria tambahan tersebut, telah ditentukan 225 PSN dan satu program pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan.

Proyek prioritas kemudian diseleksi dari daftar PSN dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Proyek harus memiliki **champion yang jelas dan memiliki komitmen kuat** dalam menjalankan proyek, terutama untuk menyusun rencana aksi dan jadwal pelaksanaan proyek;
2. **Nilai proyek di atas Rp 500 milyar** namun KPPIP juga mempertimbangkan adanya fleksibilitas nilai minimum proyek berdasarkan sektoral;
3. KPPIP tidak hanya memperhatikan proyek dengan nilai investasi yang tinggi, melainkan juga akan mempertimbangkan **proyek dengan nilai ekonomi yang tinggi**;
4. Fokus KPPIP ditekankan pada **proyek infrastruktur baru**, bukan proyek pemeliharaan maupun pengadaan sarana.

Dari proses prioritas tersebut, telah terpilih 30 proyek prioritas untuk tahun 2015-2019 dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. 12 Tahun 2015. Dengan demikian, fokus kegiatan KPPIP ditekankan kepada 30 proyek tersebut tanpa melupakan mandat serta melakukan pemantauan dan dukungan *debottlenecking* yang dibutuhkan untuk PSN.

2. Peningkatan Kualitas Penyiapan Proyek

Jalan Tol Panimbang-Serang

Dalam mempersiapkan proyek jalan tol yang memiliki potensi skema KPBU, KPPIP memfasilitasi penyediaan jasa konsultasi senilai Rp 2,6 Milyar untuk menyusun evaluasi kuantitatif dan panduan penyusunan kajian VfM untuk sektor jalan tol. PT Marga Graha Penta selaku pihak konsultan pemenang telah berkoordinasi dengan BPJT, Ditjen Bina Marga dan Pemerintah Provinsi Banten dalam penyusunan kajian dan kajian ini telah diselesaikan pada akhir Desember 2015. Kajian VfM akan menjadi dasar penetapan skema pendanaan proyek yang diusulkan sebagai KPBU.

Selain itu, untuk memastikan agar penyiapan proyek tidak tertunda, KPPIP menyediakan jasa konsultasi untuk penyusunan Laporan AMDAL senilai Rp 990 Juta. PT Karsa Buana Lestari telah melaksanakan studi, melakukan pemaparan dan sosialisasi awal dengan pemerintah daerah dan masyarakat di sepanjang trase jalan tol. Dalam proses penyusunan laporan, konsultan berkoordinasi dengan Ditjen Bina Marga, Pemerintah Provinsi Banten dan Badan Lingkungan Hidup Daerah (BLHD) Banten. Dengan diberikannya dana ini, maka proses pengadaan tanah ditargetkan tidak tertunda dari rencana pada 2016.

Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung

KPPIP memfasilitasi penyediaan konsultan bertaraf internasional senilai Rp 3,1 Milyar berdasarkan Peraturan Presiden No. 93 Tahun 2015 tentang Tim Penilai Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan menunjuk konsorsium PT Boston Consulting Group dan Parsons Brinckerhoff melalui serangkaian proses seleksi untuk mengevaluasi proposal Kereta Api Cepat Jakarta – Bandung yang berasal dari Pemerintah Jepang dan Pemerintah RRT. Tim Penilai terdiri dari Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Menteri Keuangan, Menteri Perhubungan, Menteri BUMN dan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas.

Adapun komponen yang dievaluasi meliputi aspek komitmen dan risiko pemerintah, teknologi dan pengalaman pengguna, dampak sosial-ekonomi dan perencanaan proyek. Laporan akhir hasil pekerjaan, yang dijadikan sebagai bagian dari pertimbangan Tim Penilai dalam pengambilan keputusan pemilihan proposal, telah selesai pada akhir September 2015. Keputusan penetapan skema pendanaan proyek telah dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia pada awal Oktober 2015 sehingga penyiapan proyek dapat dilanjutkan.

Kilang Minyak Bontang

KPPIP telah mengalokasikan anggaran sebesar Rp 12,2 Milyar pada tahun 2015 untuk pengadaan konsultan yaitu PT Pricewaterhouse Coopers (PwC) *Advisory* Indonesia ditunjuk sebagai konsultan pemenang yang bertugas menyusun prastudi kelayakan/OBC kilang minyak Bontang. OBC yang selesai pada Desember 2015 tersebut menjadi dasar penetapan skema pendanaan dan memberikan landasan penyediaan dukungan pemerintah untuk meningkatkan kelayakan proyek.

Dalam penyusunan OBC, konsultan pemenang bekerjasama dengan konsultan teknis bertaraf internasional dimana salah satunya adalah Jacobs Engineering, yang berpengalaman dalam melakukan kajian teknis untuk proyek minyak dan gas di dunia. Kajian teknis tersebut kemudian menjadi masukan bagi pengambil keputusan dalam menentukan konfigurasi yang akan diterapkan di kilang Bontang sesuai dengan kebijakan Pemerintah Indonesia terkait strategi pencapaian ketahanan energi.

Sinkronisasi dengan PPP Unit, Kementerian Keuangan dan Kementerian PPN/Bappenas

Dalam rangka mencegah terjadinya hambatan yang dikarenakan perbedaan standar atau duplikasi proses pada penyiapan proyek, maka KPPIP telah melakukan koordinasi dengan PPP Unit di Kementerian Keuangan terkait proyek dengan potensi skema KPBU. Sinkronisasi dilakukan dengan cara penyesuaian standar studi kelayakan yang juga melibatkan Kementerian PPN/Bappenas dan penyesuaian tahapan serta dokumen yang dibutuhkan untuk mengajukan dukungan kelayakan (VGF) dan jaminan pemerintah.

Standar prastudi kelayakan sangatlah penting untuk memastikan proyek disiapkan dengan baik sehingga meminimalisir kendala ke depan. Melalui koordinasi antara KPPIP, Kementerian PPN/Bappenas, dan PPP Unit terkait standar tersebut, diharapkan agar tidak terjadi kebingungan di pihak Penanggung Jawab Proyek sebagai penyusun prastudi kelayakan.

3. Percepatan Penetapan Skema Pendanaan Proyek

LRT Sumatera Selatan

Melalui serangkaian fasilitasi rapat koordinasi dan pemantauan secara aktif oleh KPPIP, skema pendanaan proyek LRT Palembang telah ditetapkan menggunakan skema penugasan BUMN melalui Peraturan Presiden No. 116 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan di Provinsi Sumatera Selatan pada Oktober 2015. Di dalamnya diatur mengenai penugasan kepada PT Waskita Karya untuk membangun prasarana dan PT Kereta Api Indonesia untuk menyelenggarakan sarana kereta api. Dengan dikeluarkannya Peraturan Presiden ini seluruh pemangku kepentingan diharapkan dapat menjalankan tugas dan kewajibannya guna memastikan tercapainya target operasi sebagian pada Agustus 2018.

LRT Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi

Sejalan dengan proses yang dilakukan untuk menetapkan skema pendanaan LRT Palembang, KPPIP melakukan pemantauan secara aktif terkait penyusunan peraturan yang dibutuhkan hingga diterbitkannya Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi pada September 2015. Pembangunan prasarana dengan enam lintas pelayanan ini ditugaskan kepada PT Adhi Karya dan pengadaan sarana kereta api akan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Melalui skema penugasan BUMN ini diharapkan target operasi seluruh lintas pelayanan LRT pada tahun 2018 dapat tercapai.

Kereta Api Ekspres Soekarno-Hatta International Airport (SHIA)

Dalam rangka memperoleh kejelasan kelanjutan penyiapan proyek Kereta Api Ekspres SHIA, KPPIP memfasilitasi rapat koordinasi pada September 2015 untuk membahas pemutakhiran status terakhir proyek, termasuk di dalamnya pembahasan skema pendanaan proyek. Dalam rapat, Ditjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan, menyampaikan pembatalan penerapan skema KPBU pada proyek ini. Menanggapi keputusan ini, fasilitas penyiapan proyek untuk skema KPBU oleh PT SMI diputuskan untuk tidak dilanjutkan dan dikembalikan kepada Kementerian Perhubungan.

4. Monitoring dan Bottlenecking

High Voltage Direct Current (HVDC)

KPPIP telah mendukung proses pengalihan lahan dari PT Perkebunan Nasional (PTPN) 7 kepada PT PLN yang dibutuhkan untuk lokasi *converter station*. Pada bulan November 2015, proses *appraisal* lahan telah selesai dilakukan dan kedua pihak telah melakukan negosiasi harga. Oleh karena itu, proses transaksi dapat dilakukan pada bulan Desember 2015 sehingga mempercepat proses pemindahan hak atas tanah yang memungkinkan PT PLN melakukan konstruksi.

Selain itu, KPPIP juga mendorong percepatan penerbitan Penetapan Lokasi untuk transmisi Lahat – Gumawang yang dibutuhkan untuk melakukan *backfeeding* PLTU Mulut Tambang Sumsel 8. Jika proses *backfeeding* ini tertunda, diperkirakan akan terjadi penundaan pada jadwal proyek HVDC.

Jalan Tol Manado-Bitung

Dalam rapat koordinasi yang diselenggarakan oleh KSP pada Juli 2015, KPPIP melaporkan perkembangan penyiapan jalan tol Manado-Bitung yang turut dihadiri oleh pemangku kepentingan terkait, diantaranya Kementerian PUPR dan Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara. Mengingat telah diterbitkannya Penetapan Lokasi proyek dan mengacu pada Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 Pasal 36, maka lelang Badan Usaha Pelaksana dapat diselenggarakan. BPJT telah melaksanakan pra-kualifikasi pada periode Juli-Agustus 2015 dan mengumumkan hasil pra-kualifikasi pada 29 September 2015 yang telah menghasilkan daftar pendek empat badan usaha, yaitu (1) Konsorsium PT Jasa Marga – PT Wijaya Karya – PT Pembangunan Perumahan, (2) PT Bangun Tjipta Sarana, (3) Konsorsium HCM – Dewanto, dan (4) PT Waskita Toll Road.

Jalan Tol Balikpapan-Samarinda

Dalam rapat koordinasi yang diselenggarakan oleh KSP pada Juli 2015, KPPIP melaporkan perkembangan proyek prioritas di sektor jalan tol, termasuk jalan tol Balikpapan-Samarinda. Mengingat telah diterbitkannya Penetapan Lokasi proyek, pengadaan tanah yang telah mencapai lebih dari 75%, serta mengacu pada Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015 Pasal 36, maka lelang Badan Usaha Pelaksana dapat dilaksanakan. Melalui koordinasi yang dilakukan setelahnya, BPJT telah melaksanakan pra-kualifikasi pada bulan Juli-Agustus 2015 dan telah menyeleksi empat badan usaha, yaitu (1) Konsorsium Naza Engineering and Construction Sdn Bhd – PT Daya Mulia Turangga, (2) PT Waskita Toll Road, (3) Konsorsium PT Citra Marga Persada – PT Kaltim Binasarana Konstruksi – PT Brantas Abipraya – PT Istaka Karya dan (4) Konsorsium PT Jasa Marga – PT Wijaya Karya – PT Pembangunan Perumahan melalui pengumuman pada 27 November 2015.

MRT Jakarta Koridor Utara-Selatan

KPPIP memfasilitasi dukungan percepatan penandatanganan *exchange note* yang dibutuhkan untuk memastikan penandatanganan *loan agreement*. Koordinasi secara intensif antara Kementerian Keuangan, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas dan Kementerian Luar Negeri dibutuhkan dalam langkah menyepakati substansi dan mekanisme pencairan pinjaman. Sebagai hasilnya, *exchange note* telah ditandatangani pada 27 November 2015 dan penandatanganan *loan agreement* ditargetkan pada Desember 2015.

Jalan Tol Trans Sumatera

KPPIP memfasilitasi inisiatif koordinasi integrasi pembangunan infrastruktur di Pulau Sumatera dengan menggunakan jalan tol Trans Sumatera sebagai tulang punggung pembangunan infrastruktur lintas sektor. Koordinasi ditujukan untuk mengoptimalkan pemanfaatan trase jalan tol dan melibatkan sejumlah pemangku kepentingan diantaranya Kementerian PUPR (BPPSPAM, Cipta Karya dan Ditjen SDA), Kementerian ESDM (Ditjen Minyak dan Gas dan Ditjen Ketenagalistrikan), Kementerian Perhubungan (Ditjen Perkeretaapian), Kementerian ATR/BPN, Kementerian KLH, Kementerian Kominfo, PT Hutama Karya, PT PGN dan PT PLN.

KPPIP memfasilitasi serangkaian rapat koordinasi serta melakukan pengumpulan data dan informasi terkait rencana pembangunan infrastruktur dari setiap instansi. Menimbang rencana integrasi akan menggunakan trase jalan tol, maka koordinasi selanjutnya akan dilakukan oleh Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Kementerian PUPR dengan dukungan koordinasi *ad hoc* oleh KPPIP.

Di samping itu, KPPIP turut memantau proses revisi Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera hingga diterbitkannya Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 pada Oktober 2015 untuk mengakomodir penugasan 24 ruas kepada PT Hutama Karya. Dari total 24 ruas, terdapat 8 ruas prioritas yang ditargetkan untuk mulai beroperasi tahun 2018-2019.

5. Perbaikan Regulasi

Peraturan Presiden tentang Proyek Strategis Nasional

Peraturan Presiden tentang Proyek Strategis Nasional (PSN) bertujuan untuk memberikan fasilitas khusus kepada proyek yang dinilai memiliki kepentingan strategis nasional agar penyediaannya dapat dipermudah dan dipercepat. Fasilitas yang diberikan dalam Perpres mencakup perizinan dan *non-perizinan*, pengadaan pemerintah, pengadaan tanah, kandungan lokal, *debottlenecking*, tata ruang, dan jaminan pemerintah.

KPPIP telah ditunjuk sebagai pihak yang bertanggung jawab dalam menyeleksi dan memilih PSN. Sejak September 2015, KPPIP telah menyusun kriteria seleksi dan melakukan pemilihan proyek atas dasar informasi dan konfirmasi dari Penanggung Jawab Proyek. Setelah melalui proses tersebut, KPPIP memilih 225 proyek dan 1 program ketenagalistrikan sebagai lampiran PSN.

Peraturan Presiden No. 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Instruksi Presiden No. 1 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional telah diterbitkan pada bulan Januari 2016.

SK Menteri Koordinator Bidang Perekonomian tentang Tim Kerja Percepatan Pengadaan Tanah

Proses pengadaan tanah proyek infrastruktur seringkali menjadi hambatan. Banyaknya pemangku kepentingan lintas kementerian/lembaga yang terlibat dan beragamnya hambatan pengadaan tanah dari tahap perencanaan hingga tahap penyerahan hasil memerlukan koordinasi intensif dan menyeluruh. Menanggapi hal ini, KPPIP melihat kebutuhan untuk dibentuknya Tim Kerja Percepatan Pengadaan Tanah yang terdiri atas unsur Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Keuangan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian BUMN, Kementerian ATR/ Kepala BPN, Kementerian Agama, Kejaksaan Agung dan Kepolisian RI. Guna mendukung pelaksanaan tugas Tim Kerja, akan dibentuk Tim Teknis dimana rincian keanggotaan dan tugasnya ditentukan oleh Menteri ATR berdasarkan kebutuhan penanganan masalah pengadaan tanah.

Pengesahan SK Tim Kerja Percepatan Pengadaan Tanah ditargetkan pada Januari 2016.

6. Fasilitasi Peningkatan Kapasitas Aparatur dan Kelembagaan Terkait Dengan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

Pada tahun 2015, kegiatan pengembangan kapasitas KPPIP masih berfokus dalam meningkatkan kemampuan internal KPPIP dalam menjalankan mandatnya. KPPIP telah menyelenggarakan *workshop* pada tanggal 30 November dan 1 Desember untuk meningkatkan kapasitas dalam menerapkan *Outline Business Case (OBC) Guideline*, menetapkan skema pendanaan, memantau proyek, dan menyelesaikan permasalahan.

B. OPERASIONALISASI PMO KPPIP DAN PEMBANGUNAN SISTEM KERJA

Operasionalisasi Project Management Office (PMO) KPPIP

Pembentukan *Project Management Office (PMO)* KPPIP telah dilakukan sejak awal 2015. PMO KPPIP merupakan tim tenaga ahli profesional yang dipimpin oleh Direktur Program dalam rangka mendukung operasional KPPIP. PMO bertugas memberikan pendampingan penuh dan melakukan analisa yang dibutuhkan selama penyiapan dan pelaksanaan proyek prioritas.

Pada Agustus 2015, Direktur Program, Direktur Keuangan, Direktur Sektor Energi dan Ketenagalistrikan, dan Akuntan telah ditetapkan dan memulai pekerjaannya. Sementara itu, KPPIP telah melakukan perencanaan dan penyiapan lelang untuk posisi tenaga ahli lainnya untuk tahun 2016.

Sistem Teknologi Informasi (TI) Terintegrasi

Dalam rangka menyediakan sistem TI terintegrasi sebagai basis data dan informasi perkembangan proyek yang dipantau KPPIP telah menunjuk PT Accenture Indonesia untuk membangun sistem TI yang ditargetkan selesai pada akhir Desember 2015.

Meskipun implementasi awal akan dilakukan oleh KPPIP, diharapkan agar sistem dapat digunakan oleh seluruh PJP Kementerian/Lembaga hingga BUMN untuk melaporkan kemajuan dan permasalahan dalam tahap penyiapan dan implementasi proyek. Dengan keberadaan sistem TI ini diharapkan tingkat keakuratan data menjadi lebih terjamin karena diperbaharui secara *real time* oleh pihak yang menjalankan aktivitas penyiapan dan/atau implementasi proyek. Untuk mendukung fungsi dan aktivitas manajemen proyek pada setiap tahapan siklus proyek, sistem TI akan menyediakan data dan informasi yang mencakup:

1. *Project Status Overview Dashboard*: Menampilkan kinerja proyek secara keseluruhan dari sudut pandang perkembangan dan pencapaian fase proyek aktual serta isu proyek terkini;
2. *Milestone Analytical Dashboard*: Menampilkan informasi potensi keterlambatan proyek berdasarkan fase rencana dan aktual proyek;
3. *Project Performance*: Menampilkan informasi detail suatu proyek dari beragam sudut pandang seperti informasi umum proyek, kemajuan penyiapan, serta risiko dan isu proyek;
4. *Data webservice and Batch Uploader*: Fitur dalam aplikasi untuk memudahkan proses pemeliharaan data, yaitu dengan program *upload* ataupun *interface* dengan aplikasi yang saat ini sudah terdapat di Kementerian/Lembaga;
5. *Project Risk and Issue Dashboard*: Menampilkan status mitigasi risiko dan penyelesaian isu pada seluruh proyek yang terdapat pada *dashboard* KPPIP.

