



Komite Percepatan Penyediaan
Infrastruktur Prioritas



Laporan KPPIP
Semester 2
Juli - Desember 2017

Daftar Isi

Laporan KPPIP Semester 2 2017

Daftar Isi	I
Daftar Istilah	X
Kata Sambutan	XV

BAB I	Perkembangan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP)	1
--------------	----------------------------------------------------------------------------------	----------

Bab ini mencakup *highlights* pelaksanaan tugas KPPIP, dimana termasuk:

A.	Capaian Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) pada Semester 2 - 2017	3
B.	Dukungan KPPIP untuk Kebijakan terkait Percepatan Penyediaan Infrastruktur	6
C.	Penetapan Proyek Prioritas	9
D.	Penyelenggaraan Kompetisi Foto Proyek Strategis Nasional	11

BAB II Perkembangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia 15

Bab ini mencakup *highlights* perkembangan terkait peraturan, fiskal, dan institusional yang mendukung percepatan penyediaan infrastruktur

A. Dampak Penyediaan Infrastruktur terhadap Pembangunan Ekonomi Indonesia	17
B. Dukungan KPPIP untuk Kebijakan terkait Percepatan Penyediaan Infrastruktur	18
C. Perbaikan Peraturan Terkait Kelembagaan	20
• Perluasan Tugas dan Fungsi Badan Layanan Umum Badan Pengatur Jalan Tol (BLU BPJT)	20
• Pengembangan Pembentukan Simpul KPBU di Kementerian Perhubungan	22
• Dukungan Pemantauan Pendanaan Pengadaan Tanah Melalui Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN)	23
D. Dukungan Alternatif Pendanaan	25
• Kemajuan Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) di Indonesia	25
• Perkembangan Penyusunan Landasan Hukum Skema Kerjasama Pengelolaan Aset Terbatas (KePAT)	27
• Perkembangan Skema Sekuritisasi Aset atau Efek Beragun Aset (EBA)	30
• Perkembangan Instrumen Keuangan Baru (Kontrak Investasi Kolektif Dana Investasi Infrastruktur - KIK DINFRA)	31

Bab ini mencakup laporan pencapaian KPPIP untuk proyek dalam hal peningkatan kualitas penyiapan, penetapan skema pendanaan, *monitoring* dan *debottlenecking* serta perbaikan peraturan.

A. Dukungan Penyiapan Proyek	35
• <i>Outline Business Case</i> Pelabuhan Hub Internasional Bitung	35
• <i>Masterplan Intermoda</i> Pelabuhan Patimban	38
• <i>Outline Business Case (OBC)</i> Jalan Tol Yogyakarta – Bawen	40
• AMDAL Jalan Tol Yogyakarta – Bawen	43
• <i>Real Demand Survey</i> dan Perhitungan <i>Capital Expenditure</i> SPAM Semarang Barat	44
• Penyusunan Model Finansial untuk Proyek PLTSa	46
B. Penetapan Skema Pendanaan Proyek	47
• Kereta Api Ekspres Bandara Internasional Soekarno-Hatta	47
• Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung	48
• SPAM Semarang Barat	49
• <i>Jakarta Sewerage System</i>	50
• Jalan Tol Serang – Panimbang	51
• Pembangkit Listrik Tenaga Sampah Kota Tangerang (PLTSa Kota Tangerang)	53
• Pengembangan Industri Hilir dari Proyek-Proyek Hulu Migas	54

C. Pemantauan dan <i>Debottlenecking</i> Proyek	55
• Pencapaian Kesepakatan terkait Perizinan Relokasi dan Peninggian SUTT/SUTET Terdampak pada <i>Trase Light Rail Transit</i> (LRT) Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi (Jabodebek)	55
• Penandatanganan <i>Loan Agreement</i> Pelabuhan Patimban	57
• Pengambilan Keputusan terkait Porsi Pembiayaan MRT Jakarta Jalur Utara – Selatan	58
• Pembentukan Tim Kerja Pengembangan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) Kampung Bandan untuk Proyek MRT Jakarta Jalur Utara – Selatan	59
• Percepatan Proses Persetujuan Kerjasama Penyelenggaraan Kawasan Pelestarian Alam (KPA) pada Trase Jalan Tol Balikpapan – Samarinda	61
• Pengadaan Tanah Jalan Tol Manado – Bitung	63
• Percepatan Dimulainya E/S JSS Zona 1	64
• Percepatan Proses PDF SPAM Semarang Barat	65
• Penetapan PJPk SPAM Jatiluhur	66
• Penerbitan Surat Diskresi Izin Penetapan Lokasi oleh Menteri Agraria dan Tata Ruang /Kepala Badan Pertanahan Nasional untuk Proyek <i>Central West Java Transmission Line 500 kV</i>	67
• Tata Ruang dan Pengadaan Tanah Transmisi Sumatera	68
• Konstruksi PLTU Batang	69
• <i>Debottlenecking</i> Pencapaian <i>Financial Close</i> Pembangkit Listrik IPP dengan Total Kapasitas 7.810 MW	70
• Pengadaan Tanah Kilang Minyak Tuban	71

D. Pencapaian dalam Perbaikan Peraturan terkait Infrastruktur	72
• Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) untuk Izin <i>Jetty</i> Pembangkit Listrik	72
• Kajian Landasan Hukum dan Struktur Proyek termasuk Implikasi pada <i>Tipping Fee</i> untuk Pembangkit Listrik Tenaga Sampah (PLTSa)	73
• Kebijakan terkait Penanganan <i>Coal Ash</i> di Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Mulut Tambang	74
• Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 Tahun 2017 tentang Penugasan Perseroan Terbatas <i>Mass Rapid Transit</i> Jakarta sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> Koridor Utara - Selatan Fase 1	75
• Kajian Tarif untuk Penyediaan Air Minum	78
• Penerapan Skema <i>Availability Payment</i> melalui Badan Usaha Milik Daerah	80

BAB IV Daftar Proyek Prioritas KPPIP 81

Daftar 37 Proyek Prioritas	82
1. Jalan Tol Serang - Panimbang	89
2. Jalan Tol Manado - Bitung	92
3. Jalan Tol Balikpapan - Samarinda	95
4. A. Jalan Tol Palembang - Indralaya	94
B. Jalan Tol Palembang - Indralaya	100
C. Jalan Tol Pekanbaru - Dumai	102
D. Jalan Tol Bakauheni - Terbanggi Besar	104

E&F. Jalan Tol Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung	106
G. Jalan Tol Palembang - Tanjung Api-api	108
H. Jalan Tol Kisaran - Tebing Tinggi	110
I-L. Jalan Tol Binjai - Langsa, Langsa - Lhokseumawe, Lhokseumawe - Sigli & Sigli - Banda Aceh (15 Ruas Trans Sumatera)	112
M&N. Jalan Tol Pekanbaru - Bangkinang - Payakumbuh - Bukit Tinggi & Bukit Tinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang	114
O. Jalan Tol Tebing Tinggi - Pematang Siantar - Prapat Tarutung - Sibolga	117
5. Jalan Tol Probolinggo - Banyuwangi	119
6. Jalan Tol Yogyakarta - Bawen	121
7. Kereta Api Kalimantan Timur	123
8. Kereta Api Makassar - Parepare	126
9. Kereta Ekspres Bandara Soekarno - Hatta	129
10. MRT Jakarta Jalur Utara - Selatan	132
11. <i>Light Rail Transit</i> Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi	135
12. <i>Light Rail Transit</i> Sumatera Selatan	138
13. Penyelenggaraan Perkeretaapian Umum di Wilayah Provinsi DKI Jakarta/ <i>Light Rail Transit</i> (LRT) DKI Jakarta	141
14. Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung	144
15. Pelabuhan Hub Internasional Bitung	147
16. Pelabuhan Patimban	149
17. <i>Inland Waterways</i> /Cikarang-Bekasi-Laut	152
18. Palapa <i>Ring Broadband</i>	155
19. <i>Central Java Power Plant</i> (PLTU Batang)	157
20. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Indramayu	159
21. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Mulut Tambang	161

22. Pembangkit Listrik Berbasis Tenaga Gas	163
23. Central-West Java Transmission Line 500 kV	165
24. Transmisi Sumatera 500 kV	167
25. Kilang Minyak Bontang	170
26. Kilang Minyak Tuban	173
27. Revitalisasi Kilang Eksisting (RDMP)	175
28. Pengembangan Lapangan Abadi Wilayah Kerja Masela	178
29. Pengembang Lapangan Gendalo, Maha, Gehem & Bangka (Indonesia Deepwater Development Project/IDD)	180
30. Proyek Tangguh LNG Train 3	182
31. Pengembangan Lapangan Unitisasi Gas Jambaran - Tiung Baru	184
32. Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Semarang Barat	186
33. Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Jatiluhur	188
34. Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Lampung	190
35. Jakarta Sewerage System	192
36. Tanggul Laut Fase A	196
37. Energi Asal Sampah Kota-Kota Besar	199

BAB V Proyek Strategis Nasional 203

Penjelasan tentang Peraturan Presiden No. 3/2016 j.o. Peraturan Presiden No. 58/2017 tentang Proyek Strategis Nasional dan peran KPPIP untuk mendorong PSN tersebut. Selain itu, Bab ini mencakup kegiatan KPPIP dalam melakukan evaluasi PSN dan posisi terakhir.

A. Status Proyek Strategis Nasional Saat Ini	205
B. Kajian Efektivitas Fasilitas Proyek Strategis Nasional	207

C. Rekapitulasi Pelaksanaan Rapat Tindak Lanjut RATAS PSN	208
D. Sistem Teknologi Informasi KPPIP	210

BAB VI **Kebijakan Terkait Infrastruktur yang Didukung KPPIP** **213** *(Legal Team)*

Bab ini mencakup penjelasan mengenai hasil identifikasi dan analisis terhadap peraturan perundang-undangan eksisting yang dapat disesuaikan dengan arah kebijakan percepatan infrastruktur, termasuk peraturan perundang-undangan yang diperlukan untuk mendorong percepatan pelaksanaan Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional (PSN).

A. Status Proyek Strategis Nasional Saat Ini	215
A1. Perubahan Peraturan Lintas Sektor terkait Penyediaan Infrastruktur	215
A2. Perubahan Peraturan Sektor terkait Penyediaan Infrastruktur	218
A3. Perubahan Peraturan terkait Pendanaan Infrastruktur	226
B. Perubahan Regulasi yang Diperlukan untuk Percepatan Penyediaan Infrastruktur	224
B1. Perubahan Peraturan Lintas Sektor terkait Penyediaan Infrastruktur	228
B2. Perubahan Peraturan Sektor terkait Penyediaan Infrastruktur	229
B3. Perlunya Koordinasi Antar Kementerian/Lembaga terkait Urgensi Penerbitan Regulasi yang Mengatur Skema Pengelolaan Aset Terbatas dalam Rangka Optimalisasi Penyediaan Infrastruktur	232

BAB VII Rencana KPPIP ke Depan 233

A. Pencapaian KPPIP	235
B. Rencana KPPIP pada Tahun 2018	236
C. Kegiatan KPPIP untuk Sumber Daya Manusia dan Pengembangan Kapasitas	237
• Kebutuhan Tenaga Kerja terkait Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional	237
• Permasalahan dan Solusi Keinsinyuran	242
• Permasalahan Umum yang Harus Diatasi	244
• Kegiatan Fasilitasi untuk Sistem Vokasi Nasional yang mendukung Pelaksanaan Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional	246
• Kegiatan Pengembangan Kapasitas untuk Dukungan Pelaksanaan Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional	254

Daftar Istilah

ABET	<i>Accreditation Board for Engineering and Technology</i>
AD ART	Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga
AMDAL	Analisis Mengenai Dampak Lingkungan
ANDAL	Analisis Dampak Lingkungan
AP	<i>Availability Payment/Pembayaran Ketersediaan Layanan</i>
APBD	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
APBN	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
ASEAN	<i>Association of South East Asian Nation</i>
Bappeda	Badan Perencanaan Daerah
Bappenas	Badan Perencanaan Nasional
BED	<i>Basic Engineering Design</i>
BK	Badan Kejuruan
BOD	<i>Biological Oxygen Demand</i>
BNSP	Badan Nasional Sertifikasi Profesi
BPJT	Badan Pengatur Jalan Tol
BPN	Badan Pertanahan Nasional
BP3TI	Balai Penyedia dan Pengelola Pembiayaan Telekomunikasi dan Informatika
BUJT	Badan Usaha Jalan Tol
BKPM	Badan Koordinasi Penanaman Modal
BLU	Badan Layanan Umum
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>
DNI	Daftar Negatif Investasi
EBITDA	<i>Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization</i>
EPC	<i>Engineering Procurement and Construction</i>
FAIP	Formulir Aplikasi Insinyur Profesional
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>
HA	Hektar
HSBC	Hong Kong Shanghai <i>Banking Corporation</i>
HKK	Himpunan Keahlian Keinsinyuran
HVDC	<i>High Voltage Direct Current</i>
IFC	<i>International Finance Corporation</i>
IP	Insinyur Profesional
IPAL	Instalasi Pengolahan Air Limbah
IPP	<i>Independent Power Producer</i>
IPP	Insinyur Profesional Pratama
IPPKH	Izin Pinjam Pakai Kawasan Hutan
IPM	Insinyur Profesional Madya
IPU	Insinyur Profesional Utama
ISRM	Indonesia <i>Single Risk Management</i>
JABEE	<i>Japan Accreditation Board for Engineering Education</i>
JICA	<i>Japan International Corporation Agency</i>
JKINFA	Nilai Indeks Infrastruktur
JSS	<i>Jakarta Sewerage System</i>
KA ANDAL	Kerangka Acuan Analisis Dampak Lingkungan
KAK	Kerangka Acuan Kerja
KEK	Kawasan Ekonomi Khusus
K/L	Kementerian/Lembaga
KLHS	Kajian Lingkungan Hidup Strategis
Kementerian ATR	Kementerian Agraria dan Tata Ruang
Kementerian ESDM	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral
Kementerian LHK	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan
Kementerian PAN & RB	Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi
Kementerian PPN	Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional
Kementerian PUPR	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Kementerian RISTEKDIKTI	Kementerian Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi
KPBU	Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
KPI	<i>Key Performance Indicator</i>
KPPIP	Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
KPIIP-SF	Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas- <i>Support Facility</i>
KSP	Kantor Staf Presiden
KUR	Kredit Usaha Rakyat
kV	Kilo-volt
LCS	<i>Limited Concession Scheme/Skema Konsesi Terbatas</i>
LMAN	Lembaga Manajemen Aset Negara

LKPP	Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah
LPJK	Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi
LRT	<i>Light Rail Transit</i>
LSIP	Lokakarya Sertifikasi Insinyur Profesional
LSP	Lembaga Sertifikasi Profesi
MBR	Masyarakat Berpenghasilan Rendah
Menteri ATR	Menteri Agraria dan Tata Ruang
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MRTJ	Mass Rapid Transportation Jakarta
MW	Megawatt
NCICD	<i>National Capital Integrated Coastal Development</i>
OBC	<i>Outline Business Case/ Pra-Studi Kelayakan</i>
ODA	<i>Official Development Assistance</i>
OJK	Otoritas Jasa Keuangan
PBAS	<i>Performance Based Annuity Scheme</i>
PDAM	Perusahaan Daerah Air Minum
PDB	Produk Domestik Bruto
PDF	<i>Project Development Fund</i>
PINA	Pembiayaan Infrastruktur Non-Anggaran Pemerintah
Permenhub	Perturan Menteri Perhubungan
Permenko	Peraturan Menteri Koordinator
Perpres	Peraturan Presiden
PJBL	Perjanjian Jual Beli Listrik
PJP	Penanggung Jawab Proyek
PJPK	Penanggung Jawab Proyek Kerjasama
PLTA	Pembangkit Listrik Tenaga Air
PLTMH	Pembangkit Listrik Tenaga Mikro Hidro
PLTU	Pembangkit Listrik Tenaga Uap
PMO	<i>Project Management Office</i>
PM	Peraturan Menteri
PMK	Peraturan Menteri Keuangan
PMN	Penyertaan Modal Negara
PP	Peraturan Pemerintah
PPA	<i>Power Purchase Agreement</i>
PPI	Program Profesi Insinyur
PPJT	Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol
PPN	Pajak Pertambahan Nilai
Pre-FS	<i>Pre-Feasibility Study</i>
PSO	<i>Public Service Obligation</i>
PT HBAP	PT Huadian Bukit Asam Power
PT IIF	PT Indonesia <i>Infrastructure Finance</i>

PT KAB	PT Kereta Api Borneo
PT KAI	PT Kereta Api Indonesia
PT MRTJ	PT <i>Mass Rapid Transit</i> Jakarta
PT PII	PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia
PTPIN	Pengembangan Terpadu Pesisir Ibukota Negara
PT PLN	PT Perusahaan Listrik Negara
PT SMI	PT Sarana Multi Infrastruktur
PSN	Proyek Strategis Nasional
RDMP	<i>Refinery Development Master Plan/Revitalisasi Kilang Minyak Eksisting</i>
RI	Republik Indonesia
ROW	<i>Right of Way</i>
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RPL	Rekognisi Pembelajaran/Pengalaman Lampung
RRT	Republik Rakyat Tiongkok
RTRW	Rencana Tata Ruang Wilayah
RUPTL	Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik
RPL	Rekognisi Pengalaman Lampung
SBOT	<i>Supported-Build-Operate-Transfer</i>
SDM	Sumber Daya Manusia
SHIA	Soekarno-Hatta <i>International Airport</i>
SK	Surat Keputusan
SKA	Sertifikat Keahlian Kerja
SKKNI	Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia
SKT	Sertifikat Ketrampilan Kerja
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>
S&P	<i>Standard and Poor's</i>
TA	<i>Transaction Advisory</i>
TA	Tenaga Ahli
TI	Teknologi Informasi
TKDN	Tingkat kandungan Dalam Negeri
UU	Undang-Undang
UMKM	Usaha Mikro, Kecil, Menengah, dan Koperasi
USD	<i>United States Dollar</i>
VfM	<i>Value for Money</i>
VGf	<i>Viability Gap Funding/ Dukungan Kelayakan</i>
WA	<i>Washington Accord</i>
WTE	<i>Water-to-Energy</i>

Kata Sambutan



WAHYU UTOMO
Ketua Tim Pelaksana KPPIP

Pada semester kedua tahun 2017, Pemerintah Indonesia melanjutkan upaya secara berkesinambungan untuk mempercepat penyediaan infrastruktur dengan berfokus pada implementasi kebijakan dan arahan yang sudah ditetapkan pada semester sebelumnya. Upaya percepatan tersebut meliputi percepatan penyelesaian masalah/hambatan di lapangan.

Dalam rangka menjalankan mandat dalam Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014 j.o. Peraturan Presiden No. 122 Tahun 2016, Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) telah menetapkan 37 proyek prioritas dengan menggunakan daftar Proyek Strategis Nasional (PSN). Penetapan daftar proyek prioritas tersebut dilakukan melalui penerbitan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. 12 Tahun 2015 j.o. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. 5 Tahun 2017 tentang Percepatan Penyiapan Infrastruktur Prioritas. Dengan demikian, proyek prioritas terdiri atas 6 proyek jalan tol, 7 proyek perkeretaapian, 4 proyek pelabuhan, 14 proyek energi dan ketenagalistrikan, 5 proyek air dan sanitasi, dan 1 proyek telekomunikasi.

Dalam upaya untuk mempercepat penyediaan infrastruktur prioritas, KPPIP telah mendukung Penanggung Jawab Proyek melalui penyediaan fasilitas, koordinasi, maupun *debottlenecking* proyek infrastruktur. Pada tahun 2017 ini, KPPIP telah memfasilitasi penyusunan kajian *Outline Business Case* (OBC) Pelabuhan Hub Internasional Bitung, *Masterplan Intermoda* Pelabuhan Patimban, OBC dan AMDAL Jalan Tol Yogyakarta – Bawen, Studi *Real Demand Survey* sebagai pelengkap OBC SPAM Semarang Barat, serta Model Finansial untuk Proyek Pembangkit Listrik Tenaga Sampah (PLT_{Sa}). Dengan dilakukannya kajian-kajian tersebut, pemangku kepentingan terkait dapat membuat keputusan berdasarkan hasil kajian yang obyektif dan langkah tindak lanjut proyek ke tahap selanjutnya. Dengan demikian, KPPIP telah mempercepat penyiapan proyek sehingga proyek dapat berlanjut ke tahapan berikutnya dan target pelaksanaan proyek dapat tercapai.

Selain itu, KPPIP telah berhasil mendorong berbagai pencapaian seperti percepatan penerbitan izin relokasi dan peninggian SUTT/SUTET pada *trase Light Rail Transit* (LRT) Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi (Jabodebek), penandatanganan *Loan Agreement* Pelabuhan Patimban, pengambilan keputusan terkait porsi pembiayaan dan pembentukan Tim Kerja Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) Kampung Bandan untuk *Mass*

Rapid Transit Jakarta (MRTJ) Jalur Utara – Selatan, persetujuan kerjasama penyelenggaraan Kawasan Pelestarian Alam (KPA) pada *trase* Jalan Tol Balikpapan – Samarinda, penyelesaian isu konstruksi Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Batang, dan dukungan proyek lainnya.

Selanjutnya, KPPIP juga mendorong upaya percepatan infrastruktur dari sisi kebijakan dan sisi kelembagaan. Dari sisi kebijakan, KPPIP menyediakan data dan informasi Proyek Strategis Nasional (PSN) untuk penyusunan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) dan Rencana Tata Ruang Laut Nasional (RTRLN), penyusunan kajian terkait implementasi skema *Availability Payment* melalui Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), serta penyusunan kajian landasan hukum dan struktur proyek untuk percepatan pelaksanaan proyek PLTSa. Dari sisi kelembagaan, KPPIP mendukung koordinasi pemangku kepentingan untuk implementasi pembiayaan pengadaan tanah melalui dana talangan dan skema pembayaran langsung oleh Badan Layanan Umum Lembaga Manajemen Aset Negara (BLU LMAN).

Selain dukungan penyiapan dan *debottlenecking* PSN dan proyek prioritas, KPPIP melakukan berbagai kegiatan pengembangan kapasitas dan sosialisasi kepada pemangku kepentingan di sektor infrastruktur, khususnya Penanggung Jawab Proyek. Adapun topik-topik yang diangkat seputar implementasi skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dan panduan penyiapan OBC.

Pada bulan Agustus 2017, KPPIP telah menyelenggarakan kompetisi foto PSN bertajuk “Di Darat, Laut dan Udara Infrastruktur Kita Bangun” dalam rangka memberikan solusi perihal mensosialisasikan kerja nyata pemerintah dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia kepada masyarakat. Puncak kegiatan berupa penganugerahan kepada para pemenang kompetisi foto dan pameran foto yang diselenggarakan di Lapangan Silang Monas, Jakarta dan dihadiri oleh Presiden RI, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Menteri Perhubungan, Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Menteri Pertanian, Menteri Komunikasi dan Informatika, serta Kepala Staf Kepresidenan.

Dengan penerbitan Laporan ini, kami mengharapkan agar seluruh pihak mendapatkan informasi secara menyeluruh tentang Proyek Prioritas serta dapat berkoordinasi dan memanfaatkan perbaikan dari sisi kebijakan dan kelembagaan secara efektif dalam melakukan *debottlenecking* dan upaya percepatan penyediaan proyek lainnya. Dengan demikian diharapkan proyek-proyek infrastruktur dapat segera terwujud dan dapat memberikan dampak positif dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan ekonomi regional maupun nasional.

Ketua Tim Pelaksana KPPIP



Wahyu Utomo



BAB I

Perkembangan Komite
Percepatan Penyediaan
Infrastruktur Prioritas
(KPPIP)



Sumber Foto : Baehaki Hariri/KPPIP
Keterangan : Foto Jalan Tol Bakauheni - Terbanggi Besar, Lampung (15 Ruas Trans Sumatera)

A. Capaian Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP) pada Semester 2 - 2017

Dalam rangka membangun Indonesia menjadi negara maju dengan perekonomian yang kuat dan masyarakat yang sejahtera secara sosial, maka dibutuhkan perkembangan dari berbagai sektor, mulai dari perekonomian, keamanan, dan pendidikan. Khusus untuk pembangunan ekonomi, salah satu hal yang dapat mendorong adalah pembangunan infrastruktur.

Pembangunan infrastruktur perlu dilakukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat saat ini dan juga untuk memenuhi kebutuhan masyarakat kedepannya. Dengan demikian diharapkan agar cita-cita Indonesia menjadi negara maju dapat tercapai.

Pembangunan infrastruktur melibatkan beragam pemangku kepentingan, mulai dari tingkat pemerintah pusat, pemerintah daerah, lembaga, BUMN, BUMD, badan usaha swasta, dan organisasi-organisasi lainnya. Dalam rangka memastikan koordinasi yang efisien dan efektif, pemerintah membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP) pada tahun 2014 untuk menjadi koordinasi percepatan proyek, khususnya proyek yang sudah dipilih sebagai proyek prioritas.

Pada tahun 2014, KPIIP dibentuk dengan Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014 dan

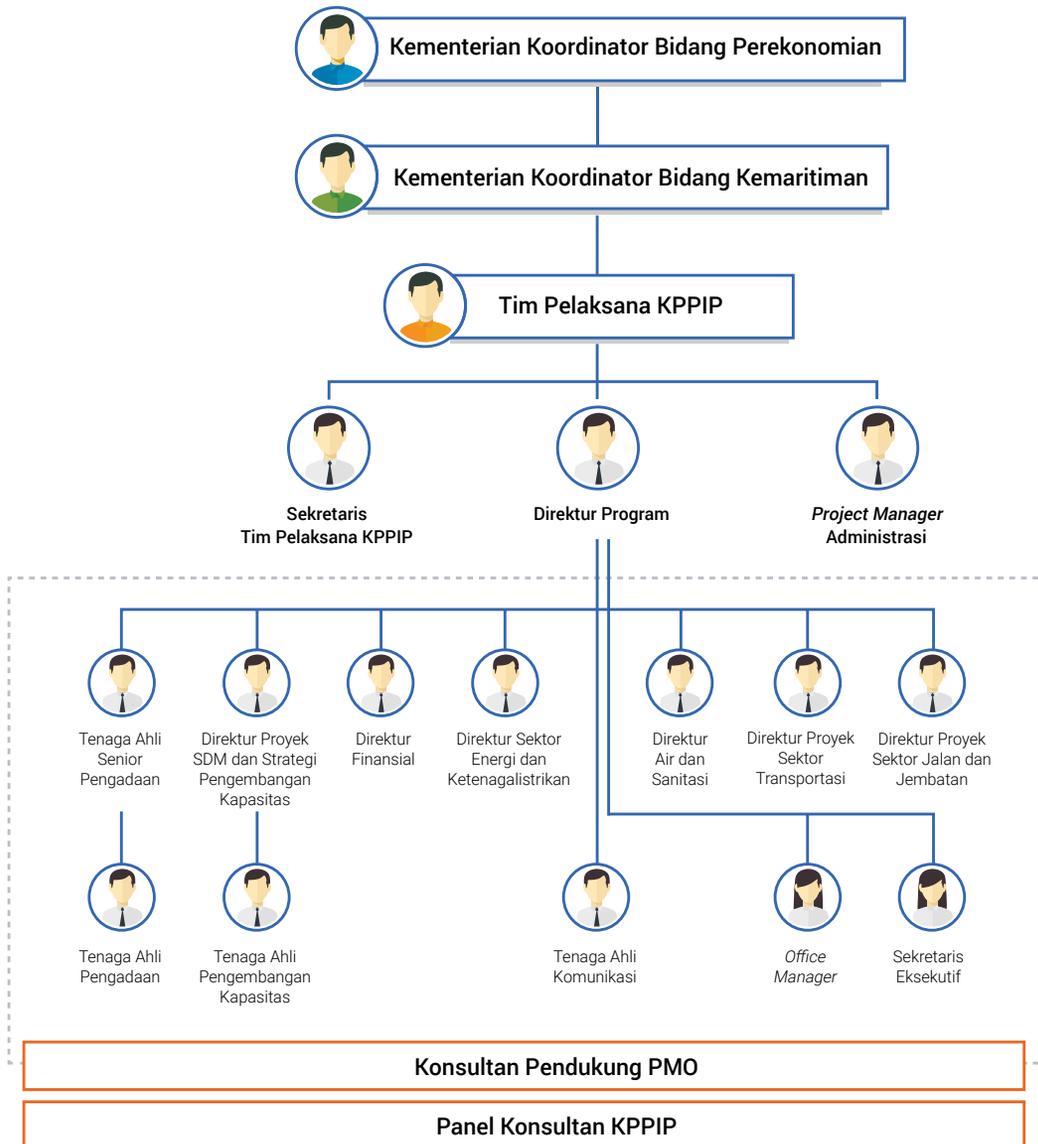
kemudian pada tahun 2016 dilakukan perubahan keanggotaan melalui Peraturan Presiden No. 122 Tahun 2016. Pembentukan KPIIP bertujuan untuk mengawal proyek-proyek yang ditetapkan sebagai prioritas secara khusus serta memberikan dukungan dan fasilitas percepatan yang dibutuhkan.

Saat ini, KPIIP terdiri dari Menteri Koordinator Bidang Perekonomian sebagai ketua, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman sebagai wakil ketua, serta Menteri Keuangan, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, Menteri Agraria dan Tata Ruang, dan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan sebagai anggota. Dalam pelaksanaannya, KPIIP mendampingi kementerian teknis/ lembaga Penanggung Jawab Proyek untuk segera menyelesaikan proyek prioritas.

Dalam kesehariannya, KPIIP didukung oleh Tim Pelaksana yang terdiri dari eselon 1 dari kementerian terkait sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. 127 Tahun 2015.

Selanjutnya, Tim Pelaksana didukung oleh *Project Management Office* (PMO) yang melakukan analisis, pemantauan, penyusunan laporan, dan hal lain yang dibutuhkan dalam menyusun rekomendasi percepatan proyek kepada Tim Pelaksana atau menteri.

Struktur Organisasi



Meskipun tetap berfokus pada proyek prioritas, penerbitan Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 tentang Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional memperluas tugas KPPIP untuk melakukan evaluasi atas usulan perubahan daftar Proyek Strategis Nasional dan pemantauan proyek yang masuk sebagai Proyek Strategis Nasional. Dengan berkembangnya daftar Proyek Strategis Nasional sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017, maka jumlah proyek yang dipantau oleh KPPIP adalah sejumlah 245 proyek, 1 program ketenagalistrikan dan 1 program industry pesawat terbang jangka menengah.

Pada tahun 2017, pemantauan PSN oleh KPPIP dilakukan melalui berbagai proses meliputi sistem data tabulasi dan sistem Teknologi Informasi KPPIP, penyusunan materi persiapan rapat terbatas terkait PSN oleh Sekretariat Kabinet, penyusunan materi rapat terbatas PSN per provinsi yang dipimpin presiden, dan penyiapan serta fasilitasi rapat tindak lanjut PSN per provinsi.

Khusus untuk proyek prioritas, beberapa mandat KPPIP adalah memberikan dukungan *debottlenecking* dan memberikan fasilitas penyiapan proyek jika dibutuhkan untuk percepatan proyek prioritas. Pada tahun 2017, KPPIP telah memberikan fasilitas penyiapan proyek seperti penyusunan *masterplan* dan *Outline Business Case* (OBC) agar proyek dapat maju ke tahapan berikutnya.

Selain fasilitas penyiapan proyek dan dukungan koordinasi untuk penyelesaian masalah, KPPIP juga berperan dalam penyusunan kebijakan terkait infrastruktur, seperti penyusunan kajian dan analisis skema pembiayaan alternatif. Dari sisi *softskills*, KPPIP memberikan pengembangan kapasitas kepada pihak-pihak terkait proyek untuk meningkatkan pemahaman tentang peran penanggung jawab proyek, skema KPBU, dan penyusunan kajian.

Pencapaian KPPIP

Pada Semester 2 2017



Penyusunan *White Paper* sebagai landasan hukum skema Kerjasama Pengelolaan Aset Terbatas sebagai sumber pembiayaan alternatif yang cepat.



Penyusunan naskah akademis sebagai landasan hukum Undang-Undang Infrastruktur.



Penyusunan *masterplan* Pelabuhan Patimban untuk memastikan ketersediaan infrastruktur pendukung di sekitar pelabuhan.



Penandatanganan perjanjian pinjaman untuk Pelabuhan Patimban dari Jepang.



Penyusunan *Outline Business Case* (OBC) dan AMDAL Jalan Tol Yogyakarta – Bawen sebagai penyiapan lelang KPBU dan pengadaan tanah.



Penyusunan studi *Real Demand Survey* sebagai pelengkap studi OBC SPAM Semarang Barat.



Program 35.000 MW sampai dengan November 2017 telah mencapai 998 MW tahap operasi, 15.676 MW tahap konstruksi, 13.782 tahap kontrak/PPA, 3.163 MW tahap pengadaan, dan 2.228 tahap perencanaan.

B. Dukungan KPPIP untuk Kebijakan terkait Percepatan Penyediaan Infrastruktur

1. Penyiapan Skema Kerjasama Pengelolaan Aset Terbatas (KePAT)/*Limited Concession Scheme* (LCS)

Skema Kerjasama Pengelolaan Aset Terbatas (KePAT) atau *Limited Concession Scheme* (LCS) bertujuan untuk menyediakan sumber dana segar dengan cepat untuk pembangunan infrastruktur yang sangat mendesak. Skema ini dilatarbelakangi keterbatasan dana pemerintah dan BUMN serta kebutuhan pemenuhan target konstruksi pada tahun 2018 sementara pendanaan proyek belum siap. Urgensi tersebut dapat dijawab dengan skema KePAT dimana konsesi atas pengembangan dan operasi aset eksisting diberikan kepada badan

usaha swasta selama batas waktu tertentu. Pemegang konsesi diharapkan membayar pembayaran di muka (*upfront payment*), pembayaran periodik, dan pembagian keuntungan (*clawback*). Setelah mendapatkan dukungan Presiden dan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, KPPIP telah menyusun *White Paper* sebagai landasan hukum skema KePAT. Landasan hukum ini diharapkan dapat menjadi basis pelaksanaan KePAT, mengatur kelembagaan yang dibutuhkan, dan tahapan pelaksanaan.

2. Pelaksanaan Pembiayaan Pengadaan Tanah oleh Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN)

Sejak tahun 2017, Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) secara efektif telah menyediakan pendanaan untuk pengadaan tanah Proyek Strategis Nasional (PSN) berdasarkan Peraturan Presiden No. 102 Tahun 2016 tentang Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dalam Rangka Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Peraturan Menteri Keuangan No. 21 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Proyek Strategis Nasional dan Pengelolaan Aset Hasil Pengadaan Tanah oleh Lembaga Manajemen Aset Negara.

Terdapat dua skema dalam mekanisme pendanaan pengadaan tanah melalui LMAN, yaitu skema

pembayaran langsung oleh LMAN dan skema menggunakan dana Badan Usaha terlebih dahulu (dana talangan). Namun untuk saat ini, LMAN baru menjalankan skema dana talangan dan diharapkan pada tahun 2018 dapat mulai mengimplementasikan skema pembayaran langsung.

Pada tahun 2017, KPPIP memberikan dukungan dalam pemantauan dan percepatan pengembalian dana talangan Badan Usaha. Untuk itu, KPPIP mengadakan beberapa rapat pemantauan pengembalian dana talangan badan usaha untuk memastikan terlaksananya pengembalian dana talangan badan usaha dan memberikan solusi apabila terdapat masalah dalam implementasinya.

3. Pengembangan Instrumen Keuangan untuk Pembiayaan Infrastruktur

Masih besarnya gap kebutuhan dana investasi infrastruktur nasional dengan anggaran fiskal pemerintah, memaksa pihak swasta agar ikut ambil bagian untuk mencapai target infrastruktur yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2015-2019.

Berbagai upaya dan *high level discussion* telah dilakukan oleh pemangku kepentingan terkait seperti Bank Indonesia (BI), Otoritas Jasa Keuangan (OJK), dan Kementerian Keuangan untuk menciptakan instrumen keuangan baru agar dana pihak swasta dapat tersalurkan untuk pembangunan infrastruktur. Atas upaya ini, pada Semester II tahun 2017 terdapat pencapaian penting di Indonesia terkait dengan instrumen keuangan baru diantaranya, 1) Penerbitan instrumen Dana Investasi Infrastruktur (DINFRA); dan 2) Implementasi sekuritisasi aset pada proyek infrastruktur komersial.

Pada tanggal 27 Juli 2017, telah diterbitkan Peraturan OJK No. 52/POJK0.4/2017 tentang Dana Investasi Infrastruktur (DINFRA) Berbentuk Kontrak Investasi Kolektif (KIK) atau biasa disebut sebagai KIK DINFRA. KIK DINFRA merupakan suatu wadah yang dimanfaatkan untuk menghimpun dana dari masyarakat sebagai pemodal/investor dan sebagian besar dari dana tersebut akan diinvestasikan pada aset infrastruktur oleh Manajer Investasi.

Selain KIK DINFRA, terdapat implementasi dua skema sekuritisasi aset atau Efek Beragun Aset (EBA) yang telah diterbitkan oleh PT Jasa Marga dan PT Indonesia Power. PT Jasa Marga telah mengeluarkan Efek Beragun Aset Mandiri JSMR01, yaitu Surat Berharga Hak Atas Pendapatan Tol

Jagorawi senilai IDR 2 triliun yang tercatat pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 31 Agustus 2017.

Sedangkan PT Indonesia Power telah menerbitkan Efek Beragun Aset Danareksa Indonesia Power PLN1 atas piutang usaha PLTU Sularlaya Unit 1 sampai 4 ke PLN, surat berharga ini tercatat di Bursa Efek Indonesia pada tanggal 20 September 2017.