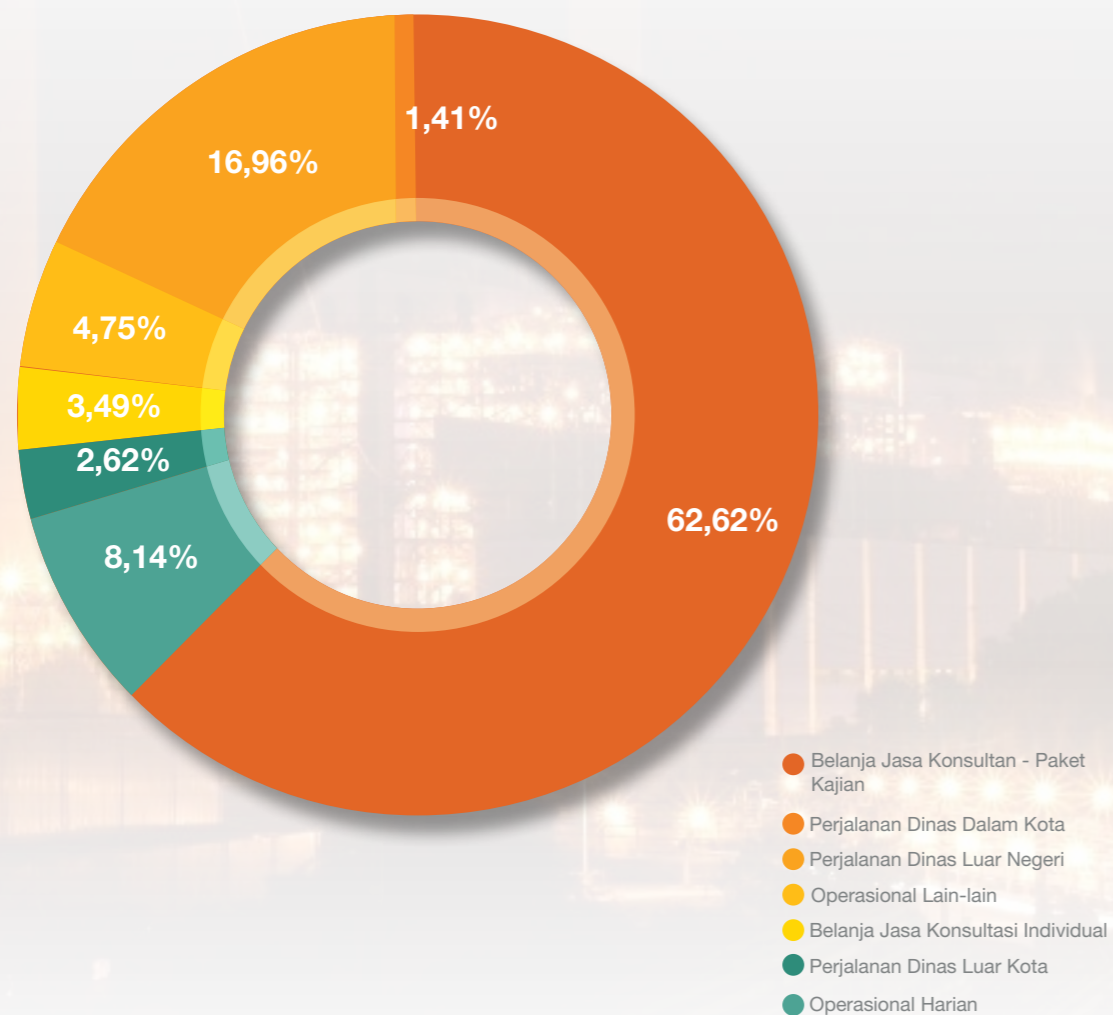
Seluruh data dan informasi dalam sistem akan digunakan oleh KPPIP untuk memantau dan mengevaluasi penyiapan dan implementasi proyek serta digunakan sebagai basis dalam pengambilan keputusan terkait proyek.

C. PENYERAPAN ANGGARAN KPPIP

Penyerapan anggaran mengalami percepatan setelah terbentuknya PMO pada semester kedua tahun 2015. Sepanjang tahun 2015, KPPIP telah melakukan penyerapan anggaran total sebesar 61,76% dimana 62,62% dari jumlah tersebut diserap untuk jasa konsultan (Kajian Strategis HSR Jakarta-Bandung, Pra-Studi Kelayakan Kilang Minyak Bontang, Kajian *Value for Money* dan AMDAL Tol Panimbang-Serang dan *mock up* Sistem TI KPPIP). Di luar itu, 16,96% dan total penyerapan anggaran digunakan untuk biaya operasional harian; 8,14% untuk belanja jasa konsultan individual; 4,75% untuk perjalanan dinas luar negeri; 3,49% untuk perjalanan dinas luar kota; 2,62% untuk perjalanan dinas dalam kota; dan 1,41% untuk operasional lain-lain.

Pada tahun 2015, KPPIP telah berhasil melakukan pengadaan untuk 4 kajian penyiapan proyek yang diselesaikan pada Desember 2015. Hasil dari kajian-kajian tersebut berperan penting untuk pengambilan keputusan dan kelanjutan proyek prioritas.

Realisasi KPPIP 2015 sebesar 61,76%



4

STATUS TERAKHIR PROYEK PRIORITAS KPPIP











► STATUS TERAKHIR PROYEK PRIORITAS KPPIP

Pada semester kedua di 2015, KPPIP telah mendorong penyiapan 22 proyek infrastruktur yang menjadi fokus pertama dari KPPIP.¹ Adapun 22 proyek prioritas tersebut memiliki total nilai investasi sebesar Rp 851 Triliun dan ditargetkan untuk direalisasikan hingga tahun 2019.

¹ Meskipun Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian no. 12/2015 yang menetapkan 30 Proyek Prioritas untuk tahun 2015-2019 telah diterbitkan pada Desember 2015, namun 30 Proyek Prioritas ini belum menjadi fokus pada semester kedua 2015 mengingat penetapannya di akhir tahun 2015.

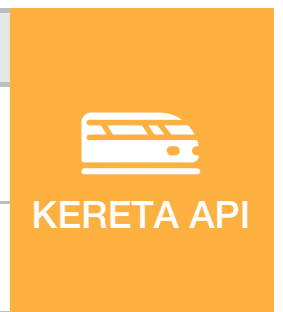
Legenda:

- | | |
|---|--|
|  Air & Sanitasi |  Bandara |
|  Energi |  Jalan |
|  Ketenagalistrikan |  Transportasi Perkotaan |
|  Pelabuhan |  Kereta Api |

Daftar 22 Proyek Prioritas KPPIP

No.	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai investasi (Rp Miliar)	Skema Pendanaan
1	Pengolahan Air Limbah Jakarta/ Jakarta Sewerage System (JSS)	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta	8.100 untuk Zona 1	Potensi APBN dan APBD dengan Pinjaman Luar Negeri untuk zona 1
2	SPAM Semarang Barat	Pemerintah Kota Semarang	1.170	Belum ditentukan
3	National Capital Integrated Coastal Development (NCICD) Fase A	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan KemenPUPR	26.000 (Fase A)	APBN dan APBD untuk Fase 1. Potensi KPBU untuk Fase lainnya
4	Kilang Minyak Bontang	Menunggu Penetapan PT Pertamina	75.000 – 140.000	Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
5	Revitalisasi 5 Kilang Minyak Eksisting (RDMP)	PT Pertamina	210.000	Potensi Penugasan BUMN
6	High Voltage Direct Current (HVDC)	PT PLN	33.400	APBN dengan Pinjaman Luar Negeri
7	PLTU Mulut Tambang	PT PLN	72.000	IPP
8	Transmisi Sumatera 500 kV	PT PLN	24.400	430 km potensi dibiayai oleh BUMN dalam negeri dan 900 km belum ditetapkan
9	Central – West Java Transmission Line 500 kV	PT PLN	7.640	Potensi APBN dengan Pinjaman Luar Negeri
10	PLTU IndramayuP	T PLN	20.000	APBN dengan Pinjaman Luar Negeri
11	Batang Power Plant / Central Java Power Plant	PT PLN	40.000	IPP (PT Bhimasena Power Indonesia)
12	Water to Energy (4 Pembangunan PLTA Baru: Karangates IV, V, Kesamben, Lodayo) dan pembangunan PLTA lainnya	PT PLN	Masih dalam perhitungan	Penugasan kepada BUMN untuk PLTA Karangates IV & V, PLTA Kesamben, PLTM Lodayo

No.	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai investasi (Rp Miliar)	Skema Pendanaan
13	Jalan Td Serang - Panimbang	BPJT	12.000	Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
14	Jalan Tol Manado - Bitung	BPJT3	.900	Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dengan dukungan pemerintah dalam bentuk partial construction
15	Jalan Tol Balikpapan – Samarinda	BPJT	11.400	Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dengan dukungan pemerintah dalam bentuk partial construction
16	4 Ruas Jalan Tol Trans Sumatera	PT Utama Karya	31.000	Penugasan BUMN
17	MRT Jakarta (Jalur Selatan – Utara)	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta	25.000	APBN dan APBD DKI Jakarta dengan Pinjaman Luar Negeri
18	Kereta Api Ekspres SHIA	Kementerian Perhubungan	24.000	Potensi Penugasan BUMN
19	Kereta Api Makassar – Parepare	Kementerian Perhubungan	6.400	APBN
20	Pelabuhan Internasional Hub Kuala Tanjung	Kementerian Perhubungan	30.000 (estimasi)	Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
21	Pelabuhan Internasional Hub Bitung	Kementerian Perhubungan	34.000 (estimasi)	Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
22	Revitalisasi 10 Bandara	Kementerian Perhubungan	Masih dalam perhitungan	Belum ditentukan



PENGOLAHAN LIMBAH JAKARTA / JAKARTA SEWERAGE SYSTEM (JSS)

Nilai Investasi	: Rp 8.1 Triliun (Zona 1)
Skema Pendanaan	: Potensi APBN dengan Pinjaman Asing (Jepang) untuk zona 1; skema pendanaan untuk zona lainnya belum ditetapkan
Lokasi	: DKI Jakarta
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta
Rencana Mulai Konstruksi	: 2018 (IPAL Zona 1)
Rencana Mulai Operasi	: 2022 (Zona 1)

► DESKRIPSI PROYEK

Proyek *Jakarta Sewerage System* akan menangani pengolahan limbah domestik di 15 zona (termasuk Zona yang sudah beroperasi), dengan rencana pembangunan awal pada Zona 1 dan 6. Kedua zona ini diharapkan dapat beroperasi pada tahun 2022, dimana Zona 1 akan melayani wilayah pusat dan utara dan Zona 6 akan melayani wilayah barat. Total biaya proyek di Zona 1 adalah ± 8 Triliun sedangkan pengembangan Zona 6 akan membutuhkan biaya sebesar ± 5 Triliun.

Zona 1 merupakan pembangunan sistem pengolahan limbah terpusat yang terdiri dari: 1) Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL); 2) Sistem perpipaan; 3) Sambungan rumah, dengan cakupan wilayah seluas 4.901 Ha. IPAL Zona 1 akan dibangun di Pluit dengan kapasitas rata-rata 198.000 m³ per hari. Pada saat ini, percepatan proyek difokuskan pada Zona 1.

► SIGNIFIKANSI PROYEK

Sebagai ibukota negara, DKI Jakarta telah berkembang sebagai pusat pemerintahan, bisnis, dan industri. Karena perkembangan tersebut tidak disertai dengan perbaikan sistem pembuangan untuk menangani limbah yang dihasilkan, maka kondisi air dan sanitasi di Jakarta semakin memburuk. Saat ini, cakupan wilayah (*coverage ratio*) di DKI Jakarta hanya meliputi 4% dari keseluruhan wilayah dengan tingkat pencemaran BOD sebesar 84 mg/l. Dengan kondisi tersebut, DKI Jakarta berada di posisi kedua terendah dalam hal sanitasi di antara ibu kota di Asia Tenggara. Selain itu, JSS juga dibutuhkan untuk mendukung efektivitas Pengembangan Terpadu Pesisir Ibukota Negara (PTPIN)/*National Capital Integrated Coastal Development* (NCICD) yang juga sudah mulai dibangun. NCICD memerlukan percepatan pembangunan proyek pengolahan air limbah sehingga proyek ini mendapatkan prioritas khusus dari pemerintah pusat dengan diterbitkannya surat No: S-130/D.VI.M.EKON/09/2013 mengenai Percepatan Pengembangan Pengolahan Sistem Air Limbah Terpusat di DKI Jakarta, dengan target pencapaian 75% cakupan wilayah pelayanan air limbah pada tahun 2022.

Pembangunan Zona 1 dan Zona 6 akan meningkatkan cakupan wilayah pelayanan air limbah di DKI Jakarta sebesar 20%. Diharapkan dengan dimulainya penyiapan proyek untuk Zona 1 dapat menjadi *spillover effect* kepada pembangunan zona lainnya. Pada akhirnya, pembangunan seluruh proyek JSS dapat melebihi target jangkauan layanan limbah di DKI Jakarta.

► JADWAL PELAKSANAAN PROYEK DAN STATUS PROYEK DENGAN ASUMSI SKEMA KPBU

Pra-Studi Kelayakan (OBC)	Penentuan Skema Pendanaan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Target Konstruksi
<ul style="list-style-type: none"> ► OBC untuk zona 1 selesai di Juli 2015 ► OBC untuk zona 6 berada dalam tahap perencanaan 	<ul style="list-style-type: none"> ► Februari 2016 untuk zona 1 ► Potensi skema pendanaan zona lainnya belum ditetapkan 	<ul style="list-style-type: none"> ► Menunggu persetujuan skema pendanaan IPAL zona 1 ► DED untuk zona lainnya sedang disusun 	<ul style="list-style-type: none"> ► 2018 untuk IPAL zona 1 ► Target konstruksi untuk zona lainnya belum ditetapkan

► STATUS TERAKHIR

JICA telah memberikan dukungan dalam penyusunan Pra-Studi Kelayakan dan hasilnya sudah disosialisasikan kepada pihak terkait, termasuk Kemenko Perekonomian, Cipta Karya-Kementerian PUPR, Bappenas, dan Bappeda DKI Jakarta. Selanjutnya akan dilakukan rapat koordinasi di tingkat Menteri untuk menetapkan skema pendanaan yang paling optimal berdasarkan hasil kajian tersebut.

Rapat koordinasi tingkat Menteri direncanakan akan dilakukan pada awal tahun 2016.

Pemerintah DKI Jakarta melalui PD PAL telah menunjuk konsultan untuk melaksanakan *Detailed Engineering Design* pada zona di luar zona 1 dan 6.

Mengingat proyek ini berkaitan erat dengan NCICD, maka dibutuhkan dukungan agar proyek tidak tertunda dan mengurangi tingkat keoptimalan manfaat lingkungan/ekonomi dari NCICD, terutama bila nantinya sudah mulai pembangunan NCICD Fase B.

► SKEMA PENDANAAN

Pra-studi Kelayakan / OBC untuk Zona 1 sudah dilakukan dengan dukungan dari (JICA).

Berdasarkan rapat pembahasan di tingkat Eselon 1 yang dilaksanakan pada tanggal 20 Mei 2015 mengerucut kepada dua rekomendasi skema pendanaan, yaitu APBN dengan Pinjaman Asing dari Jepang dan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Rapat pembahasan menyimpulkan bahwa skema pendanaan akan diputuskan pada rapat tingkat Menteri dengan pilihan skema pendanaan APBN dengan Pinjaman Asing atau Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

► PENGADAAN TANAH

Pembangunan Zona 1 tidak membutuhkan pengadaan tanah karena lahan telah dimiliki oleh BUMD DKI Jakarta sehingga hal-hal terkait permasalahan lahan di Zona 1 akan diselesaikan secara internal dalam lingkungan DKI Jakarta.

► TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN



1 Percepatan penetapan skema pendanaan proyek di tingkat Menteri untuk IPAL JSS Zona 1 dan Zona 6.

2 Memberikan fasilitas pada zona lainnya untuk mempercepat penetapan skema pendanaan.

2

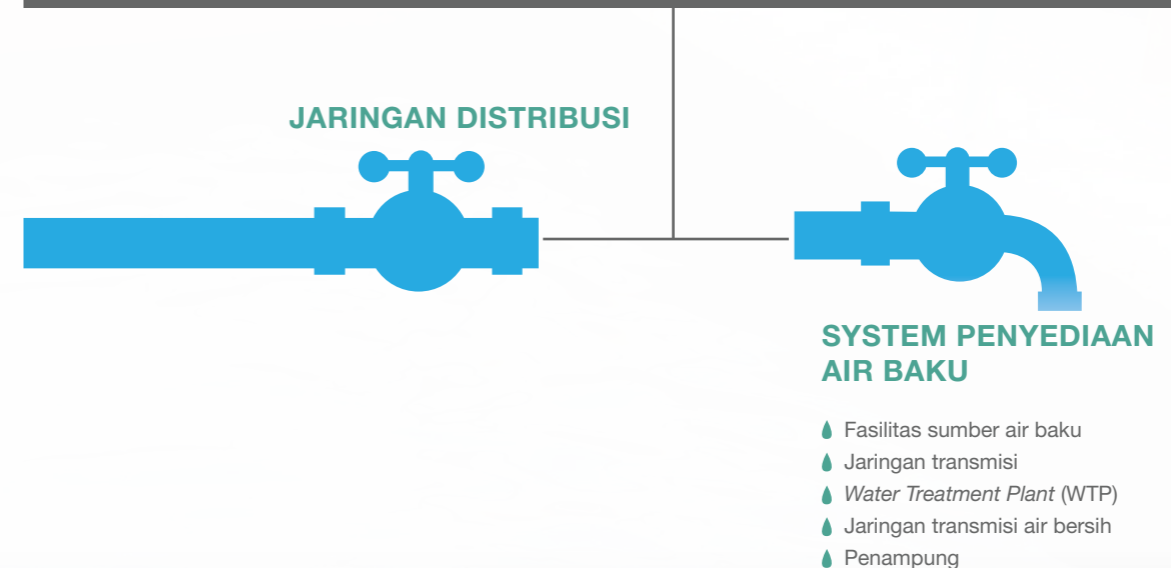
SPAM SEMARANG BARAT

Nilai Investasi	: Rp 1,170 Triliun
Skema Pendanaan	: Belum ditetapkan
Lokasi	: Semarang, Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Kota Semarang
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2021

► DESKRIPSI PROYEK

SPAM Semarang Barat adalah proyek penyediaan air minum yang direncanakan dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) adalah Pemerintah Kota Semarang yang didukung oleh PT *Indonesia Infrastructure Finance* (IIF) sebagai *transaction advisor*. Proyek ini juga berpotensi menjadi salah satu *pilot project* untuk proyek KPBU dengan skema *availability payment* dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).

► PROYEK SPAM DIBAGI MENJADI 2 BAGIAN :



► SIGNIFIKANSI PROYEK

Proyek akan menggunakan air dari Bendungan Jatibarang untuk menyelesaikan masalah kurangnya penyediaan air baku kota Semarang yang selama ini mengandalkan penyediaan dari Kabupaten Kudus. Proyek ini bertujuan untuk menyediakan air minum untuk 31 kelurahan di 3 kecamatan dengan estimasi 60.000 keluarga yang belum tersambung dengan jaringan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) dalam wilayah Semarang Barat, Tugu, dan Ngaliyan. Proyek ini diharapkan dapat menyelesaikan krisis air bersih dan mengurangi penggunaan air tanah di Kota Semarang.

▶ JADWAL PELAKSANAAN PROYEK DAN STATUS PROYEK DENGAN ASUMSI SKEMA KPBU

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
▶ Juni 2012	▶ 2014	▶ Akan disusun oleh pemenang lelang	▶ Telah disusun dan disetujui
Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan/ VGF	Penjaminan
▶ Kuartal 1 2016	▶ Pra-kualifikasi ditargetkan setelah penetapan skema pendanaan	▶ Persetujuan Izin Prinsip dikeluarkan pada Mei 2015	▶ Penerbitan <i>Letter of Intent</i> pada Maret 2015
RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan tanah
▶ Telah diakomodir	▶ Telah disetujui	▶ n/a	▶ Menunggu Penetapan Lokasi
Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi	
▶ Ditargetkan November 2016	▶ Target konstruksi dimulai pada tahun 2017pemenang lelang	▶ 2021	

▶ STATUS TERAKHIR

Penentuan skema pendanaan dan hal-hal lain yang belum terselesaikan yang terkait akan diputuskan lebih lanjut oleh Walikota yang terpilih dari Pilkada 9 Desember 2015. Mengingat dibutuhkan waktu untuk pengangkatan Walikota, maka diperkirakan keputusan dapat diambil pada Januari 2016.

▶ SKEMA PENDANAAN

Proyek SPAM Semarang Barat telah disiapkan dengan menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang direncanakan akan menerima Dukungan Pemerintah dalam bentuk *Viability Gap Fund* (VGF). Izin Prinsip VGF (*in-principle approval* VGF) telah dikeluarkan di bulan Mei 2015. SPAM Semarang Barat juga merupakan salah satu proyek yang direncanakan akan menggunakan *availability payment* atau pembayaran ketersediaan layanan dari APBD kota Semarang.

▶ PENGADAAN TANAH

Meskipun Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah telah disusun, proses penerbitan Penetapan Lokasi terhenti di akhir tahun 2015 karena menunggu hasil Pemilihan Kepala Daerah. Agar proyek dapat berjalan sesuai jadwal, penyelesaian pengadaan tanah ditargetkan selesai pada April 2016.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN



Melakukan koordinasi dengan Pemerintah Kota Semarang yang baru dalam hal penentuan skema pendanaan dan kelanjutan tahapan proyek lainnya.

NATIONAL CAPITAL INTEGRATED COASTAL DEVELOPMENT (NCICD) FASE A

Nilai Investasi	: Rp 600 Triliun (Keseluruhan fase); Nilai investasi Fase A sebesar Rp 26 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN dan APBD untuk Fase A, potensi KPBU untuk fase lainnya
Lokasi	: DKI Jakarta
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan KemenPUPR
Rencana Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2018

DESKRIPSI PROYEK

National Capital Integrated Coastal Development (NCICD) mencakup pembangunan sebuah tanggul raksasa di bagian utara dari Teluk Jakarta sebagai cara untuk melindungi ibukota dari banjir. Di dalam tanggul ini akan dibuat laguna-laguna besar untuk menampung aliran dari 13 sungai di Jakarta (tempat-tempat penampungan air yang menjadi waduk raksasa).

Tiga fase dari mega proyek ini adalah:

Fase A

Fase A difokuskan untuk meningkatkan perlindungan pantai yang ada saat ini. Penguatan dan pengembangan tanggul-tanggul pantai yang sudah ada sepanjang 30 kilometer, dan membangun 17 pulau buatan di Teluk Jakarta, kegiatan pencahangan dari fase pertama ini dilaksanakan pada awal September 2014. Pelaksanaan konstruksi direncanakan untuk dilaksanakan di awal tahun 2016.

Fase B

Fase B difokuskan pada upaya membangun tanggul laut luar barat dan waduk besar yang diperkirakan akan dibangun dalam kurun waktu 2018 sampai dengan 2022.

Fase C

Fase C difokuskan untuk membangun tanggul luar timur yang akan dibangun setelah tahun 2023. Beberapa pengembangan jangka panjang di sisi timur teluk Jakarta dilakukan dengan menutup bagian dari teluk untuk mengantisipasi jika penurunan muka tanah di Jakarta bagian timur tidak dapat dihentikan. Dalam pelaksanaannya, akan disediakan bagian tanggul timur dengan jalan tol akses Tangerang Bekasi untuk mengurangi dampak atas penutupan ini.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Lebih dari separuh penduduk Jakarta tinggal di area pesisir dan aktivitas perekonomian utama perkotaan juga banyak berkembang di kawasan pesisir. Di kawasan ini terdapat aliran 13 sungai besar yang bermuara di Teluk Jakarta dan 40% wilayahnya merupakan dataran rendah yang berada di bawah muka air laut pasang. Banjir di kawasan pesisir Jakarta diperburuk dengan menurunnya muka tanah akibat ekstraksi pemanfaatan air tanah dalam yang berlebihan.

Dengan adanya ancaman yang ada saat ini, maka diperlukan sebuah mega proyek *National Capital Integrated Coastal Development* (NCICD), yang akan dilakukan dalam 3 tahap dimana tahap pertama akan dilakukan dengan meninggikan tanggul-tanggul eksisting.

JADWAL PELAKSANAAN PROYEK NCICD FASE A

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
▶ Selesai di Juli 2015	▶ n/a	▶ n/a	▶ Desember 2015

STATUS TERAKHIR

Guna mempercepat penyediaan proyek ini, AMDAL dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) telah selesai disusun pada Desember 2015.

Walaupun pembagian Trase Fase A di wilayah DKI Jakarta sudah selesai, dibutuhkan penetapan Trase Fase A untuk Tangerang dan Bekasi, di mana Surat Keputusan untuk penetapan dibutuhkan dari Gubernur Provinsi masing-masing untuk kelanjutan penyelesaian trase.

Proyek juga tengah membutuhkan persetujuan alokasi pendanaan *multiyears* dari Pemda DKI.

SKEMA PENDANAAN

Pendanaan Fase A akan menggunakan APBN dan APBD dengan pembagian alokasi pendanaan yang akan ditentukan lebih lanjut. Fase selanjutnya akan direncanakan dengan menggandeng pihak swasta yang akan berinvestasi di kawasan NCICD.

PENGADAAN TANAH

NCICD yang berlokasi di utara Jakarta akan melakukan reklamasi lahan dimana 90 juta m³ pasir akan dibutuhkan untuk membangun tanggul luar saja. Tambahan sejumlah 210 juta m³ pasir akan dibutuhkan untuk mereklamasi lahan seluas 1.250 ha yang akan menjadi lokasi pengembangan perkotaan.

Peninggian tanggul di Fase A akan menggunakan trase tanggul yang sudah ada sehingga tidak membutuhkan pengadaan lahan.

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

Dibutuhkan penetapan trase Fase A untuk daerah Tangerang dan Bekasi yang disertai dengan penerbitan Surat Keputusan dari masing-masing Gubernur.



4

KILANG MINYAK DI BONTANG

Nilai Investasi	: Rp 75-140 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi KPBU (Menunggu Penetapan)
Lokasi	: Bontang, Kalimantan Timur
Penanggung Jawab Proyek	: PT Pertamina (Menunggu Penetapan)
Rencana Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2022

DESKRIPSI PROYEK

Kilang minyak Bontang adalah proyek pembangunan kilang minyak baru dengan kapasitas produksi bahan bakar minimal 235 ribu barel per hari yang akan dibangun di Bontang, Kalimantan Timur. Perencanaan pembangunan Kilang Minyak Bontang akan menggunakan konfigurasi yang mempertimbangkan sistem lain seperti sistem petrokimia. Hasil produksi kilang minyak tersebut akan diutamakan untuk memenuhi kebutuhan bahan bakar dalam negeri.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Mengingat kebutuhan bahan bakar dan upaya pencapaian ketahanan energi di dalam negeri, maka Indonesia membutuhkan pertumbuhan industri kilang minyak dalam negeri. *Kombinasi Grass Root Refinery (GRR)* dan *Refinery Development Master Plan (RDMP)* dibutuhkan untuk meningkatkan penyediaan minyak mentah dan bahan bakar di Indonesia sehingga dapat menurunkan ketergantungan pada impor.

Dalam pelaksanaannya, diharapkan pembangunan kilang minyak di Bontang tidak akan mengalami kendala karena pengadaan lahan telah teratasi dengan tersedianya lahan seluas 300 hektar. Selain itu infrastruktur pendukung seperti jalan akses, *jetty* dan pendukung lain untuk alokasi lahan yang dimaksud telah tersedia untuk pelaksanaan operasi kilang minyak Bontang ini.

JADWAL PELAKSANAAN PROYEK DENGAN ASUMSI SKEMA KPBU

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
▶ Desember 2015	▶ Akan disusun oleh Pemenang Lelang	▶ Akan disusun oleh Pemenang Lelang	▶ Ditargetkan mulai penyusunan pada Agustus 2016
Perizinan Lainnya	Market Sounding	Penetapan Skema Pendanaan	Prakualifikasi
▶ Dimulai Februari 2016	▶ Januari 2016	▶ Februari 2016	▶ Mei 2016

JADWAL PELAKSANAAN PROYEK DENGAN ASUMSI SKEMA KPBU

Pelelangan Investasi	Penjaminan	Penyusunan BED dan FEED	Financial Close
▶ Juni 2016	▶ Ditargetkan proses mulai pada Februari 2016	▶ September 2017	▶ April 2018

STATUS TERAKHIR

Sejak Oktober 2015, *PT Pricewaterhouse Cooper Advisory Indonesia (PwC)* telah memulai penyusunan OBC sesuai standar KPPIP untuk kilang minyak Bontang. Penyusunan OBC tersebut bertujuan untuk merekomendasikan skema pendanaan yang paling optimum untuk proyek dan mendorong *good governance* dalam pemberian insentif fiskal yang dibutuhkan.

Selama proses penyusunan OBC, pihak Konsultan telah melakukankonsultasi dengan pihak terkait seperti Kementerian Keuangan, Kementerian ESDM, dan PT Pertamina. Selain itu, pihak Konsultan dan PT Pertamina telah melakukan tinjauan lapangan ke kota Bontang untuk menilai fasilitas yang tersedia dan dibutuhkan untuk pembangunan kilang minyak ini.

Pada Desember 2015, Pemerintah telah mengumumkan Paket Kebijakan VIII yang mencakup penerbitan Peraturan Presiden No. 146 Tahun 2015 tentang Pembangunan dan Pengembangan Kilang Minyak di Dalam Negeri yang dibutuhkan sebagai landasan hukum kelanjutan penyiapan proyek kilang minyak Bontang.

SKEMA PENDANAAN

Untuk pembangunan kilang minyak di Bontang, salah satu rencana adalah menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dimana PT Pertamina akan menjadi Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK). Skema KPBU dipertimbangkan mengingat keterbatasan kapasitas pendanaan dari Anggaran Penerimaan dan Belanja Negara (APBN) untuk membiayai pembangunan kilang.

Pemerintah telah mengumumkan dalam Paket Ekonomi Kebijakan VIII pada Desember 2015 bahwa kilang minyak Bontang berpotensi menggunakan skema KPBU dan Peraturan Presiden tentang Kilang Minyak mengizinkan penggunaan skema KPBU dan membuka ruang bagi PT Pertamina untuk menjadi PJPK.

Berdasarkan hasil OBC, skema KPBU dapat dilakukan. Selanjutnya dibutuhkan keputusan tentang lokasi dan konfigurasi yang akan dipakai untuk menentukan besaran dukungan pemerintah yang akan diberikan untuk meningkatkan kelayakan proyek. Saat ini terdapat 2 opsi yaitu kilang BBM murni dan kilang BBM dengan petrokimia.

Keputusan skema pendanaan proyek akan dilakukan pada rapat tingkat Menteri.

► PENGADAAN TANAH

Direktorat Jenderal Kekayaan Negara, Kementerian Keuangan, telah menyediakan lahan seluas 300 ha di Kabupaten Bontang yang dapat dimanfaatkan untuk pembangunan kilang minyak dengan mekanisme sewa dengan nilai sewa sebesar Rp 0 rupiah (nol Rupiah).

► TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN



1 Dibutuhkan keputusan kebijakan Pemerintah tentang ketahanan energi sehingga skema pendanaan proyek dapat ditetapkan.

2 Rapat tingkat Menteri untuk menetapkan skema pendanaan proyek.

REVITALISASI KILANG EKSTING / REFINERY DEVELOPMENT MASTER PLAN (RDMP)

5

Nilai Investasi	: Rp 210 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi Penugasan BUMN
Lokasi	: Cilacap, Balongan, Dumai, Balikpapan, Plaju
Penanggung Jawab Proyek	: PT Pertamina
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2021

► DESKRIPSI PROYEK

Proyek RDMP adalah proyek untuk merevitalisasi 5 kilang yang ada di Cilacap, Jawa Tengah; Balongan, Jawa Barat; Dumai, Riau; Balikpapan, Kalimantan Timur; Plaju, Sumatera Selatan untuk meningkatkan kapasitas kilang minyak di Indonesia.

► SIGNIFIKANSI PROYEK

Mengingat kebutuhan bahan bakar dan upaya untuk mencapai ketahanan energi dalam negeri, maka Indonesia membutuhkan pertumbuhan industri kilang minyak dalam negeri. Pada saat ini, kemampuan Indonesia memenuhi kebutuhan produk dalam negeri sangat rendah, yaitu hanya dapat memenuhi kebutuhan selama 48 hari pada tahun 2013 dan diperkirakan akan turun menjadi 38 hari pada tahun 2025. Jika dibiarkan, hal ini berpotensi menjadi ancaman ketahanan energi.

RDMP dibutuhkan bersamaan dengan proyek kilang minyak baru (*Grass Root Refinery*) untuk meningkatkan kapasitas produksi kilang minyak yang sudah ada di Indonesia. Dengan revitalisasi 5 kilang di Cilacap, Balikpapan, Plaju, Balongan, dan Dumai, maka produksi diestimasi akan meningkat 150%.

► JADWAL PELAKSANAAN PROYEK DENGAN ASUMSI SKEMA KPBU

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
► Januari 2013	► 2015	► 2016

► STATUS TERAKHIR

Prastudi Kelayakan, pemilihan kontraktor, dan *Bankability Study* untuk proyek RDMP telah selesai dilakukan pada akhir 2014. PT Pertamina telah menandatangani *Memorandum of Understanding (MoU)* dengan investor terpilih pada 10 Desember 2014 dengan mitra dari Saudi Aramco, JX Nippon, dan Sinopec China. Berdasarkan statusterakhir tahun 2015, JX Nippon telah mundur dari proyek kilang Balikpapan karena *investment plan* yang diperkirakan tidak sesuai dengan apa yang telah disetujui di awal. Dalam pelaksanaannya, PT Pertamina akan melakukan revitalisasi secara bertahap, dengan Tahap 1 dimulai dari kilang Balikpapan dan kilang Cilacap.

► SKEMA PENDANAAN

Dalam pelaksanaan upaya revitalisasi, PT Pertamina akan melakukan kerjasama dengan berbagai perusahaan dalam bentuk *strategic partnership*, seperti Saudi Aramco untuk kilang Cilacap.

► PENGADAAN TANAH

Revitalisasi akan dilakukan di dalam lokasi kilang minyak yang sudah ada sehingga tidak membutuhkan pengadaan tanah.

► TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN



- 1 Untuk mendapatkan kontrak jangka panjang dan penyediaan minyak mentah, dibutuhkan perjanjian G2G, contohnya dengan Irak, Iran, Azerbaijan, dan Arab Saudi.
- 2 Penerbitan Izin Prinsip Investasi PMA untuk pembentukan JV paling lambat tahun 2017.
- 3 Persetujuan *tax holiday* atau *tax allowance* di 2016.
- 4 Penerbitan sertifikasi dan perizinan terkait minyak dan gas lainnya pada tahap EPC sampai dengan operasi.
- 5 Persetujuan Izin Lingkungan.

6

HIGH VOLTAGE DIRECT CURRENT (HVDC)

Nilai Investasi	: Rp 33,4 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN dengan Pinjaman Luar Negeri
Lokasi	: Sumatera Selatan, Lampung, Banten, Jawa Barat
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: Paket 1-4 pada 2016 dan Paket 5 pada 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

► DESKRIPSI PROYEK

High Voltage Direct Current (HVDC) adalah proyek pembangunan sistem transmisi interkoneksi antara Sumatra dan Jawa dimana salah satu fungsinya adalah untuk mengalirkan listrik yang dihasilkan oleh PLTU Mulut Tambang Sumatera Selatan 8, 9, dan 10 ke Pulau Jawa.

PAKET1 WAKTU PELAKSANAAN 42 BULAN

Stasiun konverter/inverter di Kabupaten Muara Enim (Sumatera Selatan) & Kabupaten Bogor (Jawa Barat).

PAKET2 WAKTU PELAKSANAAN 41 BULAN

Saluran transmisi kabel bawah laut 500kV DC sepanjang 40 km dari Ketapang (Lampung)-Salira (Banten), yang melintasi Selat Sunda.

PAKET3 WAKTU PELAKSANAAN 41 BULAN

Saluran transmisi udara 500 kV DC dari Muara Enim (Sumatera Selatan) ke Ketapang (Lampung) dan dari Salira (Banten) ke Bogor (Jawa Barat).

PAKET4 WAKTU PELAKSANAAN 30 BULAN

Saluran transmisi udara 500 kV AC dari stasiun konverter Muara Enim (Sumatera Selatan) ke PLTU Mulut Tambang dan dari stasiun konverter Bogor (Jawa Barat) ke Sistem Transmisi 500 kV Jawa-Bali.

PAKET5 WAKTU PELAKSANAAN 26 BULAN

Saluran transmisi udara 500 kV AC dari stasiun konverter Muara Enim (Sumatera Selatan) ke sistem transmisi 500 kV Sumatera.

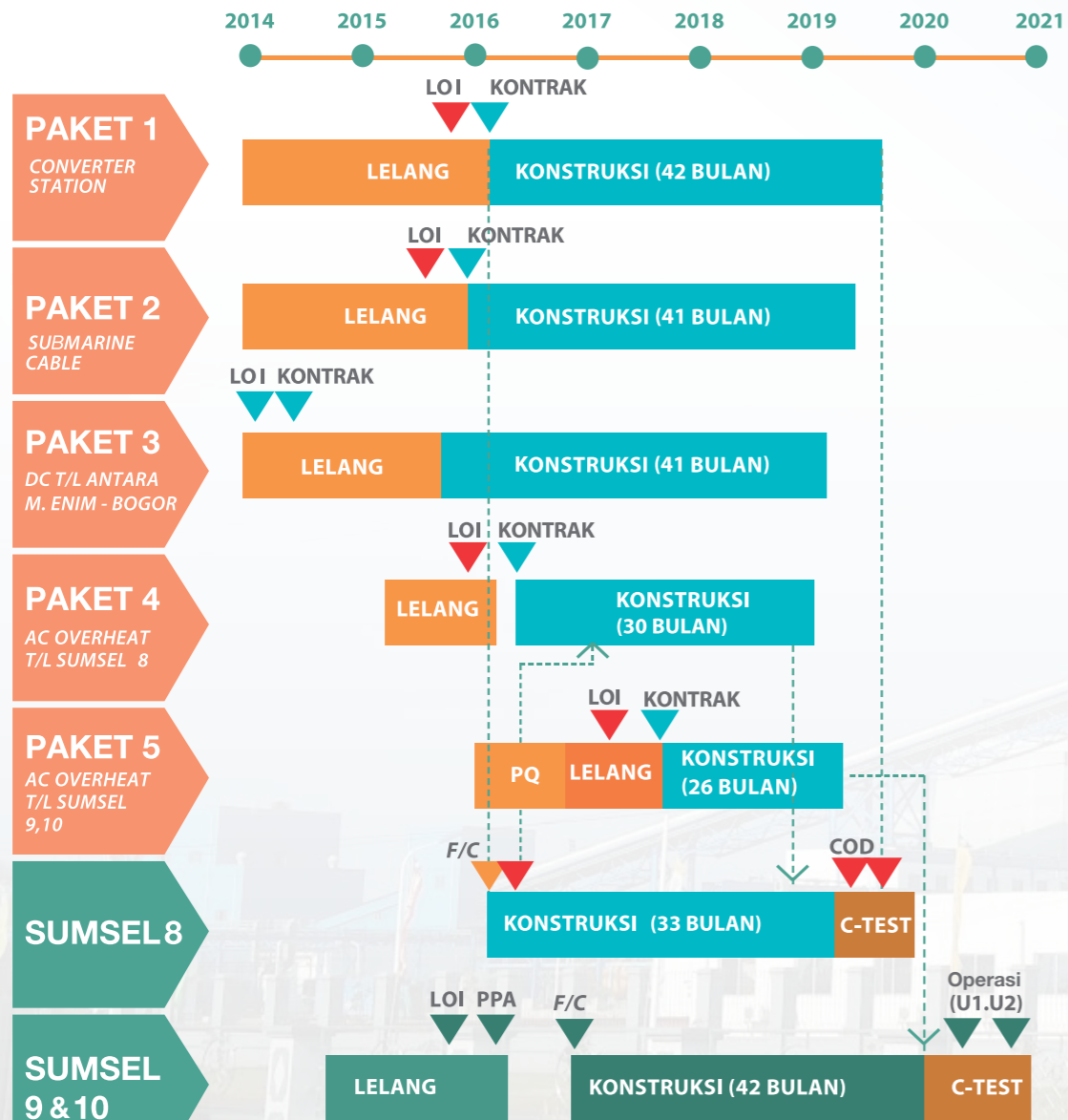
► SIGNIFIKANSI PROYEK

Proyek HVDC akan mengembangkan jalur transmisi sepanjang ±742 km dan dalam pelaksanaannya akan membutuhkan lahan seluas 300 ha. Transmisi HVDC direncanakan memiliki kemampuan transfer daya sebesar 3.000 MW dari Sumatera ke Jawa dan sebaliknya dengan tujuan untuk meningkatkan kemampuan pasokan listrik di Sumatera dan Jawa sehingga biaya produksi energi listrik dapat ditekan dengan mengoptimalkan pemanfaatan batubara *low grade* yang melimpah di Pulau Sumatera.