Selain KIK DINFRA dan Sekuritisasi Aset, terdapat usulan instrumen keuangan baru seperti *Perpetual Bond*.

Pada tanggal 25 Agustus 2017 telah diadakan *Forum Group Discussion* (FGD) oleh OJK mengenai *Perpetual Bond* sebagai salah satu alternatif pembiayaan infrastruktur. Acara tersebut dihadiri oleh K/L terkait, Manajer Investasi, *Accounting Firm* dan *Legal Firm*.

Dalam FGD tersebut telah dibahas bahwa isu utama pada *perpetual bond* adalah pada aturan pembukuannya oleh *issuer*, apakah dapat dikelompokkan sebagai ekuitas atau sebagai hutang. Pada FGD tersebut disampaikan bahwa pembukuan ekuitas atau hutang mengacu pada ada tidaknya substansi dari klausul kontrak yang menyebutkan apakah *issuer* memiliki hak untuk menghindari pembayaran pokok atau *principle bond*. Jika ada, maka *perpetuity bond* dikategorikan sebagai ekuitas, jika tidak, maka dikategorikan sebagai hutang. Namun, pada akhir diskusi belum ada hasil atau keputusan yang disepakati bersama atas usulan skema ini dan akan dilanjutkan dengan FGD berikutnya.

4. Efektivitas Implementasi Fasilitas Proyek Strategis Nasional

Sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 j.o. Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN), terdapat sejumlah fasilitas perizinan dan non-perizinan yang bertujuan untuk mempercepat pelaksanaan PSN. Fasilitas perizinan dan non-perizinan PSN diantaranya memperoleh dukungan *debottlenecking* dari KPPIP, diskresi tata ruang, percepatan pengadaan tanah, pemberian jaminan Pemerintah, ataupun percepatan pengadaan barang/jasa.

KPIP telah melakukan evaluasi atas implementasi serta efektivitas Peraturan Presiden tentang PSN dalam mempercepat pelaksanaan proyek. Bekerja sama dengan pemangku kepentingan terkait, KPPIP tengah mengusulkan perbaikan-perbaikan kebijakan yang dibutuhkan serta melakukan upaya koordinasi untuk meningkatkan efektivitas implementasi fasilitas PSN sebagaimana tercantum dalam Peraturan Presiden guna menghasilkan dampak percepatan pelaksanaan PSN.

5. Rencana Tata Ruang Laut Nasional dan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K)

Sebagaimana diatur dalam UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Rencana Tata Ruang Laut Nasional (RTRLN) merupakan acuan dalam pemanfaatan ruang laut. Saat ini RTRLN tengah dalam tahap harmonisasi sebelum ditetapkan menjadi Peraturan Pemerintah.

KPIP sebagai salah satu pemangku kepentingan di bidang penyediaan infrastruktur diminta oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk memberikan masukan dalam penyusunan RTRLN,

khususnya untuk memastikan agar Proyek Strategis Nasional maupun Prioritas tidak terkendala isu kesesuaian tata ruang laut setelah ditetapkannya Peraturan Pemerintah tentang RTRLN. Selanjutnya, RTRLN akan menjadi basis penerbitan diskresi kesesuaian tata ruang laut dan wilayah pesisir untuk PSN oleh Menteri Kelautan dan Perikanan, dalam hal Pemerintah Daerah belum menetapkan RZWP3K yang diperlukan untuk perizinan pelaksanaan PSN.

6. Integrasi Rencana Penataan Ruang dengan Rencana Pembangunan

Kesesuaian tata ruang adalah prasyarat bagi pelaksanaan proyek infrastruktur, mengingat bahwa kesesuaian tata ruang menjadi dasar bagi penerbitan izin yang dibutuhkan proyek misalnya izin lingkungan dan lokasi. Adapun dalam perkembangannya, PSN banyak terkendala kesesuaian tata ruang.

Bekerja sama dengan pemangku kepentingan terkait, KPPIP telah menyusun usulan perbaikan kebijakan dan melakukan upaya-upaya koordinasi

untuk memastikan adanya sinkronisasi antara rencana pembangunan dan rencana tata ruang. Salah satu metode sinkronisasi yang diusulkan oleh KPPIP adalah melalui integrasi informasi spasial proyek infrastruktur ke dalam rencana pembangunan. Sinkronisasi antara rencana pembangunan dan rencana tata ruang perlu dilakukan untuk mencegah proyek-proyek dalam agenda pembangunan Pemerintah tidak tercantum dalam rencana tata ruang dan selanjutnya terkendala dalam proses perizinannya.

C. Penetapan Proyek Prioritas

Menindaklanjuti usulan 37 Proyek Prioritas yang disusun, telah dilakukan Rapat Komite KPPIP pada tanggal 21 Juni 2017 yang dipimpin oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua KPPIP. Deputi Bidang Koordinasi Percepatan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah selaku Ketua Tim Pelaksana KPPIP memaparkan metode pemilihan Proyek Prioritas beserta hasilnya. Pada rapat tersebut telah disepakati Proyek Prioritas lama yang dipertahankan dan Proyek Prioritas baru hasil seleksi, sebagai berikut:

- Proyek prioritas lama
- Proyek prioritas baru

JALAN TOL

1. Jalan Tol Panimbang - Serang
2. Jalan Tol Manado - Bitung
3. Jalan Tol Balikpapan - Samarinda
4. Jalan Tol Trans Sumatera (8+7 ruas jalan tol)
5. Jalan Tol Probolinggo - Banyuwangi
6. Jalan Tol Yogyakarta - Bawen

PERKERETAAPIAN

7. Pembangunan Rel Kereta Api Prov. Kaltim
8. Kereta Api Makassar - Pare-pare
9. Kereta Api Ekspres SHIA
10. MRT Jakarta Koridor Utara - Selatan
11. LRT Terintegrasi di Wilayah Jabodebek
12. LRT Provinsi Sumatera Selatan
13. Perkeretaapian Umum DKI Jakarta

PALABUHAN

14. Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung
15. Pelabuhan Hub Internasional Bitung
16. Pelabuhan Patimban
17. *Inland Waterways* Cikarang - Bekasi - Laut

IPTEK

18. Palapa Ring Broadband

KETENAGALISTRIKAN

19. *Central Java Power Plant* (CJPP)/PLTU Batang
20. PLTU Indramayu
21. PLTU Mulut Tambang (Sumsel, Jambi, Riau, Kaltim, Kaltara)
22. PLTGU (18 Provinsi)
23. *Central - West Java Transmission Line*
24. Transmisi Sumatera 500 kV (4 Provinsi)

MIGAS

25. Kilang Minyak Bontang
26. Kilang Minyak Tuban (Ekspansi)
27. RDMP (Balongan, Cilacap, Dumai, Balikpapan, Plaju)
28. Lapangan Abadi WK Masela (Maluku)
29. *Indonesian Deepwater Development* (IDD) (Kaltim)
30. Pengembangan Tangguh Train 3 (Papua)
31. Lapangan unitisasi Gas Jambaran - Tiung Biru (Jatim)

AIR MINUM, AIR LIMBAH, DAN BENDUNGAN

32. SPAM Semarang Barat
33. SPAM Jatiluhur
34. SPAM Bandar Lampung
35. Jakarta Sewerage System Pengolahan Limbah Jakarta
36. Tanggul Laut Fase A

ENERGI ASAL SAMPAH

37. Energi asal sampah di 8 kota (Jakarta, Tangerang, Bandung, Semarang, Solo, Surabaya, Denpasar, Makassar)

Menindaklanjuti hasil keputusan rapat tentang pemilihan Proyek Prioritas, telah diterbitkan pula Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian (Permenko) No. 5 Tahun 2017 tentang perubahan atas Permenko No. 12 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyiapan Infrastruktur Prioritas. Permenko tersebut telah diundangkan oleh Direktur Jenderal Peraturan dan Perundang-undangan, Kementerian Hukum dan HAM pada tanggal 6 September 2017.



**MENTERI KOORDINATOR BIDANG PEREKONOMIAN
REPUBLIK INDONESIA**

SALINAN

PERATURAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG PEREKONOMIAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 5 TAHUN 2017
TENTANG
PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG
PEREKONOMIAN NOMOR 12 TAHUN 2015 TENTANG PERCEPATAN
PENYIAPAN INFRASTRUKTUR PRIORITAS

D. Penyelenggaraan Kompetisi Foto Proyek Strategis Nasional

Dalam rangka mensosialisasikan kepada masyarakat kerja nyata pemerintah dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, KPPIP menyelenggarakan kompetisi foto infrastruktur yang diikuti oleh peserta dari seluruh Indonesia. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk mengajak masyarakat menyaksikan pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah Indonesia melalui foto – foto pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dilihat dan diabadikan sendiri oleh masyarakat.

Tema yang diangkat dalam kompetisi foto ini adalah **“Di Darat, Laut dan Udara Infrastruktur Kita Bangun”**.

Peserta dibagi dalam 7 kategori yaitu Profesional, Umum Zona Barat, Umum Zona Tengah, Umum Zona Timur, Pelajar Zona Barat, Pelajar Zona Tengah dan Pelajar Zona Timur dengan total hadiah yang diberikan mencapai Rp 310 juta.

Kegiatan diawali dengan pendaftaran peserta berikut pengiriman foto yang hendak dikompetisikan pada 7 – 21 Agustus 2017. Para peserta juga diwajibkan untuk mempublikasikan foto yang dikompetisikan di media sosial. Total peserta yang mengikuti kegiatan ini berjumlah 853 peserta dari seluruh wilayah Indonesia dengan jumlah foto yang dikompetisikan mencapai 2.269 foto.

Berikut rincian jumlah peserta dan foto peserta kompetisi:

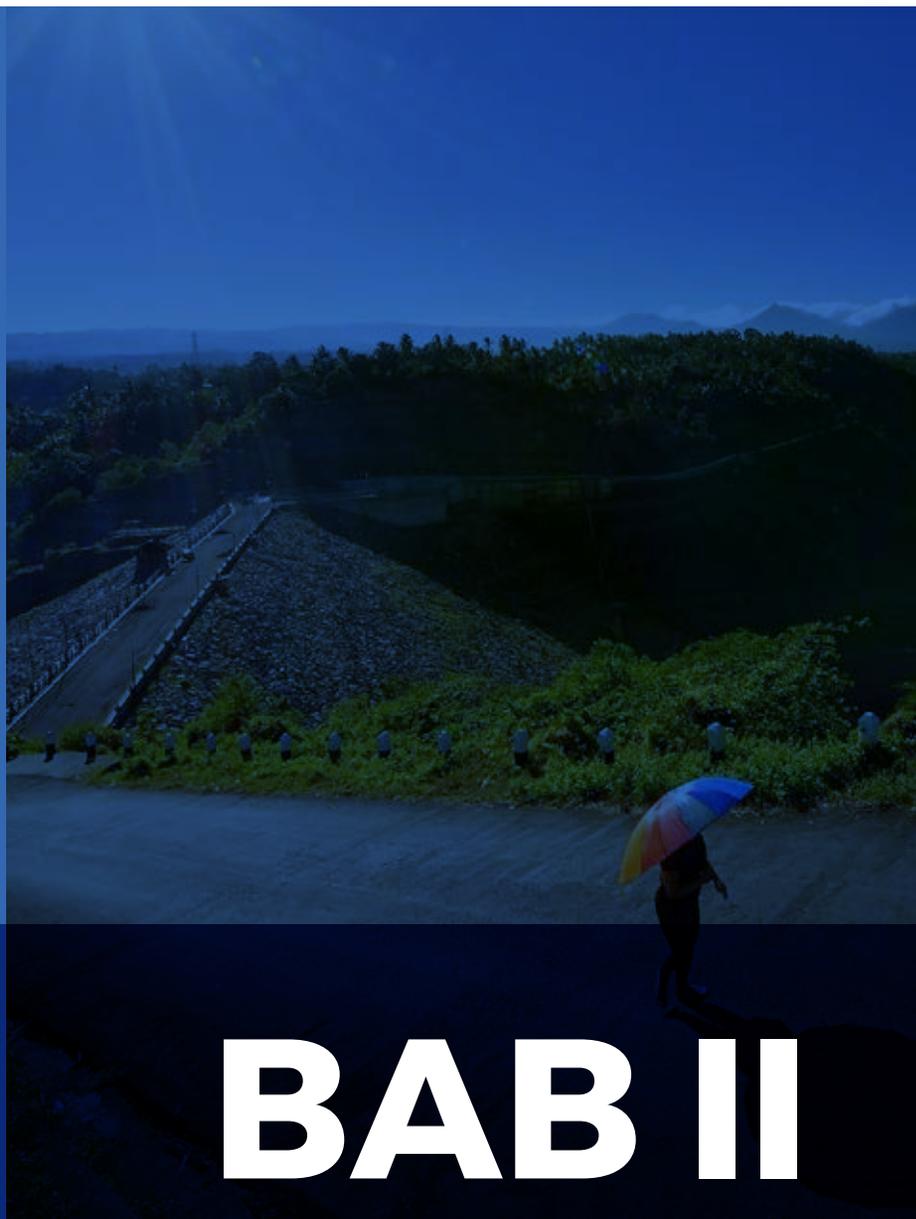
No	Kategori	Peserta	Foto
1	Profesional	117	317
2	Umum Zona Barat	383	1024
3	Umum Zona Tengah	52	138
4	Umum Zona Timur	55	139
5	Pelajar Zona Barat	191	496
6	Pelajar Zona Tengah	25	76
7	Pelajar Zona Tengah	30	79
Jumlah		853	2.269

Selanjutnya, kegiatan penjurian diadakan pada 22 Agustus 2017. Terdapat tiga juri yang terlibat yaitu Arbain Rambey selaku fotografer jurnalistik Kompas, Alfred Lilipaly selaku fotografer komersil dan Bastary Pandji Indra perwakilan KPPIP. Pengumuman nominasi peserta dilakukan melalui media sosial KPPIP pada 23 Agustus 2017.

No	Kategori Pemenang	Nama
Kategori Profesional		
1	Juara I Profesional	Fadil Aziz
	Juara II Profesional	Panca Budi Prabowo
	Juara III Profesional	Gunawan Rustandi
Kategori Umum		
2	Juara I Umum Zona Barat	Bayu Perwira Negara
	Juara II Umum Zona Barat	Adrian Bela Widodo
	Juara III Umum Zona Barat	Fajar Hengki Wijaya
3	Juara I Umum Zona Tengah	Felix Daritan
	Juara II Umum Zona Tengah	I Ketut Raka Bujangga
	Juara III Umum Zona Tengah	Raditia Teja
4	Juara I Umum Zona Timur	Sander Sonambela
	Juara II Umum Zona Timur	Amrullah Basri Paembonan
	Juara III Umum Zona Timur	Yardi Husaini
Kategori Pelajar		
5	Juara I Pelajar Zona Barat	Ghiffari Zeva Hatsmi
	Juara II Pelajar Zona Barat	Restu Riyanto
	Juara III Pelajar Zona Barat	Arif Tribawono Hadirahmanto
6	Juara I Pelajar Zona Tengah	I G bagus Verdhi Vidyasthana
	Juara II Pelajar Zona Tengah	I ketut Adi Ari Putra
	Juara III Pelajar Zona Tengah	Dedet Noptriannur
7	Juara I Pelajar Zona Timur	Ade Kurnia Farisah Sani
	Juara II Pelajar Zona Timur	Sadly Ashari Said
	Juara III Pelajar Zona Timur	Fawwas Muthohar

Puncak kegiatan berupa penganugerahan para pemenang dan pameran foto diselenggarakan pada 27 Agustus 2017 di Lapangan Silang Monas Jakarta. Hadir pada kegiatan ini Presiden RI, bersama beberapa menteri seperti Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Menteri Perhubungan, Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Menteri Pertanian, Menteri Komunikasi dan Informatika dan Kepala Staf Kepresidenan.





BAB II

Perkembangan
Pembangunan Infrastruktur
di Indonesia



Sumber Foto : I Ketut Raka Bujangga/KPPIP
Keterangan : Foto Bendungan Titab, Buleleng, Bali

A. Dampak Penyediaan Infrastruktur terhadap Pembangunan Ekonomi Indonesia

Pembangunan proyek - proyek infrastruktur yang termasuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap perekonomian Indonesia secara keseluruhan. KPIIP berkerja sama dengan Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia (LPEM FEUI) untuk mengukur besaran dampak positif tersebut. Dalam studi yang dilakukan, LPEM FEUI menggunakan indikator utama perekonomian seperti Produk Domestik Bruto (PDB), tenaga kerja, dan pendapatan rumah tangga untuk mengukur dampak pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) baik secara nasional maupun regional dengan studi kasus proyek Bandara Labuan Bajo dan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Umbulan.

Secara nasional, pembangunan PSN memberikan dampak positif terhadap perekonomian. Besaran dampak yang terjadi berbeda-beda tergantung pada besaran alokasi dan investasi sektoral. Secara umum, pembangunan PSN yang sebagian kebutuhan investasinya dibiayai melalui pengalihan subsidi, berpotensi meningkatkan PDB sebesar 5,32%, dengan nilai tambahan tertinggi pada tahun 2028-2029 sebesar 7,64%. Pengembangan infrastruktur yang

termasuk dalam PSN juga akan meningkatkan pendapatan rumah tangga sebesar 2,3% dan penyerapan tenaga kerja sebesar 6,69% jika dibandingkan dengan kondisi perekonomian dimana tidak dilakukan pembangunan PSN (*business as usual*). Dampak sebagaimana disebutkan di atas, dapat lebih besar lagi bila pembangunan PSN diikuti oleh peningkatan produktivitas pada wilayah regional dan sektor-sektor terkait.

Dampak ekonomi dari pembangunan PSN terhadap tenaga kerja dan pendapatan rumah tangga ditandai dengan adanya *structural adjustment* yang terjadi pada tahun 2020. *Structural adjustment* ini terjadi karena perbedaan besaran dana dan pergeseran alokasi dana secara sektor, dari jenis infrastruktur yang relatif padat karya menjadi relatif lebih padat modal.

Secara regional, Bandara Labuan Bajo telah berhasil meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan, terutama wisatawan domestik. Pertumbuhan kumulatif tahunan dari kunjungan wisatawan tahun 2013-2016 sebesar 23%. Peningkatan kunjungan wisatawan ini diikuti oleh peningkatan usaha pada sektor pariwisata di Labuan bajo. Sebagai contoh, terjadi peningkatan jumlah kamar hotel dari sebanyak 994 kamar (2015)

menjadi 1.084 kamar (2017) dan peningkatan jumlah pegawai dari 715 orang (2015) menjadi 816 orang (2017). Kemudian, penanaman modal baik luar negeri dan dalam negeri juga mengalami peningkatan.

Peningkatan dunia usaha di sektor pariwisata juga berdampak pada peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui pajak hotel, restoran, dan hiburan. Sebagai contoh, pertumbuhan penerimaan pajak restoran dari tahun 2014 ke tahun 2015 sebesar 16,9% dan dari tahun 2015 ke tahun 2016 sebesar 24,7%.

Proyek kedua adalah SPAM Umbulan yang sampai bulan Oktober 2017 telah menyerap 491 ribu jam kerja untuk konstruksi instalasi pengolahan air dan 118 ribu jam kerja untuk konstruksi perpipaan.

SPAM Umbulan berpotensi untuk melayani air bersih bagi 1,3 juta penduduk atau 31.000 sambungan rumah (SR) baru di Provinsi Jawa Timur (lima Kabupaten/kota), termasuk juga pada beberapa kecamatan yang rawan bencana kekeringan.

B. Dukungan KPPIP untuk Kebijakan terkait Percepatan Penyediaan Infrastruktur

Paket Kebijakan Ekonomi

Sejak paket kebijakan ekonomi pertama dikeluarkan pada 9 September 2015, deregulasi di berbagai sektor dilakukan untuk penyederhanaan regulasi dengan cara menghilangkan duplikasi dan irrelevansi peraturan yang ada. Hal ini demi mendorong kinerja industri untuk memacu perekonomian yang lesu dan menanggulangi deperesiasi mata uang Rupiah atas dolar Amerika Serikat. Hingga saat ini, Pemerintah

telah mengeluarkan 16 Paket Kebijakan Ekonomi (PKE), PKE ke-16 telah dikeluarkan pada tanggal 31 Agustus 2017 yang berfokus pada percepatan perizinan berusaha dari tingkat pusat hingga daerah atau yang biasa dikenal dengan istilah *Single Submission*. Mengingat masalah perizinan di tingkat daerah masih kerap ditemukan, maka PKE ini penting untuk dipahami dan diimplementasikan sampai ke tingkat pejabat daerah.

Paket Kebijakan Ekonomi	Pokok Kebijakan
I	Melakukan deregulasi atas 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 untuk wilayah KEK, regulasi sumber daya air dan proses perizinan yang cepat.
VII	Memberikan keringanan pada industri padat karya, dimana PPh 21 menjadi tanggungan perusahaan.

VIII	Kebijakan Satu Peta, mempercepat pembangunan kilang minyak dalam negeri dan memberikan insentif bagi perusahaan jasa pemeliharaan.
IX	Mendukung percepatan pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan melalui Peraturan Presiden No. 4 Tahun 2016 tentang Percepatan Infrastruktur Ketenagalistrikan untuk mencapai target rasio elektrifikasi sebesar 97% di tahun 2019.
X	Meningkatkan perlindungan bagi Usaha Mikro, Kecil, Menengah, dan Koperasi (UMKMK) melalui revisi Daftar Negatif Investasi (DNI).
XI	Memer lancar arus barang di pelabuhan melalui Indonesia <i>Single Risk Management</i> (ISRM).
XII	Mendukung upaya deregulasi untuk kemudahan berusaha dengan memangkas dari 94 prosedur menjadi 10 prosedur untuk mendapatkan izin memulai usaha.
XIII	Menyederhanakan jumlah dan waktu perizinan yang diperlukan untuk membangun rumah Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) dari 33 izin/tahapan menjadi 11 izin/rekomendasi.
XIV	Menerbitkan Peta Jalan <i>E-commerce</i> untuk mendorong perluasan dan peningkatan kegiatan ekonomi masyarakat di seluruh Indonesia secara efisien dan terkoneksi secara global.
XV	Meningkatkan kemudahan berusaha dan pengurangan biaya bagi usaha penyedia jasa logistik nasional.
XVI	Menyelesaikan hambatan dalam proses pelaksanaan serta memanfaatkan teknologi informasi melalui penerapan sistem perizinan terintegrasi (<i>single submission</i>).

C. Perbaikan Peraturan Terkait Kelembagaan

Perluasan Tugas dan Fungsi Badan Layanan Umum Badan Pengatur Jalan Tol (BLU BPJT)

Sesuai dengan mandat KPPIP, yaitu menetapkan skema dan sumber pendanaan untuk Proyek Prioritas dan menetapkan strategi serta kebijakan dalam rangka percepatan penyediaan infrastruktur prioritas, KPPIP memberikan dukungan terhadap rencana pengembangan tugas dan fungsi BLU BPJT yang salah satu tujuannya adalah untuk pengimplementasian pendanaan alternatif seperti *Availability Payment* (AP).

Pada skema pendanaan AP, suatu proyek yang tidak layak secara finansial akan diberikan dukungan finansial dalam bentuk pembayaran per tahun selama masa konsesi oleh pemerintah sesuai dengan tingkat pengembalian yang disepakati. Dukungan ini diberikan dengan syarat badan usaha telah berhasil membangun proyek dan memberikan layanan infrastruktur sesuai dengan standar kualitas yang telah disepakati. Salah satu contoh proyek yang sukses menerapkan skema AP adalah proyek Palapa *Ring Broadband* oleh Balai Penyedia dan Pengelola Pembiayaan Telekomunikasi dan Informatika (BP3TI).

Sejak bulan April 2017, KPPIP terlibat aktif dalam rencana ini dengan membantu koordinasi beberapa rapat-rapat yang telah dilakukan dan memberikan berbagai masukan terkait usulan tugas dan fungsi baru yang diajukan. KPPIP juga telah dilakukan beberapa kali pembahasan yang antara lain menyepakati rencana aksi pengembangan BLU BPJT dan pembagian tugas antara PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) dengan *World Bank* dimana PII akan tetap melanjutkan penyusunan kajian namun

difokuskan pada solusi jangka pendek, khususnya untuk dapat menjalankan skema AP, sedangkan *World Bank* akan menyusun kajian untuk lingkup jangka panjang seperti pengembangan tugas, fungsi, dan struktur BLU BPJT agar lebih optimal dan berkelanjutan.

Pada semester kedua tahun 2017, KPPIP mendukung koordinasi dengan BPJT dalam rangka penyusunan kajian hukum yang diminta oleh BPJT berdasarkan Surat dari Kepala Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. UM.01.11-P/265 tertanggal 28 Juli 2017. Hasil kajian tersebut mencakup:

1. Kajian terhadap implikasi peraturan perundang-undangan terkait dalam proses usulan pengembangan BLU BPJT;
2. Kajian alternatif BLU lainnya sebagai pelaksana tugas dan fungsi yang baru jika pengembangan BLU BPJT sulit dilakukan; dan
3. Kajian yang berfokus pada tugas dan fungsi BLU BPJT dalam hal Dana Talangan Tanah.

Selain itu, KPPIP juga mengadakan Rapat Pembahasan Usulan Pengembangan Badan Layanan Umum Badan Pengatur Jalan Tol (BLU BPJT) pada tanggal 13 September 2017. Hasil dari rapat tersebut antara lain Kementerian PUPR dan BPJT akan berkoordinasi lebih lanjut terkait rencana pengembangan BLU BPJT. Hal ini diperlukan mengingat rencana Menteri PUPR dalam melakukan reorganisasi Kementerian PUPR, yang juga mencakup BPJT dan BLU BPJT.

Pada bulan November, KPPIP mendukung koordinasi penyelenggaraan Rapat Pengembangan BLU BPJT dengan Direktur Jenderal Perbendaharaan, Kementerian Keuangan. Pada rapat tersebut, Direktur Jenderal Perbendaharaan menekankan bahwa setiap usulan tersebut harus dikaji secara mendalam dari sisi efektivitas dan efisiensi sehingga usulan tersebut tidak tumpang-tindih dengan tugas dari lembaga eksisting lainnya. Selain itu, perlu dilakukan kajian dari segi hukum untuk menghindari adanya potensi pertentangan dengan regulasi yang ada.

Mengingat masih perlu dilakukannya kajian lebih mendalam pada beberapa usulan, Direktorat Jenderal Perbendaharaan mengusulkan pengajuan pengembangan fungsi BLU BPJT dapat dipecah menjadi beberapa "paket usulan", sehingga untuk saat ini difokuskan untuk pengajuan fungsi yang bersifat mendesak dan tidak bertentangan dengan regulasi. Sedangkan "paket usulan" lainnya dapat dikaji kembali dan dilakukan penyesuaian regulasi ataupun pembentukan BLU baru apabila diperlukan.

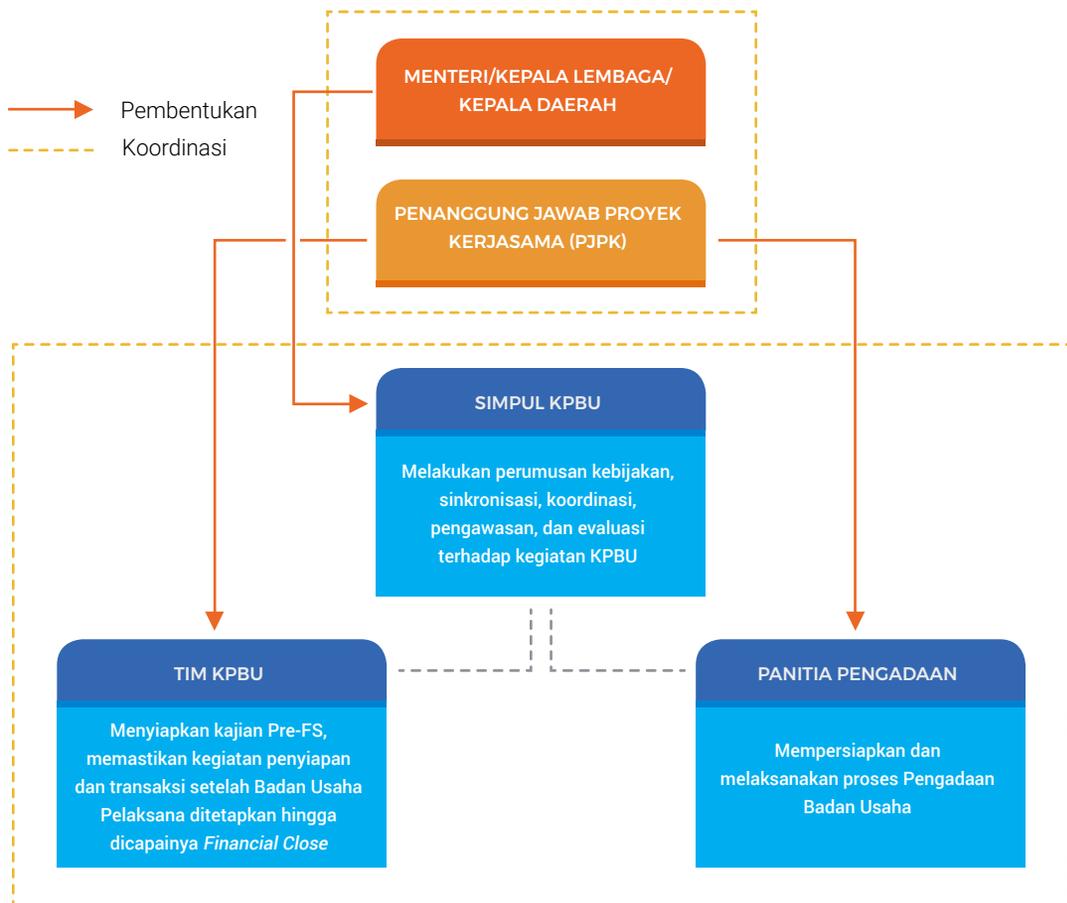
Berdasarkan perkembangan tersebut, KPPIP mendorong BPJT agar pengembangan tugas dan fungsi BLU BPJT sebagai instansi pengelola dana AP sudah selesai maksimal pada tahun 2019 mempertimbangkan Jalan Tol Serang – Panimbang ditargetkan akan mulai beroperasi pada tahun tersebut.



Pengembangan Pembentukan Simpul KPBU di Kementerian Perhubungan

Pembentukan Organisasi Pelaksana KPBU dengan tugas dan wewenang yang jelas, merupakan salah satu kunci agar pelaksanaan proyek KPBU memberikan hasil yang optimal. Salah satu organisasi pelaksana KPBU yang berperan penting dalam setiap tahapan KPBU, mulai dari perencanaan, penyiapan, hingga transaksi,

adalah Simpul KPBU. Sebagaimana telah didefinisikan dalam Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015, Simpul KPBU berperan dalam melakukan perumusan kebijakan, sinkronisasi, koordinasi, pengawasan, dan evaluasi terhadap kegiatan KPBU.



Gambar 1.

Pelaksanaan skema KPBU melibatkan beberapa organisasi kelembagaan yang telah didefinisikan dalam Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015

Pada Kementerian Perhubungan, Simpul KPBU telah dibentuk melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 90 Tahun 2010 tentang Pembentukan Simpul Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) Kementerian Perhubungan. Simpul KPS yang dibentuk pada tahun 2010 tersebut terdiri atas Pengarah dan Pelaksana. Pengarah diketuai oleh Menteri Perhubungan sedangkan Pelaksana diketuai oleh Kepala Pusat Kajian Kemitraan dan Pelayanan Jasa Transportasi.

Tugas Simpul KPS yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 90 Tahun 2010 telah sesuai dengan tugas Simpul KPBU yang didefinisikan dalam Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas No. 4 Tahun 2015. Selain itu, terkait tata cara pelaksanaan KPBU pada Kementerian Perhubungan telah dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 83 Tahun 2010 tentang Panduan Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi.

Dalam implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No. 83 Tahun 2010 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 90 Tahun 2010 tersebut ditemukan kendala dimana proyek KPBU pada Kementerian Perhubungan terhambat dalam tahap persiapan dan transaksi dan terdapat *overlapping* dan kesimpang siuran tugas unit kerja yang terkait pelaksanaan KPBU. Sebagai solusi untuk meningkatkan pelaksanaan KPBU di Kementerian Perhubungan, saat ini tengah disusun Peraturan Menteri Perhubungan untuk merevisi Peraturan Menteri

Perhubungan No. 83 Tahun 2010 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 90 Tahun 2010.

Revisi yang dilakukan akan fokus kepada penguatan fungsi Biro Kerja Sama dalam pelaksanaan KPBU di Kementerian Perhubungan. Biro Kerja Sama merupakan Biro di bawah Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan yang dibentuk pada tahun 2015.

Fungsi Biro Kerja Sama yang akan dicantumkan dalam revisi Peraturan Menteri Perhubungan No. 83 Tahun 2010 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 90 Tahun 2010 adalah melakukan *review* dan juga memberikan saran dan persetujuan terhadap Studi Pendahuluan, *Outline Business Case / Prastudi Kelayakan*, dan penyusunan *Final Business Case*, serta memberikan penilaian terhadap pencapaian target yang telah ditentukan sebelumnya dalam setiap fase proyek KPBU, mulai dari fase perencanaan, fase penyiapan, sampai dengan fase transaksi, untuk meningkatkan keberhasilan pelaksanaan proyek KPBU. Selain itu, Biro Kerjasama juga tengah menyusun pedoman pelaksanaan KPBU sektor transportasi.

KPPIP mendukung peningkatan keberhasilan pelaksanaan KPBU di Kementerian Perhubungan dengan memfasilitasi *capacity building* terkait KPBU untuk Biro Kerja Sama dan unit kerja terkait lainnya di Kementerian Perhubungan, serta memberikan masukan terhadap pedoman pelaksanaan KPBU sektor transportasi yang tengah disusun oleh Biro Kerja Sama.

Dukungan Pemantauan Pendanaan Pengadaan Tanah Melalui Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN)

KPPIP bekerja sama secara intensif sejak Mei 2016 dengan Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) dalam menyediakan pendanaan untuk pengadaan tanah PSN berdasarkan Peraturan Presiden No. 102 Tahun 2016 tentang Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dalam

Rangka Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Peraturan Menteri Keuangan No. 21 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Proyek Strategis Nasional dan Pengelolaan Aset Hasil Pengadaan Tanah Oleh Lembaga Manajemen Aset Negara. Pendanaan pengadaan tanah melalui LMAN

dipercaya menjadi sebuah terobosan karena LMAN sebagai suatu Badan Layanan Umum (BLU) memiliki keleluasaan dalam mengelola anggaran dana pengadaan tanah secara terpusat yang sebelumnya dilakukan oleh masing-masing Kementerian/Lembaga.

Pada semester kedua tahun 2017, KPPIP memfokuskan dukungan dalam pemantauan dan percepatan pengembalian dana talangan badan usaha. Oleh karenanya, KPPIP mengadakan beberapa rapat pemantauan pengembalian dana talangan badan usaha untuk memastikan terlaksananya pengembalian dana talangan badan usaha dan memberikan solusi apabila terdapat masalah dalam implementasi.

Berdasarkan pemantauan yang dilakukan KPPIP, salah satu masalah utama yang dihadapi adalah tentang tumpang tindih peran verifikasi antara Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) dan LMAN. Sesuai dengan Peraturan Presiden No. 102 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Keuangan No. 21 Tahun 2017, BPKP melakukan verifikasi penggunaan dana talangan sebelum diajukan pengembaliannya kepada LMAN, sedangkan LMAN sebagai KPA berwenang untuk melakukan penelitian administratif terhadap pengajuan pengembalian dana talangan yang telah diajukan.

Namun, oleh berbagai pihak, hal tersebut dianggap sebagai verifikasi ulang oleh LMAN yang membuat proses menjadi tidak efektif mengingat peran verifikasi merupakan tanggung jawab dari BPKP. Selain masalah tersebut, proses pengembalian dana talangan kepada BUJT juga mengalami hambatan karena minimnya kualitas dan kelengkapan dokumen yang diterima LMAN, seperti tidak konsistennya jumlah dokumen bidang tanah yang diberikan dengan jumlah bidang tanah pada surat permohonan penggantian dana talangan dari BPJT.

Sebagai tindak lanjut untuk menyelesaikan masalah tersebut, KPPIP mengadakan serangkaian rapat pemantauan dan *debottlenecking* dalam rangka percepatan pengembalian dana talangan. Selain itu, KPPIP juga terlibat aktif dalam penyusunan Nota Kesepahaman tentang Percepatan Pembayaran Penggantian Dana Pengadaan Tanah Bagi Proyek Strategis Nasional Jalan Tol oleh Lima Pihak, yaitu BLU LMAN; BPKP; Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR; Direktorat Jenderal Pengadaan Tanah, Kementerian Agraria dan Tata Ruang; dan BPJT. Melalui Nota Kesepahaman tersebut, terdapat beberapa terobosan untuk mempercepat proses antara lain dengan lebih dilibatkannya LMAN pada proses verifikasi BPKP untuk menghindari adanya tumpang tindih proses verifikasi.

Melalui berbagai upaya percepatan tersebut, per 6 Desember 2017, realisasi pengembalian dana talangan badan usaha telah mencapai Rp 11,49 triliun (92,6%) dari total tagihan terhadap LMAN sebesar Rp 12,40 triliun. Walaupun tidak sesuai target awal penyelesaian yaitu pada bulan September, KPPIP mengapresiasi kinerja LMAN yang hampir menyelesaikan keseluruhan pengembalian dana talangan badan usaha Tahun Anggaran 2016.

Sebagai tindak lanjut berikutnya, KPPIP saat ini mendukung LMAN untuk mengimplementasikan skema pembayaran Uang Ganti Rugi (UGR) secara langsung. Dengan diimplementasikannya skema ini, Badan Usaha tidak lagi terbebani untuk memberikan Dana Talangan untuk pengadaan tanah. KPPIP merekomendasikan agar proyek Pelabuhan Patimban dan LRT Jabodebek menjadi dua proyek pertama untuk implementasi skema pembayaran langsung.

D. Dukungan Alternatif Pendanaan

Kemajuan Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) di Indonesia

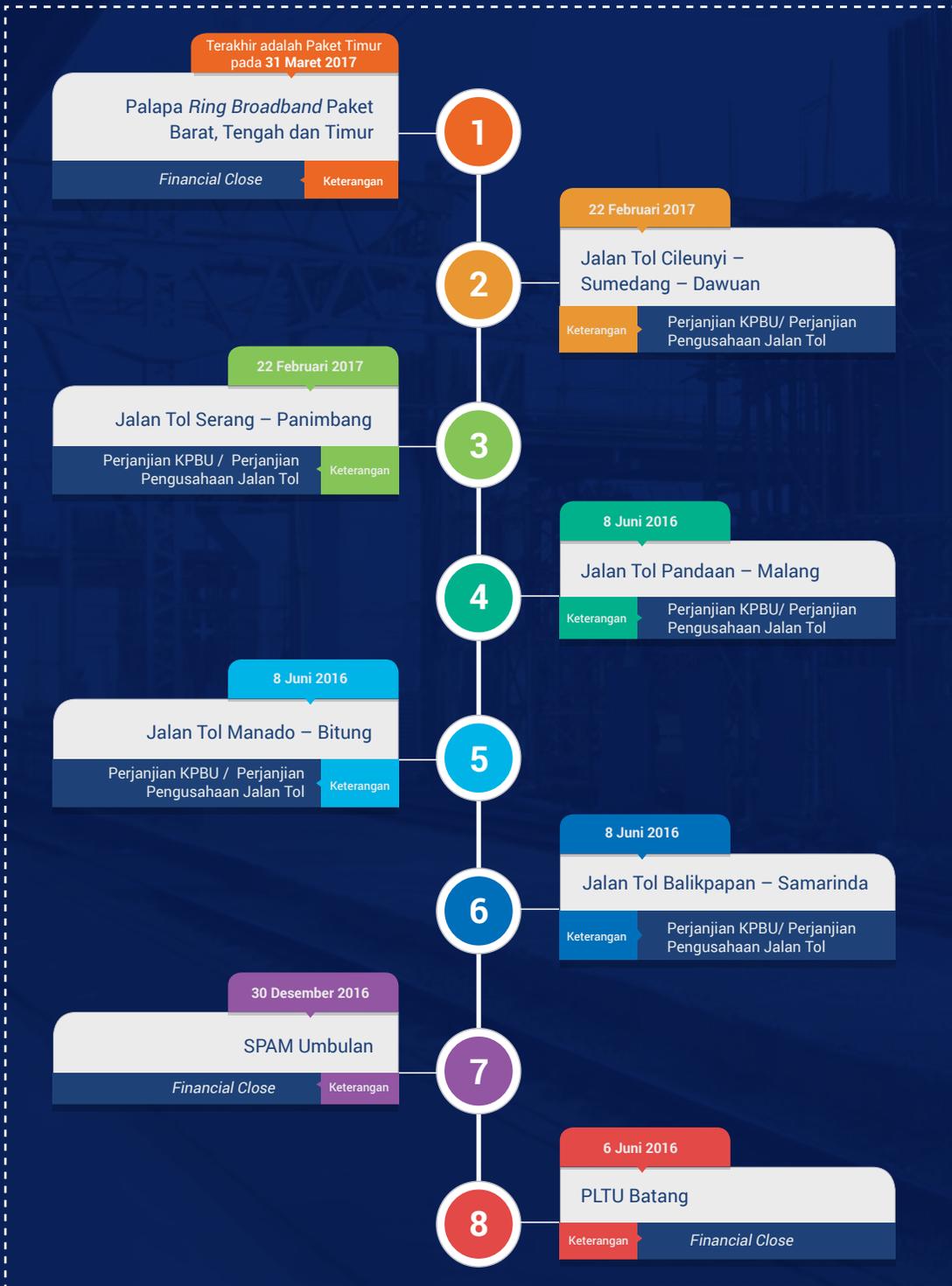
Skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) merupakan sebuah skema pembiayaan infrastruktur yang dibentuk untuk mengoptimalkan alokasi risiko antara Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan proyek infrastruktur mulai dari penyiapan, pra-konstruksi, konstruksi sampai dengan operasi dan pemeliharaan. Skema ini juga dibentuk sebagai salah satu usaha menutup terbatasnya ketersediaan dana Pemerintah melalui APBN/APBD dan BUMN/D dengan mengajak pihak swasta untuk turut berpartisipasi dalam mendukung pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Guna mewujudkan hal tersebut, Pemerintah telah melakukan reformasi dan menyusun instrumen yang dibutuhkan untuk mendukung implementasi skema KPBU di Indonesia. Reformasi dari sisi fiskal telah dilakukan melalui penyediaan dukungan Pemerintah seperti *Viability Gap Funding* (VGF), *Availability Payment* (AP), sedangkan dari sisi kelembagaan, telah didirikan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP), PT Sarana Multi Infrastruktur dan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia.

Pada tahun 2017 ini terdapat reformasi kebijakan dan peraturan untuk mendukung kelancaran pelaksanaan proyek diantaranya melalui penerbitan Peraturan Pemerintah No. 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) dimana Menteri ATR/BPN dapat menerbitkan rekomendasi pemanfaatan ruang sehingga proses perolehan perizinan proyek dapat dilakukan.

Selain itu, telah diterbitkan pula Peraturan Presiden (Perpres) No. 56 Tahun 2017 tentang Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan dalam Rangka Penyediaan Tanah untuk Proyek Strategis Nasional. Perpres tersebut memberikan landasan hukum bagi pemerintah dan badan usaha untuk dapat memberikan dana santunan untuk biaya pembongkaran rumah, mobilisasi, sewa rumah, dan tunjangan kehilangan pendapatan akibat dari penggunaan tanah yang berstatus milik pemerintah pusat, pemerintah daerah, BUMN, atau BUMD untuk pembangunan PSN.

Dari berbagai reformasi yang telah dilaksanakan, sejumlah **proyek KPBU** telah **mencapai milestone penting** sebagai berikut:



Dampak positif dari pelaksanaan reformasi kebijakan yang telah dilaksanakan adalah implementasi dari Proyek Palapa *Ring Broadband* Paket Barat, Tengah dan Timur, dimana merupakan proyek KPBU pertama yang menerapkan skema pembayaran ketersediaan layanan atau *Availability Payment (AP)*.

Ketersediaan layanan ini dijamin pembayarannya oleh **PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia**. Tiga paket proyek ini juga berhasil melibatkan *strategic investors* dan *financial investors* kunci yang mampu meningkatkan *trust* dan *confidence* investor potensial lainnya untuk melaksanakan proyek KPBU di Indonesia. Tidak hanya bagi investor, manfaat juga dirasakan oleh Kementerian Komunikasi dan Informatika selaku Penanggung Jawab Proyek (PJPK), dengan adanya proyek ini, dapat dilakukan *transfer knowledge* dari *strategic investors* kepada PJPK dan investor lokal.

Perkembangan Penyusunan Landasan Hukum Skema Kerjasama Pengelolaan Aset Terbatas (KePAT)

Keterbatasan dana merupakan salah satu hambatan utama dalam penyediaan infrastruktur. Selain itu, mengingat target pembangunan untuk dimulai paling lambat di tahun 2018, maka dibutuhkan upaya penyediaan dana segar dari sumber pembiayaan alternatif. Oleh karena itu, KPPIP menyusun kebijakan pengelolaan aset eksisting yang diharapkan dapat memberikan dana segar dalam waktu yang singkat yang disebut skema Kerjasama Pengelolaan Aset Terbatas (KePAT) atau *Limited Concession Scheme (LCS)*.

Skema KePAT adalah skema pemberian konsesi dengan jangka waktu tertentu kepada badan usaha untuk mengoperasikan dan/atau mengembangkan infrastruktur eksisting yang sudah *mature*. Pemerintah atau BUMN sebagai penanggung jawab proyek akan memperoleh pendapatan, baik pendapatan di muka, pendapatan periodik, dan/atau pembagian keuntungan (*clawback*) sehingga dana segar dapat segera digunakan untuk pembangunan infrastruktur baru. Pada saat yang sama, aset tersebut tetap berada di bawah kepemilikan pemerintah (tidak ada perpindahan kepemilikan kepada badan usaha).

Berikut adalah manfaat dari skema KePAT:

Keuntungan dari pengelolaan aset eksisting dapat diperoleh sementara **kepemilikan aset tetap pada Pemerintah**

- Pemasukan dana segar untuk pembangunan infrastruktur lain (*greenfield*)

Pendapatan yang diperoleh dari investor yang melakukan pengelolaan aset menjadi dana segar bagi pemerintah sebagai sumber dana baru di luar anggaran pemerintah. Pendapatan dapat digunakan spesifik untuk pembangunan infrastruktur *greenfield*, terutama untuk proyek yang kurang layak secara finansial, proyek di Indonesia timur, dsb. Selain itu, dana tersebut dapat diperoleh dengan cepat sehingga sesuai dengan tingginya urgensi kebutuhan dana Indonesia.

- Meningkatkan kepercayaan investor asing untuk berinvestasi di Indonesia

Komitmen pemerintah yang kuat dicerminkan dengan menawarkan proyek-proyek yang layak untuk sekuritisasi atau konsesi sehingga menarik untuk investor. Suksesnya *pilot project* dengan skema pengelolaan aset dapat meningkatkan kepercayaan investor lainnya untuk masuk ke Indonesia karena *national due diligence* telah dilakukan. Investor yang masuk setelah *pilot project* dapat menggunakan *due diligence* tersebut untuk masuk ke proyek *greenfield* dan *brownfield* lainnya.

- Mendorong pertumbuhan ekonomi yang memiliki dampak domino

Peningkatan efisiensi operasi proyek yang menggunakan skema pengelolaan aset dapat mendorong pertumbuhan ekonomi melalui pergerakan manusia, pergerakan barang, aktivitas konstruksi, dan perbaikan dukungan yang diberikan untuk industri dan perdagangan.

- Mengoptimalkan operasi, efisiensi, manajemen aset eksisting dan alih pengetahuan

Pengelolaan aset eksisting dapat meningkatkan daya saing proyek tersebut dan secara umum Indonesia di tingkat regional maupun internasional dan dapat mengembangkan kapasitas sumber daya manusia yang dapat mereplikasikan pengetahuan tersebut untuk pengembangan proyek-proyek lainnya di Indonesia.

Menindaklanjuti tanggapan positif dari pemangku kepentingan seperti Presiden, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, dan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, maka KPPIP menyiapkan kajian (*White Paper*) yang dibutuhkan untuk penyusunan landasan hukum.

Mengapa dibutuhkan Peraturan Presiden?



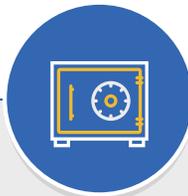
Indonesia **mebutuhkan dana segar** di luar APBN untuk pembangunan infrastruktur dengan urgensi tinggi dan proyek *brownfield* untuk berpotensi dioptimalkan.



Perpres No. 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) **belum mengatur tentang keterlibatan swasta untuk pengembangan proyek *brownfield*** dan pengelolaan konsensi terbatas.



Belum adanya landasan hukum untuk bentuk penerimaan seperti ***upfront fee, periodic fee, revenue sharing, dan clawback*** yang dapat digunakan dalam skema konsesi.



Belum adanya landasan hukum untuk pembentukan BLU di Kemenkeu sebagai penerima pendapatan yang dapat **menyalurkan pendapatan dari optimalisasi aset langsung** ke proyek infrastruktur lainnya.

White Paper yang disusun oleh KPPIP dirancang untuk mengatur rincian pelaksanaan skema KePAT di Indonesia. Hal yang diatur adalah sebagai berikut:

1. Jenis infrastruktur yang dapat dioptimalisasi;
2. Jangka waktu optimalisasi aset;
3. Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK): Kementerian/ Lembaga bersama BLU Kementerian Keuangan;
4. Penanggung Jawab *Monitoring* dan Evaluasi: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian;
5. Alternatif struktur transaksi;
6. Kriteria aset *brownfield* yang dapat ditawarkan;
7. Fungsi *monitoring* & evaluasi oleh Pemerintah;
8. Jangka waktu maksimal untuk *financial close*;
9. Proses pengadaan badan usaha;
10. Modalitas perjanjian KePAT.

White Paper telah disampaikan oleh KPPIP kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan saat ini tengah dilakukan harmonisasi rancangan Peraturan Presiden yang dibutuhkan.

Perkembangan Skema Sekuritisasi Aset atau Efek Beragun Aset (EBA)

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, kebutuhan investasi infrastruktur Pemerintah mencapai ~Rp 4.800 triliun atau sekitar Rp 960 triliun per tahunnya. Jika dibandingkan dengan alokasi APBN pada tahun 2017 yang mencapai ~Rp 390 triliun (41% dari total kebutuhan per tahun), maka masih dibutuhkan suatu instrumen investasi yang dapat menutup kekurangan sebesar Rp 570 triliun (59%). Salah satu solusi yang dapat dilakukan adalah penerapan skema Sekuritisasi Aset (*Asset-Backed Securities*) atau Efek Beragun Aset (EBA).

Skema sekuritisasi aset merupakan salah satu solusi skema pembiayaan infrastruktur yang dapat dilakukan oleh Pemerintah melalui BUMN atau Kementerian/Lembaga dengan memanfaatkan potensi pendapatan masa depan pada proyek/aset *greenfield* (belum beroperasi) atau *brownfield* (telah beroperasi) untuk mendapatkan dana segar didepan (*upfront payment*) yang dapat digunakan untuk mengembangkan proyek infrastruktur lainnya. Melalui implementasi skema ini, peringkat pada produk sekuritisasi aset dapat lebih baik dibandingkan dengan peringkat korporasinya sehingga biaya peluncuran produk menjadi lebih rendah.

Instrumen investasi Sekuritisasi Aset pertama di Indonesia adalah EBA Danareksa Sarana Multigriya Finansial I atas Kredit Kepemilikan Rumah Bank Tabungan Negara (SMF I-KPR BTN), produk ini berbentuk Kontrak Investasi Kolektif (KIK) dan efektif diluncurkan pada Januari 2009. Hingga semester pertama tahun 2017, implementasi skema KIK-EBA baru dilakukan pada kredit perumahan saja. Sampai dengan semester kedua tahun 2017, terdapat dua skema KIK-EBA atas aset infrastruktur komersial telah diluncurkan oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk. (Jasa Marga) sebagai BUMN yang bergerak pada sektor Jalan Tol dan PT Indonesia Power (anak perusahaan BUMN

Perusahaan Listrik Negara atau PLN) (Indonesia Power) yang bergerak pada sektor ketenagalistrikan.

Pada tanggal 31 Agustus 2017, Jasa Marga telah meluncurkan sekuritisasi aset pertamanya, produk tersebut bernama KIK-EBA Mandiri JSMR01 dengan nilai IDR2 triliun. Produk ini dibentuk atas 40% potensi pendapatan Jalan Tol Jagorawi. Pada produk ini, Jasa Marga bertindak sebagai originator dan collection manager yang akan mengumpulkan pendapatan tol Jagorawi yang disekuritisasikan dan mendistribusikannya ke KIK EBA Mandiri JSMR01. Selanjutnya, KIK EBA Mandiri JSMR01 akan mendistribusikan imbal hasil dan pokok investasi kepada para investor. Imbal hasil tetap yang dijanjikan pada produk ini mencapai 8,4%. Dana segar yang diperoleh atas implementasi sekuritisasi aset ini akan digunakan oleh Jasa Marga untuk pembangunan jalan tol baru untuk tiga tahun kedepan yang mencapai Rp 71 triliun.

Indonesia Power telah meluncurkan produk sekuritisasi aset pertamanya dan resmi tercatat pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 20 September 2017. Produk ini bernama EBA Danareksa Indonesia Power PLN 1 - Piutang Usaha (EBA DIPP1). Pada produk ini, aset yang disekuritisasi adalah piutang penjualan listrik PLTU Sularaya Unit 1 sampai 4 ke PLN. Perolehan atas sekuritisasi aset ini akan digunakan sebagai salah satu sumber pendanaan pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Suralaya Unit 9 dan 10 dengan kapasitas masing-masing yaitu, 1.000 Megawatt (MW) proyek tersebut merupakan bagian dari program kelistrikan 35 ribu MW.

Pada saat dilakukan penawaran kepada publik, baik KIK EBA Mandiri JSMR01 dan KIK EBA DIPP1, keduanya mengalami kelebihan permintaan (*oversubscribe*)

hingga 2,7 kali. Hal ini menunjukkan minat positif dari investor atas risiko investasi yang masih rendah sehingga mampu diterima dan dipahami. Kedepannya, target implementasi skema sekuritisasi aset perlu menyajikan produk dengan risiko yang lebih tinggi sampai dengan pendanaan proyek *greenfield*.

Perkembangan skema sekuritisasi aset infrastruktur melalui dua produk diatas perlu disambut baik dan ditingkatkan, namun perlu dipahami bahwa skema sekuritisasi aset bukanlah satu-satunya jalan untuk menutup kekurangan kebutuhan investasi infrastruktur

nasional karena tidak semua aset infrastruktur cocok untuk disekuritisasi. Terdapat 2 dua pertimbangan utama pada skema sekuritisasi yaitu: 1) skema ini bersifat utang sehingga kepastian atas *cashflow* dari aset perlu untuk dipastikan agar tidak terjadi default dan 2) skema ini lebih cocok diimplementasikan pada aset infrastruktur yang pengoperasiannya sudah optimal dan stabil seperti pada sektor jalan tol. Oleh karenanya, karakteristik dan tingkat maturitas aset perlu dipahami dengan baik sebelum sekuritisasi aset direncanakan dan diimplementasikan.

Perkembangan Instrumen Keuangan Baru (Kontrak Investasi Kolektif Dana Investasi Infrastruktur - KIK DINFRA)

Dalam mendukung semangat Nawa Cita yang diprakarsai oleh Presiden dan Wakil Presiden, pembangunan infrastruktur memegang peranan kunci untuk mencapai visi dan misi Nawa Cita diantaranya, membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan, meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya dan mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik.

Namun dalam implementasinya, pembangunan infrastruktur masih terhambat oleh keterbatasan anggaran fiskal pemerintah sehingga dibutuhkan peran swasta untuk menutup gap yang ada. Penyaluran dana swasta ini salah satunya dapat difasilitasi melalui instrumen keuangan Kontrak Investasi Kolektif (KIK) Dana Investasi Infrastruktur (DINFRA) yang tertuang pada Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) No. 52/POJK.04/2017.

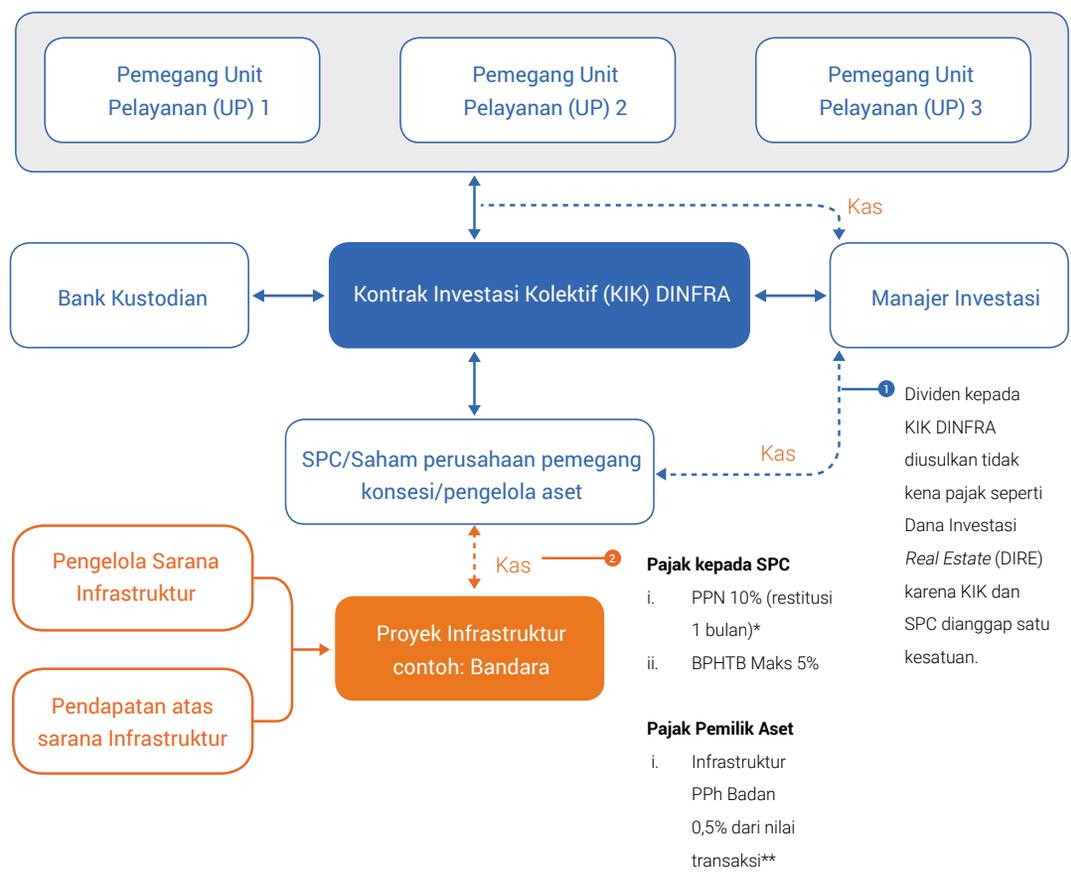
KIK DINFRA merupakan sebuah instrumen investasi yang menghimpun dana dari publik sebagai pemodal/

investor, yang sebagian besar dananya diinvestasikan pada aset infrastruktur oleh Manajer Investasi. Sekilas mirip dengan Reksa Dana Penyertaan Terbatas (RDPT), namun terdapat perbedaan mendasar dimana KIK DINFRA dapat ditawarkan melalui penawaran umum dan tercatat di Bursa Efek Indonesia. Oleh karenanya, KIK DINFRA dapat diperdagangkan di pasar sekunder. Implikasinya, cakupan investor untuk berinvestasi pada instrumen ini lebih luas dibandingkan dengan RDPT.

Dalam POJK instrumen investasi ini, telah diatur komponen portofolio yang dapat dikelola yaitu:

1. **Aset Infrastruktur paling sedikit 51% dari Nilai Aktiva Bersih;**
2. **Aset lainnya paling banyak 49% dari Nilai Aktiva Bersih, yaitu:**
 - a. Instrumen Pasar Uang, atau
 - b. Portofolio Efek berupa:
 - i. Efek yang diterbitkan di dalam negeri, dan/atau
 - ii. Instrumen keuangan lain yang memperoleh penetapan Otoritas Jasa Keuangan sebagai Efek;

- 3. **Kas/setara kas dalam DINFRA wajib ditetapkan paling banyak 20% dari Nilai Aktiva Bersih;**
- 4. **Investasi pada aset infrastruktur dapat dilakukan:**
 - a. Secara langsung melalui pembelian Aset Infrastruktur dengan ketentuan:
 - i. Berada di Indonesia;
 - ii. Aset yang mendukung pembangunan atau penyediaan infrastruktur Pemerintah atau membawa manfaat bagi publik.
 - b. Secara tidak langsung melalui:
 - i. Pembelian efek bersifat ekuitas yang diterbitkan oleh perusahaan yang memiliki kendali atas aset infrastruktur;
 - ii. Investasi pada efek bersifat utang yang pembayarannya berasal dari Aset Infrastruktur; atau
 - iii. Investasi pada Efek Bersifat utang yang diterbitkan oleh perusahaan yang memiliki kendali atas aset infrastruktur.



Gambar 2.
Ilustrasi Bagan Skema Investasi KIK DINFRA



BAB III

Pencapaian KPPIP



Sumber Foto : Rezki Sugiharto Nurdin/KPPIP
Keterangan : Foto Pembangunan Proyek Pelabuhan New Port Makassar



Bab ini mencakup laporan pencapaian KPPIP untuk proyek dalam hal peningkatan kualitas penyiapan, penetapan skema pendanaan, *monitoring* dan *debottlenecking* serta perbaikan peraturan.

A. Dukungan Penyiapan Proyek

Outline Business Case (OBC) Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Bitung

OBC PHI Bitung bertujuan untuk merumuskan sinkronisasi dan integrasi pembangunan PHI Bitung dengan pelabuhan eksisting di Bitung, KEK Bitung, dan Pulau Lembeh, serta memberikan rekomendasi pembangunan daerah, alternatif pola kelembagaan, dan skema pendanaan yang paling optimal. KPPIP memberikan fasilitas untuk melakukan penyusunan Kerangka Acuan Kerja (KAK) pengadaan konsultan OBC dengan meminta masukan terhadap para pemangku kepentingan, khususnya Kementerian Perhubungan.

Pada Bulan April 2017, KPPIP telah melakukan lelang untuk pengadaan konsultan penyusun OBC PHI Bitung. Pengadaan jasa konsultan telah selesai pada bulan Mei 2017 dengan pemenang terpilih adalah konsorsium PT Mott MacDonald Indonesia, PT Deloitte Konsultan

Indonesia, dan PT Hanafiah Ponggawa & Partners. Pelaksanaan penyusunan OBC PHI Bitung telah dimulai dengan dilaksanakannya *kick-off meeting* pada 6 Juni 2017. Dalam pelaksanaannya, KPPIP selalu melibatkan para pemangku kepentingan dalam setiap tahapan, dengan melaksanakan dua Rapat Koordinasi (25 Juli 2017 dan 18 Oktober 2017), dua *Focus Group Discussion* (1 Agustus 2017 dan 8 November 2017), dan dua *Market Consultation* (28 November 2017 dan 6 Desember 2017).

Penyusunan OBC PHI Bitung ini menghasilkan *preliminary analysis* terhadap kondisi dan tren perdagangan dan pelayaran di Bitung dan area terkait, alternatif pembangunan PHI Bitung dari sisi teknis, penilaian finansial dan ekonomi, penilaian hukum dan peraturan terkait, dan struktur pengembangan PHI Bitung. Analisis terhadap kondisi dan tren perdagangan dan

pelayaran di Bitung dan area terkait menyimpulkan bahwa perlu dilakukan upaya peningkatan kelayakan Pelabuhan Hub Internasional Bitung dalam hal skala arus (*throughput*). Dengan sendirinya, Pelabuhan Hub Internasional Bitung diperkirakan akan menghasilkan hingga 21,4 juta ton per tahun pada tahun 2050. Tahap pertama pengembangan KEK Bitung sampai dengan 534 Ha akan menciptakan tambahan *throughput* untuk Pelabuhan Hub Internasional Bitung sebanyak 2,4 juta ton per tahun pada tahun 2050, namun perluasan menuju 2,000 Ha harus dilakukan untuk membenarkan perluasan kapasitas. Ekspansi tersebut akan menghasilkan tambahan arus sebesar 11,9 juta ton per tahun.

Di sisi lain, bisa dilihat bahwa untuk menetapkan Bitung sebagai Pelabuhan Hub Internasional diperlukan kebijakan pemerintah yang tegas agar dapat mengalihkan lalu lintas pelayaran ke Bitung dan menjadikan Bitung sebagai Hub untuk kawasan Indonesia Timur. Tambahan arus yang dapat diperoleh dari pengalihan ini berkisar 21,1 hingga 45,9 juta ton per tahun pada tahun 2050, tergantung pada daerah tangkapan air. Namun, mengingat keunikan dan kemungkinan adanya konsekuensi yang tidak diinginkan, analisis lebih lanjut diperlukan untuk memvalidasi skenario Hub bagian Timur.

Analisis terhadap alternatif pembangunan dari sisi teknis, diperkirakan bahwa Matrik kebutuhan infrastruktur berikut perlu dipenuhi untuk berbagai jenis fasilitas berikut:

- Kontainer: ~1,500 sampai 2,000 TEU/*lineal metre berth line* atau kurang lebih 30,000 TEU/*hectare container terminal area*
- Curah Cair: 3 sampai 5 Mtpa/*berth*, dan *tank farm* yang berkapasitas 5 sampai 20 *storage turnovers* per tahun (tergantung produk/pembeli)
- Curah Kering: 10 sampai 25 Mtpa/*berth*, dan *stockyard* dengan kapasitas untuk menyimpan arus tahunan 5-25% tergantung produk.
- Break bulk dan general cargo: 2 sampai 5 Mtpa/

berth dan didukung kapasitas ~2Ha *dock side storage* per Mtpa.

Analisa teknis juga menyimpulkan bahwa dibutuhkan integrasi pembangunan transportasi darat dari dan ke Bandara Sam Ratulangi, pembangunan jalan layang penghubung Pelabuhan Bitung ke Pelabuhan di KEK Bitung, Tanjung Merah, percepatan pelaksanaan proyek kereta api Manado-Bitung, dan pengembangan jaringan rel antar kota, terutama pada jalur prioritas tinggi termasuk Kema-Belang-Tutuyan-Molibagu-Gorontalo untuk terhubung dengan desain jaringan kereta api Manado-Bitung.

Analisis kelayakan finansial proyek dilakukan pada 2 (dua) alternatif skenario pengembangan yang telah dipilih untuk analisis sensitivitas:

- **Model Master Developer**, dimana investor hanya akan berperan sebagai *Port Developer*
- **Model Bundled Developer and Operator**, dimana investor akan berperan sebagai *Port Developer* dan Operator

Hasil analisis mengindikasikan bahwa di *model Master Developer* (investor hanya berperan sebagai *developer*), proyek tersebut dapat menghasilkan laba sebesar USD 1,80 miliar (*Net Present Value* bersih setelah pajak) atau 11.4% (*real-IRR* setelah pajak) selama masa konsesi sampai tahun 2050.

Meskipun, jika investor juga mengambil peran operator di *model Developer and Operator*, proyek tersebut akan menghasilkan pengembalian sebesar USD 259 juta (*Net Present Value* bersih setelah pajak) atau 4.6% (*real-IRR* setelah pajak) selama masa konsesi sampai tahun 2050. Berdasarkan penilaian keuangan, pengembalian proyek menunjukkan bahwa proyek tersebut dapat berjalan secara marginal. Namun, hal ini mengasumsikan bahwa proyek tersebut membutuhkan dukungan finansial yang substansial dari pemerintah, terutama dalam bentuk akuisisi lahan untuk pelabuhan, KEK, dan sambungan jalan layang. Di sisi lain, *model Developer*



Sumber Foto : Jeliwosy Silas Salawati/KPPIP
Keterangan : Pelabuhan Bitung

and Operator menunjukkan bahwa pengaturan tarif yang ada untuk layanan kargo di Bitung juga harus ditinjau kembali agar operator tersebut layak secara finansial.

Analisis dampak ekonomi PHI Bitung melalui CBA (*Cost Benefit Analysis*) menunjukkan bahwa pengembangan proyek dapat memberikan manfaat ekonomi yang signifikan. Dalam opsi skenario *master developer*, biaya ekonomi yang ditimbulkan proyek adalah USD 2,67 Milyar dengan keuntungan ekonomi sebesar USD 2,68 Milyar. Sedangkan dalam opsi skenario *bundling port developer* dan operator, biaya ekonomi yang ditimbulkan proyek adalah USD 2,55 Milyar dengan keuntungan ekonomi sebesar USD 2,67 Milyar. Stimulus ekonomi pengembangan pelabuhan dapat memiliki dampak ekonomi yang lebih luas. Misalnya, di mana diperkirakan akan ada peningkatan KEK yang signifikan, diharapkan perkembangan Pelabuhan akan merangsang pertumbuhan ekonomi regional.

Analisa hukum dan peraturan menghasilkan daftar isu-isu sebagai berikut yang memiliki dampak terhadap rencana pengembangan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional:

1. Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus Bitung:
 - a. Pembebasan lahan

- b. Penguasaan lahan oleh masyarakat
 - c. Jangka waktu siap operasi KEK Bitung
 - d. Rencana Pengembangan KEK Bitung sampai dengan 2.000 Ha
 - e. Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Ringan
2. Rencana Pengembangan Pelabuhan Bitung
 3. Larangan Pemindahan Muatan Ikan di Tengah Laut
 4. Konsolidasi atas Pengangkutan Barang atau Jalur Pelayaran ke Indonesia Timur melalui Pelabuhan Bitung
 5. Ketiadaan Kriteria Teknis atas Suatu Pelabuhan Hub Internasional
 6. Birokrasi yang Diterapkan Pemerintah Filipina atas Impor Semen
 7. Menurunnya Ketersediaan Kelapa Biji di Sulawesi Utara
 8. Aspek Pertahanan Keamanan dalam Pengembangan Pelabuhan Hub Internasional di Bitung

Terkait dengan tahapan pengembangan, PHI Bitung akan mengakomodasi *Masterplan* pengembangan Pelabuhan Bitung eksisting yang telah disusun oleh PT Pelindo IV.

Masterplan Intermoda Pelabuhan Patimban



Dalam rangka memastikan rencana pembangunan Pelabuhan Patimban terintegrasi lintas sektor, KPPIP melakukan pengadaan jasa konsultansi untuk penyusunan *masterplan* infrastruktur jalan raya dan jalan rel sebagai pendukung integrasi *intermoda* Pelabuhan Patimban. Konsorsium PT WorleyParsons Indonesia dan PT KPMG Indonesia terpilih sebagai Tim Konsultan Penyusun *Masterplan*.

Pelaksanaan penyusunan *masterplan* telah dimulai dengan dilaksanakannya *kick-off meeting* pada 14 Juni 2017. Dalam pelaksanaannya, KPPIP selalu melibatkan para pemangku kepentingan dalam setiap tahapan, dengan melaksanakan dua Rapat Koordinasi (28 Agustus 2017 dan 5 Desember 2017), dan dua *Focus Group Discussion* (18 September 2017 dan 2 November 2017).

Berdasarkan hasil kajian, *Masterplan* mempertimbangkan 3 opsi jalur rute terpadu yang terpisah. Pilihan ini mencakup proposal 3 jalan tol yang terpisah dan dua jalur rute rel yang terpisah. *Masterplan*

termasuk Jalan Akses Pelabuhan yang menghubungkan Jalan Raya Nasional Pantura dan Pelabuhan Patimban yang ada dan menghitung perkiraan waktu tempuh untuk lalu lintas logistik pada berbagai alternatif akses. *Masterplan* juga mencakup evaluasi ekonomi dan finansial. Evaluasi IRR (Tingkat Pengembalian Internal) dan NPV (*Net Present Value*) dilakukan terpisah untuk masing-masing opsi. Jalan akses pelabuhan dan akses rel didanai oleh Pemerintah sebagai bagian dari pinjaman JICA. Jalan tol akan didanai di bawah skema KPBU. *Masterplan* merincikan analisa struktur pendanaan, IRR proyek, ekuitas, dan studi sensitivitas yang mendeskripsikan potensi dampak terhadap kinerja finansial/ekonomi proyek jika terjadi perubahan beberapa parameter proyek.

Masterplan juga menyajikan aspek estimasi Belanja Modal (CAPEX) dan Biaya Operasi dan Pemeliharaan (OPEX) untuk beberapa alternatif. Lebih lanjut, *Masterplan* memberikan jadwal singkat untuk Pembangunan Proyek dari penerapan Jalan Akses Pelabuhan melalui jalan tol hingga penyelesaian akses

rel. Rangkuman daftar risiko, keuntungan, dan kerugian juga disajikan di dalam *Masterplan* untuk setiap pilihan akses transportasi pelabuhan, begitu juga dengan sistem antarmoda terpadu yang dipilih.

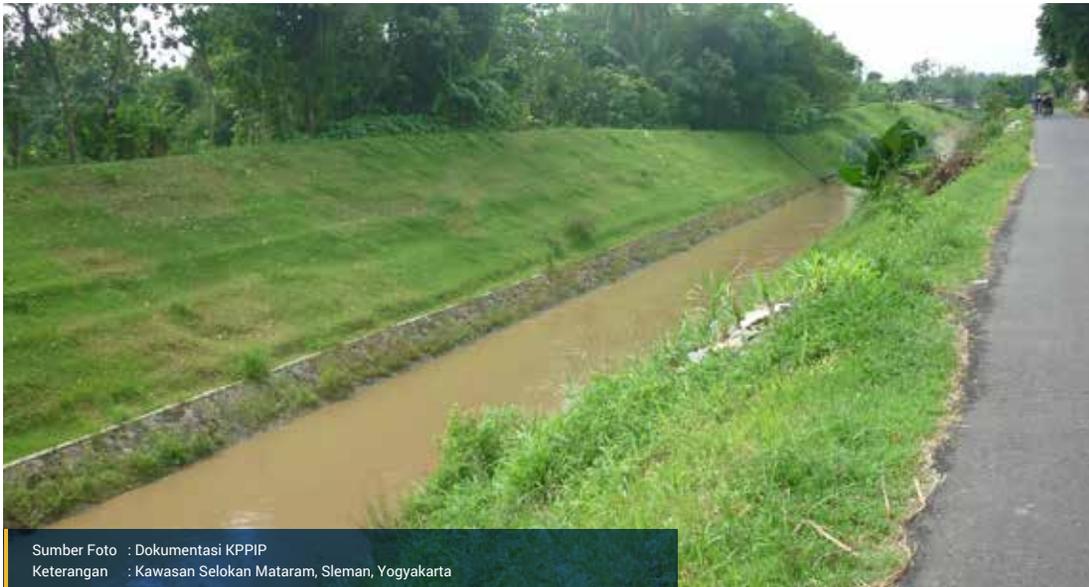
Penyusunan *masterplan* ini menghasilkan rekomendasi integrasi rencana pembangunan infrastruktur *intermoda* meliputi jalan nasional, tol, dan rel dengan mempertimbangkan kesesuaian tata ruang, *demand* atas pelabuhan, dan efisiensi waktu tempuh dari Pelabuhan Tanjung Priok dan kawasan industri di Cikarang dan Karawang menuju Pelabuhan Patimban dan sebaliknya, serta sinergi dengan infrastruktur transportasi eksisting. Berdasarkan hasil kajian sementara, rekomendasi akses *intermoda* yang memiliki tingkat efisiensi dan efektivitas paling baik

berdasarkan aspek teknis, tata ruang dan lingkungan serta finansial adalah Opsi A, yaitu:

1. Jalan akses pelabuhan yang terhubung dari jalan nasional Pantura sesuai kajian Ditjen Bina Marga, Kementerian PUPR;
2. Jalan tol dengan memodifikasi Simpang Susun Subang; dan
3. Jalan rel sejajar dengan jalan tol dari titik awal pada Stasiun Pegaden Baru.