► SKEMA PENDANAAN

Proyek HVDC telah ditetapkan untuk menggunakan dana dari APBN dengan Pinjaman Asing dari JICA sebesar JPY 181.87 Milyar (~Rp 33,4 Triliun).

► JADWAL PELAKSANAAN PROYEK HVDC



*F/C = FINANCIAL CLOSE

► STATUS TERAKHIR

- Pada 15 Desember 2015 musyawarah ganti rugi antara PT PLN dan PT Perkebunan Nusantara VII telah dilaksanakan dengan hasil kesepakatan atas nilai ganti rugi yang telah diajukan oleh KJPP yang ditugaskan.
- Lelang untuk Paket 1 sedang dalam tahap evaluasi teknis.
- Lelang untuk Paket 2 sedang menunggu persetujuan Direksi atas evaluasi teknis yang telah selesai.
- Lelang untuk Paket 4 sedang dalam tahap evaluasi teknis.

► PENGADAAN TANAH

Sumatera Selatan

- 1 Proses pengadaan tanah untuk *converter station* HVDC di Muara Enim sudah dalam tahap akhir dimana PT PLN dan PT Perkebunan Nusantara VII telah sepakat dengan harga yang ditentukan oleh KJPP yang ditunjuk. Status pada tanggal 15 Desember 2015 mengidentifikasi bahwa kedua pihak masuk pada proses serah terima tanah dan mengajukan proses administrasinya.
- 2 Sebagian besar transmisi dan tapak *tower* HVDC di daerah Muara Enim sudah mencapai tahap penilaian harga tanah oleh KJPP, selanjutnya juga untuk Ogan Komering Ulu (OKU), Ogan Komering Ulu Timur (OKUT), dan Ogan Komering Ilir (OKI). Sejauh ini lahan untuk 44 tapak *tower* di Kabupaten OKUT dan 3 tapak *tower* di Kabupaten OKI sudah dibebaskan.
- 3 Pengadaan lahan untuk kabel transmisi Lahat-Gumawang 275kV untuk mengalirkan listrik dari PLTU MT Sumsel 8 sedang dalam proses perubahan dari menggunakan undang-undang tanah lama ke undang-undang tanah yang baru.

Lampung

- 1 Surat Keputusan penetapan Panitia Pengadaan Tanah untuk lokasi yang melewati enam (6) kabupaten yakni Lampung Tengah, Lampung Selatan, Lampung Timur, Mesuji, Tulang Bawang, dan Tulang Bawang Barat, sudah dikeluarkan oleh Kementerian ATR pada Agustus 2015. Dengan demikian pengadaan tanah untuk transmisi HVDC di kawasan tersebut menggunakan landasan hukum Undang Undang No. 2 tahun 2012.
- 2 Pengadaan lahan untuk *landing point* di Kabupaten Lampung Selatan sudah selesai. Saat ini *landing point* telah memasuki tahap konstruksi.
- 3 Pengadaan lahan untuk tapak *tower* di provinsi Lampung sebagian besar sudah mencapai tahap penilaian kecuali untuk Kabupaten Lampung Timur, sebanyak 253 *tower*. Sejauh ini tanah yang sudah dibebaskan adalah 17 tapak *tower* di Kabupaten Lampung Timur dan 8 tapak *tower* di Kabupaten Mesuji.

Banten

- 1 Proses pengadaan tanah sedang dalam proses perubahan dari skema pengadaan tanah B2B oleh PT PLN menjadi skema pengadaan tanah sesuai Undang-Undang No. 2 tahun 2012.
- 2 Lahan *landing point* di Kabupaten Cilegon sudah selesai diadakan dan pembangunan kabel bawah laut (*sub-sea cable*) dalam tahap konstruksi.
- 3 Pengadaan lahan untuk electrode station masing menunggu Surat Keputusan dari Kantor Wilayah BPN di Banten untuk mulai pengadaantahan.
- 4 Sejauh ini pengadaan tanah di Banten mencapai tahap inventarisasi terutama untuk lima (5) kawasan yang dilewati yakni Kabupaten Serang, Kota Serang, Kabupaten Cilegon, Kabupaten Pandeglang, dan Kabupaten Lebak. Sejauh ini sudah terdapat 12 tapak *tower* di Cilegon dan 6 tapak *tower* di Pandeglang yang lahannya sudah tersedia.

Jawa Barat

- 1 Proses pengadaan tanah untuk *converter station* di Kabupaten Bogor sedang berjalan setelah terdapat pembaharuan Izin Penetapan Lokasi dari Pemerintah Provinsi Jawa Barat pada bulan Agustus lalu. Sejauh ini 51 dari 55 hektar sudah diadakan.
- 2 Pengadaan tanah untuk tapak *tower* di Kabupaten Bogor sudah mencapai tahap inventarisasi.

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

Penerbitan LOI untuk HVDC Paket 1 dan 2.



7

A. PLTU MULUT TAMBANG SUMSEL 8

Nilai Investasi	: Rp 18 Triliun
Skema Pendanaan	: IPP dimana pemenang lelang adalah PT Bukit Asam dan China Huadian Corporation yang membentuk konsorsium PT Huadian Bukit Asam Power (HBAP)
Lokasi	: Sumatera Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2019

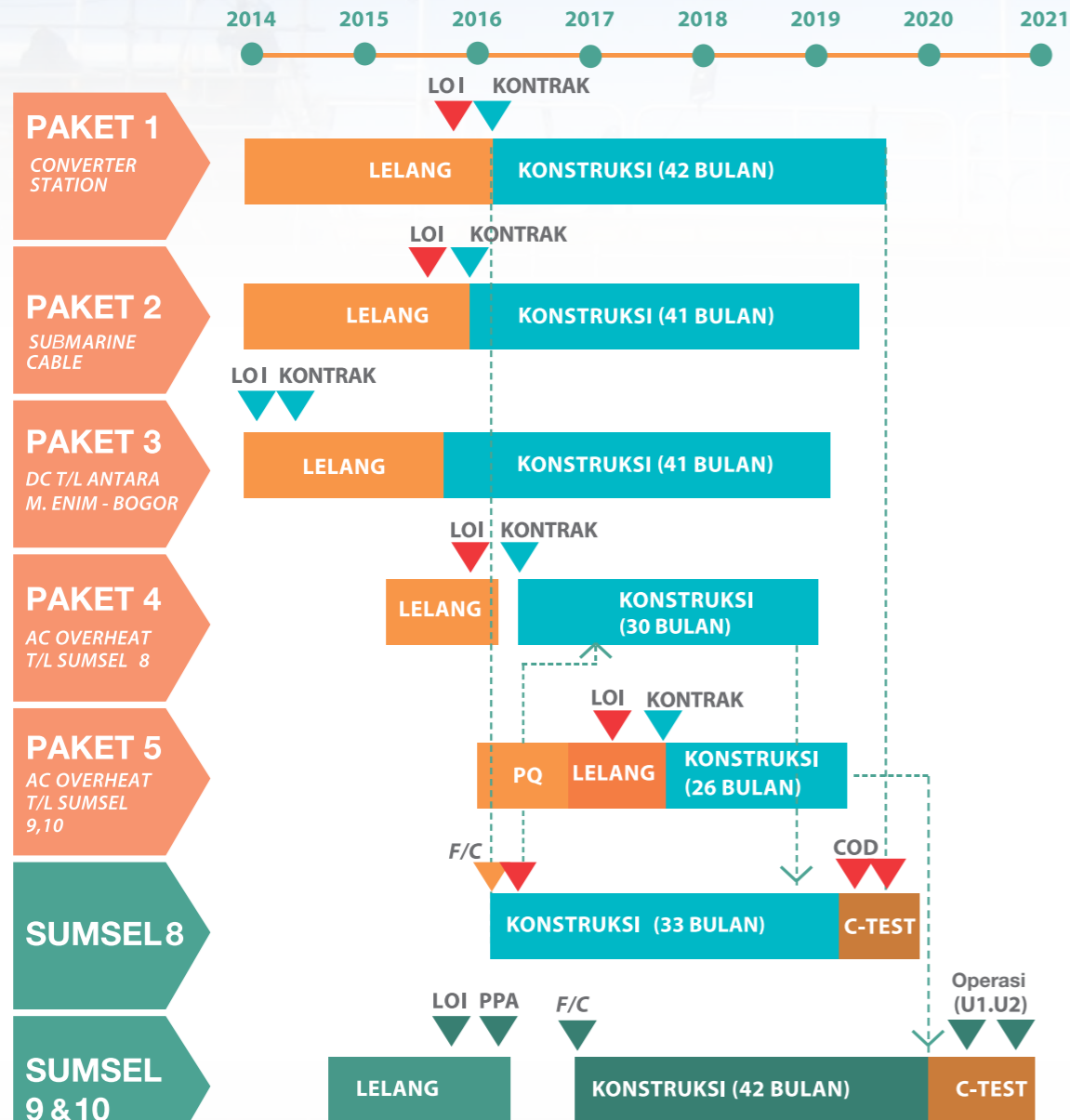
► DESKRIPSI PROYEK

PLTU Mulut Tambang Sumsel 8 adalah pembangkit listrik tenaga batubara dengan skema “*Mine-to-Mouth*” dimana lokasi pembangkit terletak paralel terhadap lokasi tambang batu bara sehingga biaya logistik dapat dikurangi. PLTU ini direncanakan akan memiliki kapasitas 1.200 MW dan akan tersambung dengan transmisi HVDC (Proyek No. 6).

► SIGNIFIKANSI PROYEK

Pertumbuhan penduduk dan industri di Pulau Jawa, terutama Jawa bagian Barat, telah meningkatkan kebutuhan tenaga listrik yang tidak dapat dicukupi oleh pembangkit listrik di pulau Jawa saja. Melihat besarnya potensi batubara dan pembangunan pembangkit listrik tenaga batubara di Pulau Sumatera, Pemerintah Indonesia telah menyusun rencana pembangunan pembangkit dan transmisi untuk memberikan suplai berkesinambungan untuk Pulau Sumatera dan Pulau Jawa.

JADWAL PELAKSANAAN PROYEK PLTU SUMSEL 8



*F/C = FINANCIAL CLOSE

SKEMA PENDANAAN

PLTU Mulut Tambang Sumsel 8 adalah proyek dengan skema *Independent Power Producer* (IPP) dimana PT PLN melakukan lelang kepada Badan Usaha yang akan memberikan pendanaan dan membangun proyek. Pemenang lelang adalah PT Huadian Bukit Asam Power (HBAP) yang merupakan konsorsium dari PT Bukit Asam dan China Huadian Corporation.

PENGADAAN TANAH

AMDAL untuk proyek telah diterbitkan dan pengadaan tanah telah dilakukan. Saat ini sedang dalam proses penerbitan sertifikat tanah yang sudah diadakan.

STATUS TERAKHIR

Power Purchase Agreement (PPA) untuk Sumsel 8 telah ditandatangani pada 17 September 2012 dengan 3 kali perpanjangan waktu *financial close*.

Mengingat *Letter of Intent* (LoI) HVDC Paket 1 dan Paket 2 belum diterbitkan, sedang dipertimbangkan kebutuhan perubahan PPA untuk mengakomodir perubahan jadwal *financial close*.

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN



- 1 Mendorong percepatan keputusan terkait perubahan jadwal *financial close* dan menentukan tindak lanjut yang dibutuhkan kemudian.
- 2 Memastikan penerbitan LOI HVDC Paket 1.
- 3 Memastikan penerbitan LOI HVDC Paket 2.
- 4 Penyelesaian sertifikasi tanah.
- 5 Pencapaian *financial close*.

7

B. PLTU MULUT TAMBANG SUMSEL 9 & 10

Nilai Investasi	: PLTU MT Sumsel 9 Rp 36 Triliun dan PLTU MT Sumsel 10 Rp 18 Triliun
Skema Pendanaan	: IPP dimana pemenang lelang belum ditetapkan
Lokasi	: Sumatera Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2021

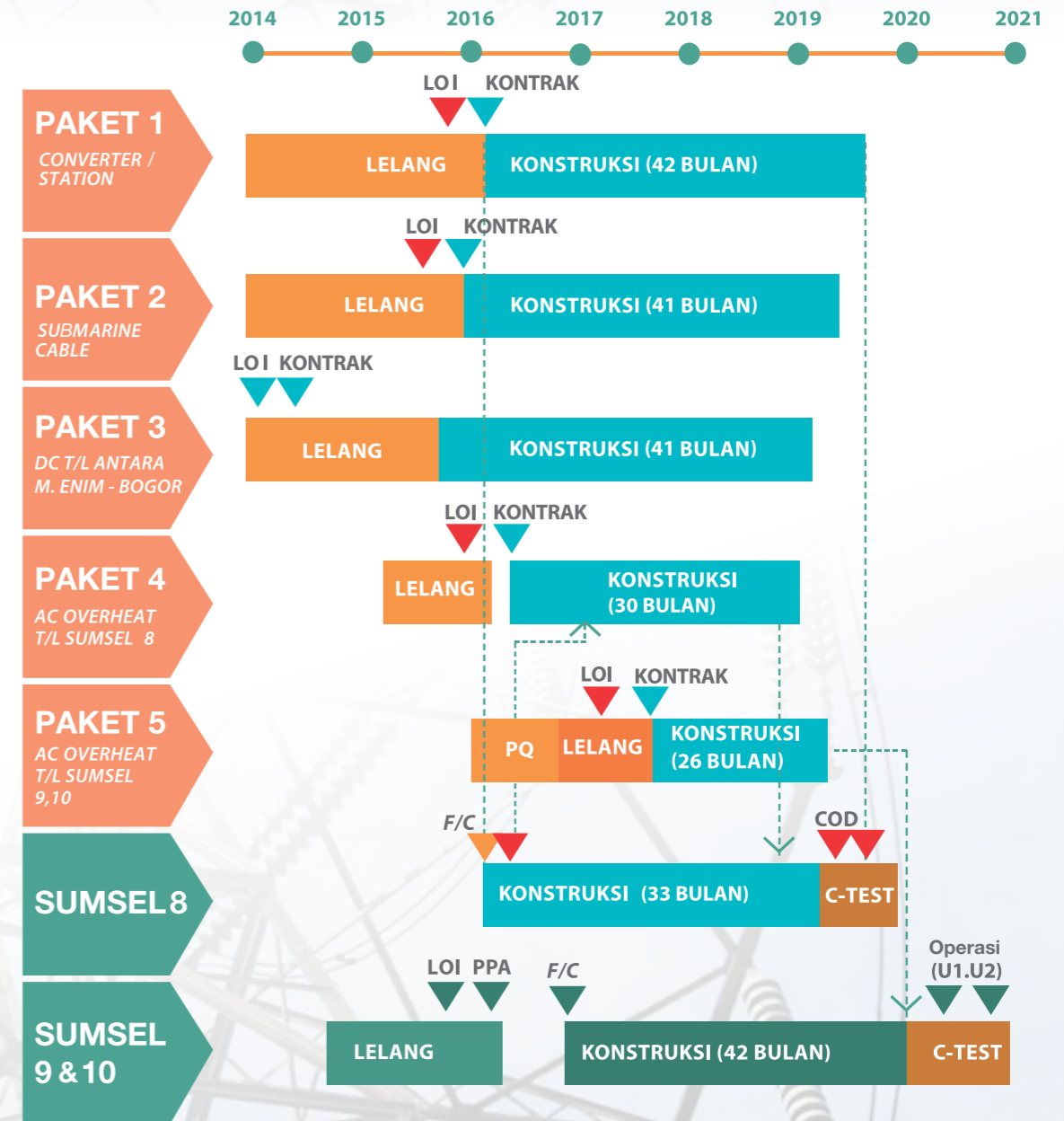
DESKRIPSI PROYEK

PLTU Mulut Tambang Sumsel 9 & 10 adalah pembangkit listrik tenaga batubara dengan skema "Mine-to-Mouth" dimana lokasi pembangkit terletak paralel terhadap lokasi tambang batu bara sehingga biaya logistik dapat dikurangi. PLTU ini direncanakan akan memiliki kapasitas 1.200 MW dan 600 MW yang akan tersambung dengan transmisi HVDC.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Pertumbuhan penduduk dan industri di Pulau Jawa, terutama Jawa bagian barat, telah meningkatkan kebutuhan tenaga listrik yang tidak dapat dicukupi oleh pembangkit listrik di pulau Jawa. Melihat besarnya potensi batubara dan pembangunan pembangkit listrik tenaga batubara di Pulau Sumatera, Pemerintah Indonesia telah menyusun rencana pembangunan pembangkit dan transmisi untuk memberikan suplai berkesinambungan untuk Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. PLTU Mulut Tambang Sumsel 8, 9, dan 10 adalah pembangkit yang akan disambung dengan transmisi *High Voltage Direct Current* (HVDC).

JADWAL PELAKSANAAN PROYEK PLTU SUMSEL 9 & 10



*F/C = FINANCIAL CLOSE

▶ STATUS TERAKHIR

Request for Proposals (RFP) yang baru untuk Sumsel 9 dan Sumsel 10 telah diterbitkan pada 18 Desember 2014. Tenggat waktu pemasukan penawaran (*bid submission date*) telah diperpanjang sampai dengan Februari 2016.

▶ SKEMA PENDANAAN

PLTU Mulut Tambang Sumsel 9 & 10 menggunakan skema *Independent Power Producer* (IPP) dimana PT PLN melakukan lelang kepada Badan Usaha yang akan memberikan pendanaan dan membangun proyek.

▶ PENGADAAN TANAH

Proyek belum memasuki tahap pengadaan tanah. Pengadaan tanah untuk PLTU Mulut Tambang akan dilakukan setelah penetapan pemenang.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

Memastikan penetapan pemenang lelang tercapai pada mid 2016.



8

TRANSMISI SUMATERA 500 kV

Nilai Investasi	: Rp 24,4 Triliun
Skema Pendanaan	: Dari total 1.330 km, 430 km berpotensi dibiayai BUMN dalam negeri dan 900 km belum ditetapkan skema pendanaannya.
Lokasi	: Pulau Sumatera
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2017 – 2023

▶ DESKRIPSI PROYEK

PLTU Mulut Tambang Sumsel 9 & 10 adalah pembangkit listrik tenaga batubara dengan skema “*Mine-to-Mouth*” dimana lokasi pembangkit terletak paralel terhadap lokasi tambang batu bara sehingga biaya logistik dapat dikurangi. PLTU ini direncanakan akan memiliki kapasitas 1.200 MW dan 600 MW yang akan tersambung dengan transmisi HVDC.