Penyusunan *masterplan* telah selesai dengan dilaksanakannya Presentasi Akhir kepada internal KPPIP pada 21 Desember 2017 dan sejumlah masukan yang disampaikan akan dimasukkan dalam Laporan Akhir.

Outline Business Case (OBC) Jalan Tol Yogyakarta – Bawen



Jalan Tol Yogyakarta – Bawen merupakan salah satu jalan tol yang menjadi Proyek Prioritas sejak tahun 2017. Studi Kelayakan proyek ini telah selesai pada tahun 2008. Namun, studi kelayakan tersebut dianggap sudah tidak relevan dan diperlukan pemutakhiran data, maka KPPIP memfasilitasi penyusunan *Outline Business Case* (OBC) untuk menghasilkan dokumen OBC yang sesuai dengan kondisi aktual dan sesuai dengan standar OBC yang telah ditetapkan Pemerintah melalui Permen Bappenas Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Dalam rangka penyusunan OBC, KPPIP telah melakukan lelang pengadaan konsultan penyusun OBC dimana PT PricewaterhouseCoopers Indonesia Advisory ditetapkan sebagai pemenang lelang. Penyusunan OBC ditargetkan selesai pada Desember 2017.

Selama penyusunan OBC, KPPIP secara intensif melakukan koordinasi dengan pemangku kepentingan, baik di tingkat pusat maupun daerah. Beberapa rapat yang telah dilakukan antara lain:

- Rapat Koordinasi Kemajuan OBC untuk melaporkan progress penyusunan OBC kepada Kementerian PUPR
- Rapat koordinasi dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dan DIY
- Rapat dengan Sri Sultan Hamengkubuwono X selaku Gubernur D.I. Yogyakarta
- Rapat dengan Bupati Magelang
- Rapat dengan Bupati Temanggung

Salah satu tahap yang paling signifikan dalam penyusunan OBC Jalan Tol Yogyakarta-Bawen adalah pada penyusunan trase jalan tol. Setelah melalui analisis dan berbagai rapat pembahasan, terdapat beberapa opsi trase Jalan Tol Yogyakarta – Bawen sebagai berikut:

1. Pada daerah Jawa Tengah, terdapat dua opsi yaitu:
 - a. Opsi 1: Melewati sisi Timur Kabupaten Magelang
 - b. Opsi 2: Melewati sisi Barat Kabupaten Magelang

2. Pada daerah D.I. Yogyakarta, terdapat dua opsi yaitu:
 - a. Opsi A: *at grade*
 - b. Opsi B: *elevated* melewati Selokan Mataram
 - c. Opsi C: ujung tol di Yogyakarta tersambung di rencana jalan *outer ring road*

Berdasarkan analisis dan metode penilaian terhadap parameter teknis dan lingkungan dan biaya, maka Opsi 1 terpilih sebagai alternatif terbaik (ranking I), sedangkan untuk parameter biaya Opsi B memiliki opsi dengan biaya modal yang lebih tinggi. Namun demikian dengan mempertimbangkan masukan yang diterima dari pemerintah daerah setempat serta diskusi yang telah dilakukan dengan para pemangku kepentingan, Opsi 1B dinilai sebagai rute yang paling optimal dan ditetapkan sebagai rute terpilih. Rute tersebut menghindarkan isu besar berkaitan dengan pembebasan lahan dan dampak sosial selama pelaksanaan proyek, khususnya di provinsi D.I. Yogyakarta.

Dari aspek komersial, OBC telah mencakup analisis mengenai indikasi kelayakan finansial proyek dengan menggunakan asumsi – asumsi dan data yang sebagian besar didapatkan melalui survei dan analisis yang telah dilakukan sebagai bagian dari kajian ini. Adapun analisis kelayakan finansial dalam OBC dilakukan berdasarkan beberapa skenario model bisnis, yaitu skenario model bisnis *user based payment*, dimana pemegang konsesi akan mendapatkan pengembalian investasi berdasarkan pendapatan dari pengguna jalan tol, dan model bisnis *Availability Payment*, dimana pengembalian investasi didasarkan pada pembayaran dari Pemerintah atas tingkat ketersediaan layanan infrastruktur yang dioperasikan oleh pemegang konsesi.

Analisis kelayakan finansial yang dilakukan dalam OBC menghasilkan nilai tingkat kelayakan proyek yang mengindikasikan bahwa proyek belum mencapai tingkat pengembalian investasi yang diharapkan. Salah satu opsi yang dapat dipertimbangkan dalam rangka meningkatkan kelayakan proyek ini antara lain dengan menggunakan skema *Availability Payment*. Namun demikian, nilai tersebut dihasilkan dari data yang

tersedia pada saat OBC disusun dan masih mungkin berubah apabila terdapat perubahan tertentu terhadap asumsi – asumsi utama yang digunakan.

Aspek lain yang dikaji dalam OBC ini diantaranya analisis *Value for Money* ("VfM") yang dilakukan dengan membandingkan pembangunan proyek dengan skema pengadaan barang dan jasa konvensional pemerintah dari pengadaan melalui skema KPBU. Hasil analisis yang telah dilakukan mengindikasikan bahwa pengadaan melalui skema KPBU berpotensi untuk memberikan penghematan kepada Pemerintah sekitar Rp 696 milyar atau sebesar 14,64% dari nilai Proyek pada skenario kontrak pengadaan barang/jasa (KPBJ) oleh Kementerian PUPR menggunakan APBN Skema pengadaan KPBU memang akan lebih rumit secara proses pengadaan jika dibandingkan dengan skenario KPBJ, tetapi skema KPBU memiliki lebih banyak keunggulan yang akan membantu menghasilkan Proyek yang lebih baik dengan risiko lebih rendah kepada Pemerintah.

Dari aspek kelayakan ekonomi dari Proyek, OBC telah memuat analisis biaya manfaat sosial ekonomi yang hasilnya mengindikasikan bahwa manfaat Proyek Jalan Tol Jogja-Bawen akan lebih besar daripada biaya Proyek. Berdasarkan Analisis Manfaat Ekonomi dan Biaya Sosial, Proyek Jalan Tol Jogja-Bawen diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat berikut:

- Menghasilkan manfaat ekonomi senilai Rp. 40 triliun (dalam nilai saat ini) selama 40 tahun jangka waktu perjanjian.
- Memberikan tingkat imbal hasil ekonomi yang positif dengan nilai bersih saat ini sebesar Rp. 31,1 Triliun dan EIRR sebesar 21%. Hal ini mencerminkan investasi yang memiliki justifikasi secara ekonomi dengan rasio manfaat-biaya sebesar 4,5.

Selain aspek teknis, aspek ekonomi, dan aspek komersial, kajian yang dilakukan pada OBC ini juga mencakup analisis dari aspek hukum dan kelembagaan. Analisis hukum dilakukan dengan tujuan untuk:

- (1) Memastikan bahwa Proyek dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan aspek-aspek :
 - (a) Pendirian Badan Usaha;
 - (b) Penanaman modal;
 - (c) Persaingan usaha;
 - (d) Lingkungan;
 - (e) Keselamatan kerja;
 - (f) Pengadaan tanah;
 - (g) Pembiayaan KPBU, termasuk mekanisme pembiayaan pendapatan;
 - (h) Perizinan KPBU;
 - (i) Perpajakan; dan
 - (j) Peraturan terkait lainnya;
- 2) Menentukan risiko hukum dan strategi mitigasinya;
- 3) Mengkaji kemungkinan penyempurnaan peraturan perundang-undangan yang baru;
- 4) Menentukan jenis-jenis perizinan/persetujuan yang diperlukan; dan
- 5) Menyiapkan rencana dan jadwal untuk memenuhi persyaratan peraturan dan hukum.

- (3) menentukan peran dan tanggung jawab Tim KPBU berkaitan dengan kegiatan penyiapan kajian awal Prastudi Kelayakan, penyelesaian kajian akhir Prastudi Kelayakan, dan menentukan sistem pelaporan Tim KPBU kepada PJPK;
- (4) menentukan dan menyiapkan perangkat regulasi kelembagaan; dan
- (5) menentukan kerangka acuan pengambilan keputusan.

Pada tanggal 3 Oktober 2017, dilaksanakan pembahasan mengenai penetapan trase Jalan Tol Yogyakarta – Bawen yang merupakan bagian dari penyusunan OBC diselenggarakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol hasil disepakati untuk menetapkan opsi 1 (wilayah Jawa Tengah) dan opsi B (wilayah D.I. Yogyakarta) sebagai trase Jalan Tol Yogyakarta – Bawen dengan mempertimbangkan aspek teknis dan sosial.

Dengan telah didapatkannya persetujuan trase dari para pemangku kepentingan, saat ini Direktorat Jenderal Bina Marga sedang menyusun surat kepada Gubernur Jawa Tengah dan D.I. Yogyakarta terkait dengan permohonan untuk penerbitan Penetapan Lokasi untuk rute jalan tol tersebut.

Analisis kelembagaan Proyek dilaksanakan dalam rangka:

- (1) memastikan kewenangan PJPK dalam melaksanakan Proyek;
- (2) melakukan pemetaan pemangku kepentingan (*stakeholder*) dengan menentukan peran dan tanggung jawab lembaga-lembaga yang berkaitan dalam pelaksanaan Proyek;

AMDAL Jalan Tol Yogyakarta – Bawen



Penyusunan AMDAL Jalan Tol Yogyakarta – Bawen dilakukan secara bersamaan dengan penyusunan OBC Jalan Tol Yogyakarta – Bawen. KPPIP telah mengadakan lelang untuk pemilihan konsultan penyusun AMDAL dan hasilnya, PT Karsa Buana Lestari sebagai konsultan AMDAL yang bertugas menyelesaikan penyusunan AMDAL hingga terbitnya Izin Lingkungan dari Kementerian LHK dengan jangka waktu pelaksanaan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 1 Agustus 2017.

Seperti pada penyusunan OBC, KPPIP secara intensif melakukan koordinasi dengan pemangku kepentingan, baik pusat maupun daerah. Pada tanggal 14 Agustus 2017, KPPIP mengadakan *Kick Off Meeting* Pelaksanaan Pekerjaan Studi AMDAL Jalan Tol Yogyakarta – Bawen dengan mengundang pemangku kepentingan terkait. Dalam *Kick Off Meeting* tersebut, peserta rapat menilai perlu adanya percepatan penetapan trase agar konsultan AMDAL dapat mulai melakukan proses sosialisasi dan survey.

Penyusunan AMDAL Jalan Tol Yogyakarta – Bawen dilakukan secara bersamaan dengan penyusunan OBC Jalan Tol Yogyakarta – Bawen. Dalam penyusunan AMDAL pun dibutuhkan kepastian trase yang dipilih dimana penetapan trase masuk dalam lingkup pengerjaan OBC. Oleh karena itu, dalam hal ini KPPIP terus melakukan sinkronisasi informasi dan kemajuan dari penyusunan kedua studi tersebut. Tujuan dari sinkronisasi informasi tersebut adalah untuk memastikan pengerjaan AMDAL tidak terhambat akibat ketidaksamaan informasi-informasi utama yang menjadi dasar penyusunan AMDAL dan OBC Jalan Tol Yogyakarta Bawen.

Menimbang belum tercapainya kepastian trase diantara pemangku kepentingan dari target jadwal awal, maka penyusunan Dokumen AMDAL masih dalam tahap penyusunan Dokumen Kerangka Acuan (KA) ANDAL dan Izin Lingkungan ditargetkan untuk diterbitkan pada April 2018.

Real Demand Survey dan Perhitungan *Capital Expenditure* SPAM Semarang Barat



Proyek SPAM Semarang Barat adalah salah satu Proyek Prioritas dengan skema KPBU. Penyiapan proyek SPAM Semarang Barat telah dimulai sejak tahun 2012, dimulai dengan *real demand survey* yang disusun oleh JICA pada tahun 2012, OBC yang disusun oleh PT Indonesia *Infrastructure Finance* pada tahun 2014, dan pembaharuan OBC pada tahun 2017.

Melalui evaluasi atas studi-studi tersebut, KPPIP menilai bahwa perlu dilakukan pembaharuan *real demand survey* untuk mendapatkan gambaran terkini yang akurat atas kebutuhan dan permintaan air bersih di wilayah yang nantinya akan menjadi area pelayanan Proyek KPBU SPAM Semarang Barat. Hasil *real demand survey* yang telah diperbaharui akan menjadi acuan dalam penyusunan Final Business Case (FBC) yang ditawarkan kepada para calon investor. Bersamaan dengan pelaksanaan *real demand survey*, KPPIP juga menginisiasi perhitungan *capital expenditure* (CAPEX) perpipaan untuk memperkirakan nilai kebutuhan investasi jaringan perpipaan yang harus ditanggung oleh calon investor. PT SMEC Denka Indonesia terpilih sebagai pelaksana studi.

Kick-off meeting dari studi *real demand survey* dilakukan pada 4 September 2017 dan dilanjutkan dengan proses pengumpulan data oleh PT SMEC Denka melalui koordinasi dengan Pemerintah Kota Semarang dan PDAM Tirta Moedal sebagai PJK SPAM Semarang Barat. Pada 27 November 2017, dilakukan *focus group discussion* tentang hasil *real demand survey* dan perhitungan capex perpipaan yang melibatkan Kementerian Keuangan, Kementerian PUPR, Pemerintah Kota Semarang, PDAM Kota Semarang, dan PT SMI.

Studi *real demand survey* dan CAPEX perpipaan telah diselesaikan pada bulan November 2017 dan menjadi masukan bagi pihak Kementerian Keuangan dan PT SMI yang mendampingi proses penyiapan transaksi Proyek SPAM Semarang Barat. Adapun hasil akhir dan kesimpulan studi yang KPPIP telah sampaikan kepada pemangku kepentingan Proyek SPAM Semarang Barat adalah sebagai berikut:

1. Pada saat ini tingkat pelayanan air bersih di daerah pelayanan Semarang Barat yaitu di Kecamatan Semarang Barat, Kecamatan Ngaliyan, dan

- Kecamatan Tugu adalah sebesar 44,26%. Dengan demikian, masih diperlukan peningkatan pelayanan air minum kepada masyarakat di wilayah Semarang Barat. Sesuai dengan target Pemerintah dalam pemenuhan sustainable development goals (SDGs) dengan pelayanan 100% pada tahun 2019, masih ada potensi untuk meningkatkan pelayanan sebesar 56%;
2. Hasil *real demand survey* memperlihatkan indikasi target pelayanan 86%. Namun demikian, perlu terdapat terobosan dalam bentuk sosialisasi dan ajakan kepada masyarakat untuk memasang sambungan baru oleh PDAM dan diterbitkannya regulasi yang melarang penggunaan air tanah sumur dalam agar masyarakat berminat menjadi pelanggan PDAM;
 3. Sistem SPAM Semarang Barat dapat dimungkinkan membuat instalasi pengelolaan air dengan kapasitas 1.000 l/dt namun perlu ada strategi khusus dalam mencapai target penyerapan;
 4. Pilihan pipa untuk jalur transmisi adalah kombinasi pipa berjenis baja, *High Density Polyethylene* (HDPE), dan *Polyvinyl Chloride* (PVC). Untuk pilihan pipa distribusi pun sama dengan kombinasi pipa transmisi yaitu pipa baja, HDPE, dan PVC; dan
 5. Rancangan total perhitungan biaya investasi jaringan perpipaan yang dimutakhirkan oleh konsultan adalah sebesar Rp 357,8 milyar untuk jenis material pipa transmisi baja dan pipa distribusi utama HDPE, Rp 297,3 milyar untuk jenis material pipa transmisi dan pipa distribusi utama HDPE, dan Rp 202,9 milyar untuk jenis material pipa transmisi dan pipa distribusi utama PVC.

Penyusunan Model Finansial untuk Proyek PLTSa



Proyek PLTSa merupakan salah satu Proyek Prioritas yang ditetapkan pada tahun 2017. Pemerintah daerah sebagai PJKK Proyek PLTSa telah menyatakan bahwa anggaran daerah untuk biaya pengolahan sampah (*processing fee*) sangat terbatas. Sebagai contoh, Pemerintah Kota Tangerang menyatakan bahwa maksimal nilai *processing fee* yang dapat dianggarkan sebesar Rp 100.000/ton. Oleh sebab itu, Proyek PLTSa direncanakan akan menggunakan skema KPBU. Dalam penyusunan OBC tentunya dibutuhkan pembuatan model finansial untuk mengetahui besaran nilai *tipping fee*. Untuk mendapatkan besaran nilai *tipping fee*, KPIIP dengan dukungan konsultan *Forecast Financial Modelling* telah membuat pemodelan finansial dan ekonomi untuk PLTSa Tangerang dalam rangka pengembangan kapasitas. *Forecast Financial Modelling* memberikan template worksheet kepada KPIIP untuk menghitung nilai *tipping fee*.

Perhitungan finansial dilakukan dengan menggunakan asumsi teknik dan finansial berdasarkan dari kajian-kajian yang dilakukan oleh *multilateral agency*

(Internasional *Financial Cooperation, Ministry of Environment Japan*) untuk proyek PLTSa Tangerang dan Denpasar.

Berdasarkan dari hasil kajian finansial yang telah dilakukan oleh KPIIP, dengan asumsi bahwa volume sampah 1.000 ton/hari dengan nilai kalori 1.300 kcal/kg, daya listrik yang dihasilkan adalah 16 MW (gross), tarif listrik bernilai US\$ 18,77 cent/kWh (Rp 2.533,95/kWh), bunga pinjaman 4,6%, menghasilkan IRR 8,1 – 9,3% dan nilai NPV positif bila:

1. Untuk biaya modal \$ 90 juta dibutuhkan *tipping fee* sebesar Rp 200.000/ton
2. Untuk biaya modal \$ 116 juta dibutuhkan *tipping fee* sebesar Rp 375.000/ton

KPIIP telah menginformasikan hasil perhitungan *tipping fee* kepada pemangku kepentingan baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Saat ini peraturan *tipping fee* sedang dalam tahap penyusunan oleh Kementerian Dalam Negeri.

B. Penetapan Skema Pendanaan Proyek

Kereta Api Ekspres Bandara Internasional Soekarno-Hatta



Proyek Kereta Api Ekspres Bandara merupakan pembangunan moda transportasi alternatif menuju Soekarno-Hatta *International Airport* (SHIA) dimana salah satu bagiannya adalah Kereta Ekspres SHIA terdedikasi. Pada tahun 2013, Menteri Perhubungan telah menetapkan trase Kereta Ekspres SHIA terdedikasi melalui Halim – Manggarai – Dukuh Atas – Tanah Abang – Pluit – SHIA. Akan tetapi, pada tahun 2015 terdapat rencana untuk perubahan trase menjadi melewati Gambir.

Meskipun trase telah ditetapkan, skema pendanaan proyek ini belum ditetapkan. Pada tahun 2014, Pra-studi kelayakan selesai disusun oleh PT SMI dan telah disetujui oleh Dirjen KA Kemenhub pada September 2014. Skema pendanaan proyek yang direkomendasikan adalah KPBU. Pada Oktober 2015, Menteri Perhubungan mengirimkan surat kepada Menteri Keuangan yang menyatakan bahwa kegiatan penyiapan proyek hingga

pembangunan prasarana akan dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, sehingga fasilitasi PT SMI tidak dilanjutkan.

Hingga November 2017 belum terdapat kejelasan terkait tindak lanjut penyiapan proyek oleh Kementerian Perhubungan. Menindaklanjuti hal tersebut, KPPIP memfasilitasi pengambilan keputusan terkait kelanjutan proyek melalui Rapat Tim Pelaksana KPPIP dan Rapat KPPIP Tingkat Menteri. Melalui Rapat KPPIP Tingkat Menteri Oktober 2017 dan pertemuan lanjutan dengan Direktur Jenderal Perkeretaapian, pada akhirnya KPPIP mendapatkan konfirmasi bahwa proyek Kereta Ekspres SHIA terdedikasi akan tetap dilanjutkan, namun akan dilakukan kajian terlebih dahulu terkait trase yang akan digunakan untuk pengembangan proyek. Langkah lain yang diperlukan untuk melanjutkan proyek adalah penyusunan ulang Pra-studi Kelayakan.

Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung



Menindaklanjuti hasil Rapat Komite pada Juni 2017, telah diselenggarakan serangkaian rapat di tingkat teknis untuk menyepakati skema pengembangan proyek menggunakan skema *bundling* untuk pengembangan area pelabuhan, terminal pelabuhan dan kawasan industri. Hingga pada Rapat Komite pada Oktober 2017, pembahasan mengarah pada skema pengembangan *unbundling* dimana pengembangan proyek akan dilakukan terpisah antara area pelabuhan dan terminal pelabuhan dengan area kawasan industri. Menanggapi keputusan ini,

Kementerian Perindustrian tengah mengoordinasikan pembahasan skema pengembangan area kawasan industri dengan pemangku kepentingan. Sedangkan untuk pengembangan area pelabuhan dan terminal pelabuhan direncanakan untuk dilanjutkan oleh PT Pelabuhan Indonesia I mengingat pembangunan area pelabuhan tahap I, yaitu pembangunan terminal *multipurpose* telah berjalan. Finalisasi skema pengembangan proyek ini akan difinalisasi pada awal Tahun Anggaran 2018.

SPAM Semarang Barat



Sumber Foto : Kementerian PUPR
Keterangan : Foto Ilustrasi Sistem Penyediaan Air Minum

Menindaklanjuti hasil Rapat Tim Pelaksana KPPIP pada Maret 2017 yang membahas perbandingan skema pendanaan APBN dan KPBU untuk proyek SPAM Semarang Barat, KPPIP menginisiasi pembahasan perbandingan skema pendanaan dengan Direktorat Pengembangan SPAM, Kementerian PUPR. KPPIP mendorong penerbitan surat dari Menteri Koordinator Bidang Perekonomian kepada Menteri PUPR No. S- 55/M.EKON/03/2017 pada Maret

2017 untuk menegaskan kembali bahwa skema pendanaan proyek SPAM Semarang Barat adalah KPBU. Menanggapi surat tersebut, Menteri PUR kemudian menerbitkan surat No. PR.01.03-Mn/301 kepada Walikota Semarang yang menyampaikan bahwa skema yang didukung Pemerintah untuk penyelenggaraan SPAM Semarang Barat adalah KPBU. Dengan demikian, penyiapan proyek dapat dilanjutkan dengan menggunakan skema KPBU.

Jakarta Sewerage System



Melanjutkan studi yang telah dimulai sejak akhir tahun 2016, KPPIP dengan bantuan Indonesia Infrastructure Initiative (InDI) telah menyelesaikan *scoping study* untuk mengidentifikasi zona-zona Jakarta Sewerage System (JSS) yang berpotensi dikembangkan dengan skema KPBU. Berdasarkan studi tersebut, teridentifikasi bahwa JSS Zona 5 dan Zona 8 sebagai zona yang berpotensi untuk disiapkan dengan skema KPBU. Sebagai tindak lanjut hasil identifikasi, KPPIP bersama Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Bank Pembangunan Asia (ADB) menyepakati bahwa JSS Zona 8 adalah zona

yang akan dimintakan dukungan penyiapan proyek dengan skema KPBU oleh *Asian Infrastructure Center of Excellence (AICOE)*, ADB. Pada bulan September 2017, KPPIP mengirimkan permohonan dukungan resmi melalui surat Ketua Tim Pelaksana KPPIP No. S-85/D. VI.M.EKON.KPPIP/09/2017 perihal "*Request for Project Development Assistance for Jakarta Sewerage System Zone 8*". Hingga akhir tahun 2017, KPPIP masih melakukan komunikasi dengan AICOE terkait tindak lanjut permohonan dukungan tersebut serta pembahasan tahapan penyiapan studi dan transaksi KPBU bagi proyek JSS Zona 8.

Jalan Tol Serang – Panimbang



Sumber Foto : Dokumentasi KPPIP
Keterangan : Kunjungan Lapangan Proyek Tol Serang-Panimbang Juni 2017

Pada Januari 2017, telah ditetapkan pemenang lelang konsesi Jalan Tol Serang – Panimbang, yaitu Konsorsium PT Wijaya Karya Tbk., PT Pembangunan Perumahan Tbk., dan PT Jababeka Infrastruktur. Proyek ini dikembangkan dengan skema *Supported Build Operate Transfer* (SBOT) dengan dukungan konstruksi pada sebagian ruas jalan tol dari pemerintah. Namun, dalam prosesnya, skema SBOT tidak dapat diimplementasikan karena efisiensi anggaran. Maka dari itu, BPJT berkoordinasi dengan Kementerian Keuangan untuk perubahan skema dukungan pemerintah agar menggunakan skema Pembayaran Ketersediaan Layanan/*Availability Payment* (AP). Pada bulan Juli 2017, Kementerian Keuangan melalui Surat No. S-17/MK.8/2017 menyetujui untuk mengubah dukungan kelayakan Pemerintah menjadi AP.

Dengan ditetapkannya skema AP sebagai bentuk dukungan Pemerintah untuk meningkatkan kelayakan proyek Jalan Tol Serang – Panimbang melalui konstruksi sepanjang 33 km (seksi Cileles – Panimbang), maka KPPIP memberikan dukungan dengan

mengirimkan analisis dan rekomendasi atas rencana implementasi dukungan Pemerintah tersebut. Pada analisis tersebut, KPPIP menekankan dalam implementasi skema AP ini, dampak langsung yang akan terjadi adalah adanya BUJT baru yang memegang konsesi seksi Cileles – Panimbang, terlepas bila pemegang saham BUJT baru tersebut adalah konsorsium PT Wijaya Karya Serang – Panimbang (PT WKSP) dengan porsi penyertaan modal/saham yang sama seperti PT WKSP (kondisi 1) atau BUJT baru dengan pemegang saham yang berbeda (kondisi 2). Dari dua kondisi tersebut, terdapat hal-hal yang perlu diperhatikan sehingga implementasi dukungan Pemerintah melalui skema AP dapat berjalan dengan baik dan efisien.

Pada kondisi 1, KPPIP mengingatkan bahwa perlu diperhatikan kemungkinan nilai NPV dukungan pemerintah dalam bentuk AP kepada PT WKSP menjadi lebih kecil dari pada bentuk dukungan *Viability Gap Fund* karena efek *double taxation*. Efek *double taxation* muncul karena pendapatan BUJT baru dalam bentuk AP dari Pemerintah dapat dikenakan pajak, yang kemudian

berpengaruh terhadap nilai AP dari BUJT kepada pemegang saham BUJT Baru dalam bentuk dividen yang kembali dikenakan pajak. Untuk mencegah hal ini terjadi, perlu dilakukan perhitungan kembali agar pemberian dukungan dalam bentuk AP tidak mengurangi tingkat pengembalian investasi BUJT.

Pada kondisi 2, hal yang perlu diperhatikan adalah keselarasan kualitas konstruksi dan pemeliharaan jalan tol yang disediakan oleh BUJT baru dengan yang diharapkan oleh PT WKSP untuk menjamin kelancaran operasional jalan tol.

Terlepas dari kondisi 1 dan kondisi 2, hal-hal lain yang perlu untuk diperhatikan adalah:

1. Legalitas pengakuan pendapatan dari *user* atas seksi jalan tol yang mendapat dukungan Pemerintah oleh PT WKSP karena pendapatan tersebut seharusnya merupakan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Pada skema yang ditawarkan seluruh pendapatan tol diakui oleh PT WKSP;

2. Perlu dilakukan pembangunan pintu tol pada masing-masing ujung seksi Cileles-Panimbang agar dapat diusahakan secara terpisah dan pendapatan tol untuk seksi tersebut tidak tercampur dengan pendapatan tol keseluruhan ruas.

Berdasarkan analisis di atas, KPPIP merekomendasikan bahwa dengan adanya hal-hal yang berdampak pada potensi penurunan kelayakan PT WKSP berdasarkan PPJT awal, maka diperlukan pemberian kompensasi bagi PT WKSP melalui penyesuaian masa konsesi, tarif awal, atau mekanisme lainnya. Selain itu, KPPIP juga merekomendasikan agar disusun legal opinion atas pengakuan pendapatan jalan tol pada seksi Cileces – Panimbang oleh PT WKSP yang seharusnya diakui sebagai PNBP. Sedangkan untuk penyesuaian kualitas konstruksi dan pemeliharaan antara PT WKSP dan BUJT baru dapat dilakukan dengan perjanjian atau kesepakatan *Business-to-Business*.

Pembangkit Listrik Tenaga Sampah Kota Tangerang (PLTSa Kota Tangerang)



Pembangkit Listrik Tenaga Sampah Kota Tangerang (PLTSa Kota Tangerang) merupakan proyek pengolahan sampah dari TPA Rawa Kucing Kota Tangerang menjadi listrik. Saat ini TPA Rawa Kucing telah menampung sampah tidak kurang dari 1.400 ton setiap harinya dengan konsep *sanitary landfill* dan diproyeksikan kapasitas TPA Rawa Kucing akan memenuhi kapasitas (daya tampung sampah) pada tahun 2029 yang mengakibatkan tumpukan sampah yang tidak terkendali. Oleh karena itu, salah satu solusi yang diusulkan adalah pengolahan sampah TPA Rawa Kucing menjadi energi listrik.

Sejak tahun 2010 hingga awal tahun 2017, Pra-Studi Kelayakan telah disusun oleh konsultan lokal. Berdasarkan keputusan pada Rapat Komite KPPIP tanggal 21 Juni 2017, PLTSa Kota Tangerang telah ditetapkan sebagai Proyek Prioritas. KPPIP memberikan dukungan terhadap pengecekan dan penyempurnaan Pra-Studi Kelayakan PLTSa Kota Tangerang pada Agustus 2017. Berdasarkan telaah tersebut, skema pendanaan yang diusulkan adalah KPBU karena pemerintah kota Tangerang telah menyatakan hanya dapat memberikan anggaran untuk *processing fee* sebesar Rp 100.000/ton. Oleh sebab itu dibutuhkan bantuan dari Pemerintah Pusat dan swasta untuk dapat

merealisasikan proyek PLTSa Tangerang. Pada September 2017, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian telah mengirimkan surat kepada Menteri Keuangan terkait permohonan pemberian fasilitas *Project Development Facility* (PDF) untuk proyek KPBU PLTSa Tangerang sebagai bentuk percepatan penyiapan proyek agar *milestones* proyek dapat tercapai.

Pada November 2017, Menteri Energi Sumber Daya Mineral mengirimkan surat kepada Direktur Utama PT PLN yang menugaskan PT PLN sebagai pengembang PLTSa Kota Tangerang. Menindaklanjuti surat penugasan tersebut, KPPIP melakukan kajian hukum dan finansial dengan hasil bahwa kewenangan penyelenggaraan pengelolaan sampah terdapat pada pemerintah daerah, bukan pemerintah pusat, dan untuk menjaga nilai *processing fee* Rp 100.000/ton dibutuhkan bunga pinjaman bank di bawah 5%.

Berdasarkan hasil kajian tersebut, KPPIP menyarankan untuk melanjutkan Proyek PLTSa Kota Tangerang dengan menggunakan skema KPBU. Pemerintah Kota Tangerang menyatakan bahwa jika skema penugasan PT PLN belum sesuai dengan perundangan-undangan yang berlaku, maka Pemerintah Kota Tangerang dapat menerima penggunaan skema KPBU.

Pengembangan Industri Hilir dari Proyek-Proyek Hulu Migas



Salah satu isu yang dihadapi oleh proyek-proyek hulu migas, yang kini terdaftar sebagai Proyek Prioritas, adalah belum teralokasinya gas yang diproduksi dari lapangan-lapangan tersebut. Proyek-proyek hulu migas seperti Tangguh Train-3, Jambaran Tiung-Biru, dan Masela membutuhkan industri hilir migas yang siap untuk menerima pasokan gas yang akan diproduksi. Selain untuk ketenagalistrikan, gas tersebut juga dapat berperan penting dan menciptakan *multiplier effect* yang positif terhadap industri petrokimia di Indonesia.

Kementerian Perindustrian, sebagai kementerian yang menangani pengembangan industri petrokimia, memutuskan bahwa proyek pemanfaatan hilir gas yang pertama difokuskan adalah Kawasan Industri Teluk Bintuni, yang juga termasuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional, dan akan memanfaatkan sebagian gas dari proyek Tangguh Train-3 sebagai bahan baku.

Pabrik di Kawasan Industri Teluk Bintuni direncanakan untuk menghasilkan *methanol* yang merupakan komponen substitusi yang dapat dimanfaatkan untuk membuat bahan bakar seperti bensin dan LPG. Industri

ini akan memiliki peran yang penting dalam meningkatkan ketahanan energi Indonesia.

Sejak bulan Oktober 2017, KPPIP berkoordinasi dengan Kementerian Perindustrian dalam menyelenggarakan serangkaian sesi FGD untuk membahas skema pendanaan yang sesuai untuk pengembangan industri tersebut. Dalam FGD tersebut, KPPIP memberikan paparan tentang potensi skema pendanaan, terutama skema Penugasan BUMN dan skema KPBU, serta langkah-langkah yang perlu diperhatikan dalam tahap persiapan proyek seperti penentuan PJPk dan penyusunan OBC.

Dalam sesi koordinasi yang dilaksanakan, K/L lain yang terkait seperti Kementerian Keuangan dan Kementerian PPN/Bappenas turut diundang untuk memberikan tambahan penjelasan tentang skema pendanaan.

Berdasarkan koordinasi dan diskusi yang dilaksanakan, Kementerian Perindustrian memutuskan proyek menggunakan skema KPBU untuk pengembangan Kawasan Industri Teluk Bintuni. Kementerian Perindustrian juga akan berperan sebagai PJPk untuk proyek tersebut.

C. Pemantauan dan *Debottlenecking* Proyek

Pencapaian Kesepakatan terkait Perizinan Relokasi dan Peninggian SUTT/SUTET Terdampak pada *Trase Light Rail Transit (LRT) Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi (Jabodebek)*



Pembangunan proyek LRT Jabodebek telah dimulai sejak tahun 2016, namun dalam pelaksanaannya masih terdapat sejumlah permasalahan yang membutuhkan koordinasi intensif antara pemangku kepentingan. Salah satu permasalahan yang membutuhkan percepatan dalam proses pengambilan keputusan terkait dengan perizinan relokasi dan peninggian tapak tower SUTT/SUTET yang terdampak akibat pembangunan proyek LRT Jabodebek. Terdapat dua lokasi utama yang memerlukan perizinan dari instansi-instansi terkait yaitu di Area Taman Kota Cawang dan di Ruang Milik Jalan (RUMIJA) Tol Jakarta – Cikampek (JAPEK).

Pada lokasi di Area Taman Kota Cawang, dibutuhkan relokasi tapak tower SUTT eksisting milik PT PLN yang terletak pada lahan dengan status Barang Milik Negara (BMN) Kementerian PUPR. Proses pencapaian kesepakatan terkait pemanfaatan lahan BMN membutuhkan kesepakatan diantara pemangku kepentingan terkait sebelum dikeluarkannya Izin Prinsip relokasi tapak tower eksisting oleh PT PLN.

Menanggapi hal tersebut, KPPIP memfasilitasi serangkaian rapat koordinasi antara Kementerian Keuangan, Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan, Badan Pengawas Keuangan dan

Pembangunan (BPKP), PT PLN dan PT Adhi Karya. Hasilnya, telah disepakati bahwa pemanfaatan lahan BMN tersebut dapat digunakan untuk pembangunan tapak tower baru yang terdampak akibat proyek LRT Jabodebek dan tidak akan terjadi pengurangan hak atas aset baru yang dibangun oleh PT PLN. Selain itu, pelaksanaan pembangunan tapak tower baru dapat segera dilakukan selama proses pengalihan pemanfaatan BMN dan hak atas aset berjalan sehingga tidak menghambat jadwal pembangunan proyek LRT Jabodebek.

Selanjutnya, pada lokasi di RUMIJA Tol JAPEK, dibutuhkan peninggian tapak tower SUTT/SUTET eksisting milik PT PLN yang berhimpitan dengan pembangunan proyek LRT Jabodebek, Jalan Tol JAPEK *Elevated* II dan Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Oleh karenanya, dibutuhkan kesepakatan terkait dengan ketinggian tapak tower yang memenuhi kebutuhan

ketiga proyek. Namun, mengingat Dokumen Rencana Desain Terinci (DED) proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung belum tersedia, maka kebutuhan peninggian tapak tower eksisting belum diketahui sedangkan kebutuhan proyek LRT Jabodebek dan Jalan Tol JAPEK *Elevated* II sudah diketahui. Akibatnya, pembahasan terkait ketinggian tapak tower sempat terhenti.

Melihat kondisi ini, KPPIP memfasilitasi rapat koordinasi antara Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan, PT PLN, PT Waskita Karya, PT Kereta Cepat Indonesia Cina dan PT Adhi Karya untuk mencapai kesepakatan terkait ketinggian tapak tower. Mengingat jadwal pembangunan proyek LRT Jabodebek dan Jalan Tol JAPEK *Elevated* II lebih dahulu dan telah adanya DED untuk kedua proyek yang dapat menentukan kebutuhan ketinggian tapak tower, maka disepakati ketinggian tapak tower akan mengakomodir kebutuhan kedua proyek tersebut terlebih dahulu.

Penandatanganan *Loan Agreement* Pelabuhan Patimban



Pada awal tahun 2017, KPPIP telah mengupayakan percepatan penerbitan Izin Lingkungan yang merupakan salah satu prasyarat administrasi yang perlu dipenuhi untuk pengajuan pinjaman luar negeri kepada Pemerintah Jepang melalui JICA. Pinjaman tersebut diperuntukkan untuk pembangunan tahap I proyek yang ditargetkan mulai pada awal tahun 2018. Selain memastikan penerbitan Izin Lingkungan, KPPIP juga melakukan pendampingan koordinasi lintas K/L selama proses pencairan pinjaman luar negeri,

khususnya kepada Kementerian Perhubungan selaku Penanggung Jawab Proyek guna memastikan percepatan tahapan-tahapan penyusunan *Loan Agreement* oleh Pemerintah Indonesia dan Jepang, yaitu dari tahap inklusi proyek dalam *Green Book* hingga pertukaran *Exchange of Notes*. Hasilnya, proses pencairan pinjaman luar negeri dapat dilakukan dengan ditandatanganinya *Loan Agreement* pada tanggal 15 November 2017.

Pengambilan Keputusan terkait Porsi Pembiayaan MRT Jakarta Jalur Utara – Selatan



Proyek MRT Jakarta jalur Utara – Selatan menggunakan pendanaan APBN dan APBD dengan pinjaman asing yang bersumber dari *Official Development Assistance* (ODA). Rencana pinjaman Konstruksi Fase II dan tambahan Fase I MRT Jakarta Selatan – Utara sebesar USD 1.869 juta (satu miliar delapan ratus enam puluh sembilan juta US Dolar) telah tercantum dalam *Green Book* yang diterbitkan oleh Menteri PPN/Bappenas pada 14 Juli 2017. Pada 25 Agustus 2017, DPRD DKI Jakarta telah menyetujui permohonan Gubernur DKI Jakarta terkait pembiayaan Konstruksi Fase II dan tambahan Fase I proyek MRT Jakarta tersebut.

Sehubungan dengan pendanaan proyek yang menggunakan APBN dan APBD, maka perlu diputuskan komposisi porsi pembebanan pinjaman tersebut antara Pemerintah Pusat (APBN) dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (APBD). Pada 17 Juli 2017, Menteri Keuangan mengirimkan surat kepada Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, mengusulkan untuk membahas porsi pembebanan pinjaman tersebut melalui Forum KPPIP. Usulan ini berdasarkan pola sebelumnya dan memperhatikan bahwa proyek MRT Jakarta Koridor

Selatan – Utara merupakan Proyek Strategis Nasional dan Proyek Prioritas. KPPIP memfasilitasi proses pengambilan keputusan terkait perihal tersebut dengan menyelenggarakan Rapat Tim Pelaksana KPPIP dan Rapat KPPIP tingkat Menteri. KPPIP juga melakukan analisis terhadap dokumen perjanjian terkait, risalah rapat terdahulu yang membahas pengambilan keputusan terkait hal ini, serta dampak terhadap *timeline* pengembangan proyek untuk setiap alternatif keputusan. Hasil analisis tersebut kemudian dijadikan bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan pada Rapat KPPIP.

Pada akhirnya, dalam Rapat KPPIP tingkat Menteri Oktober 2017 diputuskan bahwa komposisi porsi pembebanan pinjaman pinjaman Konstruksi Fase II dan tambahan Fase I MRT Jakarta Selatan – Utara antara Pemerintah Pusat (APBN) dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (APBD) adalah 49% Pemerintah Pusat dan 51% Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Tindak lanjut dari pengambilan keputusan ini adalah penerbitan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian untuk mengakomodasi hasil keputusan ini.

Pembentukan Tim Kerja Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) Kampung Bandan untuk Proyek MRT Jakarta Jalur Utara – Selatan

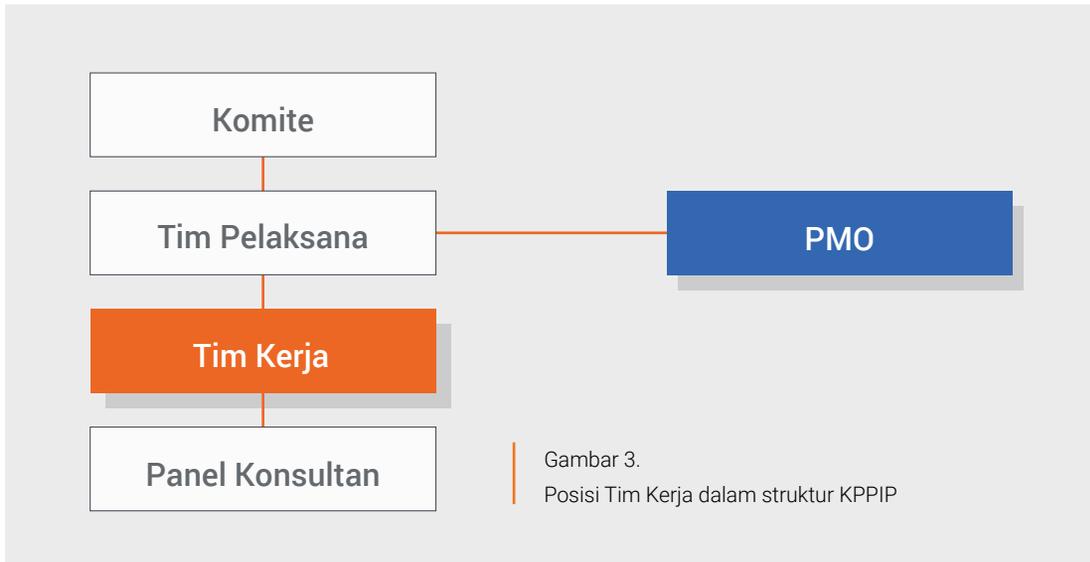


KPPIP mengoordinasikan pertemuan para pemangku kepentingan terkait pembahasan rencana pembangunan depo MRT Jakarta yang akan terintegrasi dalam pengembangan TOD di Kampung Bandan, dimana salah satu fokus pengembangan TOD adalah pembangunan perumahan rakyat. Salah satu isu yang difokuskan untuk diselesaikan dalam pengembangan TOD tersebut adalah isu terkait penggunaan lahan di area Kampung Bandan.

Dalam penyelesaian isu tersebut, KPPIP mengoordinasikan pembahasan dan analisis terkait status lahan Kampung Bandan dan potensi isu dalam pengadaan lahan untuk pembangunan depo MRT Jakarta dan pengembangan TOD. Untuk mendukung perumusan rencana aksi penyelesaian isu, KPPIP mendapatkan data terkait status lahan Kampung Bandan (HPL dan HGB) dari PT KAI dan Kantor Wilayah BPN Provinsi DKI Jakarta, khususnya pada area yang direncanakan untuk dibangun depo MRT Jakarta.

Berdasarkan data terkait status lahan Kampung Bandan dari PT KAI dan Kantor Wilayah BPN Provinsi DKI Jakarta tersebut, telah teridentifikasi isu pada lahan dan tersusun rencana penyelesaian permasalahan isu tersebut. Melalui pembahasan pada beberapa rapat koordinasi, salah satu rencana aksi yang disepakati adalah pembentukan Tim Kerja Pengembangan TOD Kampung Bandan yang bertanggung jawab terhadap pengembangan kawasan TOD Kampung Bandan, dengan salah satu ruang lingkupnya adalah menyelesaikan permasalahan pengadaan lahan Kampung Bandan.

Sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden No.75 Tahun 2014 j.o Peraturan Presiden No. 122 Tahun 2016, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua KPPIP memiliki wewenang untuk membentuk Tim Kerja sektor dan lintas sektor sebagaimana dibutuhkan. Contoh Tim Kerja yang telah dibentuk adalah Tim Kerja Ketenagalistrikan dan Tim Kerja Percepatan Pembangunan Kilang Minyak Bontang.



Pada Rapat KPIP tingkat Menteri Oktober 2017, telah disetujui terkait pembentukan Tim Kerja ini. Selain berperan dalam penyelesaian permasalahan lahan, secara umum Tim Kerja akan berperan sebagai Komite Koordinasi TOD yang melakukan sinkronisasi *Masterplan* TOD dengan rencana pembangunan Depo MRT Jakarta dan Perumahan Rakyat, dengan

melibatkan banyak pemangku kepentingan, baik dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha. Tindak lanjut Rapat KPIP tingkat menteri Oktober 2017 tersebut adalah penyusunan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian terkait pembentukan Tim Kerja ini.

Percepatan Proses Persetujuan Kerjasama Penyelenggaraan Kawasan Pelestarian Alam (KPA) pada Trase Jalan Tol Balikpapan – Samarinda



Mempertimbangkan kondisi topografi yang berupa lembah dan perbukitan, Pada bulan April 2017, PT Jasamarga Balikpapan Samarinda (PT JBS) mengajukan permohonan penambahan ROW di lokasi Tahura Bukit Soeharto kepada Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan (LHK) dan Gubernur Kalimantan Timur. PT JBS juga telah melengkapi persyaratan dokumen sesuai dengan pasal 26 Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan No. 85 Tahun 2014.

Pada tanggal 30 Agustus 2017, mempertimbangkan belum adanya kemajuan yang signifikan terhadap pengajuan tersebut, KPPIP mengecek secara langsung status dari surat pengajuan ke Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (LHK). Selain itu, KPPIP juga melakukan koordinasi dengan Kantor Staf Presiden untuk mendorong Kementerian LHK agar mempercepat persetujuan penambahan ROW tersebut.

Untuk memastikan segera terselesaikannya persetujuan tersebut, KPPIP membahas isu ini dalam Rapat Tim Pelaksana KPPIP pada tanggal 2 Oktober 2017 dan Rapat Koordinasi dalam rangka percepatan dan

penyelesaian masalah Jalan Tol Balikpapan – Samarinda. Rapat tersebut mengundang *stakeholders* dan membahas setiap masalah secara mendetail beserta solusi dari permasalahan tersebut.

Namun berdasarkan kedua rapat tersebut, KPPIP menilai belum ada kemajuan yang signifikan khususnya dalam hal pemrosesan persetujuan penambahan untuk ROW. Oleh karena itu, KPPIP mengangkat isu ini ke Rapat Menteri KPPIP yang dilaksanakan pada tanggal 30 Oktober 2017 untuk memastikan komitmen dari Menteri LHK dalam percepatan proses persetujuan penambahan ROW pada Tahura Bukit Soeharto. Berdasarkan hasil rapat tersebut, disepakati bahwa Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan akan menyelesaikan persetujuan penambahan ROW pada Tahura Bukit Soeharto paling lambat dalam waktu 2 minggu.

Kesepakatan itu disampaikan melalui Surat Menteri Koordinator Bidang Perekonomian yang dikirimkan ke Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Pada tanggal 3 November 2017, Kementerian LHK telah menerbitkan Surat No. S.627/KSDAE/PIKA/KSA.0/11/2017 tentang

Persetujuan Naskah Perjanjian Kerjasama Penambahan Lahan ROW di Tahura Bukit Soeharto untuk Jalan Tol Balikpapan Samarinda.

Selain masalah tersebut, berdasarkan hasil rapat pada tanggal 10 Oktober 2017, disebutkan bahwa hingga saat ini masih terdapat perbedaan pendapat antara opini legal Kejaksanaan, Gubernur Kalimantan Timur, dan Direktur Jenderal Pengadaan Tanah yang menyatakan bahwa pengadaan tanah pada area APL Bukit Tahura dapat dilakukan sesuai mekanisme pada Perpres No. 71 Tahun 2012, sedangkan BPKP Kalimantan Timur berpendapat bahwa pengadaan tanah dilakukan

sesuai dengan Perpres No. 51 Tahun 2017 tentang Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan dalam Rangka Penyediaan Tanah untuk Proyek Strategis Nasional.

Oleh karena itu, pada tanggal 23 Oktober 2017, diadakan diskusi antara Ketua Pelaksana KPPIP, Dirjen Pengadaan Tanah, Kepala BPJT, dan Deputi Bidang Pengawasan Instansi Pemerintah Bidang Perekonomian dan Kemaritiman, BPKP. Dalam diskusi tersebut, disepakati bahwa penyelesaian pengadaan tanah pada area tersebut dapat dilanjutkan sesuai dengan Perpres 71/2012.

Pengadaan Tanah Jalan Tol Manado – Bitung



Sumber Foto : Dokumentasi KPPIP
Keterangan : Foto Proyek Pembangunan Jalan Tol Manado-Bitung

KPPIP secara aktif melakukan *monitoring* dan *debottlenecking* kegiatan pengadaan tanah dan konstruksi dari Jalan Tol Manado - Bitung. Salah satu isu utama dari proses pengadaan tanah jalan tol ini adalah lambatnya proses penyelesaian pengadaan tanah dengan mekanisme konsinyasi. Selain itu, sempat terjadi penolakan nilai UGR oleh sebagian besar warga yang tanahnya terdampak. Nilai penggantian hasil dari *independent appraisal* dianggap terlalu rendah. Setelah dilakukan evaluasi dan *appraisal* ulang, terdapat kenaikan nilai UGR yang ditawarkan sehingga sebagian besar warga mau menerima nilai tersebut.

Dalam penyelesaian berbagai masalah tersebut, KPPIP berkoordinasi dengan berbagai pihak salah satunya melalui Rapat Koordinasi Jalan Tol Manado – Bitung yang dilaksanakan pada tanggal 22 Agustus 2017. Dalam rapat tersebut, dibahas beberapa permasalahan yang terjadi, khususnya terkait dengan pengadaan lahan. Terkait dengan isu pada pengadaan tanah, salah satu isu yang dipaparkan adalah isu tentang Kepala Kantor Wilayah Pertanahan Wilayah Sulawesi Utara akan pensiun per 1 September 2017. Oleh karena itu,

KPPIP membantu memastikan Badan Pertanahan Nasional Pusat untuk menyiapkan penggantinya dan segera memulai proses transisi agar proses transisi berjalan dengan lancar dan tidak menghambat proses pengadaan tanah secara umum.

Kemudian, dipaparkan juga bahwa pada pengadaan tanah dengan mekanisme konsinyasi, seringkali proses berlarut-larut dan lebih lama dari ketentuan yang tercantum pada peraturan perundang-undangan sehingga menghambat kemajuan pengadaan tanah. Oleh karena itu, dalam upaya KPPIP untuk mendorong percepatan mekanisme konsinyasi, KPPIP dan Kantor Staf Presiden mendorong Mahkamah Agung untuk melakukan upaya percepatan terhadap proses mekanisme konsinyasi. Salah satu upaya tersebut adalah melalui Surat Menteri Koordinator Bidang Perekonomian kepada Ketua Mahkamah Agung tertanggal 31 Agustus 2017 tentang Permohonan Percepatan mekanisme konsinyasi pada pengadaan tanah bagi pembangunan Proyek Infrastruktur Strategis Nasional (PSN) dan Infrastruktur Prioritas untuk kepentingan umum.

Percepatan Dimulainya E/S JSS Zona 1



Sumber Foto : KPPIP

Keterangan : Foto Ilustrasi Pipa Saluran Air

Prioritas pertama pembangunan Proyek Jakarta Sewerage System (JSS) adalah Zona 1 dan 6 yang didanai dengan pinjaman luar negeri dari Jepang. Sebagai zona prioritas, groundbreaking kedua zona tersebut ditargetkan dimulai paling lambat pada tahun 2018. *Debottlenecking* untuk Proyek JSS berfokus pada percepatan proses pengajuan dan pelaksanaan pinjaman yang akan mendanai konstruksi JSS.

Pinjaman untuk pengembangan Zona 1 dibagi menjadi dua bagian pinjaman, yaitu bagian *engineering service* dan bagian konstruksi. Pinjaman untuk pengembangan Zona 6 direncanakan berbentuk satu paket pinjaman

dengan konsep *design and build* untuk bagian Instalasi Pengolah Air Limbah (IPAL).

Terkait JSS Zona 1, pada tahun 2017 proses pengadaan untuk Pekerjaan *Engineering Service* untuk JSS Zona 1 telah selesai dan pekerjaan *engineering service* telah dimulai oleh konsorsium *Yachiyo Engineering* dan beberapa perusahaan konsultansi teknis lokal. Konsorsium konsultan telah menyelesaikan beberapa tahap awal *assessment* teknis seperti misalnya aspek teknis terkait opsi penggunaan sistem *interceptor*, *separate*, atau *hybrid* dengan mempertimbangkan biaya pembangunan dan biaya *operation and maintenance*.

Percepatan Proses PDF SPAM Semarang Barat



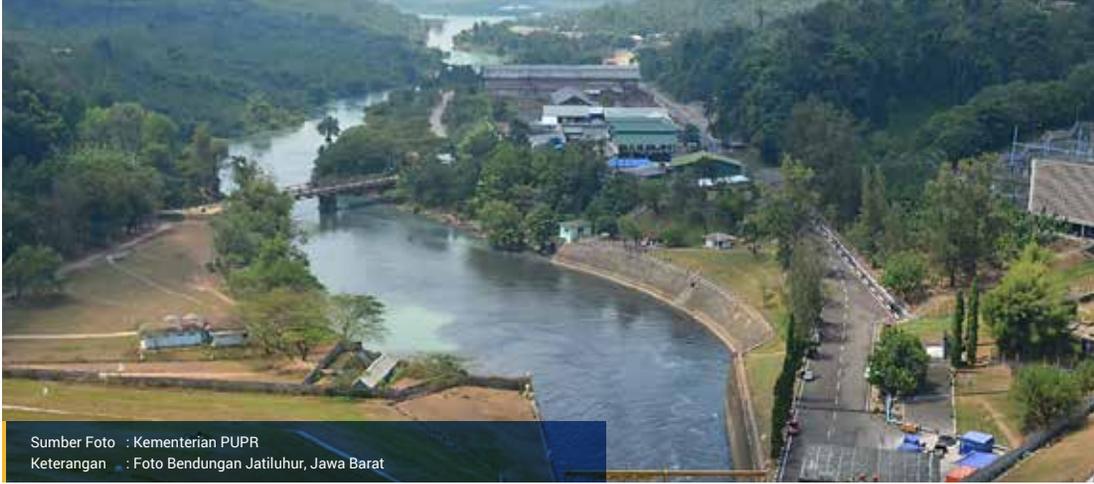
SPAM Semarang Barat adalah proyek SPAM dengan potensi kapasitas 1.050 liter per detik yang akan melayani 80.000 kepala keluarga di tiga kecamatan di Kota Semarang bagian barat yaitu Semarang Barat, Tugu dan Ngaliyan. Proyek ini direncanakan sebagai *pilot project* SPAM tingkat kota dengan skema KPBU di Indonesia. Saat ini proyek dalam tahap penyiapan lelang KPBU.

Penyiapan lelang KPBU Proyek SPAM Semarang Barat dilaksanakan dengan menggunakan *project development facility* yang diberikan oleh Direktorat

PDPPI Kementerian Keuangan melalui penugasan PT SMI. Pihak Direktorat PDPPI dan PT SMI telah melakukan *kick-off* pendampingan transaksi bersama konsultan teknis, finansial, dan legal yang akan membantu hingga selesainya *Financial Close*.

Konsultan teknis yang terpilih adalah PT IIF yang sebelumnya pernah terlibat dalam penyiapan proyek KPBU SPAM Semarang Barat pada tahun 2014. Sedangkan untuk konsultan teknis dan legal yang terpilih adalah PT SMEC Denka dan firma hukum AYMP Law.

Penetapan PJKP SPAM Jatiluhur



SPAM Jatiluhur adalah Proyek SPAM yang mengutilisasi debit air Waduk Jatiluhur untuk pengolahan, pentrasmiansian, dan pendistribusian air ke wilayah Provinsi Jawa Barat dan Provinsi DKI Jakarta dengan kapasitas 5.000 liter per detik. SPAM Jatiluhur telah disepakati untuk dilaksanakan dengan skema KPBU, dimana perusahaan patungan BUMD dan BUMN terkait sebagai *unsolicited bidder*. Proyek ini saat ini dalam tahap penyiapan dokumen pre- *feasibility study* oleh *unsolicited bidder*.

Permasalahan dari proyek SPAM Jatiluhur adalah belum adanya dasar yang cukup kuat terkait penugasan Perum Jasa Tirta sebagai PJKP untuk Proyek SPAM Jatiluhur. Dengan demikian perlu dilakukan kajian hukum atas hal

tersebut. Setelah dilakukan kajian hukum disimpulkan bahwa yang paling tepat untuk menjadi PJKP adalah BUMN yang membidangi air minum karena proyek ini merupakan proyek lintas provinsi.

Ketiadaan BUMN yang memiliki fokus pengelolaan air minum menjadikan Perum Jasa Tirta II menjadi kandidat terkuat PJKP karena Perum Jasa Tirta mengelola Waduk Jatiluhur. Secara formal, Perum Jasa Tirta II ditetapkan sebagai PJKP untuk Proyek SPAM Jatiluhur melalui Keputusan Menteri No. 561/KPTS/M/2017 tentang Penugasan Kepada Direktur Utama PJT II sebagai PJKP Proyek KPBU SPAM Jatiluhur.

Penerbitan Surat Diskresi Izin Penetapan Lokasi oleh Menteri Agraria dan Tata Ruang /Kepala Badan Pertanahan Nasional untuk Proyek *Central West Java Transmission Line 500 kV*



Pada April 2017, KPIIP bekerja sama dengan Kantor Sekretariat Wakil Presiden dalam penyelenggaraan rapat koordinasi dengan pemangku kepentingan untuk membahas permasalahan pengadaan tanah yang dihadapi Proyek *Central West Java Transmission Line 500 kV*. Salah satu fokus masalah yang dibahas adalah terkait Izin Penetapan Lokasi pada lima kabupaten yang telah diperpanjang satu kali dan telah habis masa berlakunya. Berdasarkan Undang Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum, Penetapan Lokasi hanya dapat diperpanjang satu kali.

Berdasarkan hasil rapat tersebut, KPIIP mendorong penerbitan Surat No. S-42/D.III.MEKON/05/2017 tentang Permohonan Tindak Lanjut Izin Perpanjangan Penetapan Lokasi oleh Deputi Bidang Koordinasi Pengelolaan Energi, Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian kepada Direktur Jenderal Pengadaan Tanah, Kementerian Agraria dan Tata Ruang. Tujuan dari penerbitan surat adalah pemberian rekomendasi/dispensasi di luar peraturan Undang Undang No. 2 Tahun 2012 dan Peraturan Presiden No. 71 Tahun 2012 dari Kementerian Agraria dan Tata Ruang kepada

Gubernur Provinsi Jawa Tengah. Pada bulan Juli 2017, dengan dukungan dari KPIIP, Sekretariat Wakil Presiden, Kementerian Agraria dan Tata Ruang dan PT PLN, Surat No. 2567/29.1/VII/2017 terkait Dispensasi/Rekomendasi Penetapan Lokasi Pengadaan Tanah Jalur SUTET 500 kV PLTU Tanjung Jati – Tx (Ungarang – Pedan) diterbitkan oleh Menteri Agraria dan Tata Ruang kepada Gubernur Provinsi Jawa Tengah. Surat tersebut menyatakan bahwa Kementerian Agraria dan Tata Ruang memberikan dispensasi/rekomendasi pembaharuan Penetapan Lokasi dengan jangka waktu dua tahun kepada Gubernur Provinsi Jawa Tengah untuk lima kabupaten meliputi Kabupaten Pati, Kudus, Grobogan, Demak, dan Semarang.

Hingga saat ini, KPIIP bersama dengan Kantor Sekretariat Wakil Presiden memantau dan mengawal kegiatan pengadaan tanah Proyek *Central West Java Transmission Line 500 kV*. Pada bulan November 2017, pengadaan tanah dari ruas Tanjung Jati – Tx, ruas Tx – Mandirancan, dan ruas Mandirancan – Cibatubaru telah mencapai 67%. Sedangkan untuk pelaksanaan konstruksi pondasi tower telah mencapai 3,5% atau 48 dari total 1.386 tapak tower.

Tata Ruang dan Pengadaan Tanah Transmisi Sumatera



Sumber Foto : Shutterstock
Keterangan : Foto Ilustrasi Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi (SUTET)

Pada tahun 2017, proyek Transmisi Sumatera 500 kV melanjutkan kegiatan proses pengadaan tanah dan konstruksi pondasi tapak tower. Dalam rangka percepatan pembangunan proyek Transmisi Sumatera 500 kV, KPPIP mendukung *debottlenecking* permasalahan dalam proses pengadaan tanah. Hambatan-hambatan yang dihadapi antara lain: 1) pengadaan tanah instansi swasta dan pemerintah dan 2) pemantauan penerbitan Peraturan Daerah (Perda) RTRW Provinsi Riau.

Pada November 2017, KPPIP mengadakan rapat koordinasi dengan para pemangku kepentingan untuk mencapai kesepakatan rencana tindak lanjut penyelesaian masalah pengadaan tanah instansi pemerintah dan swasta. Berdasarkan hasil rapat tersebut, PT Waskita Karya dan PT Agrowiyana akan berkoordinasi dengan *Credit Suisse* Singapura terkait rencana peminjaman sertifikat lahan. Selanjutnya untuk lahan instansi pemerintah, para pemangku kepentingan menyetujui penggunaan lahannya untuk kepentingan Proyek Transmisi Sumatera 500 kV. Sementara menunggu diskusi antara PT PLN, PT Waskita Karya dan instansi pemerintah terkait skema pengadaan tanah yang akan digunakan, KPPIP mengusulkan agar PT PLN

dan PT Waskita Karya untuk mengajukan Izin Mendahului kepada instansi pemerintah sehingga proses konstruksi dapat dilakukan.

KPPIP melakukan pemantauan secara intensif terkait penerbitan Rancangan Perda (RaPerda) RTRW Provinsi Riau. Pada September 2017, status RaPerda RTRW Provinsi Riau telah disetujui oleh DPRD Provinsi Riau. Sebagai bentuk tindak lanjut, pada Oktober 2017, telah diadakan rapat evaluasi dengan Kementerian Dalam Negeri. Hasilnya, dibutuhkan rapat teknis untuk mengakomodasi lokasi pembangkit pada RUPTL 2017-2026 yang belum tercantum di dalam RaPerda RTRW Provinsi Riau.

Tidak hanya itu, pada bulan Oktober 2017, Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan mengirimkan surat kepada Menteri Dalam Negeri untuk menolak RaPerda RTRW Provinsi Riau karena dibutuhkan Kajian Lingkungan Hidup Strategis terkait perubahan peruntukan dan fungsi kawasan hutan. Sebagai bentuk tindak lanjut untuk penyelesaian masalah penerbitan RaPerda RTRW Provinsi Riau maka akan dilakukan Rapat Terbatas yang dipimpin oleh Presiden.

Konstruksi PLTU Batang



Setelah pencapaian *financial close* pada tahun 2016, saat ini PLTU Batang sedang dalam tahap konstruksi yang dipantau oleh KPPIP. Pada Oktober 2017, KPPIP dan PT PLN melakukan diskusi terkait jadwal pembangunan GITET 500 kV Batang, GI 150 kV, dan SUTT 150 kV Batang yang akan dibangun oleh PT PLN. Namun, kegiatan tersebut belum termasuk dalam AMDAL eksisting, yang saat ini Izin Lingkungan dimiliki oleh PT Bhimasena Power Indonesia (PT BPI).

Pada Oktober 2017, KPPIP mengadakan rapat koordinasi pembahasan percepatan penyelesaian Izin Pembangunan GITET 500/150 kV dan SUTT 150 kV pada proyek PLTU Batang. Dari hasil rapat tersebut disepakati bahwa PT PLN beserta dengan konsultan AMDAL akan berkoordinasi sejak awal dengan Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Jawa Tengah dan menargetkan untuk mengirimkan usulan Dokumen Adendum AMDAL pada akhir November 2017.

Selanjutnya, mengingat adanya penambahan lingkup kerja pembangunan GITET, GI dan SUTT yang dikerjakan oleh PT PLN pada PLTU Batang, maka dibutuhkan amandemen *Power Purchase Agreement* (PPA). Pihak

PT PLN UIP Jawa Bagian Tengah II diharapkan dapat mengirimkan surat kepada Kepala Divisi Konstruksi Jawa Bagian Tengah dengan tembusan kepada Kepala Satuan IPP PLN untuk dapat memproses kelanjutan amandemen PPA dengan pihak PT BPI. PT BPI menyatakan bahwa akan diupayakan penyerahan area konstruksi kepada PT PLN pada Januari 2018.

Setelah diadakan diskusi bilateral antara PT PLN dengan PT BPI, maka telah diputuskan bahwa PT PLN akan mengerjakan pembangunan GITET, GI, dan SUTT Batang setelah PT BPI menyelesaikan konstruksi sehingga tidak perlu dilakukan amandemen PPA. Pada November 2017, KPPIP dan PT BPI melakukan koordinasi terkait kesepakatan antara PT PLN dan PT BPI. PT BPI menyatakan bahwa PT PLN saat ini sedang mempertimbangkan kesepakatan untuk PT PLN melakukan konstruksi GITET 500/150 kV dan SUTT 150 kV setelah PT BPI menyelesaikan konstruksi. KPPIP akan melakukan koordinasi kembali dengan PT PLN dan PT BPI untuk dapat menghasilkan kesepakatan terkait jadwal pembangunan GITET 500/150 kV dan SUTT 150 kV.

Debottlenecking Pencapaian *Financial Close* Pembangkit Listrik IPP dengan Total Kapasitas 7.810 MW



Dalam rangka percepatan pembangunan Program 35.000 MW, KPPIP melakukan pemantauan dan *debottlenecking* pembangkit IPP yang sudah PPA untuk mencapai *financial close*. Sejak tahun 2016 hingga Desember 2017, KPPIP telah berhasil mendorong 14 pembangkit IPP untuk mencapai *financial close* dengan total kapasitas 7.810 MW. Di tahun 2017 sendiri, KPPIP berhasil mendorong 13 pembangkit IPP mencapai *financial close* dengan total kapasitas 5.810 MW.

Hingga saat ini terdapat tiga pembangkit IPP yang terhambat akibat permasalahan pengadaan tanah dengan total kapasitas 2.135 MW dan empat pembangkit IPP dengan total kapasitas 2.270 MW terhambat karena belum mencapai finalisasi harga jual listrik. KPPIP secara khusus memberikan dukungan dalam pengadaan tanah dan koordinasi untuk percepatan finalisasi persetujuan Pinjaman Komersial Luar Negeri (PKLN). Berdasarkan hasil Rapat Komite KPPIP pada tanggal 21 Juni 2017, PT PLN berkomitmen untuk menyelesaikan permasalahan lima pembangkit IPP yang bermasalah terhadap finalisasi harga jual beli listrik dan amandemen PPA pada bulan Agustus 2017. Sebagai bentuk tindak lanjut, KPPIP menyiapkan kronologis dari setiap pembangkit IPP dan mengadakan rapat koordinasi dengan Direktur Jenderal Ketenagalistrikan, Kementerian ESDM dan Direksi PT PLN pada Juli 2017 untuk mencapai kesepakatan rencana tindak lanjut. Selanjutnya, pada Oktober 2017, telah dicapai penandatanganan PPA PLTU Mulut Tambang Sumsel-8

(2x660 MW) dengan revisi target COD yang dimajukan menjadi tahun 2021 untuk Unit-I dan tahun 2022 untuk Unit-II serta penggunaan teknologi *super-critical*. Selain itu pada November 2017, PLTP Rantau Dedap (86 MW) telah berhasil mencapai kesepakatan harga dan *financial close*. Sedangkan untuk tiga pembangkit IPP lainnya, berdasarkan Surat Menteri Energi Sumber Daya Mineral dan arahan Presiden pada Agustus 2017, diharapkan untuk melanjutkan proses negosiasi harga jual beli listrik dengan PT PLN. Hingga saat ini, kesepakatan harga belum dapat dicapai dan masih dalam proses negosiasi.

Selain itu, KPPIP juga memberikan dukungan *debottlenecking* kepada PLTU Cirebon Ekspansi (1x1.000 MW) yang menghadapi permasalahan hukum, yaitu pencabutan Izin Lingkungan akibat Rekomendasi Tata Ruang BKPRN dianggap tidak kuat. Pada Mei 2017, Menteri Agraria dan Tata Ruang telah menerbitkan Rekomendasi Pemanfaatan Ruang untuk PLTU Cirebon Ekspansi. Untuk mendukung pencapaian *financial close*, KPPIP mendorong penerbitan Surat Dukungan Pemerintah Indonesia dari Sekretaris Menteri Koordinator Bidang Perekonomian kepada JBIC yang diterbitkan pada Oktober 2017. Tidak hanya itu, KPPIP juga melakukan koordinasi dengan Kementerian Keuangan dan PT PLN untuk mendorong penerbitan GOI *Consent Letter*. Dengan diterbitkannya GOI *Consent Letter* oleh Kementerian Keuangan, *financial close* PLTU Cirebon Ekspansi dapat dicapai pada November 2017.

Pengadaan Tanah Kilang Minyak Tuban



Dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Kerjasama (KSP) BMN oleh Menteri Keuangan untuk lahan KLHK di Kecamatan Jenu, Kabupaten Tuban, konsorsium Pertamina-Rosneft menghendaki perubahan skema dari pemanfaatan KSP menjadi pemindahtanganan tukar menukar. Permohonan tersebut disampaikan dalam bentuk surat permohonan audiensi kepada Menteri Keuangan, Menteri LHK, dan Kantor Staf Presiden. Alasan perubahan skema tersebut adalah klausul Kontribusi Bagi Hasil yang dinilai bukan *common practice* dalam skema *Joint Venture*, persyaratan pendirian bangunan/fasilitas untuk KLHK, dan status kepemilikan kilang pasca-periode skema KSP.

Sebelum surat tersebut dikirimkan oleh PT Pertamina, KPPIP mengoordinasikan serangkaian pembahasan antara pemangku kepentingan terkait antara lain Kementerian Keuangan, Kementerian LHK, dan PT

Pertamina. Dengan mempertimbangkan analisis KPPIP tentang kesesuaian berbagai skema pemanfaatan/pemindahtanganan BMN serta masukan dari berbagai K/L, PT Pertamina memutuskan untuk mengubah skema pemanfaatan KSP menjadi skema pemindahtanganan tukar menukar.

KPPIP mendukung koordinasi tentang keberlanjutan proses perubahan skema tersebut yang masih berlangsung. PT Pertamina bersama KLKHK akan menyusun daftar aset preliminary yang diusulkan untuk dimasukkan dalam daftar Tukar Menukar dengan lahan KLHK. Daftar aset tersebut akan dijadikan lampiran bagi PT Pertamina untuk memohon secara formal kepada KLHK untuk mengubah skema pemanfaatan. Pihak KLHK selaku Pengguna Barang, selanjutnya akan mengirim surat permohonan perubahan skema pemanfaatan lahan BMN kepada Kementerian Keuangan selaku Pengelola Barang.

D. Pencapaian dalam Perbaikan Peraturan terkait Infrastruktur

Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) untuk Izin *Jetty* Pembangkit Listrik



Dalam Rapat Komite KPPIP tanggal 21 Juni 2017 telah dibahas beberapa masalah utama yang menghambat penyediaan Proyek Prioritas diantaranya masalah kesesuaian tata ruang. Salah satu proyek yang terkendala masalah tata ruang yang dibahas adalah PLTGU Bangka Peaker yang belum memperoleh Izin Lokasi untuk dermaga atau *jetty* karena Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Bangka Belitung tentang Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) yang menjadi dasar untuk perizinan *jetty* belum diterbitkan.

Selain pada kasus proyek PLTGU Bangka Peaker, belum terbitnya Perda tentang RZWP3K pada tiap-tiap provinsi berpotensi menghambat proses perizinan untuk Proyek Prioritas dan/atau Proyek Strategis Nasional (PSN) lainnya yang memanfaatkan wilayah pesisir. Oleh karena itu, diperlukan solusi cepat untuk memastikan pelaksanaan PSN tidak terhambat.

Di samping RZWP3K, regulasi yang berkaitan erat dengan pemanfaatan pesisir adalah Rencana Tata Ruang Laut Nasional (RTRLN), yang saat ini tengah dalam proses harmonisasi sebelum ditetapkan sebagai Peraturan Pemerintah. Dalam penyusunan RTRLN, KPPIP diminta oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) untuk memberikan masukan guna memastikan bahwa proyek-proyek PSN maupun prioritas nantinya tidak lagi terkendala oleh isu-isu terkait pemanfaatan wilayah pesisir maupun tata ruang laut.

KPPIP telah mendukung KKP dalam melakukan validasi dan menyusun daftar PSN dan Proyek Prioritas yang perlu terdaftar dalam Lampiran proyek strategis Rencana Peraturan Pemerintah RTRLN serta mendukung kegiatan koordinasi dengan pemangku kepentingan yang dibutuhkan dalam rangka penyusunan RTRLN.

Kajian Landasan Hukum dan Struktur Proyek termasuk Implikasi pada *Tipping Fee* untuk Pembangkit Listrik Tenaga Sampah (PLTSa)



Proyek PLTSa merupakan salah satu proyek PSN. Salah satu upaya percepatan yang dilakukan oleh Pemerintah adalah Penerbitan Peraturan Presiden (Perpres) No. 18 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Pembangkit Listrik berbasis Sampah di Tujuh Kota. Namun, Perpres tersebut dibatalkan melalui keputusan Mahkamah Agung karena: 1) Izin Lingkungan tidak dapat dilakukan bersamaan dengan kegiatan konstruksi dan 2) pembatasan ruang lingkup pada penggunaan teknologi termal tidak diperkenankan karena dianggap berdampak negatif terhadap kesehatan.