▶ SIGNIFIKANSI PROYEK

Transmisi Sumatera dibutuhkan untuk mengalirkan listrik dari PLTU di Sumatera Selatan ke wilayah utara Pulau Sumatera dalam upaya untuk meningkatkan akses listrik untuk masyarakat. Jadwal pembangunan proyek ini akan diselaraskan dengan penyelesaian pembangunan PLTU Mulut Tambang Sumsel 8, 9, 10 dan pembangunan HVDC agar menghindari ketidakmerataan penyediaan listrik di Pulau Sumatera dan Jawa.

RENCANA JADWAL PELAKSANAAN

MUARA ENIM-AUR DURI		RANTAU PRAPAT-PERDAGANGAN	
PROGRES	PERENCANAAN	PROGRES	PERENCANAAN
JUMLAH SIRKUIT	2	JUMLAH SIRKUIT	2
KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2	KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2
PANJANG	120	PANJANG	270
RENCANA OPERASI	2019	RENCANA OPERASI	2020

MUARA AUR DURI-PERANAP		PERDAGANGAN-GALANG	
PROGRES	PENGADAAN	PROGRES	PERENCANAAN
JUMLAH SIRKUIT	2	JUMLAH SIRKUIT	2
KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2	KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2
PANJANG	210	PANJANG	80
RENCANA OPERASI	2017	RENCANA OPERASI	2020

PERANAP-PERAWANG		GALANG-PANGKALAN SUSU	
PROGRES	PENGADAAN	PROGRES	PERENCANAAN
JUMLAH SIRKUIT	2	JUMLAH SIRKUIT	2
KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2	KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2
PANJANG	220	PANJANG	70
RENCANA OPERASI	2017	RENCANA OPERASI	2023

PERAWANG-RANTAU PRAPAT		PANGKALAN SUSU-LARGA	
PROGRES	PERENCANAAN	PROGRES	PERENCANAAN
JUMLAH SIRKUIT	2	JUMLAH SIRKUIT	2
KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2	KONDUKTOR	ACSR 4X 430 MM2
PANJANG	280	PANJANG	80
RENCANA OPERASI	2020	RENCANA OPERASI	2023

STATUS TERAKHIR

Proyek Transmisi Sumatera pada awalnya akan ditugaskan kepada 5 BUMN (Hutama Karya, Adhi Karya, Waskita Karya, Wijaya Karya, Pembangunan Perumahan) melalui Penunjukan Langsung untuk 430 km (New Aur Duri-Peranap-Perawang) yang dibagikan ke lima BUMN di atas. Namun, karena belum adanya landasan hukum untuk Penunjukan Langsung, PT PLN melakukan proses lelang.

Pada akhir 2015, PT PLN telah menetapkan PT Waskita Karya sebagai pemenang untuk ruas New Aur Duri – Peranap – Perawang.

Sisa proyek sepanjang 900 km masih dalam tahap peninjauan skema pendanaan. PT PLN sedang melakukan penyiapan dokumen lelang untuk dilakukan di awal tahun 2016.

SKEMA PENDANAAN

Untuk 430 km ruas dari New Aur Duri – Peranap – Perawang, PT PLN telah menetapkan PT Waskita Karya sebagai pemenang lelang.

Untuk ~900 km porsi Transmisi Sumatera lainnya, PT PLN sedang dalam tahap penyiapan lelang.

PENGADAAN TANAH

PT Waskita Karya telah memulai proses pengadaan tanah untuk ruas New Aur Duri – Peranap – Perawang yang akan diikuti dengan *groundbreaking* pada bulan April 2016.

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN



- 1 Pemantauan proses pengadaan tanah untuk ruas New Aur Duri – Peranap – Perawang.
- 2 Pemantauan proses lelang untuk ruas 900 km.

CENTRAL – WEST JAVA 500 kV TRANSMISSION LINE

Nilai Investasi	: Rp 7,64 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi APBN dengan Pinjaman Luar Negeri (KfW dan JICA)
Lokasi	: Jawa Barat dan Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

DESKRIPSI PROYEK

Pembangunan transmisi 500 kV untuk mengalirkan listrik yang dihasilkan di Jawa Tengah ke *load cente* Jakarta yang berada di wilayah Barat Pulau Jawa.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Jalur transmisi dari Jawa Barat ke Jawa Tengah sangatlah dibutuhkan untuk mengalirkan listrik yang akan dihasilkan oleh PLTU Indramayu (1.000 MW), PLTU Jawa 1 (1.000 MW), PLTU Pemalang (2 x 1.000 MW), PLTU Jawa 3 (2 x 660 MW), PLTU Jawa 4 (2 x 1.000 MW) dan PLTU Batang (2.000 MW). Oleh karena itu, dibutuhkan sinkronisasi jadwal pembangunan dan penyelesaian seluruh proyek tersebut.

JADWAL PELAKSANAAN PROYEK CENTRAL – WEST JAVA 500 KV TRANSMISSION LINE

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
▶ Sedang disusun	▶ Ditargetkan selesai di 2016	▶ Menunggu persetujuan skema pendanaan

SUTET 500 KV TANJUNG JATI - TX (UNGARAN - PEDAN) (144 KMS)

No.	Uraian	2015	2016				2017				2018				2019			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pendanaan	Selesai																
2	Survei, Study	Selesai																
3	Amdal	Selesai																
4	Perijinan	Selesai																
5	Pembebasan Tanah																	
6	Dokumentasi Lelang	Selesai																
7	Proses Tender	Selesai																
8	Konstruksi																	
9	Energi (Keperluan <i>Back Feeding</i>)																	

SUTET 500 KV TX (UNGARAN - PEDAN) BATANG (63 KMS)

No.	Uraian	2016				2017				2018				2019			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pendanaan																
2	Survei, Study																
3	Amdal																
4	Perijinan																
5	Pembebasan Tanah																
6	Dokumentasi Lelang																
7	Proses Tender																
8	Konstruksi																
9	Energi (Keperluan <i>Back Feeding</i>)																

SUTET 500 KV BATANG - MANDIRANCAN (334 KMS)

No.	Uraian	2016				2017				2018				2019			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pendanaan																
2	Survei, Study																
3	Amdal																
4	Perijinan																
5	Pembebasan Tanah																
6	Dokumentasi Lelang																
7	Proses Tender																
8	Konstruksi																
9	Energi (Keperluan <i>Back Feeding</i>)																

▶ SUTET 500 KV MANDIRANCAN - INDRAMAYU (180 KMS)

No.	Uraian	2016				2017				2018				2019			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pendanaan	■	■														
2	Survei, Study	■	■														
3	Amdal		■	■	■												
4	Perijinan		■	■	■												
5	Pembebasan Tanah			■	■	■	■	■	■								
6	Dokumentasi Lelang		■	■													
7	Proses Tender			■	■												
8	Konstruksi					■	■	■	■	■	■	■	■				
9	Energi (Keperluan <i>Back Feeding</i>)																■

▶ SUTET 500 KV INDRAMAYU - CIBATU (260 KMS)

No.	Uraian	2016				2017				2018				2019			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pendanaan	■	■														
2	Survei, Study	■	■														
3	Amdal		■	■	■												
4	Perijinan		■	■	■												
5	Pembebasan Tanah			■	■	■	■	■	■								
6	Dokumentasi Lelang		■	■													
7	Proses Tender			■	■												
8	Konstruksi					■	■	■	■	■	■	■	■				
9	Energi (Keperluan <i>Back Feeding</i>)																■

▶ STATUS TERAKHIR

Seluruh ruas sedang dalam tahap survei dan studi dengan target selesai pada Kuartal 2 2016.

Skema pendanaan masih dikaji lebih lanjut untuk memastikan konstruksi dapat selesai pada tahun 2019.

▶ SKEMA PENDANAAN

Proyek ini terindikasi mendapat pinjaman asing dari JICA dan KfW. Sementara menunggu proses pinjaman, PT PLN berinisiatif melakukan pengadaan tanah dan penyusunan dokumen lelang lainnya dengan menggunakan anggaran PT PLN terlebih dahulu.

▶ PENGADAAN TANAH

Ruas Tanjung Jati – Cibatu sedang dalam proses pengadaan lahan sesuai Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 dengan target mulai konstruksi pada 2017.

Ruas Tanjung Jati – TX (Ungaran – Pedan) sedang dalam proses pengadaan lahan dengan target selesai pada akhir 2016. Konstruksi awal ditargetkan mulai pada pertengahan 2016.

Ruas Ungaran – Pedan – Batang, ruas Batang – Mandirancan, ruas Mandirancan – Indramayu, dan ruas Indramayu – Cibatu akan mulai pengadaan lahan pada pertengahan 2016.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

Percepatan pengadaan tanah yang saat ini sedang dalam tahap penyusunan Dokumen Penyiapan.



PLTU INDRAMAYU

Nilai Investasi	: Rp 20 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN dengan Pinjaman Luar Negeri (JICA)
Lokasi	: Indramayu, Jawa Barat
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

▶ DESKRIPSI PROYEK

Pembangunan pembangkit listrik tenaga uap dengan kapasitas 1.000 MW yang akan menghasilkan listrik untuk kebutuhan di Pulau Jawa dan Pulau Bali.

▶ SIGNIFIKANSI PROYEK

Pembangunan PLTU ini bertujuan untuk mendukung penyediaan sistem listrik dan mengurangi krisis listrik di wilayah Jawa dan Bali. Selain itu proyek ini juga berguna untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi dan menciptakan dampak positif di masyarakat dengan mendukung pertumbuhan kawasan industri di Jakarta wilayah timur dan Jawa Barat.

▶ STATUS TERAKHIR

Sekretaris Daerah Kabupaten Indramayu mengajukan permohonan fatwa kepada Kementerian ATR terkait kesesuaian tata ruang pembangunan PLTU Indramayu dengan mempertimbangkan luas peruntukan lahan dan cakupan desa yang diperuntukan untuk pembangunan PLTU di dalam Peraturan Daerah Indramayu No. 1 Tahun 2012 tentang Tata Ruang Kabupaten Indramayu.

Fatwa sebagaimana dimohon sedang dalam proses penyusunan di Direktorat Jenderal Tata Ruang, Kementerian ATR. KPPIP akan memfasilitasi rapat koordinasi untuk percepatan penerbitan fatwa tersebut sehingga proyek dapat segera memasuki tahap pengadaan tanah.

▶ SKEMA PENDANAAN

PLTU Indramayu telah ditetapkan menggunakan pendanaan dari APBN dengan pinjaman asing dari JICA sebesar USD 2 milyar.

▶ PENGADAAN TANAH

Setelah terbitnya Izin Lingkungan pada 26 Mei 2015, maka PLTU Indramayu sekarang sedang dalam proses penyiapan Dokumen Perencanaan pengadaan tanah untuk mengadakan lahan.

Pengadaan tanah akan dilanjutkan setelah terbitnya fatwa tentang kesesuaian tata ruang Indramayu dari Kementerian ATR.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

1

Melakukan rapat koordinasi tentang kesesuaian tata ruang kabupaten Indramayu untuk pembangunan PLTU.

2

Mendorong percepatan penyiapan dan pelaksanaan pengadaan tanah.

PLTU BATANG/ CENTRAL JAVA POWER PLANT

Nilai Investasi	: Rp 40 Triliun
Skema Pendanaan	: IPP dengan investor terpilih adalah PT Bhimasena Power Indonesia (PT BPI)
Lokasi	: Batang, Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2019

DESKRIPSI PROYEK

PLTU Batang atau *Central Java Power Plant* (CJPP) adalah proyek pembangkit listrik tenaga uap *ultra critical* sebesar 2 x 1.000 MW di Kabupaten Batang, Jawa Tengah. PLTU Batang akan dibangun oleh *Special Purpose Vehicle* (SPV) PT Bhimasena Power Indonesia yang beranggotakan J-POWER (34%), Adaro (34%), dan Itochu (32%). Proyek ini telah mendapatkan penjaminan dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII) dan Pemerintah Pusat untuk risiko politik dan *force majeure*.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Pembangunan pembangkit tenaga listrik dengan kapasitas 2.000 MW untuk menyediakan listrik bagi masyarakat di Pulau Jawa. Proyek ini juga merupakan *pilot project* untuk Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dengan nilai terbesar di Indonesia.

JADWAL PELAKSANAAN PROYEK PLTU BATANG

Pengadaan Tanah	Pencapaian Pembiayaan (<i>Financial Close</i>)	Konstruksi	Target Operasi
▶ Menunggu selesainya pembebasan lahan untuk lahan <i>Power Block</i> pada awal 2016	▶ Maret 2016	▶ Belum dimulai	▶ 2019

STATUS TERAKHIR

Tenggat waktu *financial close* diundur dari Oktober 2015 menjadi Maret 2016 dan perubahan PPA telah ditandatangani.

SKEMA PENDANAAN

Skema pendanaan sudah ditetapkan sebagai IPP dimana pihak investor pemenang lelang adalah PT Bhimasena Power Indonesia yang didirikan oleh J-Power (34%), Adaro (34%), dan Itochu (32%).

PENGADAAN TANAH

Proses kasasi atas penolakan masyarakat untuk pengadaan tanah *power block* ditargetkan selesai pada Desember 2015 tetapi diperlukan perpanjangan waktu penyelesaian. Pada saat yang bersamaan, Pengadilan Negeri Kota Batang akan menyampaikan berita acara konsinyasi kepada Kementerian ATR. Dengan demikian, secara hukum proses ganti rugi telah selesai dan hak tanah telah berpindah dari masyarakat kepada Kementerian ATR sehingga dapat dialihkan kepada PT PLN.

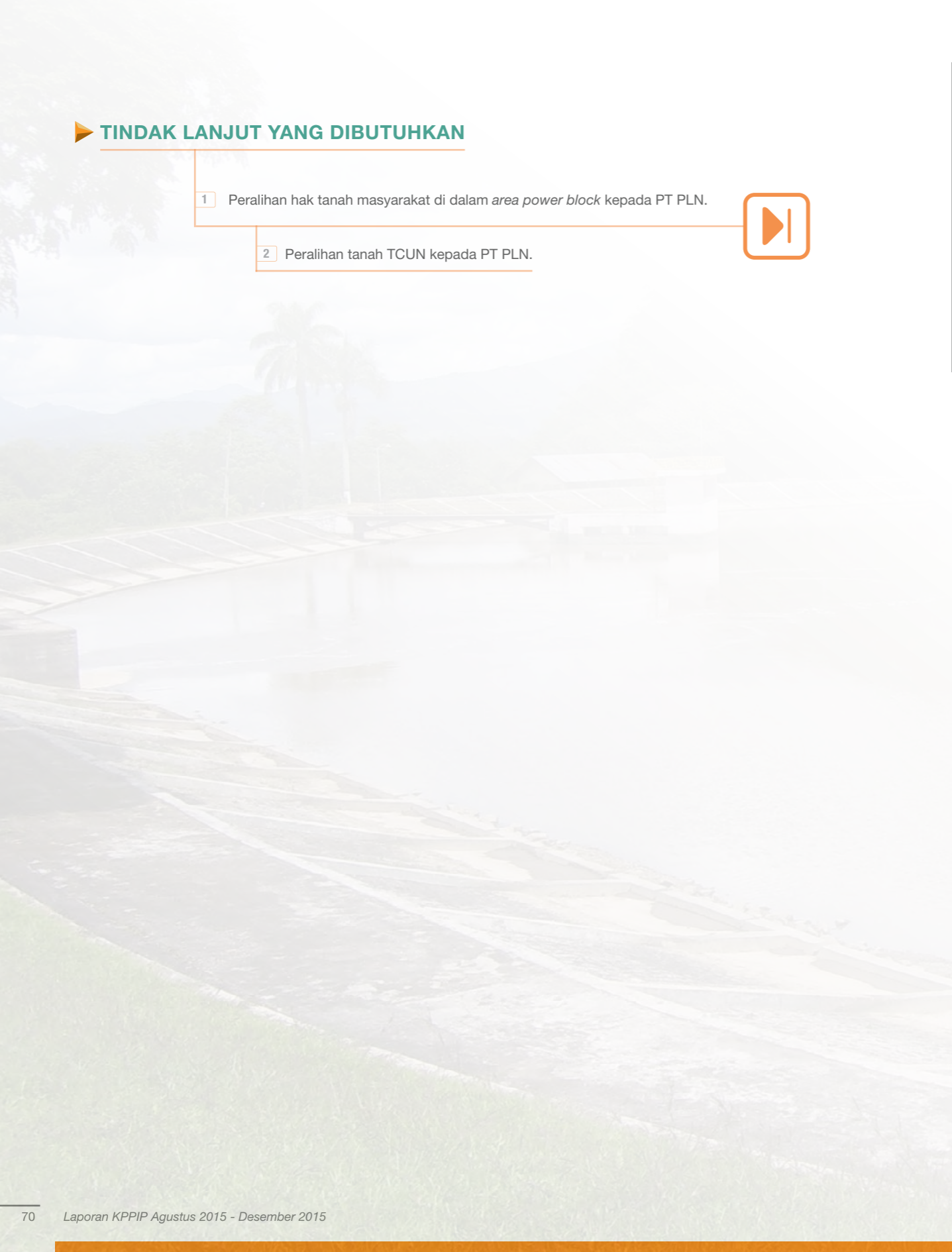
Proses peralihan Tanah Cadangan Untuk Negara (TCUN) telah dilakukan dengan skema peralihan kepada PT PLN sebelum dapat dimanfaatkan oleh PT BPI.



	Metode	Ukuran (m ²)	Plot	Pemilik Lahan
1. Tanah Individual	Undang-Undang No. 2 Tahun 2012	105.704m ²	76	49
2. Tanah GG	Undang-Undang No. 2 Tahun 2012	17.484 m ²	13	11
3-1. Tanah Bengkok 1	Undang-Undang No. 2 Tahun 2012	1.959 m ²	3	-
3-2. Tanah Bengkok 2	Tidak Undang-Undang No. 2 Tahun 2012	37.305m ²	6(+3)	-
4. Tanah Wakaf	Tidak Undang-Undang No. 2 Tahun 2012	1.503 m ²	2	-
Sub Total		163.955 m ²	100	60
5. Irigasi dan Pematang	Tidak Undang-Undang No. 2 Tahun 2012	24.780 m ²		-
Total Keseluruhan		188.735 m²	100	60

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Peralihan hak tanah masyarakat di dalam *area power block* kepada PT PLN.
- 2 Peralihan tanah TCUN kepada PT PLN.



12

WATER TO ENERGY (PEMBANGUNAN 4 PLTA BARU KARANGKATES IV & V, KESAMBEN, DAN PLTM LODOYO)

Nilai Investasi	: Belum ditentukan
Skema Pendanaan	: Potensi Penunjukan BUMN untuk pembangunan PLTA Karangkates IV & V, Kesamben, dan PLTM Lodayo, dan potensi KPBU untuk proyek lainnya, termasuk pengembangan kapasitas bendungan menjadi pembangkit listrik
Lokasi	: Jawa Barat dan Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Rencana Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2019

DESKRIPSI PROYEK

Program Water to Energy dibagi menjadi 4 program percepatan, dimana salah satunya adalah terobosan percepatan pembangunan PLTA Karangkates IV & V, Kesamben, dan Lodayo dengan total kapasitas 147 MW. Lokasi PLTA Karangkates IV & V dan Kesamben berada di wilayah Sungai Brantas, Jawa Timur sementara PLTM Lodayo akan memanfaatkan Bendung Gerak. Total kapasitas pembangkit listrik tiga PLTA dan satu PLTM ini mencapai 147 MW.

Di luar proyek yang disebutkan di atas, salah satu pembangunan bendungan yang menjadi perhatian KPPIP adalah Bendungan Matenggeng yang memiliki potensi menghasilkan listrik sebesar 900 MW. Proyek masih dalam tahap kajian dan skema pendanaan belum ditetapkan.