KPPIP melakukan identifikasi dan analisis terkait masalah yang dihadapi oleh proyek PLTSa. Berdasarkan hasil analisis terdapat empat potensi isu penghambat yaitu: 1) *processing fee*; 2) volume dan jenis sampah; 3) tarif jual beli listrik; dan 4) dukungan pemerintah pusat melalui AP atau VGF. KPPIP juga melakukan identifikasi terhadap upaya-upaya yang dapat dilakukan pemangku kepentingan untuk mengatasi isu-isu tersebut diantaranya: 1) struktur PLTSa dengan skema KPBU sebagai salah satu opsi untuk skema pendanaan; 2) perhitungan *processing fee* dari *demand-side* untuk

memenuhi kebutuhan dari *supply-side*; 3) pemilihan lokasi pembangunan PLTSa dengan jarak transportasi ekonomis dari seluruh sumber sampah; 4) harga jual beli listrik untuk PLTSa dalam program percepatan berdasarkan Permen ESDM No. 50/2017; dan 5) dukungan pemerintah pusat melalui AP atau VGF untuk menekan biaya *processing fee*.

Berdasarkan hasil koordinasi dengan PT PLN dan Kementerian ESDM, harga jual beli listrik dari Proyek PLTSa dalam program percepatan telah disepakati akan mengacu pada Permen ESDM No. 50 Tahun 2017 yang menyatakan bahwa harga jual listrik untuk proyek PLTSa yang masuk dalam program percepatan akan mengacu pada Permen ESDM sebelumnya, Permen ESDM No. 44/2015, yaitu 18,77 cent/kWh.

Hasil koordinasi dengan pemerintah daerah, untuk Proyek PLTSa Tangerang dan PLTSa Bandung Raya akan menggunakan skema KPBU sebagai usaha untuk menekan *processing fee*. Untuk Proyek PLTSa di enam kota lainnya sedang dalam tahap penyusunan *pre-feasibility study*.

Kebijakan terkait Penanganan *Coal Ash* di Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Mulut Tambang



Peningkatan jumlah PLTU dalam percepatan Program 35.000 MW menimbulkan permasalahan *coal ash* yang dihasilkan melebihi jumlah yang dapat dimanfaatkan oleh industri. Salah satu upaya yang disarankan oleh PT PLN adalah pengecualian *coal ash* dari daftar zat limbah Bahan Beracun Berbahaya (B3) sehingga prosedur pemanfaatan *coal ash* dapat dipermudah tanpa harus melakukan revisi dokumen AMDAL.

Namun perwakilan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) menyampaikan bahwa sesuai dengan Peraturan Menteri LHK No. 55 Tahun 2015 tentang Tata Cara Uji Karakteristik Limbah B3, pengecualian *coal ash* dapat dilakukan untuk proyek tertentu yang dapat memenuhi persyaratan. Selain itu, KLHK saat ini sedang menyusun penyusunan Peraturan Menteri (Permen) terkait Persyaratan Teknis dan Tata Cara Penempatan Kembali Limbah B3 di Area Bekas

Tambang, namun kegiatan *backfilling* hanya dapat dilakukan jika pemilik limbah dan area bekas tambang adalah satu entitas.

Pada Agustus 2017, KPPIP bekerja sama dengan Kantor Sekretariat Wakil Presiden mengadakan rapat koordinasi dengan PT PLN dan KLHK untuk membahas penanganan fly ash dan bottom ash (FABA) yang berasal dari sisa pembakaran PLTU Batu Bara, khususnya PLTU Mulut Tambang. Rapat koordinasi ini dibutuhkan untuk mencapai kesepakatan antara pemangku kepentingan terkait penanganan FABA dari PLTU Mulut Tambang. Pemangku kepentingan yang hadir dalam rapat di antaranya Staf Khusus Wakil Presiden Bidang Infrastruktur dan Investasi, Direktur Pengelolaan Limbah B3 KLHK, perwakilan Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR, PT PLN, BPKP, Jam Datun Kejaksaan Agung dan KPPIP. Adapun hasil keputusan rapat yang telah disetujui meliputi:

1. Penanganan FABA dapat dilakukan dengan peraturan yang telah ada;
2. Pengecualian penanganan limbah B3, khususnya FABA dapat dilakukan melalui 3 alternatif: 1) pemanfaatan *by product*; 2) *backfilling*; dan 3) *landfill*;
3. Penanganan FABA melalui pengecualian harus dilakukan melalui permohonan yang bertindak sebagai penanggungjawab pengelola FABA;
4. Kegiatan *backfilling* bagi FABA dapat dilakukan bila:
 - Entitas tambang sama dengan entitas pemilik FABA atau ada penanggung jawab untuk *backfilling* selama 30 tahun, misalnya PT PLN atau institusi pengembang yang dapat menjadi penanggung jawab;
 - Kegiatan *backfilling* tercantum di dalam dokumen lingkungan;
 - Kegiatan *backfilling* sesuai dengan tata cara penutupan tambang.

Untuk pengembangan PLTU Mulut Tambang di Sumatera dan Kalimantan, PT PLN telah menugaskan PT Indonesia Power dan PT Pembangkitan Jawa Bali. Pada Agustus 2017, KPPIP mengadakan rapat koordinasi dengan Indonesia Power dan Pembangkitan Jawa Bali untuk menyampaikan hasil keputusan rapat dengan KLHK terkait pengelolaan FABA dari PLTU Mulut Tambang. Berdasarkan hasil rapat tersebut, PT Indonesia Power dan PT Pembangkitan Jawa Bali akan mempersiapkan Dokumen AMDAL dengan memasukan kegiatan *backfilling* dan mencantumkan penanggung jawab kegiatan.

Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 Tahun 2017 tentang Penugasan Perseroan Terbatas *Mass Rapid Transit* Jakarta sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan *Transit Oriented Development* Koridor Utara - Selatan Fase 1



Dalam penyelenggaraan proyek *Mass Rapid Transit* di Jakarta, salah satu faktor utama yang diperhatikan adalah tercapainya kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan. Kebutuhan pendanaan tersebut dapat tercapai dengan struktur keuangan yang berkelanjutan, yang terdiri dari proyeksi pendapatan farebox (penjualan tiket), proyeksi pengeluaran, proyeksi pendapatan *non-farebox* (pendapatan selain dari penjualan tiket, seperti iklan, penyewaan area, dan sebagainya), dan proyeksi kebutuhan bantuan Pemerintah (subsidi).

Melihat secara spesifik pada pendapatan *non-farebox*, salah satu peluang untuk dapat mengoptimalkan

pendapatan *non-farebox* tersebut adalah dengan pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD). Berdasarkan Peraturan Menteri ATR/Kepala BPN No.16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, pengembangan TOD adalah konsep pengembangan kawasan di dalam dan di sekitar tempat yang diperuntukkan bagi pergantian *intermoda* dan antarmoda agar bernilai tambah.

Untuk dapat menjadi operator utama pengelola kawasan TOD pada jalur MRT Selatan - Utara di Jakarta, PT MRT Jakarta mengirimkan surat kepada Gubernur DKI Jakarta untuk menugaskan/menetapkan PT MRT Jakarta sebagai operator utama pengelola Kawasan

TOD pada jalur Utara - Selatan Fase I (13 kawasan) dan Fase II (8 kawasan). Pada 6 Oktober 2017, Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 140 Tahun 2017 tentang Penugasan Perseroan Terbatas *Mass Rapid Transit* Jakarta sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan *Transit Oriented Development* Koridor Utara - Selatan Fase 1 telah ditetapkan.

Berdasarkan Pasal 4 pada Peraturan Gubernur tersebut, kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan TOD untuk dikelola oleh PT MRT Jakarta sebagai tahap awal hanya pada beberapa Kawasan TOD dalam koridor MRT Jakarta, yaitu kawasan Bundaran HI, Dukuh Atas,

Setiabudi, Bendungan Hilir, Istora Senayan, Blok M, dan Lebak Bulus. Terhadap lokasi lain sepanjang jalur Utara - Selatan harus dilakukan pengkajian lebih lanjut terkait daya dukung dan daya tampung kawasan.

Dengan Peraturan Gubernur ini, diharapkan PT MRT Jakarta dapat mengusahakan pengembangan fungsi komersial dalam kawasan TOD yang memberi nilai tambah dan keuntungan komersial sebagai sumber pendapatan *non-farebox*.

Kajian Tarif untuk Penyediaan Air Minum



Sumber Foto : Shutterstock
Keterangan : Foto Ilustrasi Pipa Air

Penyediaan air minum memiliki peranan yang sangat penting dalam meningkatkan standar atau taraf/kualitas hidup masyarakat dan menekan angka penderita penyakit yang berhubungan dengan kualitas sanitasi. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 122 Tahun 2015 tentang Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM), pelaksanaan pengembangan dan pengelolaan sarana dan prasarana air minum dilakukan oleh Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), dalam hal ini Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) yang dibentuk oleh pemerintah daerah kabupaten atau kota.

Dalam usaha pengembangannya, Pemerintah telah memulai langkah restrukturisasi PDAM untuk menjadi perusahaan yang sehat melalui penghapusan utang. Dengan demikian, masalah yang masih perlu mendapat perhatian saat ini adalah implementasi kebijakan penetapan tarif air.

Salah satu upaya untuk mengkaji penetapan tarif air di Indonesia adalah dengan melakukan analisis

international benchmark dengan melihat penerapannya di negara-negara lain seperti Inggris dan Australia. KPPIP telah melakukan analisis *international benchmark* terkait penetapan tarif air minum di Indonesia. Analisis terbagi menjadi dua bagian, yaitu:

1. Menghitung perbandingan biaya produksi air minum keran dan harga jualnya serta harga jual Air Minum Dalam Kemasan (AMDK); dan
2. Melakukan analisis perbandingan dari hasil *international benchmark* dengan kondisi di Indonesia saat ini sehingga diperoleh hipotesis kesediaan untuk membayar (*Willingness to Pay/ WTP*) dari tarif air yang berlaku.

Berikut adalah hasil analisis *international benchmark* yang telah dilakukan oleh KPPIP.

Berikut adalah hasil analisis *international benchmark* yang telah dilakukan oleh KPPIP.

Deskripsi	UK	Australia	Indonesia
Biaya Produksi Air Minum Tap	0,00097 GBP/litter	0,00124 AUD/litter	3,78 Rp/litter
Rata-rata Harga Jual Air Minum Tap	0,00165 GBP/litter	0,00211 AUD/litter	4,53 Rp/litter
Keuntungan Kotor	70,10%	70,12%	19,73%
Rata-rata Harga Jual Air Minum Botol	0,34 GBP/litter	2,54 AUD/litter	5,312 Rp/litter
Harga Tap Water relatif terhadap Air Minum dalam Kemasan	0,4889%	0,0829%	0,0852%
<i>Willingness to Pay</i> untuk Air Minum dalam Kemasan	205x	1206x	1173x

Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa:

1. Rata-rata tingkat laba kotor penjualan air minum keran di Indonesia mencapai ~20%, dimana jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan penjualan di Inggris dan Australia yang rata-rata tingkat laba kotor mencapai ~70%; dan
2. Masyarakat di Indonesia bersedia membayar AMDK dengan rata-rata harga per liternya 1.173 kali lebih mahal dibandingkan air minum keran. Hal ini serupa dengan yang terjadi di Australia (1.206 kali), namun berbeda cukup jauh dengan kondisi di Inggris, dimana masyarakatnya hanya membayar AMDK dengan harga 205 kali lebih mahal dari air minum keran.

Melihat kondisi ini, PDAM di Indonesia perlu mengkaji ulang struktur penetapan tarif yang ada karena tingkat laba kotor yang rendah (20%). Rendahnya tingkat laba kotor ini juga dapat berdampak pada sedikitnya peluang bagi PDAM di Indonesia untuk menghasilkan tingkat margin laba bersih yang lebih tinggi.

Penerapan Skema *Availability Payment* melalui Badan Usaha Milik Daerah



Pembayaran Ketersediaan Layanan atau *Availability Payment* (AP) adalah salah satu bentuk dukungan fiskal yang dapat diberikan oleh Pemerintah dalam penyediaan infrastruktur.

Penerapan skema ketersediaan layanan untuk proyek dengan pemerintah pusat sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJK) telah diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 260 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pembayaran Ketersediaan Layanan dalam Proyek KPBU, sedangkan penerapan skema ketersediaan layanan untuk proyek dengan pemerintah daerah sebagai PJK telah diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 96 Tahun 2016 tentang Pembayaran Ketersediaan Layanan Dalam Rangka Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur di Daerah.

Penerapan skema ketersediaan layanan yang belum diatur adalah jika PJK merupakan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD).

Proyek-proyek dimana yang menjadi PJK adalah BUMD banyak ditemui pada proyek-proyek Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM). Dalam hal diperlukan penerapan pembayaran ketersediaan layanan, maka dapat diterapkan skema alternatif sebagai berikut:

- **Alternatif 1** : Penyertaan modal daerah kepada BUMD sebagai modal awal pembayaran ketersediaan layanan oleh BUMD;
- **Alternatif 2** : Pembayaran langsung ketersediaan Layanan oleh pemerintah kota; dan
- **Alternatif 3** : Subsidi untuk pembayaran ketersediaan layanan.



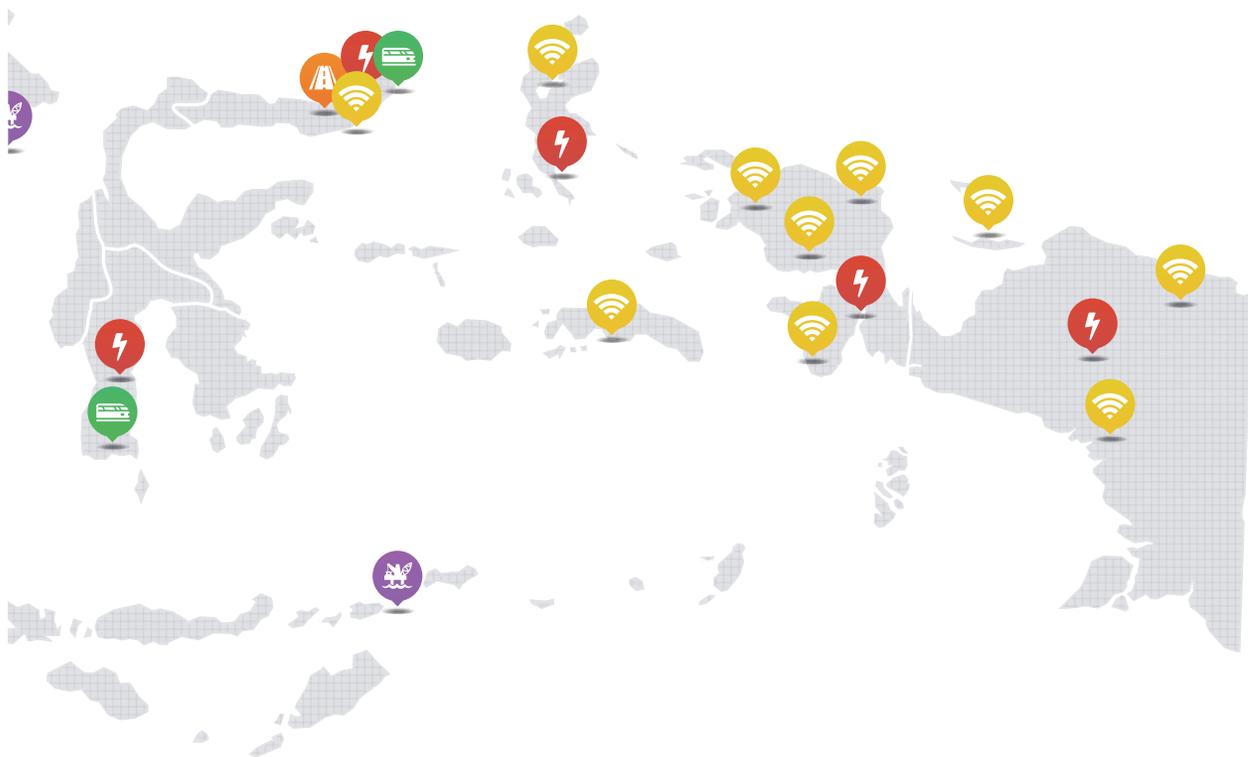
BAB IV

Daftar Proyek Prioritas
KPPIP

Daftar

37 Proyek Prioritas





Air dan Sanitasi



Energi



Jalan dan Jembatan



Transportasi



Ketenagalistrikan



Telekomunikasi

RINGKASAN DAFTAR

PROYEK PRIORITAS KPIIP

Sesuai dengan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian No. 5/2017

No	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai Investasi (Rp Milyar)	Skema Pendanaan	Lokasi (untuk di Peta)
1	Jalan Tol Serang - Panimbang	BPJT	5.330	KPBU	Banten
2	Jalan Tol Manado - Bitung	BPJT	5.120	KPBU	Sulawesi Utara
3	Jalan Tol Balikpapan - Samarinda	BPJT	9.970	KPBU	Kalimantan Timur
4A	Jalan Tol Medan - Binjai	PT Utama Karya	1.600	Penugasan BUMN	Sumatera Utara
4B	Jalan Tol Palembang - Indralaya	PT Utama Karya	3.300	Penugasan BUMN	Sumatera Selatan
4C	Jalan Tol Pekanbaru - Dumai	PT Utama Karya	16.200	Penugasan BUMN	Riau
4D	Jalan Tol Bakauheni - Terbanggi Besar	PT Utama Karya	16.700	Penugasan BUMN	Lampung
4E & 4F	Jalan Tol Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung	PT Utama Karya	43.900	Penugasan BUMN	Lampung dan Sumatera Utara
4G	Jalan Tol Palembang - Tanjung Api-api	PT Utama Karya	14.200	Penugasan BUMN	Sumatera Selatan
4H	Jalan Tol Kisaran - Tebing Tinggi	PT Utama Karya	13.454	Penugasan BUMN	Sumatera Utara
4I-L	Jalan Tol Binjai - Langsa, Langsa - Lhokseumawe, Lhokseumawe - Sigli & Sigli - Banda Aceh	PT Utama Karya	150.456	Penugasan BUMN	Sumatera Utara dan Aceh
4M & 4N	Jalan Tol Pekanbaru - Bangkinang - Payakumbuh - Bukit Tinggi & Bukit Tinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang	PT Utama Karya	144.054	Penugasan BUMN	Riau dan Sumatera Barat
4O	Jalan Tol Tebing Tinggi - Pematang Siantar - Prapat Tarutung - Sibolga	PT Utama Karya	19.778	Penugasan BUMN	Sumatera Utara
5	Jalan Tol Probolinggo - Banyuwangi	BPJT	21.072	KPBU	Jawa Timur
6	Jalan Tol Yogyakarta - Bawen	BPJT	12.139	KPBU	D.I. Yogyakarta dan Jawa Tengah



JALAN & JEMBATAN

TRANSPORTASI	No	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai Investasi (Rp Milyar)	Skema Pendanaan	Lokasi (untuk di Peta)
	7	Kereta Api Kalimantan Timur	PT Kereta Api Borneo	53.300	Swasta	Kalimantan Timur
	8	Kereta Api Makassar - Parepare	Kementerian Perhubungan	8.250	APBN	Sulawesi Selatan
	9	Kereta Ekspres Bandara Soekarno - Hatta	Kementerian Perhubungan	24.500	Potensi KPBU	DKI Jakarta dan Banten
	10	MRT Jakarta Jalur Utara - Selatan	PT <i>Mass Rapid Transit</i> Jakarta	39.500	APBN dan APBD dengan Pinjaman Luar Negeri	DKI Jakarta
	11	<i>Light Rail Transit</i> Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi	Kementerian Perhubungan	23.000	Penugasan BUMN	DKI Jakarta dan Jawa Barat
	12	<i>Light Rail Transit</i> Sumatera Selatan	Kementerian Perhubungan	12.500	Penugasan BUMN	Sumatera Selatan
	13	Penyelenggaraan Perkeretaapian Umum di Wilayah Provinsi DKI Jakarta/ <i>Light Rail Transit</i> (LRT) DKI Jakarta	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta	7.345	Penugasan BUMD	DKI Jakarta
	14	Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung	Kementerian Perhubungan	30.000	Potensi Penugasan BUMN	Sumatera Utara
	15	Pelabuhan Hub Internasional Bitung	Kementerian Perhubungan	34.000	Potensi KPBU	Sulawesi Utara
16	Pelabuhan Patimban	Kementerian Perhubungan	43.200	APBN dengan Pinjaman Luar Negeri, APBD dan Swasta	Jawa Barat	
17	<i>Inland Waterways</i> /Cikarang-Bekasi-Laut	PT Pelabuhan Indonesia II	3.400	Potensi Penugasan BUMN	DKI Jakarta dan Jawa Barat	

TELEKOMUNIKASI	No	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai Investasi (Rp Milyar)	Skema Pendanaan	Lokasi (untuk di Peta)
	18	Palapa Ring Broadband	Kementerian Komunikasi dan Informatika	5.840	KPBU	Seluruh Indonesia



No	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai Investasi (Rp Milyar)	Skema Pendanaan	Lokasi (untuk di Peta)
19	Central Java Power Plant (PLTU Batang)	PT Perusahaan Listrik Negara	40.000	KPBU dengan IPP PT Bhimasena Power Indonesia	Jawa Tengah
20	Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Indramayu	PT Perusahaan Listrik Negara	27.000	APBN dengan Pinjaman Luar Negeri	Jawa Barat
21	Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Mulut Tambang	PT Perusahaan Listrik Negara	210.860	Penugasan BUMN dan IPP	Sumatera Selatan, Jambi, Riau, Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah
22	Pembangkit Listrik Berbasis Tenaga Gas	PT Perusahaan Listrik Negara	302.120	Penugasan BUMN dan IPP	Riau, Bangka Belitung, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Kalimantan Tengah, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Maluku, Maluku Utara, Papua dan Papua Barat
23	Central-West Java Transmission Line 500 kV	PT Perusahaan Listrik Negara	7.640	BUMN	Jawa Tengah dan Jawa Barat
24	Transmisi Sumatera 500 kV	PT Perusahaan Listrik Negara	24.400	Penunjukan BUMN dan Swasta	Pulau Sumatera

No	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai Investasi (Rp Milyar)	Skema Pendanaan	Lokasi (untuk di Peta)
25	Kilang Minyak Bontang	PT Pertamina	197.580	Penugasan PT Pertamina dengan Kerjasama Swasta	Kalimantan Timur
26	Kilang Minyak Tuban	PT Pertamina	199.300	Penugasan PT Pertamina dengan Kerjasama Swasta	Jawa Timur
27	Revitalisasi Kilang Eksisting (RDMP)	PT Pertamina	246.220	Penugasan BUMN	Jawa Tengah, Jawa Barat, Riau, Kalimantan Timur dan Sumatera Selatan
28	Pengembangan Lapangan Abadi Wilayah Kerja Masela	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral	289.900	Swasta	Maluku
29	Pengembang Lapangan Gendalo, Maha, Gehem & Bangka (Indonesia <i>Deepwater Development Project/IDD</i>)	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral	124.800	Swasta	Kalimantan Timur
30	Proyek Tangguh LNG Train 3	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral	104.000	Swasta	Papua Barat
31	Pengembangan Lapangan Unitisasi Gas Jambaran - Tiung Baru	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral	26.728	BUMN	Jawa Timur

AIR DAN SANITASI	No	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai Investasi (Rp Milyar)	Skema Pendanaan	Lokasi (untuk di Peta)
	32	Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Semarang Barat	PDAM Kota Semarang	1.191	KPBU	Jawa Tengah
	33	Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Jatiluhur	Perum Jasa Tirta II	1.670	KPBU	DKI Jakarta dan Jawa Barat
	34	Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Lampung	PDAM Way Rilau	700	KPBU	Lampung
	35	Jakarta Sewerage System	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta	70	APBN dengan Pinjaman Luar Negeri (Zona 1), Potensi APBN dengan Pinjaman Luar Negeri (Zona 2) dan Belum Ditentukan (Zona 3-6)	DKI Jakarta
	36	Tanggul Laut Fase A	Pemerintah Provinsi DKI Jakarta	2.400	APBN, APBD, BUMN, BUMD dan Swasta	DKI Jakarta

ENERGI ASAL SAMPAH	No	Nama Proyek	Penanggung Jawab Proyek	Nilai Investasi (Rp Milyar)	Skema Pendanaan	Lokasi (untuk di Peta)
	37	Energi Asal Sampah Kota-Kota Besar	Pemerintah Provinsi atau Pemerintah Kota Terkait	17.517	KPBU dan Swasta	DKI Jakarta, Tangerang, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Sulawesi Selatan dan Bali



1. Jalan Tol Serang - Panimbang

Nilai Investasi	: ~ Rp 5,33 Triliun
Skema Pendanaan	: KPBU
Lokasi	: Banten
Penanggung Jawab Proyek	: Badan Pengatur Jalan Tol
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Pembangunan jalan tol sepanjang 83,6 km ini bertujuan untuk menyediakan akses ke Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung dan Taman Nasional Ujung Kulon. Proyek direncanakan akan terdiri dari tiga seksi: Seksi I Serang – Rangkasbitung; Seksi II Rangkasbitung - Cileles; dan Seksi III Cileles – Panimbang.

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.

Status Terakhir

Tahap Perencanaan Pengadaan Tanah telah selesai pada 23 Mei 2016 ditandai dengan penyerahan Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah kepada Gubernur Banten. Penetapan Lokasi telah dikeluarkan pada 29 Juni 2016. Saat ini, pengadaan tanah sedang dalam tahap inventarisasi dan identifikasi, serta di beberapa lokasi telah memasuki tahap penilaian/*appraisal*.

Pada Januari 2017, telah ditetapkan pemenang lelang konsesi dengan metode SBOT, yaitu Konsorsium PT Wijaya Karya Tbk., PT Pembangunan Perumahan Tbk., dan PT Jababeka Infrastruktur. Selain itu, saat ini juga sedang diadakan proses pengadaan badan usaha untuk penerapan skema *Availability Payment* pada Seksi Cileles-Panimbang, dimana telah ditetapkan daftar peserta lelang yang lolos prakualifikasi. Setelah ini, akan dilanjutkan tahapan *Request for Proposal*.

Kemudian, pada tanggal 24 November 2017 KPPIP telah mengadakan kunjungan ke lokasi proyek Jalan Tol Serang – Panimbang. Dalam kunjungan tersebut, PT Wijaya Karya Serang Panimbang mengungkapkan bahwa hingga akhir Desember 2017 ditargetkan pada Kabupaten Serang telah dibebaskan 7 desa, sedangkan pada Kabupaten Pandeglang ditargetkan pengadaan tanah telah terselesaikan mempertimbangkan Kepala BPN Pandeglang akan pensiun pada akhir Desember 2017.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	2016

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Sudah diterbitkan	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi sudah terbit. Pengadaan Tanah ditargetkan selesai pada Juni 2018.

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
KPBU	Selesai pada Februari 2017	Ditargetkan untuk dianggarkan di TA 2017	Februari 2017

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
21 Februari 2017	Ditargetkan dimulai pada Oktober 2017	Awal tahun 2019

Skema Pendanaan

Jalan Tol Serang – Panimbang telah ditetapkan dalam rapat KPPIP pada bulan Juni 2016 untuk menggunakan skema KPBU dengan dukungan Pemerintah dalam bentuk pembangunan sebagian dan jaminan atas tingkat pendapatan tetap agar dapat mencapai tingkat kelayakan yang menarik untuk investor. Saat ini, Konsorsium PT Wijaya Karya Tbk., PT Pembangunan Perumahan Tbk., dan PT Jababeka Infrastruktur telah ditetapkan sebagai pemenang lelang investasi dengan metode SBOT.

Dukungan Pemerintah tersebut diberikan dalam bentuk konstruksi Seksi Cileles-Panimbang (33 km). Dengan mempertimbangkan keterbatasan pagu anggaran Kementerian PUPR dan arahan Presiden untuk dimulainya konstruksi pada tahun 2018, maka saat ini dukungan konstruksi tersebut direncanakan untuk direalisasikan melalui penerapan skema AP yang mencakup kegiatan konstruksi dan pemeliharaan jalan tol seksi Cileles-Panimbang oleh Badan Usaha Jalan Tol lain (BUJT Baru). Adapun, penerapan skema AP telah disetujui oleh Kementerian Keuangan.

Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) untuk Seksi Cileles – Panimbang ditargetkan ditandatangani pada April 2018. Saat ini PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) sedang menyusun PPJT baru untuk seksi Cileles - Panimbang dimana terdapat *Service Level Agreement* (SLA) yang akan dilampirkan dalam PPJT ini. Deputi Bidang Percepatan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah, Kemenko Bidang Perekonomian meminta untuk adanya percepatan untuk proses lelang konsesi seksi Cileles – Panimbang.

Pengadaan Tanah

Pengadaan tanah untuk Jalan Tol Serang – Panimbang sedang dalam tahap pelaksanaan setelah diterbitkannya Penetapan Lokasi untuk Jalan Tol ini pada bulan Juni 2016. Setelah Penetapan Lokasi, diperkirakan akan dibutuhkan waktu 2 tahun untuk menyelesaikan pengadaan tanah. Saat ini pengadaan tanah sedang dalam tahap inventarisasi dan identifikasi serta di beberapa lokasi telah memasuki tahap penilaian/ *appraisal*.

Tindak Lanjut

1. Percepatan pengadaan tanah pasca dikeluarkannya Penetapan Lokasi oleh Gubernur Banten dan penandatanganan PPJT.
2. Pengembangan tugas pokok dan fungsi BLU BPJT agar dapat mengimplementasikan skema *Availability Payment* pada Jalan Tol Serang – Panimbang.
3. Pemantauan proses pelelangan seksi Cileles-Panimbang
4. Permohonan konfirmasi kepada Direktorat Jenderal Bina Marga terkait anggaran untuk tenaga Bantuan Teknis pada PPK Pengadaan Tanah Jalan Tol Serang – Panimbang



2. Jalan Tol Manado - Bitung

Nilai Investasi	: ~ Rp 5,12 Triliun
Skema Pendanaan	: KPBU
Lokasi	: Sulawesi Utara
Penanggung Jawab Proyek	: Badan Pengatur Jalan Tol
Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Pembangunan jalan tol sepanjang 39 km ini akan menghubungkan dua kota besar di Provinsi Sulawesi Utara yaitu Manado dan Bitung. Proyek ini dibagi menjadi dua seksi: Seksi I Manado – Airmadidi; Seksi II Airmadidi – Bitung.

Signifikansi Proyek

Jalan Tol Manado - Bitung ini diharapkan dapat mendukung pengembangan pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di kawasan Manado, Minahasa Utara, dan Bitung serta menjadi jalan akses utama menuju Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Pelabuhan Internasional Bitung.

Status Terakhir

Lelang investasi untuk porsi KPBU Jalan Tol Manado - Bitung telah selesai pada Mei 2016 dimana PT Jasamarga Manado – Bitung terpilih sebagai BUJT untuk membangun ruas dengan skema pendanaan KPBU. Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) telah dilaksanakan pada tanggal 9 Juni 2016. Selain itu, proyek ini juga mendapatkan penjaminan dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII). Perjanjian penjaminan dan perjanjian regres juga telah ditandatangani pada 9 Juni 2016.

Kemajuan pengadaan tanah pada Seksi I telah mencapai 78% dan Seksi II mencapai 50% sehingga secara keseluruhan pengadaan tanah sudah mencapai 64%. Kemajuan konstruksi, untuk Seksi I dan Seksi II sudah mencapai 14%, dan 10%.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Sudah diterbitkan	Tidak diperlukan	Telah mencapai 64%

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
KPBU	Selesai pada Mei 2016	Konstruksi sebagian oleh Pemerintah	9 Juni 2016

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Ditargetkan selesai Triwulan Kedua 2017	Ditargetkan dimulai pada semester II 2017 (porsi BUJT) Telah dimulai pada 2016 (porsi Pemerintah)	2019

Skema Pendanaan

Jalan Tol Manado – Bitung menggunakan skema pendanaan *Supported-Build-Operate-Transfer* dimana Pemerintah membangun sebagian seksi jalan tol dan sisanya dilelang kepada investor swasta. Adapun porsi Pemerintah adalah Seksi I yang memiliki panjang 14,09 km dari APBN, APBD, dan pinjaman dari Republik Rakyat Tiongkok (RRT) sebesar Rp 1 Triliun. Seksi II yang memiliki panjang 25,5 km merupakan porsi swasta.

Pengadaan Tanah

Pengadaan tanah untuk ruas ini telah dimulai sejak Juni 2015 dimana pengadaan tanah untuk Seksi I (Manado – Airmadidi) telah terbebaskan 78% dengan dukungan anggaran dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara. Sedangkan, pengadaan tanah untuk Seksi II mencapai 50% sehingga secara umum pengadaan tanah telah mencapai 64%.

Kemudian, berdasarkan rapat pada tanggal 22 Agustus 2017, disebutkan bahwa Kepala BPN Provinsi Sulawesi Utara saat ini tengah dalam kondisi sakit dan akan pensiun pada 1 September 2017. Oleh karena itu, KPPIP telah berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Pengadaan Tanah, Kementerian ATR/BPN untuk memastikan proses pergantian Kepala Kantor Wilayah BPN Sulawesi Utara berjalan dengan lancar dan proses pengadaan tanah dapat diteruskan sesuai target.

Selain itu, diperlukan upaya percepatan proses penyelesaian pengadaan tanah melalui mekanisme konsinyasi mengingat implementasinya pada Jalan Tol Manado – Bitung telah berlangsung lebih lama dari batas waktu yang ditetapkan dalam Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. KPPIP dan Kantor Staf Presiden telah mendorong Mahkamah Agung untuk melakukan upaya percepatan terhadap proses mekanisme konsinyasi di Pengadilan Tinggi Provinsi Sulawesi Utara.

Tindak Lanjut

1. Percepatan pengadaan tanah khususnya pada seksi II (Airmadidi – Bitung).
2. *Follow up* terkait upaya percepatan terhadap proses mekanisme konsinyasi di Pengadilan Tinggi Provinsi Sulawesi Utara oleh KPPIP.



3. Jalan Tol Balikpapan - Samarinda

Nilai Investasi	: ~ Rp 9,97 Triliun
Skema Pendanaan	: KPBU
Lokasi	: Kalimantan Timur
Penanggung Jawab Proyek	: Badan Pengatur Jalan Tol
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2018

Deskripsi Proyek

Jalan Tol Balikpapan – Samarinda membentang sepanjang 99 km dari Kota Samarinda hingga Bandara Internasional Sepingan di Kota Balikpapan. Jalan tol ini terbagi menjadi 5 seksi dan direncanakan memiliki dua lajur untuk masing-masing arah.

Signifikansi Proyek

Pembangunan jalan tol akan mendorong pengembangan kawasan-kawasan industri berbasis kelapa sawit, batubara, migas, dan pertanian di kedua kota dan disepanjang jalan tol. Proyek jalan tol ini juga akan meningkatkan konektivitas serta mengurangi biaya logistik dan waktu tempuh antara Kota Samarinda dan Kota Balikpapan.

Status Terakhir

Lelang investasi untuk porsi KPBU Jalan Tol Balikpapan - Samarinda telah selesai pada Juni 2016 dimana PT Jasamarga Balikpapan - Samarinda terpilih sebagai BUJT. Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) telah dilaksanakan pada tanggal 9 Juni 2016. Selain itu, proyek ini juga mendapatkan penjaminan dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII). Perjanjian penjaminan dan perjanjian regres juga telah ditandatangani pada 9 Juni 2016. Per Februari 2017, lelang konsesi sudah selesai dengan pemenang PT Wijaya Karya dengan SPMK per 11 November 2016.

Pada tanggal 5 Desember 2017, KPPIP bersama berbagai pemangku kepentingan terkait melakukan kunjungan lapangan ke Jalan Tol Balikpapan – Samarinda untuk memeriksa kemajuan pelaksanaan pengadaan tanah dan konstruksi. Berdasarkan data yang didapatkan dari kunjungan lapangan tersebut, secara umum kemajuan pembebasan lahan saat ini telah mencapai 96% (belum termasuk pelebaran pada ROW Tahura Bukit Soeharto), dimana Seksi I dan III telah mencapai 100%. Sedangkan kemajuan konstruksi secara umum telah mencapai 39%. Seksi 1 memiliki kemajuan konstruksi tertinggi yaitu mencapai 73%.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	2016

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Sudah diterbitkan	Sudah diterbitkan	Telah mencapai 96%

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
KPBU	Selesai pada Juni 2016	Konstruksi sebagian oleh Pemerintah	Diterbitkan pada 9 Juni 2016

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Ditargetkan selesai pada akhir 2018	Rencana Mulai Konstruksi Telah dimulai pada 2017 (porsi BUJT) Telah dimulai pada 2016 (porsi Pemerintah)	2018

Skema Pendanaan

Jalan Tol Balikpapan - Samarinda menggunakan skema pendanaan *Supported-Build-Operate-Transfer* dimana Pemerintah membangun sebagian seksi jalan tol dan sebagian lainnya dilelang kepada investor swasta. Adapun porsi Pemerintah adalah Seksi I yang memiliki panjang 22,03 km dan Seksi V yang memiliki panjang 11,09 km. Pembiayaan Seksi I diperoleh dari APBN dan APBD sementara Seksi V bersumber dari pinjaman Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok (RRT) sebesar Rp 720 Milyar. Seksi II, III, dan IV adalah bagian yang dibangun oleh investor pemenang lelang KPBU dan direncanakan untuk dibiayai dengan *Contractor Pre-financing* (CPF) sehingga *financial close* ditargetkan setelah konstruksi selesai di akhir 2018.

Pengadaan Tanah

Pembebasan lahan Seksi I dan Seksi III telah mencapai 100%, sedangkan Seksi III mencapai 91% (belum termasuk pelebaran pada ROW Tahura Bukit Soeharto). Seksi II, IV dan V saat ini telah mencapai 91%, 97%, dan 94% sehingga secara umum kemajuan pembebasan lahan saat ini telah mencapai 96%. Berdasarkan kunjungan pada tanggal 5 Desember 2017, pada seksi 1 terkait permasalahan tapal batas antara Kabupaten Kutai Kertanegara dan Kota Balikpapan, telah diterbitkan Surat Keputusan Kementerian Dalam Negeri dimana

lahan yang dipermasalahkan masuk dalam wilayah administrasi Kabupaten Kutai Kartanegara sehingga dapat dilakukan pembayaran uang ganti rugi atas tanah.

Terkait masalah pengajuan kerjasama pengelolaan KPA Tahura Bukit Soeharto, permasalahan ini telah dibahas pada Rapat Menteri KPPIP untuk memastikan komitmen KLHK. Hasil dari rapat tersebut adalah KLHK diminta untuk menyelesaikan perjanjian pengelolaan KPA untuk perluasan ROW dalam waktu 2 minggu dan mempercepat proses untuk pengajuan *borrow* dan *disposal*. Kemudian pada tanggal 3 November 2017, telah diterbitkan Surat Persetujuan perjanjian pengelolaan KPA untuk perluasan ROW telah ditandatangani oleh Kementerian LHK.

Tindak Lanjut

Pemantauan dan percepatan proses penyelesaian persetujuan Kerjasama Strategis antara PT Jasa Marga Balikpapan Samarinda dengan Kementerian LHK untuk bagian *borrow* dan *disposal*.



4A. Jalan Tol Medan – Binjai (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 1,6 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Utara
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2015
Rencana Mulai Operasi	: 2017 (beroperasi sebagian)

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai Provinsi Lampung. Ruas ini dibagi menjadi 3 seksi dan akan berlokasi di Sumatera Utara menghubungkan Kota Medan dengan Binjai. Ketiga seksi yang dimaksud adalah: (1) Seksi I: Tanjung Mulia – Helvetia; (2) Seksi II: Helvetia – Semayang; (3) Seksi III: Semayang – Binjai.

Signifikansi Proyek

Sebagai bagian dari jaringan JTTS, ruas ini penting untuk mendukung lalu lintas barang dan orang antara Medan dan Binjai. Proyek ini diharapkan dapat menjadi alternatif jalur kendaraan sehingga dapat mengurangi beban pada jalur yang sudah ada dan mempermudah akses serta meningkatkan konektivitas. Dengan demikian, jalan tol ini dapat berkontribusi pada pengembangan kawasan dan pertumbuhan ekonomi di Pulau Sumatera.

Status Terakhir

Saat ini, Ruas Medan – Binjai Seksi II dan Seksi III telah beroperasi, sedangkan Seksi I sedang dalam tahap penyelesaian pengadaan tanah dan pelaksanaan. Kemajuan konstruksi untuk Seksi 1 masih terhambat masalah pengadaan tanah yang belum terselesaikan sehingga baru mencapai 21%. Sedangkan, kemajuan pengadaan tanah Seksi I saat ini mencapai 73%.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Sudah diterbitkan	Sudah diterbitkan	Seksi 2 dan 3 telah selesai. Seksi 1 mencapai 73,38%

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	Penyertaan Modal Negara (PMN)	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai	Telah dimulai pada 2015	Desember 2018

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Medan – Binjai menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. PPJT untuk ruas tol ini telah ditandatangani pada 2014. Pada tahun yang sama, Pemerintah juga memberikan dukungan berupa PMN kepada PT Utama Karya untuk mendukung PT Utama Karya memenuhi mandat penugasan ini. Struktur pendanaan ruas ini terdiri dari 70% ekuitas PT Utama Karya (pemenuhannya didukung PMN) dan 30% adalah pinjaman dari PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI).

Pengadaan Tanah

Secara umum, kemajuan tanah telah mencapai 91% dimana Seksi II dan Seksi III telah mencapai 100%. Kemajuan Seksi I terkendala oleh pengadaan tanah yang terhambat karena sengketa atas tanah *grant* sultan yang saat ini masih dalam proses pembahasan dengan Kementerian ATR/BPN dan Kementerian PUPR.

Tindak Lanjut

1. Percepatan pengadaan tanah dan konstruksi untuk Seksi I.
2. Percepatan penyelesaian masalah pengadaan tanah pada lahan *grand* sultan.



4B. Jalan Tol Palembang – Indralaya (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 3,3 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2015
Rencana Mulai Operasi	: 2017 (beroperasi sebagian)

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Ruas ini adalah salah satu ruas yang terletak di Sumatera Selatan dengan panjang total 22 Km dan terbagi kedalam tiga seksi: (1) Seksi I: Palembang – IC Pemulutan; (2) Seksi II: IC Pemulutan – IC KTM; (3) Seksi III: IC KTM – Simpang – Indralaya.

Signifikasi Proyek

Ruas ini diharapkan dapat mengakomodasi proyeksi pertumbuhan lalu lintas harian antara Kota Palembang dengan Indralaya di sisi barat daya Kota Palembang. Dengan adanya jalan tol ini, volume kendaraan akan terbagi dan mendukung pertumbuhan ekonomi kawasan serta aksesibilitas menuju dan dari Indralaya serta Palembang.

Status Terakhir

Saat ini, ruas Palembang – Indralaya Seksi 1 telah beroperasi, sedangkan untuk Seksi II dan III sedang dalam tahap konstruksi dimana secara keseluruhan kemajuan konstruksi mencapai 73% yang meliputi: 100% untuk Seksi I, 35% untuk Seksi II, dan 91% untuk Seksi III. Dibandingkan bulan lalu, terdapat peningkatan kemajuan konstruksi mencapai 3%. Kemudian, proses pengadaan tanah secara keseluruhan telah mencapai 97%.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Sudah diterbitkan	Tidak diperlukan	Telah mencapai 97%

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	Penyertaan Modal Negara (PMN)	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai	Telah dimulai pada 2015	Seksi 1 telah beroperasi Seksi 2 Maret 2018 Seksi 3 Desember 2017

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Palembang – Indralaya menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. PPJT untuk ruas tol ini telah ditandatangani pada 2015. Pada tahun yang sama Pemerintah juga memberikan dukungan berupa PMN kepada PT Utama Karya untuk mendukung PT Utama Karya memenuhi mandat penugasan ini. Struktur pendanaan ruas ini terdiri dari 70% ekuitas PT Utama Karya (pemenuhannya didukung PMN) dan 30% adalah pinjaman dari PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI).

Pengadaan Tanah

Progres pengadaan tanah untuk Seksi II dan Seksi III telah mencapai 89% dan 98%, sedangkan Seksi 1 telah mencapai 100%.

Tindak Lanjut

Percepatan pengadaan tanah dan konstruksi untuk Seksi II dan Seksi III.



4C. Jalan Tol Pekanbaru – Dumai (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 16,2 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Lokasi: Riau
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Ruas ini adalah salah satu ruas yang terletak di Provinsi Riau dan akan menghubungkan Pekanbaru dengan Kandis dan Dumai. Ruas ini terbagi ke dalam 6 seksi yakni: (1) Seksi I: Pekanbaru – IC Minas; (2) Seksi II: IC Minas- IC Kandis; (3) Seksi III: IC Kandis Selatan – IC Kandis Utara; (4) Seksi IV: IC Kandis Utara – IC Duri Selatan; (5) Seksi V: IC Duri Selatan – IC Duri Utara; (6) Seksi VI: IC Dumai – Junction Duri.

Signifikansi Proyek

Ruas ini akan menghubungkan Kota Pekanbaru (Ibukota Provinsi Riau) dengan Kota Dumai. Dengan potensi pengembangan agrobisnis serta status Dumai sebagai kota yang memiliki industri perminyakan yang maju, ruas ini diharapkan dapat terus mendukung pengembangan sektor industri tersebut.

Status Terakhir

Saat ini, ruas Pekanbaru – Dumai sedang dalam tahap pengadaan tanah dan konstruksi. Kemajuan konstruksi baru dimulai dan pada seksi I telah mencapai 16%, sedangkan pada seksi II dan III baru mencapai 3% dan 7%. Sedangkan, kemajuan pengadaan tanah secara keseluruhan mencapai 47%.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Sedang dalam proses penyusunan

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan selesai pada 2017	Menunggu tanda tangan Gubernur	Ditargetkan selesai pada 2017. Menunggu RTRW Provinsi diterbitkan	Telah mencapai 47%

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	Belum ditentukan	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum Selesai	Ditargetkan mulai pada 2016	2019

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru – Dumai menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. PPJT untuk ruas tol ini telah ditandatangani pada 2015. Ruas ini membutuhkan ekuitas sebesar 70%. Namun keterbatasan PMN menyebabkan perlunya penjangkakan sumber pendanaan alternatif seperti Medium-Term Notes.

Pengadaan Tanah

Penetapan Lokasi oleh Gubernur Riau telah diterbitkan dan saat ini sedang dalam proses pengadaan tanah, dimana secara total tanah sudah terbebaskan sebanyak 47%. Seksi 3 memiliki kemajuan pengadaan tanah tertinggi yaitu sebesar 67%.

Tindak Lanjut

1. Percepatan penerbitan Izin Lingkungan dan Kelayakan Lingkungan Hidup.
2. Penjangkakan sumber pendanaan alternatif untuk ruas Pekanbaru – Dumai.



4D. Jalan Tol Bakauheni – Terbanggi Besar (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 16,7 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Lampung
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2015
Rencana Mulai Operasi	: 2017 (beroperasi sebagian)

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Ruas ini adalah salah satu ruas yang terletak di Sumatera Selatan dengan panjang total 140 km. Ruas ini terbagi kedalam tiga seksi: (1) Seksi I: Bakauheni – Sidomulyo; (2) Seksi II: Sidomulyo - Branti; (3) Seksi III: Branti – Terbanggi Besar.

Signifikansi Proyek

Ruas ini akan menjadi jalan akses utama dari dan ke Pelabuhan Bakauheni. Mengingat Pelabuhan Bakauheni adalah salah satu pelabuhan utama yang menghubungkan Jawa dengan Sumatera, maka keberadaan ruas ini dapat secara signifikan mempercepat distribusi barang dan orang yang tiba di Sumatera melalui pelabuhan tersebut.

Status Terakhir

Saat ini, ruas Bakauheni – Terbanggi Besar sedang dalam tahap pengadaan tanah dan konstruksi. Kemajuan konstruksi sudah mencapai 61% dimana terdapat kenaikan sebesar 6% dibandingkan bulan November 2017. Sedangkan, kemajuan pengadaan tanah secara keseluruhan mencapai 92%.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Sudah diterbitkan	Sudah diterbitkan	Telah mencapai 92%

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	Penyertaan Modal Negara (PMN)	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai	Telah dimulai pada 2015	2019

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Bakauheni – Terbanggi Besar menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Hutama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. PPJT untuk ruas tol ini telah ditandatangani pada 2015. Pada tahun yang sama Pemerintah juga memberikan dukungan berupa PMN kepada PT Hutama Karya untuk mendukung PT Hutama Karya memenuhi mandat penugasan ini. Struktur pendanaan ruas ini terdiri atas 45% ekuitas (dipenuhi dengan dukungan PMN) serta 55% pinjaman.

Pengadaan Tanah

Pemerintah telah menetapkan lokasi *trase* jalan tol dan saat ini sedang dalam tahap pelaksanaan pengadaan tanah seksi I, seksi II, seksi III dan seksi IV mencapai 90%, 97%, 91% dan 88%. Secara keseluruhan progres pengadaan tanah telah mencapai 92%.

Tindak Lanjut

Percepatan pengadaan tanah oleh Panitia Pengadaan Tanah.



4 E&F.

Jalan Tol Terbanggi Besar – Pematang Panggang – Kayu Agung (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 21,950 Triliun (Terbanggi Besar - Pematang Panggang (100km): Rp11,865 Triliun dan Pematang Panggang - Kayu Agung (85km): Rp10,085 Triliun)
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Lampung dan Sumatera Utara
Penanggung Jawab Proyek	: PT Hutama Karya
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Ruas ini terletak di Provinsi Lampung dan Provinsi Sumatera Selatan dengan panjang total 185 km. Ruas ini terbagi kedalam tiga seksi yakni: (1) Seksi I: Terbanggi Besar – Mengala; (2) Seksi II: Menggala – Sp. Pematang; (3) Seksi III: Sp. Pematang – Kayu Agung. Ruas ini merupakan gabungan ruas Terbanggi Besar – Pematang Panggang (100 km) dan Pematang Panggang – Kayu Agung (85 km).

Signifikansi Proyek

Sebagai bagian dari jaringan JTTS, seksi ini penting untuk mendukung lalu lintas barang dan orang dari Pelabuhan Bakauheni. Seksi ini juga diharapkan mampu membuka akses pada daerah-daerah sekitarnya dan menunjang pertumbuhan ekonomi, terutama di sektor kelapa sawit dan perkebunan karet. Selain itu, salah satu peran vital yang diharapkan adalah memotong waktu perjalanan dan biaya logistik yang menggunakan moda transportasi darat dari Pelabuhan Bakauheni menuju Sumatera Selatan dan wilayah sekitarnya sehingga mampu menunjang pertumbuhan ekonomi, terutama di sektor kelapa sawit dan perkebunan karet.

Status Terakhir

Saat ini, ruas Terbanggi Besar – Pematang Panggang – Kayu Agung sedang dalam tahap pengadaan tanah

dan konstruksi. Kemajuan konstruksi pada ruas Terbanggi Besar – Pematang Panggang telah mencapai 35%, sedangkan ruas Pematang Panggang – Kayu Agung telah mencapai 31%. Sedangkan, kemajuan pengadaan tanah pada Terbanggi Besar – Pematang Panggang mencapai 24%, dan pada Pematang Panggang – Kayu Agung mencapai 89%.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	2017

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Selesai	Belum dimulai	43%

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum tercapai	2017	2019

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Terbanggi Besar – Pematang Panggang menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. PPJT untuk ruas tol ini telah ditandatangani pada Juni 2016.

Pengadaan Tanah

Kemajuan pengadaan tanah pada Terbanggi Besar – Pematang Panggang mencapai 24% dan pada Pematang Panggang – Kayu Agung mencapai 89%.

Tindak Lanjut

Pemantauan proses pengadaan tanah dan konstruksi.



4G. Jalan Tol Palembang – Tanjung Api-Api (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 14,2 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2020

Deskripsi Proyek

Jalan Tol Palembang – Tanjung Api-Api merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Ruas ini adalah salah satu ruas yang terletak di Sumatera Selatan.

Signifikansi Proyek

Ruas ini akan menjadi penghubung utama bagi arus kendaraan yang mengangkut orang maupun barang dari Palembang menuju KEK Tanjung Api-Api dan pelabuhan Tanjung Api-Api yang sedang dikembangkan. Kawasan KEK Tanjung Api-Api ini merupakan sentra industri kelapa sawit dan industri pengolahan ekspor.

Status Terakhir

Studi Kelayakan dan AMDAL telah selesai dan disetujui. Sedangkan Surat Izin Lingkungan telah ditandatangani Bupati Banyuasin pada tanggal 27 Maret 2017. Saat ini sedang dalam proses penyusunan *Basic Design* dan *Business Plan*, dimana sedang dilakukan proses penyusunan kontrak dengan PT Buana Archicon. Berdasarkan Rapat Koordinasi Trans Sumatera pada tanggal 10 November 2017, PT Utama Karya meminta adanya sinkronisasi rencana pembangunan jalan tol Palembang – Tanjung Api-Api dengan Pelabuhan dan KEK Tanjung Api-Api.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Sedang dalam proses penyusunan

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Telah diterbitkan	Belum dimulai	Belum dimulai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum dimulai	Ditargetkan mulai pada 2018	2020

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Palembang – Tj. Api-api menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera.

Pengadaan Tanah

Saat ini sedang dalam proses survei dan perencanaan.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan proses penyusunan *Basic Design* dan *Business Plan*.
2. Koordinasi pembahasan sinkronisasi rencana pembangunan jalan tol Palembang – Tanjung Api-Api dengan Pelabuhan dan KEK Tanjung Api-Api.



4H. Jalan Tol Kisaran – Tebing Tinggi (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 13,454 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Utara
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Jalan Tol Kisaran – Tebing Tinggi merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Ruas ini adalah salah satu ruas yang terletak di Sumatera Utara.

Signifikansi Proyek

Secara umum, dengan adanya jalan tol ini diharapkan akan meningkatkan konektivitas antar wilayah di Sumatera Utara dan memberikan opsi transportasi dengan biaya yang relatif lebih rendah dibandingkan jalan yang ada saat ini dan waktu tempuh lebih cepat. Proyek ini selain dapat mempromosikan pariwisata di Tebing Tinggi, juga dapat mendukung industri aluminium yang terletak di Kabupaten Asahan serta mempermudah akses dan konektivitas ke Pelabuhan Kuala Tanjung yang merupakan pelabuhan hub internasional.

Status Terakhir

Saat ini, Jalan Tol Kisaran – Tebing Tinggi secara umum masih dalam tahap survei dan perencanaan. Sesuai notulen rapat tanggal 23 Agustus 2016 di BPJT, terdapat penambahan ruas dimana seksi Indrapura - Kuala Tanjung sepanjang 15 km masuk ke dalam Ruas Kisaran - Tebing Tinggi dan PPJT untuk Kuala Tanjung – Tebing Tinggi telah ditandatangani pada tanggal 22 Februari 2017. Nantinya, ruas Kuala Tanjung – Tebing Tinggi diprioritaskan untuk dibangun lebih awal untuk mengakomodasi pengembangan Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung. Saat ini, Konsultan AMDAL ruas Kuala Tanjung - Tebing Tinggi telah menandatangani kontrak untuk pengerjaan AMDAL. Sedangkan Ruas Indrapura – Kisaran, PPJT telah ditandatangani tanggal 29 November 2017.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Ditargetkan selesai pada 2017

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Belum dimulai	Belum dimulai	Belum dimulai	Belum dimulai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum dimulai	Ditargetkan mulai pada 2018	2020

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Kisaran – Tebing Tinggi menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Saat ini pemerintah masih mengkaji sumber pendanaan dan bentuk dukungan pemerintah untuk seluruh ruas pada Jalan Tol Kisaran – Tebing Tinggi.

Pengadaan Tanah

Saat ini sedang dalam proses survei dan perencanaan.

Tindak Lanjut

1. Penyelesaian dokumen AMDAL untuk penerbitan Izin Lingkungan sehingga proyek dapat melanjutkan ke proses Perencanaan Pengadaan Tanah untuk ruas Kuala Tanjung – Tebing Tinggi.
2. Penetapan sumber pendanaan dan bentuk dukungan Pemerintah.
3. Persiapan teknis konstruksi.



4 I,J,K,&L.

Jalan Tol Binjai - Langsa (110 Km), Jalan Tol Langsa - Lhokseumawe (135 Km), Jalan Tol Lhokseumawe - Sigli (135 Km)& Sigli - Banda Aceh (75 Km) (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 75,138 Triliun (Binjai – Langsa: Rp 18,823 Triliun; Langsa – Lhokseumawe: Rp 21,765 Triliun; Lhokseumawe – Sigli: Rp 21,786 Triliun dan Sigli – Banda Aceh: Rp12,944 Triliun)
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Utara dan Aceh
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2023

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Jalan tol Medan – Aceh merupakan salah satu ruas yang menjadi prioritas pembangunan berdasarkan Surat Menteri PUPR KU.09.01-Mn/784 telah menyatakan bahwa terdapat 3 ruas tambahan yaitu (1) Medan – Banda Aceh, (2) Padang – Pekanbaru, dan (3) Tebing Tinggi - Parapat. Jalan Tol Medan – Aceh terbagi menjadi 4 ruas jalan tol yang masuk dalam Proyek Strategis Nasional, yaitu Jalan Tol Binjai - Langsa (110 Km), Jalan Tol Langsa - Lhokseumawe (135 Km), Jalan Tol Lhokseumawe - Sigli (135 Km)& Sigli - Banda Aceh (75 Km).

Signifikasi Proyek

Jalan tol ini diharapkan akan meningkatkan konektivitas antar wilayah di bagian Utara Pulau Sumatera dengan menghubungkan 2 kota besar, yaitu Medan dan Banda Aceh sehingga dapat mengurangi biaya logistik dan memberikan alternatif moda transportasi dengan waktu tempuh lebih cepat.

Status Terakhir

Penetapan Lokasi ruas Sigli – Banda Aceh telah terbit melalui Keputusan Gubernur No. 590/1008/2017. Saat ini sedang dalam tahap persiapan, yaitu penyusunan ANDAL LALIN dan proses lelang konsultan DED Tahap 1 ruas Sigli – Banda Aceh. Selain itu, PT Utama Karya juga telah menyampaikan Rencana ROW dan Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah kepada Kementerian PUPR.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Sudah selesai pada 2012	Sudah selesai pada 2013	Ditargetkan selesai pada tahun 2018

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan selesai pada 2018	Ditargetkan selesai pada 2018	N/A	Telah terbit Penetapan Lokasi ruas Sigli – Banda Aceh

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum dimulai	Ditargetkan mulai konstruksi pada 2018	Ditargetkan beroperasi pada 2025

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera.

Pengadaan Tanah

Penetapan Lokasi ruas Sigli – Banda Aceh sepanjang 73 km telah terbit melalui Keputusan Gubernur No. 590/1008/2017.

Tindak Lanjut

Percepatan penyelesaian *Service Level Agreement* yang telah mencakup Gubernur Aceh.



4 M&N.

Jalan Tol Pekanbaru - Bangkinang - Payakumbuh - Bukit Tinggi (185 Km) & Jalan Tol Bukit Tinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang (80 Km) (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 36,594 Triliun (Pekanbaru - Bangkinang - Payakumbuh - Bukit Tinggi: Rp 28,720 Triliun dan Bukit Tinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang: Rp 7,874 Triliun)
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Riau dan Sumatera Barat
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2023

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Jalan tol Padang – Pekanbaru merupakan salah satu ruas yang menjadi prioritas pembangunan berdasarkan Surat Menteri PUPR KU.09.01-Mn/784 telah menyatakan bahwa terdapat 3 ruas tambahan yaitu (1) Medan – Banda Aceh, (2) Padang – Pekanbaru, dan (3) Tebing Tinggi - Parapat. Jalan Tol Padang – Pekanbaru terbagi menjadi 2 ruas jalan tol yang masuk dalam Proyek Strategis Nasional, yaitu Jalan Tol Pekanbaru – Bangkinang – Payakumbuh – Bukittinggi (185 km) dan Jalan Tol Bukittinggi – Padang Panjang – Lubuk Alung – Padang (80 km).

Signifikansi Proyek

Jalan tol ini merupakan salah satu ruas penghubung dalam Jalan Tol Trans Sumatera. Jalan tol ini diharapkan akan meningkatkan konektivitas antar wilayah di Pulau Sumatera, khususnya dengan menjadi ruas penghubung wilayah Barat dengan Timur Sumatera sehingga dapat meratakan pertumbuhan ekonomi di Pulau Sumatera.

Status Terakhir

PPJT Ruas Padang – Pekanbaru telah ditandatangani pada Oktober 2017. Saat ini, proyek sedang dalam tahap persiapan, yaitu penyusunan ANDALIN dan pengerjaan DED Tahap 1 Ruas Padang – Sicincin. Sedangkan terkait pengadaan tanah, Penetapan Lokasi ruas Padang – Sicincin sepanjang 27 km telah terbit.

Terkait pendanaan, JICA tengah menajaki untuk mendanai jalan tol ini. Pada tanggal 24 Agustus 2017, KPPIP telah melakukan kunjungan bersama perwakilan JICA. Berdasarkan hasil kunjungan tersebut, pihak JICA akan memberi pinjaman untuk pembangunan dua terowongan masing - masing sepanjang 5,1 km dan 1,4 km dan konstruksi sepanjang sekitar 40 km yang berada di wilayah perbatasan wilayah Sumatera Barat.

Pada tanggal 14 Desember 2017, KPPIP mengadakan Rapat Pembahasan Jalan Tol untuk membahas perkembangan dari penyusunan *trase* alternatif oleh PT Utama Karya. Secara umum, *trase* alternatif yang telah disusun oleh PT Utama Karya berada di sebelah barat dari *trase* awal mempertimbangkan sebelah timur *trase* awal banyak terdapat perbukitan sehingga dari sisi teknis dan teknologi membutuhkan biaya yang lebih mahal.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Sudah selesai pada 2012	Sudah selesai pada 2013	Ditargetkan selesai pada 2018

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan selesai pada 2018	Ditargetkan selesai pada 2018	N/A	Belum dimulai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum dimulai	2018	2023

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Hutama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Pada bulan Agustus 2017, *Japan International Cooperation Agency* (JICA) menyatakan ketertarikannya dan saat ini tengah menjajaki untuk memberikan fasilitas pinjaman berupa *Private Sector Investment Finance* (PSIF), yaitu pinjaman bertenor panjang selama 20 tahun dengan *grace period* selama 10 tahun dan bunga rendah. Skema pinjaman ini sebenarnya sama dengan skema pinjaman yang ditawarkan oleh AIB sebelumnya.

Pengadaan Tanah

Penetapan Lokasi ruas Padang – Sicincin sepanjang 27 km telah terbit. Namun, walaupun telah terbit Penlok untuk Padang-Sicincin, terdapat masalah pada daerah Duku-Sicincin dimana warga menuntut adanya proses ganti rugi pada tanah yang pernah dihibahkan dan sudah dilakukan land clearing. Dirjen Pengadaan Tanah mengusulkan untuk mencari *trase* alternatif. Oleh karena itu, saat ini PT Hutama Karya sedang menyusun *trase* alternatif untuk ruas Padang – Sicincin.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan oleh KPPIP terkait rencana pemberian pinjaman dari JICA.
2. Penyusunan alternatif *trase* oleh PT Hutama Karya untuk menggantikan *trase* eksisting Duku – Sicincin.
3. Percepatan penyelesaian *Service Level Agreement*, termasuk inklusi Gubernur Sumatera Barat.



40. Tebing Tinggi - Pematang Siantar - Prapat Tarutung - Sibolga (200 Km) (15 Ruas Trans Sumatera)

Nilai Investasi	: ~ Rp 19,778 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Utara
Penanggung Jawab Proyek	: PT Utama Karya
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2023

Deskripsi Proyek

Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai provinsi Lampung. Jalan tol Tebing Tinggi - Pematang Siantar - Parapat - Tarutung - Sibolga merupakan salah satu ruas yang menjadi prioritas pembangunan berdasarkan Surat Menteri PUPR KU.09.01-Mn/784 telah menyatakan bahwa terdapat 3 ruas tambahan yaitu (1) Medan – Banda Aceh, (2) Padang – Pekanbaru, dan (3) Tebing Tinggi - Parapat. Lingkup pekerjaan pada proyek jalan tol ini diperluas sehingga mencakup akses menuju Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung.

Signifikansi Proyek

Jalan tol ini diharapkan dapat meningkatkan konektivitas di Provinsi Sumatera Utara dan menjadi infrastruktur akses ke Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba.

Status Terakhir

Saat ini proyek dalam tahap Persiapan. Terkait adanya perluasan lingkup jalan tol, PPJT Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat telah ditandatangani tanggal 22 Februari 2017 dengan membetuk anak perusahaan telah dibentuk yaitu PT Utama Marga Waskita.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Ditargetkan selesai pada 2018	Ditargetkan selesai pada 2019

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan selesai pada 2018	Ditargetkan selesai pada 2018	N/A	Ditargetkan selesai pada 2020

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	Selesai pada Februari 2017	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum dimulai	Ditargetkan mulai konstruksi pada 2019	Ditargetkan beroperasi pada 2022

Skema Pendanaan

Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Utama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Pada ruas tol Kuala Tanjung – Tebing Tinggi Parapat dibentuk konsorsium PT Utama Marga Waskita dengan komposisi saham yaitu PT Utama Karya (40 %), PT Jasa Marga (Persero) Tbk. (30 %) dan PT Waskita Karya (Persero) Tbk. (30 %).

Pengadaan Tanah

Belum dimulai.

Tindak Lanjut

Pemantauan penyiapan proyek oleh KPPIP.



5. Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi

Nilai Investasi	: Rp 21,072 Triliun
Skema Pendanaan	: KPBU
Lokasi	: Jawa Timur
Penanggung Jawab Proyek	: Badan Pengatur Jalan Tol
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Pembangunan Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi sepanjang 170 km yang merupakan bagian akhir dari Jalan Tol Trans Jawa. Jalan tol ini diproyeksikan akan memiliki 2 jalur dengan desain kecepatan 80-120 km/jam.

Signifikansi Proyek

Jalan Tol Probolinggo-Banyuwangi akan meningkatkan konektivitas di Provinsi Jawa Timur dan mendukung aktivitas transportasi dan logistik melalui penyeberangan Pulau Jawa – Pulau Bali.

Status Terakhir

Penandatanganan PPJT telah dilaksanakan pada tanggal 15 Desember 2017 dimana konsorsium PT Jasa Marga Probolinggo Banyuwangi sebagai Badan Usaha pemegang konsesi. Penetapan Lokasi untuk jalan tol hingga saat ini masih belum diterbitkan oleh Gubernur Provinsi Jawa Timur.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	N/A	Selesai (2006)	Belum dimulai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai (2006)	Sudah diterbitkan (2006)	Belum diterbitkan	Belum dimulai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
KPBU	Selesai	Belum ditetapkan	Belum ditetapkan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum dimulai	Ditargetkan dimulai pada 2017	Ditargetkan beroperasi pada 2019

Skema Pendanaan

Proyek ini akan dikembangkan melalui skema KPBU.

Pengadaan Tanah

Saat ini proses pengadaan tanah belum dimulai. BPJT sedang berkoordinasi dengan Pemerintah Provinsi Jawa Timur terkait penerbitan Penetapan Lokasi.

Tindak Lanjut

Percepatan penerbitan Penetapan Lokasi.



6. Jalan Tol Yogyakarta – Bawen

Nilai Investasi	: ~ Rp 12,139 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi KPBU
Lokasi	: D.I. Yogyakarta dan Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: Badan Pengatur Jalan Tol
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2020

Deskripsi Proyek

Pembangunan Jalan Tol Yogyakarta - Bawen sepanjang 71 km akan menghubungkan Jalan Tol Semarang – Solo menuju Provinsi Yogyakarta. Jalan tol ini diproyeksikan akan memiliki dua jalur dengan desain kecepatan 80-120 km/jam.

Signifikansi Proyek

Proyek ini memiliki nilai signifikan yang besar terutama terhadap konektivitas jalan tol Trans Jawa yang sedang dibangun oleh Pemerintah. Jalan tol ini dibuat untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan arteri Yogyakarta – Bawen. Jalan tol ini juga diharapkan akan mendukung daerah perindustrian di sekitar Ungaran dan Bawen serta meningkatkan konektivitas daerah pariwisata di Kota Yogyakarta, Solo, dan Semarang, khususnya akses menuju Candi Borobudur.

Status Terakhir

Studi Kelayakan Jalan Tol Yogyakarta – Bawen telah dilaksanakan pada tahun 2008. Namun, Studi Kelayakan tersebut saat ini dinilai sudah tidak relevan sehingga diperlukan adanya pemutakhiran yang meliputi analisis finansial, hukum, market dan institusional. Oleh karena itu, KPPIP memberikan fasilitas penyusunan *Outline Business Case* (OBC) dan menunjuk PT PricewaterhouseCoopers Indonesia Advisory melalui proses lelang. OBC ditargetkan selesai pada Desember 2017.

Berdasarkan rapat pembahasan *trase* oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) pada tanggal 3 Oktober 2017, telah dipilih rencana ruas jalan tol Yogyakarta-Bawen, yaitu melalui sisi Timur Magelang dan menggunakan struktur *elevated* diatas Selokan Mataram. Kemudian, pada tanggal 18 dan 19 Desember 2017, KPPIP telah mengadakan pertemuan dengan Gubernur DIY dan Jawa Tengah. Berdasarkan pertemuan tersebut, secara umum kedua Gubernur menyetujui rencana pembangunan Jalan Tol Yogyakarta – Bawen. Secara khusus,

Gubernur DIY menekankan agar melakukan sosialisasi dan koordinasi dengan intens hingga ke pemerintah tingkat desa. Sedangkan Gubernur Jawa Tengah meminta agar Konsultan OBC mengkaji kemungkinan keterlibatan desa BUMDes dalam kepemilikan Jalan Tol. Selain itu, Gubernur Jawa Tengah juga meminta agar KPPIP dan Konsultan OBC berkoordinasi dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk memastikan tidak adanya permasalahan tata ruang dan teknis.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Ditargetkan selesai pada Desember 2017	Belum dimulai	Belum dimulai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan selesai pada Desember 2017	Belum diterbitkan	Belum diterbitkan	Belum dimulai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Belum ditetapkan	Belum dimulai	Belum ditetapkan	Belum ditetapkan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Belum dimulai	Ditargetkan dimulai pada 2018	2020

Skema Pendanaan

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

Pengadaan Tanah

Saat ini proses pengadaan tanah belum dimulai menunggu ditetapkannya *trase* dan Penetapan Lokasi.

Tindak Lanjut

Penyelesaian penyusunan OBC dan AMDAL yang akan sedikit mundur dari target awal pada Desember 2017.



7. Kereta Api Kalimantan Timur

Nilai Investasi	: Rp 53,3 Triliun
Skema Pendanaan	: Swasta
Lokasi	: Kalimantan Timur
Penanggung Jawab Proyek	: PT Kereta Api Borneo
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2022

Deskripsi Proyek

Kereta api Kalimantan Timur merupakan proyek pembangunan kereta api single track sepanjang 203 km yang didukung dengan infrastruktur meliputi stasiun, *jetty* batubara, pelabuhan dan PLTU dengan kapasitas 15 MW. PT Kereta Api Borneo (KAB) akan mengoperasikan proyek ini. Proyek ini akan melewati Kabupaten Kutai Barat, Kabupaten Paser, Kabupaten Penajam Paser dan Kota Balikpapan.

Signifikansi Proyek

Proyek ini bertujuan untuk mengurangi biaya distribusi dan waktu tempuh sehingga dapat meningkatkan kapasitas produksi perusahaan pertambangan. Untuk meningkatkan nilai kelayakan proyek, pihak investor yaitu PT Kereta Api Borneo telah mengajukan permohonan perubahan status dari kereta api khusus menjadi kereta api umum, yang mana akan memungkinkan PT Kereta Api Borneo untuk mengangkut penumpang dan barang non-afiliasi seperti minyak kelapa sawit dan kayu.

Status Terakhir

Target dimulainya konstruksi adalah pada Oktober 2018. Pada saat ini, PT Kereta Api Borneo (PT KAB) tengah menyusun studi terkait *demand* dan studi terkait *legal framework*. Hasil dari studi ini akan mempengaruhi keputusan dari pihak PT KAB jenis pengoperasian kereta antara kereta khusus atau umum dan rencana aksi proyek kedepan.

Keputusan terkait jenis pengoperasian kereta diperlukan mengingat PT KAB berencana mengangkut penumpang dan barang non-afiliasi sehingga proyek layak secara finansial. Terkait dengan hal ini, telah diselenggarakan pertemuan pada 20 Februari 2017 dengan PT KAB selaku pemrakarsa proyek untuk membahas jawaban KPPIP

atas surat No. KAB-9800/20170119 perihal Hambatan-Hambatan Kerangka Hukum. Surat balasan tentang hambatan - hambatan regulasi yang dihadapi proyek telah disampaikan KPPIP pada tanggal 16 Maret 2017 kepada PT KAB.

PT KAB telah memperoleh rekomendasi izin-izin terkait kegiatan pengalihan lahan atas kurang lebih 200 hektar wilayah Buluminung di Kabupaten Penajam Paser Utara (PPU) untuk pembangunan infrastruktur terkait dengan KA yaitu terminal khusus dan technopark. PT KAB juga telah mendapatkan izin lingkungan untuk pelabuhan dan kawasan industri pada rel kereta selatan. Luas lahan yang telah dimiliki oleh PT KAB adalah sekitar 71,84 hektar.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan dimulai pada kuartal II 2017	Ditargetkan dimulai pada kuartal III 2017	Selesai pada Maret 2015	Penetapan Lokasi sudah terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Swasta	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	Ditargetkan dimulai pada 2018	Ditargetkan selesai pada 2022

Skema Pendanaan

Pendanaan proyek ini sepenuhnya dibiayai oleh pihak swasta, yakni PT KAB yang merupakan anak perusahaan Russian Railways. PT KAB berencana membentuk konsorsium untuk memenuhi pendanaan kelanjutan proyek.

Pengadaan Tanah

Pengadaan tanah dibagi menjadi dua wilayah, yaitu wilayah hutan dan non-hutan. Untuk wilayah hutan telah diperoleh Izin Pinjam Pakai Kawasan Hutan (IPPKH) untuk Survey dan Eksplorasi Jalur Kereta Api No. 41/IPPKH/PMA/2015 tanggal 19 Maret 2015 dari Kepala BKPM atas nama Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Sedangkan untuk wilayah non-kehutanan telah memperoleh perizinan dari pemilik lahan yang berstatus badan usaha di jalur perlintasan kereta.

Tindak Lanjut

Penyelesaian penyusunan OBC dan AMDAL yang akan sedikit mundur dari target awal pada Desember 2017.