SIGNIFIKANSI PROYEK

PLTA Karangkates IV & V memiliki kemampuan menghasilkan listrik sebesar 100 MW. PLTA Kesamben memiliki kapasitas tenaga 37 MW dan PLTA Lodayo dapat menghasilkan 10 MW. Dengan total 147 MW, keempat pembangkit listrik ini dipilih karena memiliki potensi dimulainya konstruksi paling cepat.

RENCANA JADWAL PELAKSANAAN PLTA KARANGKATES IV & V DAN PLTA KESAMBEN

Feasibility Study ▶ Desember 2015	AMDAL ▶ April 2016	Penetapan Skema Pendanaan ▶ 2016	Detail Engineering Design (DED) ▶ Ditargetkan selesai pada akhir 2016
Pembebasan Lahan ▶ Ditargetkan selesai pada akhir 2016	Konstruksi ▶ Ditargetkan mulai pada 2017	Rencana Mulai Operasi ▶ Ditargetkan akhir 2016	

RENCANA JADWAL PELAKSANAAN PLTMH LODOYO

Feasibility Study	UKL-UPL	Basic Design dan Detail Engineering Design (DED)	Penetapan Skema Pendanaan
▶ Oktober 2014	▶ Desember 2014	▶ Desember 2015	▶ 2016
Groundbreaking	Rencana Mulai Operasi		
▶ Desember 2016	▶ 2019		

STATUS TERAKHIR

PLTA Karangates IV & V mengalami hambatan dalam pengambilan keputusan mengenai skema pendanaan karena dibutuhkan persetujuan dari enam perusahaan anggota konsorsium. Oleh karena itu, biaya EPC belum dapat ditentukan.

Pengurusan Perjanjian Jual Beli Listrik (PJBL) mengalami hambatan mengingat belum terbentuknya *Special Purpose Company* (SPC) yang tertunda akibat karena belum terbitnya surat persetujuan dari Direksi PLN untuk PT Pembangkit Jawa Bali (PJB) sebagai anggota SPC. Jika SPC sudah terbentuk, konsorsium akan melakukan pengurusan izin SIPPA.

Feasibility Study (FS) PLTA Karangates IV & V dan Kesamben selesai November 2015.

FS PLTM Lodoyo II telah selesai Oktober, dan *Basic Design* dan DED telah selesai pada bulan September 2015 dan Desember 2015.

SKEMA PENDANAAN

PLTA Karangates IV & V dan PLTA Kesamben berpotensi menggunakan pendanaan dari sinergi BUMN yang terdiri dari PT Pembangkit Jawa Bali (PJB), PT Wijaya Karya, PT Waskita Karya, PT Hutama Karya, PT Brantas Energi, dan Perum Jasa Tirta I.

PLTM Lodoyo berpotensi menggunakan pendanaan dari sinergi BUMN yang terdiri dari PT Pembangkit Jawa Bali (PJB), Perum Jasa Tirta I, dan PT Brantas Energi.

Kedua konsorsium sedang menunggu perolehan penunjukan langsung sebagai pemrakarsa proyek dari PT PLN dengan surat rekomendasi dari Kementerian PPN/Bappenas.

PENGADAAN TANAH

PLTA Karangates IV & V akan menggunakan lahan milik Perum Jasa Tirta I.

Pengadaan tanah PLTA Kesamben masih menunggu proses penandatanganan *Power Purchase Agreement* (PPA).

PLTA Lodoyo tidak membutuhkan pengadaan lahan.

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Mendorong finalisasi pembentukan konsorsium untuk menentukan skema pendanaan dan kebutuhan nilai EPC untuk PLTA Karangates IV & V.
- 2 Mendorong penerbitan surat persetujuan dari Direksi PLN mengenai masuknya PT PJB ke dalam SPC.



JALAN TOL PANIMBANG - SERANG

Nilai Investasi	: Rp 12 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)
Lokasi	: Banten
Penanggung Jawab Proyek	: Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2018

DESKRIPSI PROYEK

Pembangunan jalan tol sepanjang 83,6 km untuk menyediakan akses ke Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung dan Taman Nasional Ujung Kulon.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Selain untuk mendukung pengembangan pariwisata di Tanjung Lesung dan Taman Nasional Ujung Kulon, jalan tol ini diharapkan dapat mengurangi biaya logistik pengiriman barang dari kawasan industri di Pandeglang ke pelabuhan di Jakarta dan sebaliknya.

RENCANA JADWAL PELAKSANAAN PROYEK

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
▶ April – Desember 2015	▶ Desember 2015	▶ Ditargetkan pada tahun 2016	▶ September – Desember 2015

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan / VGF	Penjaminan
▶ 2016 Kajian VfM menyimpulkan proyek berpotensi menggunakan skema KPBU dengan pembayaran ketersediaan layanan atau SBOT dengan VGF	▶ Menunggu penetapan skema pendanaan	▶ Menunggu penetapan skema pendanaan	▶ Menunggu penetapan skema pendanaan

RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
▶ Sudah terdaftar	▶ Belum diterbitkan	▶ Tidak diperlukan	▶ Belum dimulai

Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
▶ Ditargetkan pada Juli 2017	▶ Target konstruksi dimulai Juli 2017	▶ 2018

STATUS TERAKHIR

Kementerian PUPR akan menetapkan trase yang telah dipilih berdasarkan pemutakhiran studi kelayakan yang disampaikan oleh Pemprov Banten. Sejak September 2015, KPPIP menyediakan fasilitas untuk penyusunan kajian VfM dan dokumen AMDAL. Dalam rangka penyusunan kajian VfM, KPPIP telah berkoordinasi dengan BPJT dan Ditjen Bina Marga serta Pemerintah Daerah dimana hasil kajian akan digunakan sebagai basis penetapan skema pendanaan proyek. Penyusunan dokumen AMDAL dilakukan dengan berkoordinasi dengan Ditjen Bina Marga selaku pemrakarsa. Kesimpulan hasil ANDAL menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol layak lingkungan dan selanjutnya dapat diproses pengajuan Izin Lingkungan oleh Ditjen Bina Marga.

Ditjen Bina Marga saat ini sedang menyusun dokumen perencanaan pengadaan tanah yang mencakup kajian dasar atas dampak lingkungan. Penetapan Lokasi oleh Gubernur Banten ditargetkan terbit 1-2 bulan setelah penyampaian dokumen tersebut.

SKEMA PENDANAAN

Hasil kajian VfM menyimpulkan bahwa skema pendanaan yang optimal adalah KPBU dengan pembayaran ketersediaan layanan (*availability payment*) dari APBN atau *Supported-Build-Operate-Transfer* (SBOT) dengan *Viability Gap Funding* (VGF). Skema pendanaan akan ditetapkan pada awal tahun 2016.

PENGADAAN TANAH

Telah disepakati dalam Rapat Koordinasi Jalan Tol Panimbang - Serang pada tanggal 14 Juli 2015 bahwa proses pengadaan tanah akan menggunakan Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Kepentingan Umum. Estimasi kebutuhan lahan Jalan Tol Serang – Panimbang adalah seluas 700-800 ha. Kementerian PUPR telah

menetapkan besaran anggaran yang dibutuhkan untuk pengadaan tanah di tahun 2016. Penetapan Lokasi oleh Gubernur Banten ditargetkan pada awal tahun 2016.

Berdasarkan hasil kajian sementara, sebagian besar rute berada di kawasan perkebunan dan pesawahan milik Negara yang tidak diduduki oleh masyarakat. Permukiman warga yang berpotensi terimbas rencana jalan tol adalah kurang dari 10% dari total lahan yang dibutuhkan.

PT Banten West Java (selaku pengembang KEK TanjungLesung) telah menyatakan kesediaanya untuk melakukan pengadaan tanah awal sepanjang 25 km setelah diterbitkannya Penetapan Lokasi dan ditandatangani perjanjian kerjasama antara Kementerian PUPR dengan PT Banten West Java untuk penjaminan bahwa uang pengadaan tanah untuk 25 km awal dari PT Banten West Java akan digantikan oleh APBN.

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Penandatanganan perjanjian kerjasama antara Kementerian PUPR selaku instansi yang memerlukan lahan dan PT Banten West Java untuk proses pengadaan lahan oleh Badan Usaha.
- 2 Penerbitan Penetapan Lokasi untuk pelaksanaan proses pengadaan tanah oleh Gubernur Banten setelah dokumen perencanaan pengadaan tanah disampaikan oleh Kementerian PUPR.
- 3 Persiapan lelang investasi pada awal tahun 2016.



14

JALAN TOL MANADO – BITUNG

Nilai Investasi	: Rp 3,9 Triliun
Skema Pendanaan	: Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan dukungan Pemerintah dalam bentuk konstruksi sebagian
Lokasi	: Sulawesi Utara
Penanggung Jawab Proyek	: Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Commercial Operation Date	: 2018

DESKRIPSI PROYEK

Jalan tol sepanjang 39 km ini akan menghubungkan dua kota terbesar di Sulawesi Utara, yakni Manado dan Bitung. Proyek ini dibagi menjadi dua tahap yakni (1) Seksi 1: Manado – Airmadidi dan (2) Seksi 2: Airmadidi – Bitung.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Proyek ini diharapkan mendukung peningkatan lalu lintas pada rute Manado – Bitung, mendukung sektor wisata serta pertumbuhan ekonomi di Manado, Minahasa Utara dan Bitung. Jalan tol ini juga akan menjadi jalan akses utama ke Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung dan Pelabuhan Hub Internasional Bitung yang akan dibangun.

RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
▶ Selesai pada 2012	▶ Selesai pada 2012	▶ Selesai pada Desember 2013	▶ Selesai pada 2013

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan / VGF	Penjaminan
▶ Sudah ditetapkan	▶ Persiapan lelang investasi Terdapat 4 Badan Usaha lolos seleksi pra-kualifikasi	▶ Konstruksi sebagian oleh Pemerintah	▶ Belum diproses

RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
▶ Sudah terdaftar	▶ Belum diterbitkan	▶ Tidak diperlukan	▶ Revisi Penetapan Lokasi telah diterbitkan pada April 2015 Status pengadaan tanah per Desember 2015 telah mencapai 31,55%

Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
▶ Ditargetkan pada Desember 2016	▶ Target konstruksi dimulai Februari 2017	▶ 2018

▶ STATUS TERAKHIR

BPJT telah melaksanakan pra-kualifikasi pada Juli-Agustus 2015. Pengumuman hasil pra-kualifikasi telah dilakukan pada September 2015 dimana terdapat empat badan usaha yang lolos tahap pra-kualifikasi. Selanjutnya, BPJT akan melakukan persiapan lelang investasi dan lelang investasi ditargetkan pada pertengahan tahun 2016.

▶ SKEMA PENDANAAN

Skema pendanaan proyek ini adalah *Supported-Build-Operate-Transfer* (SBOT). Pemerintah akan memberikan dukungan berupa konstruksi sebagian untuk seksi 1, yaitu rute Manado – Airmadidi sepanjang 14 km. Dana yang digunakan untuk pembangunan konstruksi seksi 1 bersumber dari APBN melalui pinjaman Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok (RRT). Pembangunan Seksi 2, yaitu rute Airmadidi – Bitung sepanjang 25 km yang akan dilaksanakan oleh pihak swasta. Adapun estimasi investasi oleh pihak swasta sebesar Rp 3 Triliun. Pendanaan dari pihak swasta akan dialokasikan untuk pendanaan konstruksi, operasional dan pemeliharaan selama masa konsensi. Pembiayaan pengadaan tanah untuk seksi 1 bersumber dari APBN 2015 sebesar Rp 19 Milyar dan sekitar Rp 440 Milyar untuk seksi 2. Terdapat pula dukungan pendanaan dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara melalui APBD Tahun 2016 sebesar Rp 6,72 Milyar untuk pengadaan lahan seksi 1 dan Rp 100 Milyar untuk seksi 2.

▶ PENGADAAN TANAH

Proses pengadaan tanah untuk Jalan Tol Manado – Bitung telah berlangsung sejak bulan Juni 2015 dimana proses pengadaan tanah Seksi 1 (Manado – Airmadidi) sudah mencapai 90.16% dengan dana Rp 6,72 Milyar dari APBD Sulawesi Utara. Kebutuhan dana pengadaan tanah telah dianggarkan ke dalam APBD 2016. Hingga akhir tahun 2015 akan dilakukan musyawarah, verifikasi lahan, dan proses pembayaran lahan untuk penyelesaian pengadaan tanah Seksi 1.

Setelah Penetapan Lokasi diterbitkan oleh Gubernur Sulawesi Utara pada 22 Maret 2012 dan dilakukan perubahan pada tanggal 7 April 2015, pembebasan tanah Seksi 2 (Airmadidi – Bitung) ditargetkan untuk dimulai pada bulan Agustus tahun 2015. Saat ini sedang dilakukan pengukuran lahan untuk Seksi 2 dan diperkirakan target pengadaan tanah Seksi 2 selesai pada tahun 2016.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Pelaksanaan lelang investasi pada pertengahan tahun 2016.
- 2 Pemastian alokasi anggaran tahun 2016 untuk dana pengadaan tanah oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara dan melanjutkan pengadaan tanah untuk Seksi 2.
- 3 Percepatan negosiasi antara Kementerian Keuangan dengan pihak Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok (*lender*) terkait tambahan pinjaman senilai ~USD 600 juta untuk sebagian konstruksi ruas yang dibangun oleh Pemerintah.



JALAN TOL BALIKPAPAN – SAMARINDA

Nilai Investasi : Rp 11,4 Triliun
Skema Pendanaan : Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan dukungan Pemerintah dalam bentuk partial construction
Lokasi : Kalimantan Timur
Penanggung Jawab Proyek : Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)
Rencana Mulai Konstruksi : 2016
Rencana Mulai Operasi : 2018

DESKRIPSI PROYEK

Jalan tol sepanjang 99 km ini akan menghubungkan dua kota terbesar di Kalimantan Timur, yakni Balikpapan dan Samarinda. Proyek ini dibagi menjadi dua seksi, yaitu Seksi 1 yang terdiri atas Paket 1 (25,07 km) dan Paket 5 (11,09 km) dan Seksi 2 yang terdiri atas Paket 2 (23,26 km), Paket 3 (21,9 km) dan Paket 4 (17,7 km).

SIGNIFIKANSI PROYEK

Jalan tol akan mengembangkan kawasan-kawasan industri berbasis kelapa sawit, batubara, migas, dan pertanian di kedua kota dan disepanjang jalan tol. Proyek jalan tol ini juga akan mendukung proyeksi pertumbuhan perpindahan penumpang dan barang serta mengurangi biaya logistik dan waktu tempuh antara Kota Samarinda dan Kota Balikpapan.

RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Pra-Studi Kelayakan ▶ Sudah Selesai	Studi Kelayakan ▶ Selesai pada 2014	Rencana Teknik ▶ Sudah selesai	Dokumen AMDAL ▶ Selesai pada 2014
Penetapan Skema Pendanaan ▶ Sudah ditetapkan	Pelelangan Investasi ▶ Persiapan lelang investasi. Terdapat 5 Badan Usaha lolos seleksi pra-kualifikasi	Dukungan Kelayakan / VGF ▶ Konstruksi sebagian oleh Pemerintah	Penjaminan ▶ Belum diproses

RTRW ▶ Sudah terdaftar	Izin Lingkungan ▶ Belum diterbitkan	IPPKH ▶ Tidak diperlukan	Pengadaan Tanah ▶ Revisi Penetapan Lokasi telah diterbitkan pada April 2009 Status pengadaan tanah per Desember 2015 telah mencapai 80%
Pencapaian Pembiayaan ▶ Ditargetkan pada Desember 2016	Konstruksi ▶ Target konstruksi dimulai Februari 2016	Target Operasi ▶ 2018	

STATUS TERAKHIR

BPJT telah melakukan pra-kualifikasi lelang pada Agustus 2015 dan terdapat lima perusahaan yang lolos tahap pra-kualifikasi.

SKEMA PENDANAAN

Skema pendanaan untuk proyek ini adalah *Supported Build-Operate-Transfer* (SBOT). Proyek ini akan menggunakan skema KPBU dengan dukungan konstruksi sebagian untuk Paket 1 dan 5 dari Pemerintah Pusat dan Provinsi Kalimantan Timur. Pihak swasta akan berperan sebagai mitra pembangunan konstruksi untuk Paket 2-4 dan operasional jalan tol untuk seluruh paket.

PENGADAAN TANAH

Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur telah mengeluarkan dana Rp 1,2 Triliun untuk pengadaan tanah yang akan dianggap sebagai *sunk cost* dan Rp 1,5 Triliun untuk konstruksi. Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur sudah menyatakan komitmennya untuk menambahkan dana dari APBD apabila dibutuhkan. Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur telah mengirimkan surat kepada BPJT menyatakan bahwa pengadaan tanah telah melebihi 75% sehingga BPJT dapat melakukan lelang. Kemajuan pengadaan tanah per Desember 2015 mencapai lebih dari 80% dan sebagian besar tanah sedang dalam proses pembayaran Uang Ganti Rugi (UGR) oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Pelaksanaan lelang investasi pada pertengahan tahun 2016.
- 2 Percepatan proses pengadaan untuk lahan yang tersisa.
- 3 Dibutuhkan tambahan dokumen rincian penyerahan lahan dari Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur kepada Bina Marga untuk disertakan dalam dokumen kelengkapan lelang.



EMPAT RUAS JALAN TOL TRANS SUMATERA

Nilai Investasi	: Rp 31 Triliun (4 ruas prioritas pertama)
Skema Pendanaan	: Penugasan PT Utama Karya
Lokasi	: Sumatera Utara, Riau, Sumatera Selatan dan Lampung
Penanggung Jawab Proyek	: Penugasan PT Utama Karya
Rencana Mulai Konstruksi	: 2015 (untuk sebagian seksi)
Rencana Mulai Operasi	: 2016 (seksi 3 ruas Medan – Binjai)

► DESKRIPSI PROYEK

Jalan Tol Trans Sumatera sepanjang 304 km akan menghubungkan Pulau Sumatera dari Aceh hingga Bakauheni. Tahap 1 terdiri atas 8 ruas, terbagi menjadi empat ruas awal: (1) Medan-Binjai, (2) Palembang-Indralaya, (3) Pekanbaru-Dumai, (4) Bakauheni-Terbangi Besar; dan empat ruas tambahan: (5) Terbangi Besar- Pematang Panggang, (6) Pematang Panggang-Kayu Agung, (7) Palembang – Tanjung Api-Api dan (8) Kisaran–Tebing Tinggi.

► SIGNIFIKANSI PROYEK

Diharapkan proyek jalan tol ini dapat meningkatkan konektivitas, mengurangi biaya logistik dan mendorong pertumbuhan industri di Pulau Sumatera.

► RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Ruas Medan – Binjai

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
► Sudah Selesai	► Sudah Selesai	► Sudah tersedia dan finalisasi menunggu selesainya pengadaan tanah	► Sudah Selesai
RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
► Sudah terdaftar	► Sudah diterbitkan	► Sudah diterbitkan	► Seksi 1: 2015- 2016 Seksi 2 & 3: target penyelesaian tahun 2016 (beberapa bidang tanah masih proses validasi oleh BPN dan menunggu pembayaran UGR oleh Ditjen Bina Marga)

Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
► Pencapaian pembiayaan pada Desember 2015 Skema pendanaan ditetapkan pada Desember 2014 (70% PMN - terpenuhi, 30% pinjaman PT SMI) Perjanjian Pembiayaan oleh PT SMI telah dilakukan	► Sudah dimulai untuk seksi 3 & 2	► Agustus 2018

► RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Ruas Palembang – Indralaya

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
► Sudah Selesai	► Sudah selesai	► Sudah tersedia dan finalisasi menunggu selesainya pengadaan tanah	► Sudah Selesai
RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
► Sudah terdaftar	► Sudah diterbitkan	► Sudah diterbitkan	► Seksi 1: telah selesai pada 2015 Seksi 2 & 3 target penyelesaian tahun 2016 (beberapa bidang tanah masih proses validasi oleh BPN dan menunggu pembayaran UGR oleh Ditjen Bina Marga)

Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
<ul style="list-style-type: none"> Skema pendanaan ditetapkan pada Desember 2014 (70% PMN - sebagian, 30% pinjaman PT SMI) <p>Perjanjian Pembiayaan oleh PT SMI telah dilakukan</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sudah dimulai untuk seksi 3 & 2 	<ul style="list-style-type: none"> Agustus 2018

Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
<ul style="list-style-type: none"> Skema pendanaan ditetapkan pada Juni 2015 (45% PMN - sebagian, 55% pinjaman) <p>Sedang dilaksanakan penjajakan kreditor</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sudah dimulai untuk seksi 1 & 3 	<ul style="list-style-type: none"> Agustus 2018

RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Ruas Bakauheni – Terbanggi Besar

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
<ul style="list-style-type: none"> Sudah Selesai 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah selesai 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah tersedia dan finalisasi menunggu selesainya pengadaan tanah 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah Selesai
RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
<ul style="list-style-type: none"> Sudah terdaftar 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah diterbitkan 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah diterbitkan 	<ul style="list-style-type: none"> Seksi 1-4: Menunggu hasil <i>appraisal</i> dan pembayaran UGR untuk sebagian bidang yang belum dibebaskan <p>Proses pengadaan tanah untuk keempat paket ditargetkan selesai tahun 2016</p>

RENCANA PELAKSANAAN PROYEK Ruas Pekanbaru – Dumai

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
<ul style="list-style-type: none"> Sudah Selesai 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah selesai 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah tersedia dan finalisasi menunggu selesainya pengadaan tanah 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah Selesai
RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
<ul style="list-style-type: none"> Sudah terdaftar, kecuali untuk RTRW Kabupaten masih menunggu penetapan kawasan hutan menjadi APL 	<ul style="list-style-type: none"> Sudah diterbitkan 	<ul style="list-style-type: none"> Diperlukan koordinasi dengan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan untuk penetapan status kawasan hutan menjadi APL 	<ul style="list-style-type: none"> Sebagian besar tanah sedang dalam tahap inventarisasi dan identifikasi <p>Proses pengadaan tanah ditargetkan selesai tahun 2016</p>

Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
<ul style="list-style-type: none"> Skema pendanaan ditetapkan pada Juni 2015 (45% PMN – belum terpenuhi, 55% pinjaman) Sedang dilaksanakan penajakan kreditor 	<ul style="list-style-type: none"> Belum dimulai 	<ul style="list-style-type: none"> Juli 2019

► STATUS TERAKHIR

Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera telah diterbitkan. Perubahan ini dilakukan untuk mengakomodir 24 ruas yang ditugaskan kepada PT Hutama Karya dimana terdapat empat ruas prioritas tambahan, yaitu ruas Pematang Panggang – Terbanggi Besar, Kayuagung – Pematang Panggang, Palembang – Tanjung Api-Api, dan Tebing Tinggi – Kisaran yang ditargetkan selesai pada 2018-2019.

Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi telah diterbitkan. Peraturan ini mengakomodir pelaksanaan konstruksi untuk pekerjaan yang merupakan penugasan kepada BUMN.

Sirkulasi penandatanganan *Service Level Agreement* (SLA) tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera di tingkat Menteri dan Gubernur sedang berlangsung. SLA ini bermaksud untuk memperoleh kesepakatan dan komitmen bersama untuk mempercepat pembangunan jalan tol di Sumatera melalui percepatan proses perizinan, sinkronisasi dan harmonisasi kebijakan serta tindakan terpadu dari para pemangku kepentingan meliputi Menteri PUPR, Menteri Keuangan, Menteri BUMN, Menteri Dalam Negeri, Menteri Agraria dan Tata Ruang, Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Gubernur Provinsi Sumatera Utara, Gubernur Provinsi Riau, Gubernur Provinsi Sumatera Selatan, Gubernur Provinsi Lampung dan Direktur Utama PT Hutama Karya.

► SKEMA PENDANAAN

Proyek ini menggunakan skema pendanaan melalui penugasan BUMN kepada PT Hutama Karya dimana Pemerintah memberikan Penyertaan Modal Negara (PMN) untuk porsi ekuitas dan porsi pinjaman akan bersumber dari pendanaan dalam negeri maupun skema *direct lending*. Untuk dana pengadaan tanah sepenuhnya ditanggung oleh Pemerintah Pusat melalui Kementerian PUPR.

► PENGADAAN TANAH

Total perkiraan kebutuhan dana pengadaan tanah untuk empat ruas pertama sepanjang 309 km sebesar Rp 3,2 Triliun. Saat ini proses pengadaan tanah sedang berjalan dan terdapat beberapa hambatan terkait proses pelepasan hak tanah milik masyarakat untuk ruas Medan – Binjai dan Surat Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan (SP2LP) ruas Bakauheni – Terbanggi Besar yang baru terbit sebagian.

Ruas Medan – Binjai

Penetapan Lokasi telah diterbitkan dan pengadaan tanah telah mencapai 70% dari total 17 km. Sebagian besar tanah yang sudah bebas adalah milik PTPN II. Saat ini sedang memasuki tahap *appraisal*, inventarisasi dan identifikasi di lima desa dan persiapan musyawarah di empat desa.

Ruas Palembang – Indralaya

Penetapan Lokasi telah diterbitkan. Pengadaan tanah telah mencapai 60% dari total 22 km. Saat ini sedang berlangsung penyelesaian administrasi serah terima lahan.

Ruas Bakauheni – Terbanggi Besar

Penetapan Lokasi seluruhnya telah diterbitkan sepanjang 140 km dengan lebar 120 meter. Pengadaan tanah telah mencapai 4% dimana sedang berlangsung proses *appraisal* dan validasi untuk sebagian besar tanah yang dibutuhkan.

Proses pengadaan tanah dan konstruksi dibagi menjadi 4 paket besar, yaitu: (1) Bakauheni – Sidomulyo, (2) Sidomulyo – Kotabaru, (3) Kotabaru – Metro, dan (4) Metro – Terbanggi Besar.

Ruas Pekanbaru – Dumai

Pengadaan tanah yang telah bebas mencapai 19,7 km dari total 130 km dan 9,5 km sedang dalam proses pembayaran UGR oleh Ditjen Bina Marga. Terdapat revisi total kebutuhan tanah dari semula direncanakan 126 km menjadi 130 km.

► TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Pengumpulan tanda tangan SLA oleh Menteri dan Gubernur terkait.
- 2 Percepatan penyelesaian pengadaan tanah hingga akhir tahun 2016.



MRT JAKARTA JALUR UTARA - SELATAN

Nilai Investasi	: Rp 25 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN dan APBD Provinsi DKI Jakarta dengan Pinjaman Luar Negeri
Lokasi	: DKI Jakarta
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta
Mulai Konstruksi	: 2013
Rencana Mulai Operasi	: 2019

► DESKRIPSI PROYEK

Pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) di ibukota untuk meningkatkan fasilitas transportasi umum dan mengurangi kemacetan di Jakarta. Tahap pertama dari proyek ini terdiri dari 2 fase: (1) Lebak Bulus - Bundaran HI dan (2) Bundaran HI - Kampung Bandan.

► SIGNIFIKANSI PROYEK

MRT Jakarta adalah transportasi umum yang akan membantu menyelesaikan masalah kemacetan, meningkatkan mobilitas penduduk ibukota, mengurangi emisi karbon dan menciptakan lapangan kerja baru di DKI Jakarta.

► RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
► Fase 2: 2015	► Fase 2: 2015	► Fase 2: 2016 - 2017	► Sudah Selesai
RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
► Sudah terdaftar	► Sudah diterbitkan	► Tidak diperlukan	► Rekomendasi Menteri Pemuda dan Olah Raga untuk Relokasi Stadion Lebak Bulus (Desember 2014), Persetujuan Menteri Keuangan untuk hibah lahan POLRI (Maret 2015) selesai tahun 2016

Pengadaan Tanah	Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
► Penetapan Lokasi telah terbit	► Desember 2015	► Fase 1: Ditargetkan selesai pada 2019 Fase 2: Ditargetkan dimulai pada 2018	► Fase 1: Ditargetkan beroperasi sebagian pada Agustus 2018 Fase 2: Ditargetkan awal tahun 2020

► STATUS TERAKHIR

KPPIP memfasilitasi dukungan percepatan penandatanganan *exchange note* yang dibutuhkan untuk memastikan ditandatanganinya loan agreement. Koordinasi intensif antara Kementerian Keuangan, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas dan Kementerian Luar Negeri dibutuhkan sebagai langkah untuk menyepakati substansi dan mekanisme pencairan pinjaman dalam *Exchange Note* yang merupakan bagian dari proses penyusunan *loan agreement*. *Exchange Note* telah ditandatangani pada 27 November 2015. Penandatanganan *loan agreement* telah dilakukan pada 4 Desember 2015.

Saat ini tengah dilakukan kegiatan konstruksi depo, koridor dan stasiun untuk fase 1.

Terdapat potensi *cost overrun* yang saat ini belum disepakati akan dibebankan kepada Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah DKI Jakarta. Saat ini sedang dilakukan audit oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) Provinsi DKI Jakarta. Setelah audit selesai dilakukan, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan meminta masukan finansial dari BPKP Provinsi DKI Jakarta.

SKEMA PENDANAAN

Proyek MRT Jakarta menggunakan pendanaan APBN dengan pinjaman asing yang bersumber dari *Official Development Assistance* (ODA) Pemerintah Jepang sebesar Rp 14,3 Triliun. Pinjaman asing ini dibagi ke dalam tiga paket pinjaman, yaitu Paket 536 sebesar JPY 1,87 Milyar, Paket 554 sebesar JPY 48,15 Milyar dan Paket 571 Milyar sebesar JPY 75,22 Milyar.

PENGADAAN TANAH

Status pengadaan tanah per Desember 2015 mencapai 86% dari total luas lahan yang dibutuhkan dan berpotensi melewati batas waktu penyelesaian karena belum selesainya pembuktian administrasi oleh pemilik tanah untuk pembayaran tanah, sengketa kepemilikan tanah dan kesulitan untuk bertemu dengan pemilik tanah.

Proses pengadaan tanah masih berlangsung dan membutuhkan upaya percepatan di sejumlah titik lokasi meliputi CP

101 (depo, koridor rencana Terminal DK, koridor *detour* Pasar Jumat dan Stasiun Lebak Bulus), CP 102 (koridor, koridor *special bridge*, koridor Jl. Kartini/Simatupang) dan CP 103 (koridor, stasiun Blok A, stasiun Blok M, stasiun H. Nawi dan stasiun Sisingamangaraja).

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Mempercepat pelaksanaan audit oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dari biaya investasi yang telah dikeluarkan dan menentukan besaran kebutuhan nilai investasi tambahan.
- 2 Keputusan *top-down* terkait pihak yang lebih tepat menanggung biaya investasi tambahan tersebut.
- 3 Penyelesaian pengadaan tanah sehingga target operasi pada awal tahun 2019 tercapai.



18

KERETA EKSPRES BANDARA SOEKARNO-HATTA

Nilai Investasi	: Rp 24 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi Penugasan BUMN
Lokasi	: DKI Jakarta dan Banten
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Rencana Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2022

DESKRIPSI PROYEK

Proyek Kereta Ekspres Bandara sebagai transportasi alternatif menuju *Soekarno-Hatta International Airport* (SHIA) dengan perkiraan waktu dari pusat kota ke bandara maksimal 30 menit. Kereta Ekspres SHIA sepanjang 37 km dari Bandara Soekarno-Hatta menuju ke Bandara Halim Perdanakusuma akan menyediakan stasiun-stasiun di dalam kota yang akan mudah diakses melalui jalan dan moda transportasi lainnya serta berlokasi dekat dengan pusat-pusat kegiatan komersial dan wilayah-wilayah permukiman padat serta terhubung dengan sistem transportasi MRT Jakarta dan jalur kereta lainnya.

Lokasi stasiun di Bandara diharapkan akan berlokasi dekat dengan terminal-terminal penumpang dimana lokasinya dapat ditempuh dengan berjalan kaki dari stasiun kereta ke terminal keberangkatan atau dari tempat pengambilan bagasi dan terminal kedatangan.

Kereta Ekspres SHIA akan mengutamakan kenyamanan dengan kapasitas untuk menyimpan bagasi penumpang, mempersingkat waktu tempuh, dan dapat diandalkan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Tarif akan bersaing dengan moda transportasi lainnya. Kereta akan memiliki kecepatan yang lebih cepat dibandingkan dengan Kereta Jalur Komuter dan dengan pemberhentian yang lebih sedikit.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Proyek ini diharapkan dapat mengakomodasi kebutuhan akses dari dan ke Bandara SHIA, mendukung pertumbuhan permintaan Bandara SHIA, dan mendorong ekonomi lokal dan nasional. Keuntungan ekonomi dari proyek ini diantaranya adalah mendorong peningkatan aktivitas komersial dan industrial di jalur tersebut serta peningkatan lapangan kerja bagi penduduk lokal.

RENCANA JADWAL PELAKSANAAN PROYEK

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)	Dokumen AMDAL
▶ Belum ditentukan	▶ Belum ditentukan	▶ Belum ditentukan	▶ Belum ditentukan

Penetapan Skema Pendanaan	Izin Lingkungan	RTRW	IPPKH
▶ Direncanakan penugasan BUMN dan Peraturan Presiden sedang disusun	▶ Belum diterbitkan	▶ Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2014 (koridor Halim - Palmerah-SHIA); Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012 (rute SHIA-Manggarai)	▶ Tidak diperlukan

Pengadaan Tanah	Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi
▶ Belum diterbitkan Penetapan Lokasi	▶ Ditargetkan pada April 2018	▶ Target Konstruksi dimulai Mei 2018	▶ Maret 2022

▶ STATUS TERAKHIR

Saat ini proyek sedang ditunda sementara untuk kajian kelayakan lebih lanjut. Kajian mengenai pendanaan, legalitas, dan teknis proyek telah diambil alih oleh Kementerian Perhubungan.

▶ SKEMA PENDANAAN

Berdasarkan arahan Menteri Perhubungan, pendanaan proyek ini berpotensi dengan skema Penugasan BUMN. Peraturan Presiden untuk penugasan BUMN sedang dalam penyusunan.

▶ PENGADAAN TANAH

Kereta Ekspres SHIA akan membutuhkan lahan seluas 84,68 ha, dimana sebagian besar lahan dimiliki oleh Pemerintah Indonesia. Lahan pihak swasta yang terdaftar di Kementerian Agraria dan Tata Ruang diestimasi sepanjang 5,2 km atau seluas 13,09 ha. Total luas lahan yang dibutuhkan mewakili kebutuhan lahan minimum rute untuk pembangunan proyek ini. Kebutuhan lahan stasiun Dukuh Atas dan Manggarai tidak akan memerlukan lahan swasta. Sedangkan kebutuhan lahan untuk tiga stasiun (Pluit, Tanah Abang dan Halim) diperkirakan seluas 16,86 ha. Perlu diperhatikan bahwa terdapat lahan permukiman untuk pembangunan Stasiun Halim seluas 7,2 ha dan untuk Stasiun Tanah Abang seluas 0,3 ha yang tidak terdaftar di Kementerian Agraria dan Tata Ruang. Kebutuhan lahan tidak terdaftar ini belum dimasukkan dalam perhitungan total kebutuhan lahan. Total estimasi kebutuhan lahan non-pemerintah dan lahan dan permukiman swasta adalah sebesar ~Rp 2,3 Triliun. Proses pengadaan tanah dan permukiman kembali akan mengacu pada Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 dan Peraturan Presiden No. 71 Tahun 2012.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

Pelaksanaan proyek akan dimulai setelah Peraturan Presiden yang mengatur penugasan BUMN diterbitkan.



19

KERETA API MAKASSAR – PAREPARE

Nilai Investasi	: Rp 6,4 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN
Lokasi	: Makassar dan Parepare, Sulawesi Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2015
Rencana Mulai Operasi	: 2018

▶ DESKRIPSI PROYEK

Proyek Kereta Api Makassar – Parepare sepanjang 144 km merupakan bagian dari jaringan kereta api Trans Sulawesi yang akan menghubungkan seluruh Pulau Sulawesi.

▶ SIGNIFIKANSI PROYEK

Merupakan sarana perkerataapian Sulawesi Selatan bagian barat dimana dapat berperan sebagai sarana transportasi yang mampu mendukung permintaan angkutan penumpang dan perpindahan barang. Jalur kereta api akan menghubungkan pelabuhan di Parepare dan di Makassar.

▶ RENCANA JADWAL PELAKSANAAN

No.	Kegiatan		2015	2016	2017	2018
1	Pra-Kualifikasi	Kementerian Perhubungan				
2	Pengumuman pemenang	Kementerian Perhubungan				
3	Pengadaan Tanah	Kementerian Agraria dan Tata Ruang				
4	Konstruksi	Pemenang Lelang				
5	Operasi	Pemenang Lelang				

▶ SKEMA PENDANAAN

Proyek ini akan menggunakan dana yang telah dialokasikan dalam APBN melalui Kementerian Perhubungan.

▶ PENGADAAN TANAH

Telah dialokasikan dana sebesar Rp 350 milyar oleh pemerintah pusat untuk pembayaran dana pengadaan tanah sepanjang 70 km. Kementerian Perhubungan mengestimasi total kebutuhan pengadaan tanah sebesar Rp 2,4 Triliun.

▶ STATUS TERAKHIR

Saat ini tengah dilakukan pabrikan dan peletakan rel kereta di sepanjang jalur yang telah disiapkan. Pada tahun 2016 akan dilakukan perpanjangan jalur ke arah Makassar dan ke arah Parepare dari Kabupaten Barru.

TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Penyelesaian konstruksi jalur rel kereta api tahap I.
- 2 Perencanaan pembangunan jalur perpanjangan kereta api pada tahun 2016 ke arah Makassar dan Parepare dari Kabupaten Barru.



20

PELABUHAN HUB INTERNASIONAL KUALA TANJUNG

Nilai Investasi	: Estimasi Rp 30 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)
Lokasi	: Kuala Tanjung, Sumatera Utara
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2020

DESKRIPSI PROYEK

Pengembangan pelabuhan di Kuala Tanjung menjadi pelabuhan hub internasional sebagai pintu masuk ke wilayah barat Indonesia. Berdasarkan hasil kajian yang telah dilakukan oleh Kementerian Perhubungan pada tahun 2015, pengembangan pelabuhan akan meningkatkan volume arus petikemas hingga 12,4 juta TEUs pada tahun 2039.

Peningkatan volume arus petikemas ini berasal dari permintaan yang berasal dari Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei hingga Provinsi Jambi dan diasumsikan bahwa pelabuhan akan memperoleh tambahan permintaan dari empat pelabuhan kompetitor yaitu *Port of Singapore*, *Port of Tanjung Pelepas*, *Port Klang* dan Pelabuhan Penang.

SIGNIFIKANSI PROYEK

Dengan hub internasional diharapkan Indonesia dapat menikmati *demand* pelabuhan yang selama ini dinikmati oleh Singapura dan Malaysia. Berdasarkan dari Rencana Pelabuhan Kuala Tanjung Tahun 2012, pembangunan pelabuhan ini akan mengakomodir kargo untuk mendukung pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei dan Pelabuhan Belawan.

RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Pra-Studi Kelayakan ▶ Desember 2013	Studi Kelayakan ▶ 2016	Rencana Teknik Terinci (DED) ▶ 2016	Dokumen AMDAL ▶ 2016
Penetapan Skema Pendanaan ▶ Belum ditentukan	Pelelangan Investasi ▶ 2017	Dukungan Kelayakan / VGF ▶ Menunggu hasil studi kelayakan	Penjaminan ▶ Menunggu hasil studi kelayakan

RTRW	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
▶ Sudah terdaftar	▶ Belum diterbitkan	▶ Belum diketahui	▶ Pengadaan tanah sisi darat ditargetkan pada 2017
Pencapaian Pembiayaan	Konstruksi	Target Operasi	
▶ Belum ditentukan	▶ 2017	▶ 2020	

▶ STATUS TERAKHIR

Kementerian Perhubungan telah melakukan kajian dengan hasil berupa studi kelayakan untuk pembangunan Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung dengan skema pendanaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Akan tetapi masih diperlukan penyempurnaan studi kelayakan tersebut terutama terkait skema pendanaan yang lebih baik dan cepat. Opsi pendanaan adalah dengan APBN, Penugasan BUMN (PT Pelindo I) atau KPBU. KPPIP dapat mengalokasikan anggaran untuk penyempurnaan studi kelayakan tersebut.

▶ SKEMA PENDANAAN

Skema pendanaan belum ditentukan. Proyek ini berpotensi menggunakan skema KPBU. Peran pemerintah dan pihak swasta akan ditentukan kemudian setelah studi selesai.

▶ PENGADAAN TANAH

Saat ini proses pengadaan tanah belum ditentukan dan masih menunggu hingga studi selesai.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

- 1 Mendorong Kementerian Perhubungan untuk mempercepat penyiapan proyek Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung melalui koordinasi dengan KPPIP.
- 2 Penyempurnaan kebijakan di sektor kepelabuhanan terkait sinkronisasi Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Sauh (Batam) serta efektifitas pelaksanaan sistem *cabotage*.
- 3 Penyiapan *masterplan* wilayah untuk menjadi acuan strategis dalam pengembangan wilayah ke depan.



21

PELABUHAN HUB INTERNASIONAL BITUNG

Nilai Investasi	: Estimasi Rp 34 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)
Lokasi	: Bitung, Sulawesi Utara
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Rencana Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

▶ DESKRIPSI PROYEK

Pelabuhan ini dipilih sebagai Pelabuhan Hub Internasional di Kawasan Timur Indonesia dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Pertumbuhan di Wilayah Timur Indonesia memiliki potensi lebih tinggi dibandingkan dengan Wilayah Barat Indonesia;
2. Dinamika logistik di Wilayah Timur Indonesia diharapkan bertumbuh secara eksponensial.

▶ SIGNIFIKANSI PROYEK

Pelabuhan ini akan mendukung pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung yang dinyatakan sebagai salah satu prioritas pemerintah. Di samping itu, keberadaan Pelabuhan Hub Internasional Bitung juga akan mendukung kegiatan industri kawasan timur Indonesia meliputi Ambon dan Ternate (pertanian, industri dan pertambangan) serta Samarinda, Balikpapan, Tarakan dan Nunukan (batubara, minyak bumi dan kayu lapis).

▶ RENCANA PELAKSANAAN PROYEK

Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan
▶ Desember 2013	▶ 2016

▶ STATUS TERAKHIR

Lokasi sudah ditetapkan di lokasi pelabuhan eksisting. Apabila dibutuhkan pengembangan kapasitas, maka akan diperluas ke lokasi KEK Bitung.

Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok (RRT) tertarik untuk melakukan kerjasama dengan pemerintah Indonesia untuk pengembangan Pelabuhan Hub Internasional Bitung dan kawasan KEK di sekitarnya. Di sisi lain, Pemerintah Korea Selatan juga melakukan studi terkait pengembangan KEK Bitung.

Berdasarkan arahan dari Menteri Perhubungan, sebagian konstruksi proyek akan ditugaskan kepada PT Pelindo IV namun dibutuhkan penetapan skema pengembangan proyek secara tertulis.

▶ SKEMA PENDANAAN

Proyek ini memiliki potensi untuk dikembangkan melalui skema KPBU. Peran pemerintah dan pihak swasta akan ditentukan kemudian setelah studi selesai.

▶ PENGADAAN TANAH

Saat ini proses pengadaan tanah belum ditentukan dan masih menunggu hingga studi selesai.

▶ TINDAK LANJUT YANG DIBUTUHKAN

1 Percepatan instruksi *top down* terkait skema pengembangan Pelabuhan Hub Internasional Bitung dan KEK Bitung ke depannya setelah dilakukannya studi oleh Pemerintah RRT dan Korea Selatan, sehingga terdapat kejelasan tenggat waktu pelaksanaan proyek Hub Internasional Bitung.

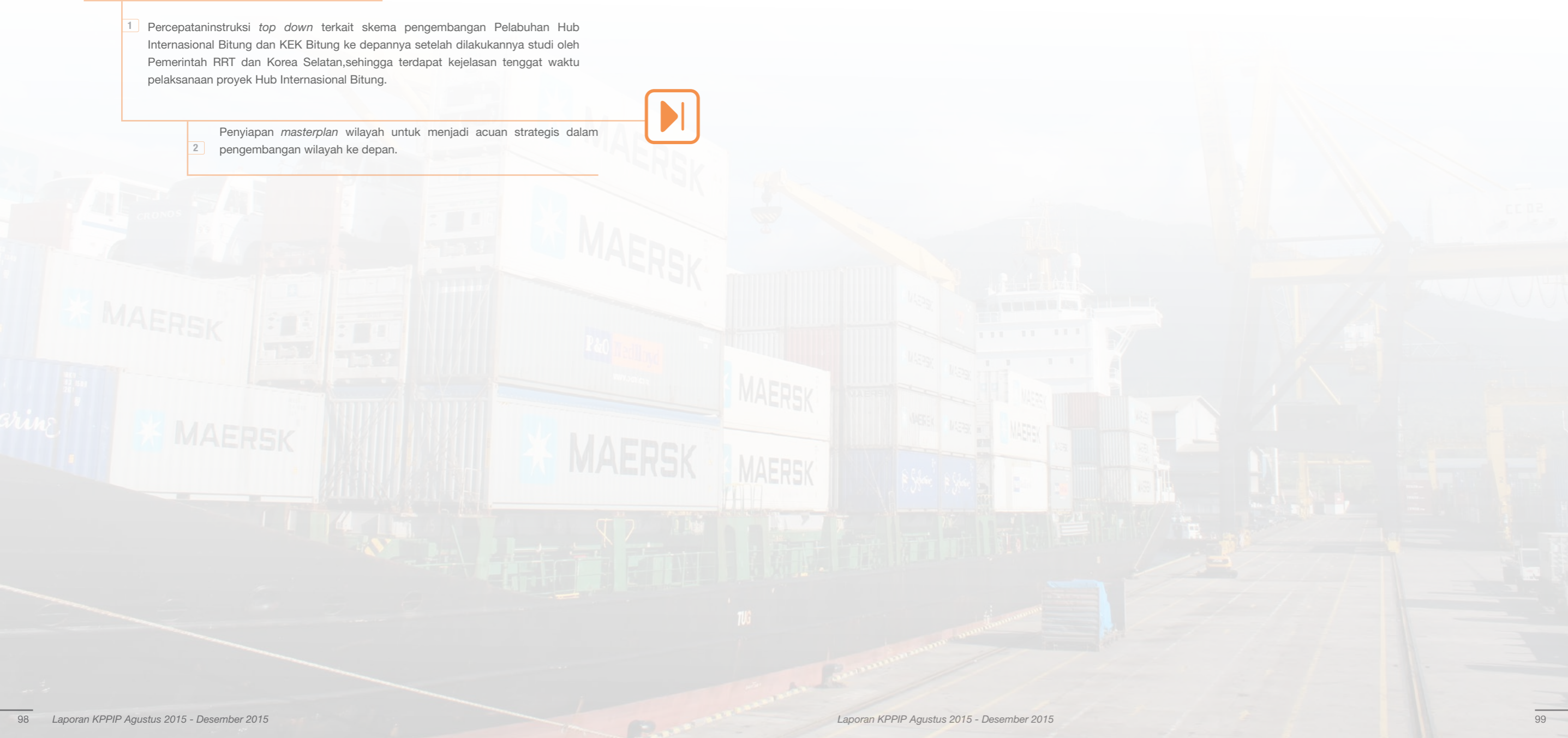
2 Penyiapan *masterplan* wilayah untuk menjadi acuan strategis dalam pengembangan wilayah ke depan.



22

REVITALISASI 10 BANDARA

Menimbang dinamika perkembangan proyek yang stagnan sepanjang tahun 2015, maka KPPIP memutuskan untuk tidak lagi mengikutsertakan proyek ini sebagai proyek prioritas KPPIP.



RENCANA KPIIP KE DEPAN



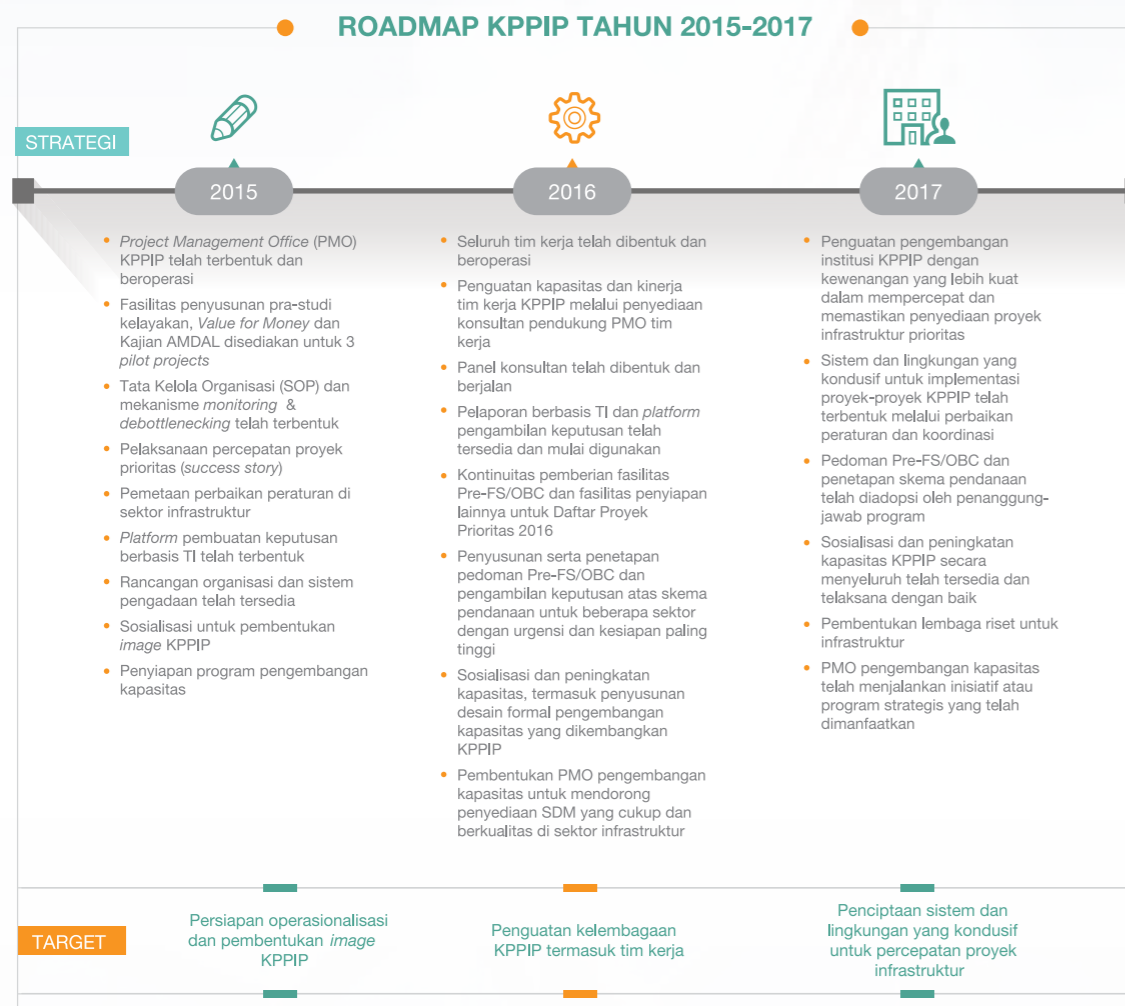
► RENCANA KPPIP KE DEPAN

Dalam kurun waktu satu tahun beroperasi, KPPIP telah berupaya untuk memenuhi seluruh mandat yang diamanatkan di dalam Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014. Berikut merupakan ringkasan dari pemenuhan enam mandat KPPIP tersebut termasuk sebagian *highlight* pencapaian selama tahun 2015:

Pencapaian KPPIP di 2015: Memenuhi 6 mandat dalam Perpres 75/2014 utamanya dalam meningkatkan kualitas penyiapan proyek serta mendorong *debottlenecking*, perbaikan kebijakan/regulasi serta pengembangan kapasitas



Pencapaian di tahun 2015 dinilai telah selaras dengan *roadmap*¹ KPPIP yang telah disusun untuk periode tiga tahun (2015 – 2017). Oleh karena itu target dan strategi KPPIP di 2016 sebagaimana dirangkum pada *roadmap* di bawah ini ditetapkan sebagai target yang relevan untuk dicapai dan dilaksanakan.



¹Roadmap KPPIP tahun 2015 – 2017 telah dijabarkan pada laporan kinerja periode Juli 2014 – Juni 2015, belum ada perubahan dari versi tersebut.

Rencana KPPIP ke depan: Fokus dan target pencapaian KPPIP tahun 2016

Adapun strategi yang akan dilakukan di tahun 2016, telah diturunkan lebih lanjut ke dalam rencana bisnis (*business plan*) KPPIP. Rencana bisnis ini telah mendapatkan persetujuan dari Tim Pelaksana. Untuk melaksanakan seluruh rencana bisnis tersebut KPPIP telah mendapatkan persetujuan prinsip atas anggaran sebesar Rp 88,1 Milyar. Berikut merupakan rencana bisnis KPPIP di 2016:



² Proyek kategori A adalah proyek yang membutuhkan usaha yang lebih signifikan (lebih dari 2 rencana aksi). Proyek kategori B adalah proyek yang membutuhkan 1 hingga 2 rencana aksi untuk mencapai kemajuan.

Daftar Istilah

AMDAL	Analisis Mengenai Dampak Lingkungan
ANDAL	Analisis Dampak Lingkungan
A/P	<i>Availability Payment</i> /Pembayaran Ketersediaan Layanan
APBD	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
APBN	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
Bappeda	Badan Perencanaan Daerah
Bappenas	Badan Perencanaan Nasional
BBM	Bahan Bakar Minyak
BBWS	Balai Besar Wilayah Sungai
BED	<i>Basic Engineering Design</i>
BLHD	Badan Lingkungan Hidup Daerah
BOD	<i>Biological Oxygen Demand</i>
BOT	<i>Build-Operate-Transfer</i>
BPJT	Badan Pengatur Jalan Tol
BPN	Badan Pertanahan Nasional
BUMD	Badan Usaha Milik Daerah
BUMN	Badan Usaha Milik Negara
B2B	<i>Business to Business</i>
CJPP	<i>Central Java Power Plant</i>
DED	<i>Detail Engineering Design</i>
EPC	<i>Engineering Procurement and Construction</i>
FBC	<i>Final Business Case</i>
FEED	<i>Front End Engineering Design</i>
FS	<i>Feasibility Study</i>
GRR	<i>Grass Root Refinery</i>
G2G	<i>Government to Government</i>
HSR	<i>High Speed Railway</i>
HVDC	<i>High Voltage Direct Current</i>
IFC	<i>International Finance Corporation</i>
IPAL	Instalasi Pengolahan Air Limbah
IPP	<i>Independent Power Producer</i>
IPPKH	Izin Pinjam Pakai Kawasan Hutan
IT	<i>Information Technology</i>
JICA	<i>Japan International Corporation Agency</i>
JSS	<i>Jakarta Sewerage System</i>
KEK	Kawasan Ekonomi Khusus
KLHS	Kajian Lingkungan Hidup Strategis
Kementerian ATR	Kementerian Agraria dan Tata Ruang
Kementerian ESDM	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral
Kementerian PPN	Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional
Kementerian PUPR	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
KfW	<i>Kreditanstalt für Wiederaufbau</i>
KPBU	Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
KKPPI	Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur
KPPIP	Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
KSP	Kantor Staf Presiden

Daftar Istilah

KUR	Kredit Usaha Rakyat
kV	<i>Kilo-volt</i>
LoI	<i>Letter of Intent</i>
LKPP	Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah
LRT	<i>Light Rail Transit</i>
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MRTJ	<i>Mass Rapid Transportation Jakarta</i>
MW	<i>Megawatt</i>
NCICD	<i>National Capital Integrated Coastal Development</i>
OBC	<i>Outline Business Case/ Pra-Studi Kelayakan</i>
ODA	<i>Official Development Assistance</i>
PDAM	Perusahaan Daerah Air Minum
PDB	Produk Domestik Bruto
PDF	<i>Project Development Fund</i>
Permenko	Peraturan Menteri Koordinator
Perpres	Peraturan Presiden
PHLN	Pinjaman/Hibah Luar Negeri
PJBL	Perjanjian Jual Beli Listrik
PJP	Penanggung Jawab Proyek
PJPK	Penanggung Jawab Proyek Kerjasama
PLTA	Pembangkit Listrik Tenaga Air
PLTM	Pembangkit Listrik Tenaga Mikro Hidro
PLTU	Pembangkit Listrik Tenaga Uap
PMO	<i>Project Management Office</i>
PMK	Peraturan Menteri Keuangan
PMN	Penyertaan Modal Negara
PP	Peraturan Pemerintah
PPA	<i>Power Purchase Agreement</i>
PPN	Pajak Pertambahan Nilai
PPP	<i>Public-Private Partnership</i>
PT HBAP	PT Huadian Bukit Asam Power
PT IIF	PT Indonesia Infrastructure Finance
PT PGN	PT Perusahaan Gas Negara
PT PII	PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia
PTPIN	Pengembangan Terpadu Pesisir Ibukota Negara
PT PLN	PT Perusahaan Listrik Negara
PTPN	PT Perkebunan Nasional
PT PwC	PT <i>Pricewaterhouse Cooper Advisory</i> Indonesia
PT SMI	PT Sarana Multi Infrastruktur
PSN	Proyek Strategis Nasional
RDMP	<i>Refinery Development Master Plan/Revitalisasi Kilang Minyak Eksisting</i>
RI	Republik Indonesia
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RRT	Republik Rakyat Tiongkok
RTRW	Rencana Tata Ruang Wilayah
RUPTL	Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik

Daftar Istilah

SBOT	<i>Supported-Build-Operate-Transfer</i>
SHIA	<i>Soekarno-Hatta International Aiport</i>
SK	Surat Keputusan
SLA	<i>Service Level Agreement</i>
SOP	<i>Standard Operating Procedures</i>
SPAM	Sistem Penyediaan Air Minum
SPC	<i>Special Purpose Company</i>
SPV	<i>Special Purpose Vehicle</i>
TA	<i>Transaction Advisory</i>
TCUN	Tanah Cadangan untuk Negara
TI	Teknologi Informasi
Timja	Tim Kerja
UP3KN	Unit Pelaksana Program Pembangunan Ketenagalistrikan Nasional
UGR	Uang Ganti Rugi
USD	<i>United States Dollar</i>
VfM	<i>Value for Money</i>
VGf	<i>Viability Gap Funding/ Dukungan Kelayakan</i>
WTP	<i>Water Treatment Plant</i>

Daftar Gambar

Gambar 1	Tugas dan Mandat KPPIP sesuai Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014
Gambar 2	Perkembangan Dukungan untuk Infrastruktur di Indonesia
Gambar 3	Tampilan Mock-Up Sistem TI KPPIP