8. Kereta Api Makassar-Pare Pare

Nilai Investasi	: Rp 8,25 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN
Lokasi	: Sulawesi Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2015
Rencana Mulai Operasi	: 2018

Deskripsi Proyek

Proyek pembangunan Kereta Api Makassar - Parepare merupakan proyek pembangunan jalur kereta api sepanjang 142 Km yang melalui Makassar - Maros - Pangkep - Barru - Parepare. Konstruksi telah selesai dilaksanakan untuk jalur sepanjang 16,1 Km dari Km 76+200 sampai dengan Km 92+300 pada tahun 2016. Sampai dengan tahun 2018, ditargetkan akan dibangun jalur kereta api sepanjang 47,65 Km dari Km 76+200 sampai dengan Km 119+150 termasuk jalur sepanjang 4,7 Km yang menghubungkan Pelabuhan Garongkong. Jalur ini ditargetkan akan siap untuk operasional Kereta Api pada Oktober 2018.

Signifikansi Proyek

Merupakan sarana perkeretaapian Sulawesi Selatan 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.

Status Terakhir

16 paket konstruksi saat ini sedang berjalan kontraknya, dengan target bahwa jalur sepanjang 47,65 Km akan siap untuk operasional pada Oktober 2018 (jalur Km 76+200 - Km 119+150 dan jalur 4,7 Km yang menghubungkan Pelabuhan Garongkong). Target operasional pada Oktober 2018 yang dimaksud adalah untuk prasarana. Terkait operasional sarana masih membutuhkan pembahasan lebih lanjut.

Progres konstruksi pada awal Desember 2017 telah mencapai sekitar 79%. Pada bulan Januari 2018 sampai Agustus 2018, kegiatan konstruksi untuk jalur sepanjang 47,65 Km tersebut akan berhenti untuk menunggu settlement tanah (konsolidasi primer). Setelah itu, kegiatan akan dilanjutkan dengan track laying, hingga ditargetkan selesai pada Oktober 2018.

Isu - isu yang perlu menjadi perhatian KPPIP salah satunya adalah proses penyelenggaraan sarana belum dimulai, sehingga walaupun prasarana telah siap untuk operasional pada Oktober 2018, belum terdapat Kereta Api yang beroperasi pada prasarana yang terbangun tersebut. Selain itu, isu lain adalah proses peledakan pada area perbukitan yang belum dapat untuk dilanjutkan karena membutuhkan MoU antara Menteri Pehubungan dengan Panglima TNI.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Selesai	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi sudah terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
APBN dan APBD	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	2015-2019	Ditargetkan akan mulai beroperasi pada tahun 2018 untuk sebagian jalur

Skema Pendanaan

Telah diputuskan kembali bahwa pendanaan konstruksi untuk jalur dari STA 12+150 (Stasiun Mandai) sampai STA 119+150 (Stasiun Palanro) akan menggunakan dana sebesar Rp 5 Triliun yang berasal dari SBSN. Terkait dengan jalur STA 119+150 (Stasiun Palanro) sampai STA 142+000 (Parepare) dan STA 0+000 sampai STA 12+150 serta potensi koneksi ke Bandara dan Pelabuhan, akan dilakukan kajian pendanaan dengan skema KPBU (*hybrid financing*). Aset tanah dan infrastruktur yang telah dibangun oleh Pemerintah akan di berikan hak kelolanya melalui konsesi sebagai bentuk dukungan Pemerintah.

Pengadaan Tanah

Berdasarkan surat Sekretaris DJKA Kemenhub kepada Direktur Utama LMAN, kebutuhan pendanaan lahan untuk KA Makassar-Parepare pada tahun 2017 menjadi Rp 1.149,5 Miliar dari semula Rp 2.200 Miliar. Pengadaan tanah untuk proyek KA Makassar – Parepare pada lokasi yang belum dibebaskan, yakni dari STA 0+000 s/d STA 142+000 akan memanfaatkan dana pengadaan lahan dari BLU LMAN.

Pengadaan lahan yang dilakukan untuk konstruksi sepanjang 16,1 Km yang dilakukan dengan menggunakan dana APBD, sampai saat ini belum dihibahkan dari Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan kepada Kementerian Perhubungan. Proses sertifikasi tanah belum dilakukan sampai saat ini. Hal ini dapat menghambat jika akan dilakukan skema KPBU pada pembangunan KA Makassar-Parepare dimana aset jalur sepanjang 16,1 Km belum menjadi milik Kementerian Perhubungan.

Tindak Lanjut

1. Penyelesaian konstruksi jalur rel kereta api tahap I.
2. Penelaahan kembali rasionalisasi pengalokasian biaya konstruksi untuk setiap tahunnya sampai dengan penyelesaian konstruksi.
3. Pengoordinasian dengan Kementerian/Lembaga terkait untuk proses pembebasan lahan.
4. Penyelesaian isu terkait penyediaan sarana, kelanjutan proses peledakan pada area perbukitan, dan penyerahan lahan yang telah terkonstruksi dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara kepada Kementerian Perhubungan.



9. Kereta Ekspres Bandara Soekarno-Hatta

Nilai Investasi	: Rp 24,5 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi KPBU
Lokasi	: DKI Jakarta dan Banten
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2022

Deskripsi Proyek

Proyek Kereta Ekspres Bandara merupakan pembangunan moda transportasi alternatif menuju Soekarno-Hatta *International Airport* (SHIA). Pada tahun 2013, Menteri Perhubungan telah menetapkan *trase* Kereta Ekspres SHIA melalui Halim – Manggarai – Dukuh Atas – Tanah Abang – Pluit – SHIA. Akan tetapi, pada saat ini Kementerian Perhubungan tengah mengkaji ulang *trase* yang akan dilalui, dengan *trase* yang telah direncanakan untuk ditetapkan adalah *trase* dari Gambir ke SHIA.

Kereta Ekspres SHIA akan menyediakan stasiun-stasiun di dalam kota yang 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. 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.

Status Terakhir

Berdasarkan hasil Rapat KPPIP tingkat Menteri tanggal 30 Oktober 2017 dan pertemuan KPPIP dengan Direktur Jenderal Perkeretaapian telah didapatkan konfirmasi bahwa proyek akan dilanjutkan dengan langkah awal yang akan dilakukan adalah penetapan *trase* yang masih dalam tahap kajian. *Trase* yang telah direncanakan untuk ditetapkan adalah *trase* dari Gambir menuju Soekarno-Hatta *International Airport* (SHIA).

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2014 (koridor Halim - Palmerah-SHIA); Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012 (rute SHIA-Manggarai)	Pra-Studi Kelayakan telah selesai dan disahkan pada 2014, namun diperlukan pembaharuan data untuk melanjutkan proyek	Ditargetkan dimulai pada kuartal I 2017	Ditargetkan dimulai pada kuartal II 2017

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan dimulai pada kuartal IV 2017	Ditargetkan dimulai pada kuartal I 2018	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi belum terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Potensi penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Ditargetkan dimulai pada April 2018	Ditargetkan dimulai pada Mei 2018	Ditargetkan selesai pada Maret 2022

Skema Pendanaan

Skema pendanaan proyek belum ditetapkan. Namun, berdasarkan arahan Menteri Perhubungan, proyek berpotensi menggunakan skema KPBU. Proses penyiapan proyek dengan menggunakan skema KPBU menunggu konfirmasi dari Kementerian Perhubungan.

Pengadaan Tanah

Kebutuhan tanah untuk proyek ini akan diidentifikasi setelah *trase* ditetapkan.

Tindak Lanjut

Penyusunan rencana aksi terkait tindak lanjut penyiapan proyek oleh Kementerian Perhubungan termasuk penetapan *trase*.



10. MRT Jakarta Jalur Utara - Selatan

Nilai Investasi	: Rp 17 Triliun (Fase I) dan Rp 22,5 Triliun (Fase II)
Skema Pendanaan	: APBN dan APBD Provinsi DKI Jakarta dengan Pinjaman Luar Negeri
Lokasi	: DKI Jakarta
Penanggung Jawab Proyek	: PT <i>Mass Rapid Transit</i> Jakarta
Mulai Konstruksi	: 2013 (Fase I) dan 2018 (Fase II)
Rencana Mulai Operasi	: 2019 (Fase I) dan 2024 (Fase II)

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.

Status Terakhir

Saat ini tengah dilakukan kegiatan konstruksi depo, koridor dan stasiun untuk Fase I. Perkembangan konstruksi Fase I Lebak Bulus – Bundaran HI sampai dengan akhir Desember 2017 adalah 80,48%. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mengirimkan surat permohonan persetujuan penetapan *trase* pembangunan jalur MRT Koridor Bundaran HI - Kampung Bandan kepada Menteri Perhubungan pada 13 Oktober 2017 dan saat ini sedang dalam *review* oleh Kementerian Perhubungan.

Pengajuan *loan* MRT Jakarta (fase II dan tambahan fase I) senilai USD 1,869 milyar telah tercantum dalam *Green Book* yang telah diterbitkan pada Juli 2017 dan telah disetujui oleh DPRD DKI Jakarta. Komposisi pembebanan *loan* antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah diputuskan dalam Rapat KPPIP tingkat Menteri pada 30 Oktober 2017, yaitu 49% Pemerintah Pusat dan 51% Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Peraturan Gubernur Nomor 53 Tahun 2017 tentang Penugasan Kepada PT MRT Jakarta Untuk Penyelenggaraan

Prasarana dan Sarana *Mass Rapid Transit* telah diterbitkan. Selanjutnya, Perjanjian Penyelenggaraan yang secara legal mengatur hak dan kewajiban PT MRT Jakarta dalam proyek MRT seperti masa hak penyelenggaraan prasarana perkeretaapian, alokasi risiko antara pihak penyelenggara dan Pemprov dan lainnya akan segera disusun. Pada saat ini, PT MRT Jakarta masih melakukan beberapa kajian terkait dengan isi dari Perjanjian Penyelenggaraan.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Fase 1: Selesai Fase 2: Selesai	Fase 1: Selesai Fase 2: Selesai	Fase 1: Selesai Fase 2: 2016-2017

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Sudah diterbitkan	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi telah terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
APBN dan APBD DKI Jakarta dengan pinjaman luar negeri	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai pada Desember 2015	Fase 1: Agustus 2013 Fase 2: Oktober 2018	Fase 1: ditargetkan selesai pada 2019 Fase 2: ditargetkan selesai pada 2024

Skema Pendanaan

Proyek MRT Jakarta jalur Utara – Selatan Fase I menggunakan pendanaan APBN dan APBD 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 sebesar JPY 75,22 Milyar.

Pada saat ini sedang dilakukan proses pengajuan *loan* untuk pendanaan *variation order* Fase I sebesar Rp 2,56 Triliun dan pembangunan Fase II sebesar Rp 22,545 Triliun dengan target *loan agreement* pada April 2018.

Untuk proses *Pre-request* Bappenas ke JICA, PT MRT Jakarta telah menyampaikan surat kepada Sekretaris Daerah DKI Jakarta beserta dokumen pendukung sebagai syarat *Pre-request*. Selanjutnya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu menyampaikan surat beserta dokumen tersebut kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan untuk diteruskan kepada Bappenas.

Pengadaan Tanah

Sudah tidak terdapat kendala terkait pengadaan lahan untuk konstruksi MRT Jakarta Selatan - Utara Fase I. Saat ini tengah dilakukan pembahasan khusus terkait pengadaan lahan untuk pembangunan depo MRT Jakarta di Kampung Bandan. PT KAI, sebagai pemilik lahan, telah mengirimkan surat yang pada dasarnya menyetujui penggunaan lahan sebagai depo MRT Jakarta. Akan tetapi, mekanisme penggunaan lahan tersebut masih perlu mendapatkan persetujuan para pemangku kepentingan.

KPPIP tengah mendukung penerbitan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian terkait pembentukan tim kerja TOD Kampung Bandan, dimana salah satu lingkup kerja tim kerja tersebut adalah penyelesaian permasalahan lahan di Kampung Bandan.

Tindak Lanjut

1. Penerbitan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian terkait komposisi pembebanan pinjaman untuk Konstruksi Fase II dan tambahan Konstruksi Fase I antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
2. Penerbitan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian terkait pembentukan tim kerja TOD Kampung Bandan.
3. Persetujuan penetapan *trase* oleh Kementerian Perhubungan.
4. Penandatanganan *pledge* oleh JICA ditargetkan pada Maret 2018.
5. Penandatanganan *loan agreement* ditargetkan pada Mei - Juni.



11. *Light Rail Transit* Jakarta, Bogor, Depok Dan Bekasi

Nilai Investasi	: Rp 23 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: DKI Jakarta dan Jawa Barat
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2015
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Pembangunan LRT dengan enam lintas pelayanan: (1) Cawang – Cibubur, (2) Cawang – Kuningan – Dukuh Atas, (3) Cawang – Bekasi Timur, (4) Dukuh Atas – Senayan, (5) Cibubur – Bogor, dan (6) Palmerah – Bogor. LRT ditargetkan untuk beroperasi pada tahun 2018 sejalan dengan perhelatan kompetisi olahraga Asian Games 2018 yang akan diselenggarakan di Jakarta dan Palembang.

Signifikansi Proyek

Sebagai upaya untuk mengurangi kemacetan di wilayah DKI Jakarta, pembangunan LRT dibutuhkan untuk menyediakan sarana transportasi umum untuk masyarakat sehingga penggunaan kendaraan bermotor pribadi dapat menurun.

Status Terakhir

Peraturan Presiden No. 49 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kereta Api Ringan/*Light Rail Transit* Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek telah diterbitkan. Perubahan yang diatur diantaranya terkait skema dan sumber pendanaan proyek serta mekanisme pembayaran penyelenggaraan prasarana.

Saat ini, kemajuan konstruksi lintas pelayanan 1-3 per 8 Desember 2017 telah mencapai 26,23%. Adapun addendum kontrak kerjasama penyelenggaraan prasarana antara Kementerian Perhubungan dengan PT Adhi Karya dan kontrak kerjasama penyelenggaraan sarana antara Kementerian Perhubungan dengan PT KAI telah ditandatangani pada 19 Desember 2017.

Telah diterbitkan Keputusan Menteri Keuangan No. 598/2017 tentang Penetapan Cara Pembayaran atas Pembangunan Prasarana LRT Jabodebek oleh PT Adhi Karya dimana pembayaran kepada PT Adhi Karya akan dilakukan melalui PT Kereta Api Indonesia. Selanjutnya, PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI) ditugaskan Kementerian Keuangan untuk melakukan kajian terkait skema dan sumber pendanaan LRT.

PT SMI telah melakukan perhitungan besaran investasi proyek, mengawal proses penyusunan perjanjian konsesi, penentuan skema pendanaan dan pembayaran, proses mekanisme subsidi dan penyusunan regulasi yang dibutuhkan serta proses penyusunan regulasi terkait penjaminan proyek. Kajian ini telah dibahas pada Rapat Koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman tanggal 7 Desember 2017. Berdasarkan hasil kajian, total CAPEX sebesar Rp29,9 triliun dengan IRR sebesar 9% dan sumber pendanaan adalah investasi oleh PT Adhi Karya sebesar Rp4,2 triliun (PMN dan pinjaman) dan PT KAI sebesar Rp25,7 triliun (PMN dan pinjaman).

KPPIP mendukung upaya percepatan penerbitan izin relokasi dan peninggian SUTT/SUTET pada *trase* Cawang – Bekasi Timur yang terletak pada dua lokasi utama yaitu di Area Taman Kota Cawang dan Ruang Milik Jalan (RUMIJA) Tol Jakarta – Cikampek (JAPEK). Pada RUMIJA Tol JAPEK telah dicapai kesepakatan dengan pemangku kepentingan bahwa peninggian SUTT/SUTET akan menyesuaikan kebutuhan proyek LRT Jabodebek dan Jalan Tol JAPEK II *Elevated*. Sedangkan pada Area Taman Kota Cawang, Kementerian Perhubungan telah menyampaikan surat permohonan kepada Kementerian PUPR selaku pengguna aset lahan berstatus BMN dan saat ini tengah diproses di internal Ditjen Bina Marga.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai sebagian (DED belum disetujui oleh Kementerian Perhubungan)

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Lintas pelayanan 1-3: Selesai	Lintas pelayanan 1-3: Selesai Lintas pelayanan 3 berpotensi untuk direvisi	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi sudah terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	Kuartal III 2015-Kuartal I 2019	Ditargetkan selesai pada kuartal II 2019

Skema Pendanaan

Pembangunan proyek LRT menggunakan skema penugasan kepada PT Adhi Karya melalui penerbitan Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2015 j.o. Peraturan Presiden No. 65 Tahun 2016 j.o. Peraturan Presiden No. 49 Tahun 2017. Terkait sumber dan skema pendanaan penugasan kepada PT Adhi Karya, saat ini Pemerintah sedang mengkaji beberapa opsi sumber pendanaan dan mekanisme pembayaran untuk mengurangi beban anggaran bagi Pemerintah (APBN).

Pengadaan Tanah

Pembangunan proyek ini memanfaatkan ruang milik jalan. Izin Prinsip oleh Gubernur DKI Jakarta untuk lintas pelayanan 1-3 telah dikeluarkan.

Penetapan Lokasi untuk lokasi depo dibutuhkan segera dan oleh karenanya Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah perlu segera diselesaikan untuk seluruh area depo.

Tindak Lanjut

1. Penyelenggaraan sarana oleh PT KAI;
2. Penetapan *trase* untuk lintas pelayanan 4 (Dukuh Atas – Palmerah – Senayan), lintas pelayanan 5 (Cibubur – Bogor) dan lintas pelayanan 6 (Palmerah – Grogol).



12. *Light Rail Transit* Sumatera Selatan

Nilai Investasi	: Rp 12,5 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2015
Rencana Mulai Operasi	: 2018

Deskripsi Proyek

Pembangunan *Light Rail Transit* (LRT) di Palembang, Sumatera Selatan untuk mendukung penyediaan angkutan umum massal. Lintas pelayanan LRT dimulai dari stasiun Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II hingga Jakabaring *Sport City*. LRT ditargetkan untuk beroperasi pada Agustus 2018 dalam rangka mendukung perhelatan kompetisi olahraga Asian Games 2018.

Signifikansi Proyek

Kota Palembang adalah salah satu kota besar di Indonesia yang tengah bertumbuh pesat. Keberadaan transportasi umum massal diperlukan sebagai upaya preventif prediksi peningkatan kepadatan lalu lintas di Kota Palembang.

Status Terakhir

Berdasarkan hasil rapat koordinasi oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, telah disepakati bahwa LRT akan menggunakan tenaga listrik (*third rail*) dan *narrow gauge*. Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden No. 116 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan/*Light Rail Transit* di Provinsi Sumatera Selatan telah diterbitkan. Revisi ini mencakup tambahan lingkup kerja PT Waskita Karya yaitu pembangunan depo dan mekanisme *reimbursement* serta penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia untuk penyelenggaraan sarana, pengoperasian dan perawatan, dan penyelenggaraan sistem tiket otomatis.

Spesifikasi teknis telah dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Kontrak kerjasama telah ditandatangani pada Juni 2016 antara Kementerian Perhubungan dan PT Waskita Karya. Kontrak kerjasama telah efektif mengingat telah disetujuinya pembayaran dilakukan oleh Kementerian Perhubungan melalui APBN Kementerian Perhubungan. Mengingat skema proyek adalah design and build maka pembayaran akan dilakukan secara bertahap untuk bagian yang telah siap dibangun.

Saat ini, kemajuan konstruksi per 1 Desember 2017 telah mencapai 76,10%. Pada akhir 2018, sarana akan tiba sebanyak dua set, dimana satu set terdiri dari tiga gerbong. Target keseluruhan sarana adalah 8 set. Pada awal Maret 2018 akan dilaksanakan uji coba operasi. Target operasi ditargetkan pada Juni 2018 namun masih akan terdapat pembangunan lanjutan setelah Juni 2018, terutama penyelesaian pembangunan depo.

Terdapat pekerjaan konstruksi sekitar 29% yang dilakukan sebelum adanya konsultan pengawasan SMEC. Untuk pengujian konstruksi ini, SMEC telah membentuk tim khusus yang membutuhkan waktu sekitar 4-5 bulan. Oleh karenanya, konstruksi sebesar 29% ini belum ditagihkan oleh PT Waskita Karya kepada Kementerian Perhubungan karena menunggu hasil pengujian SMEC.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai sebagian (DED belum disetujui oleh Kementerian Perhubungan)

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai pada 2013	Selesai	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi sudah terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	Kuartal III 2015-Kuartal III 2018	Ditargetkan selesai pada Mei 2018

Skema Pendanaan

Pembangunan proyek LRT menggunakan skema penugasan kepada PT Waskita Karya melalui penerbitan Peraturan Presiden No. 116 Tahun 2015 j.o. Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2016.

Pengadaan Tanah

Lahan yang dibutuhkan untuk proyek ini adalah milik Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan dan Angkasa Pura II serta memanfaatkan ruang milik jalan.

Tindak Lanjut

1. Penyelesaian penyelenggaraan prasarana oleh PT Waskita Karya.
2. Pengadaan sarana oleh PT KAI.



13. Penyelenggaraan Perkeretaapian Umum di Wilayah Provinsi DKI Jakarta/*Light Rail Transit (LRT) DKI Jakarta*

Nilai Investasi	: Rp 7,345 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan kepada BUMD (PT Jakarta Propertindo)
Lokasi	: DKI Jakarta
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta
Mulai Konstruksi	: 2016 (Koridor 1 Fase 1)
Rencana Mulai Operasi	: 2018 (Koridor 1 Fase 1)

Deskripsi Proyek

Pembangunan jaringan kereta api ringan (*Light Rail Transit/LRT*) di Wilayah DKI Jakarta dengan total tujuh koridor meliputi: (1) Kebayoran Lama – Kelapa Gading, (2) Pulo Mas – Tanah Abang, (3) Joglo – Tanah Abang, (4) Puri Indah – Tanah Abang, (5) Pesing – Kelapa Gading, (6) Ancol – Kemayoran, dan (7) Bandara Soekarno-Hatta – Kemayoran.

Signifikansi Proyek

LRT DKI Jakarta merupakan transportasi umum dengan total panjang jalur ~100 km. Proyek akan membantu menyelesaikan masalah kemacetan, meningkatkan mobilitas penduduk ibukota, mengurangi emisi karbon dan menciptakan lapangan kerja baru di Wilayah DKI Jakarta.

Status Terakhir

Saat ini tengah dilakukan kegiatan konstruksi untuk koridor 1 fase 1 (Kelapa Gading – Velodrome) sepanjang 5,8 km dan telah mencapai 48,17% per 30 November 2017. Penurunan progres konstruksi karena terdapat perubahan urutan pekerjaan fisik di lapangan. Adapun pelaksana kegiatan konstruksi adalah PT Wijaya Karya.

Telah dibentuk PT LRT Jakarta melalui persetujuan Gubernur DKI Jakarta pada tanggal 12 September 2017. Saat ini sedang berlangsung proses persetujuan kriteria desain dan teknis dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada Kementerian Perhubungan. Berdasarkan hasil Studi Kelayakan, sistem pelistrikan LRT menggunakan metode *third rail* karena diperlukannya zona aman vertikal di Wilayah DKI Jakarta. Adapun lebar rel yang digunakan adalah *standard gauge* sehingga dapat terintegrasi dengan LRT Jabodebek.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Koridor 1 Fase 1: Selesai	Koridor 1 Fase 1: Selesai	Koridor 1 Fase 1: Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Koridor 1 Fase 1: Sudah diterbitkan	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi telah terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Koridor 1 Fase 1: APBD DKI Jakarta	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Persetujuan Penyertaan Modal Daerah (PMD) 2018 ditargetkan pada Desember 2017	Koridor 1 Fase 1: 2018	Koridor 1 Fase 1: 2018

Skema Pendanaan

Pelaksanaan proyek mengacu pada Peraturan Presiden No. 99 Tahun 2015 j.o. Peraturan Presiden No. 79 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Umum di Wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Oleh karenanya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dapat menugaskan pembangunan prasarana perkeretaapian kepada Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Provinsi DKI Jakarta.

Berdasarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 154 Tahun 2017 tentang Penugasan kepada PT Jakarta Propertindo untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana LRT Jakarta, lingkup penyelenggaraan prasarana (pembangunan, operasi dan pemeliharaan serta pengusaha) dan sarana (pengadaan, operasi dan pemeliharaan serta pengusaha) LRT DKI Jakarta dilakukan oleh PT Jakarta Propertindo.

Melanjuti penerbitan Peraturan Presiden tersebut, pendanaan proyek, khususnya untuk Koridor 1 Fase 1 bersumber dari APBD Provinsi DKI Jakarta dan diteruskan kepada PT Jakarta Propertindo selaku BUMD melalui PMD.

Pengadaan Tanah

Saat ini belum dibutuhkan pengadaan tanah mengingat Koridor 1 Fase 1 terdiri atas enam stasiun layang yang menggunakan median jalan raya dan satu depo untuk pemeliharaan kereta di atas lahan yang dimiliki oleh PT Jakarta Propertindo.

Tindak Lanjut

1. Penetapan kriteria desain dan teknis oleh Kementerian Perhubungan.
2. Pelaksanaan konstruksi dan pengadaan sarana oleh PT Jakarta Propertindo.



14. Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung

Nilai Investasi	: Rp 30 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi Penugasan BUMN
Lokasi	: Sumatera Utara
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2019 (Tahap 2 & 3)
Rencana Mulai Operasi	: 2021 (Tahap 2 & 3)

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 Induk Pelabuhan Kuala Tanjung Tahun 2012, pembangunan pelabuhan ini akan mengakomodir kargo untuk mendukung pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei dan Pelabuhan Belawan.

Status Terakhir

KPPIP telah selesai menyusun *Outline Business Case* (OBC) yang bertujuan agar perencanaan dan penyiapan pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung memenuhi kriteria dan kedalaman kajian yang dapat diterima oleh pasar serta memberikan rekomendasi pengembangan wilayah di sekitar lokasi pelabuhan hub. Hasil OBC telah didistribusikan ke pemangku kepentingan pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung, untuk menerima masukan.

Pembangunan jalan akses menuju Pelabuhan Kuala Tanjung yang dikembangkan oleh PT Pelindo I dapat dimulai mengingat telah tercapainya kesepakatan terkait penggunaan aset tanah dan jalan.

Pada Rapat Tim Pelaksana KPPIP pada tanggal 2 Oktober, telah disepakati skema pendanaan proyek dengan menggunakan skema *landlord bundling* dimana PT Pelindo I akan menjadi *master developer* untuk area pelabuhan, terminal dan kawasan industri melalui skema penugasan BUMN. Adapun pengembangan proyek akan dilakukan bertahap meliputi:

- Tahap 1: Pembangunan terminal *multipurpose*;
- Tahap 2: Pengembangan pelabuhan untuk melayani kawasan industri;
- Tahap 3: Pembangunan kawasan industri.

Selanjutnya, berdasarkan hasil Rapat Komite tanggal 30 Oktober, skema pengembangan akan dilakukan terpisah antara area pelabuhan (tahap 1 dan 2) dan kawasan industri (tahap 3). Terkait dengan hal ini, Kementerian Perindustrian tengah memfasilitasi serangkaian rapat di tingkat teknis untuk mencapai kesepakatan skema pengembangan proyek tahap 3.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Sudah selesai pada Desember 2016	Tahap 1: Sudah selesai Tahap 2: Ditargetkan selesai pada kuartal IV 2017	Tahap 1: Sudah selesai Tahap 2: Ditargetkan dimulai pada 2018

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan diperoleh pada 2018	Ditargetkan diperoleh pada 2018	N/A	Tahap 1: Sudah terbit Tahap 2 & 3: Penetapan Lokasi belum terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Potensi Penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	Tahap 1: Telah dimulai Tahap 2 & 3: Ditargetkan dimulai pada kuartal III 2019	Tahap 1: Ditargetkan pada akhir tahun 2017 Tahap 2 & 3: Ditargetkan beroperasi pada 2021

Skema Pendanaan

OBC yang telah disusun merekomendasikan bahwa Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung dilakukan dengan skema *bundling* antara penyelenggaraan pelabuhan dan kawasan industri untuk meningkatkan daya tarik bagi Badan Usaha. Namun, seiring perkembangan dan konsolidasi di tingkat teknis oleh seluruh pemangku kepentingan terkait, telah disepakati agar proyek dapat dikembangkan dengan skema *landlord* dengan didahului penandatanganan Nota Kesepahaman antara Kementerian Perindustrian dan Kementerian Perhubungan mengingat terdapat dua unsur kementerian teknis yang terlibat dan diperlukan lead penanggung jawab proyek dalam pengembangan area pelabuhan dan kawasan industri.

Selanjutnya, pelaksanaan pengembangan direkomendasikan melalui penugasan kepada PT Pelindo I selaku *master developer* area pelabuhan. Pengembangan kawasan industri akan dipisah dan akan dikoordinasikan langsung oleh Kementerian Perindustrian berdasarkan hasil Rapat Komite KPPIP. Secara paralel, tengah dilakukan penyusunan Peraturan Presiden sebagai landasan hukum pelaksanaan proyek.

Pengadaan Tanah

Berdasarkan hasil OBC, pengadaan tanah diestimasi membutuhkan pendanaan sebesar Rp 14,1 Triliun untuk lahan seluas 5.123 ha. Dengan skema KPBU porsi Pemerintah adalah sebesar 3000 ha dan porsi Badan Usaha adalah sebesar 2.123 ha.

Tindak Lanjut

1. Penetapan dan persetujuan skema pendanaan yang dikoordinasikan oleh KPPIP.
2. Penyusunan rancangan Peraturan Presiden untuk penugasan kepada PT Pelindo I selaku *master developer* area pelabuhan setelah dicapai kesepakatan terkait pengembangan area kawasan industri.
3. Penyempurnaan kebijakan di sektor kepelabuhanan terkait sinkronisasi Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Sauh (Batam) serta efektifitas pelaksanaan sistem *cabotage*.



15. Pelabuhan Hub Internasional Bitung

Nilai Investasi	: Rp 34 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi KPBU
Lokasi	: Sulawesi Utara
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2022 (Pengembangan jangka menengah)
Rencana Mulai Operasi	: 2024 (Pengembangan jangka menengah)

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 proyek prioritas Pemerintah Daerah. 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).

Status Terakhir

Kementerian Perhubungan telah melakukan Survei Investigasi Desain (SID) untuk melihat kelayakan pembangunan pelabuhan di KEK Bitung.

KPPIP memberikan fasilitas penyediaan Jasa Konsultasi penyusunan OBC untuk proyek ini. KPPIP telah melaksanakan proses lelang jasa konsultasi penyusunan OBC PHI Bitung, dan dari proses lelang tersebut telah ditetapkan konsorsium PT Mott MacDonald Indonesia, PT Deloitte Konsultan Indonesia, dan PT Hanafiah Ponggawa & Partners sebagai penyedia jasa untuk melakukan kegiatan penyusunan OBC untuk pembangunan PHI Bitung. Penyusunan OBC PHI Bitung tengah berjalan, dimana pada Rapat Koordinasi dengan para pemangku kepentingan telah didapatkan konsesus terkait rencana tahapan pengembangan Pelabuhan Bitung menjadi Pelabuhan Hub Internasional. OBC telah selesai pada Desember 2017 dimana presentasi final telah dilakukan pada 15 Desember 2017.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Dalam tahap I pengembangan OBC	Ditargetkan dimulai pada kuartal I 2018	Ditargetkan dimulai pada kuartal II 2018

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan selesai pada Mei 2018	Ditargetkan selesai pada Mei 2018	N/A	Penetapan lokasi belum terbit untuk pengembangan jangka menengah

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Potensi KPBU	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	Ditargetkan dimulai pada tahun 2022 untuk pembangunan jangka menengah	Ditargetkan beroperasi pada 2024 untuk pembangunan jangka menengah

Skema Pendanaan

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

Pengadaan Tanah

Saat ini proses pengadaan tanah belum dimulai untuk pengembangan jangka menengah.

Tindak Lanjut

Sosialisasi hasil penyusunan OBC PHI Bitung dan penyusunan rencana aksi sebagai tindak lanjut dari penyusunan OBC PHI Bitung.



16. Pelabuhan Patimban

Nilai Investasi	: Rp 43,2 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN dengan Pinjaman Luar Negeri, APBD dan Swasta
Lokasi	: Jawa Barat
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Perhubungan
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2019 (Tahap 1)

Deskripsi Proyek

Pembangunan pelabuhan dengan terminal kontainer dan perkiraan kapasitas sebesar 7,5 juta TEU. Perkiraan kapasitas mempertimbangkan potensi pertumbuhan *demand* di wilayah timur Jawa Barat.

Signifikansi Proyek

Pembangunan pelabuhan ini merupakan strategi Pemerintah untuk mengurangi kelebihan kapasitas di Pelabuhan Tanjung Priok. Pembangunan Pelabuhan Patimban ini diharapkan juga dapat menjadi stimulator pengembangan wilayah di daerah Subang.

Status Terakhir

Proyek direncanakan untuk dibiayai dengan pinjaman luar negeri dari Pemerintah Jepang. Dalam rangka pencapaian *loan agreement*, studi AMDAL dan dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah dibutuhkan sebagai persyaratan. Studi AMDAL, Rencana Induk Pelabuhan, Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah dan Rancangan Awal/*Basic Design* telah disusun. *Loan agreement* proyek untuk pembangunan tahap I sebesar Rp 13,3 Triliun telah ditandatangani pada 15 November 2017.

Terkait dengan penyusunan studi AMDAL, KPPIP telah berhasil mendukung upaya koordinasi dan pengecekan substansi studi sehingga memenuhi seluruh prasyarat yang diperlukan dalam rangka penerbitan Izin Lingkungan. Hasilnya, Izin Lingkungan telah diterbitkan dalam waktu dua bulan, yaitu pada 28 Februari 2017. Selanjutnya, Kementerian Perhubungan tengah mengoordinasikan penyesuaian tata ruang di tingkat provinsi. Hasilnya Penetapan Lokasi oleh Gubernur Jawa Barat telah diterbitkan pada 13 April 2017.

KPPIP telah menyampaikan kajian hukum mekanisme pengadaan Badan Usaha Pelabuhan, termasuk rekomendasi berdasarkan analisis peraturan perundang-undangan kepada Kementerian Perhubungan. Saat ini, Kementerian Perhubungan dan JICA tengah menyusun kajian terkait skema pengadaan untuk pemilihan Badan Usaha Pelabuhan.

Saat ini, KPPIP telah melakukan penyusunan *Masterplan* Infrastruktur Jalan Raya dan Jalan Rel sebagai Pendukung Integrasi *Intermoda* pada Pelabuhan Patimban melalui Konsultan Konsorsium PT WorleyParsons Indonesia dan PT KPMG Infrastructure Advisory untuk mengkaji *trase* jalur KA dan jalan yang paling optimal untuk mendukung Pelabuhan Patimban. Hasil dari kajian ini adalah rekomendasi kombinasi *trase intermoda* (jalan akses, tol dan rel) yang paling optimal untuk mendukung arus logistik dari/menjuju Pelabuhan Patimban.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sedang proses	September 2015	Selesai Desember 2015	Sedang disusun

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai pada Februari 2017	Diterbitkan pada Februari 2017	N/A	Penetapan Lokasi telah terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Tahap 1: APBN dengan pinjaman luar negeri	N/A	N/A	N/A
Tahap 2 dan 3: KPBU dan swasta			

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	Ditargetkan dimulai pada Januari 2018	Ditargetkan selesai pada Juli 2019 (tahap 1)

Skema Pendanaan

Skema pendanaan untuk Tahap 1 akan dilakukan dengan APBN dengan pinjaman luar negeri (*ODA Loan*). Tahap 2 dan 3 berpotensi menggunakan skema KPBU. Terkait dengan pendanaan tahap 1, saat ini tengah dilakukan pembahasan tanggapan para pemangku kepentingan mengenai *Exchange of Notes* yang merupakan rangkaian proses menuju penyusunan *Loan Agreement* antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Jepang. Penandatanganan *Loan Agreement* telah dilaksanakan pada November 2017.

Pengadaan Tanah

Kementerian Perhubungan telah selesai melakukan penyusunan Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah pada November 2016. Proyek membutuhkan tanah seluas 372,02 ha yang terdiri atas 352,23 ha untuk area penunjang pelabuhan dan 15,79 ha untuk jalan akses. Penetapan Lokasi telah dikeluarkan oleh Gubernur Jawa Barat pada 13 April 2017.

Tindak Lanjut

1. Proses lelang Badan Usaha Pelabuhan.
2. Proses pengadaan tanah.
3. Pelaksanaan konstruksi tahap 1.



17. *Inland Waterways/Cikarang-Bekasi-Laut*

Nilai Investasi	: Rp 3,4 Triliun
Skema Pendanaan	: Potensi penugasan BUMN
Lokasi	: DKI Jakarta dan Jawa Barat
Penanggung Jawab Proyek	: PT Pelindo II (belum ditetapkan)
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2021

Deskripsi Proyek

Pembangunan *Inland Waterways/CBL* bertujuan untuk mengoptimalkan potensi jalur kanal sungai sebagai alternatif transportasi logistik. Optimalisasi ini akan menghubungkan area *off-the-road* Pelabuhan Tanjung Priok dengan area hinterland.

Dalam tahap 1, sistem transportasi kanal akan menggunakan kanal eksisting yang dibangun oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, yaitu Cikarang – Bekasi – Laut melewati Marunda, Jakarta Utara. Sedangkan untuk tahap 2, PT Pelindo II berencana menambahkan rute kanal dari Tanjung Priok menuju Cikampek dimana kanal akan menghubungkan arus logistik dari Tanjung Priok menuju kawasan industri Cibitung-Cikarang di Bekasi serta di Cikampek, Karawang.

Signifikansi Proyek

Pembangunan *Inland Waterways/CBL* diharapkan dapat mengurangi kepadatan arus logistik jalur darat dari kawasan industri Cikarang dan Karawang menuju Pelabuhan Tanjung Priok.

Status Terakhir

Rancangan Perpres penugasan dan pengadaan tanah kepada PT Pelindo II (Persero) telah disampaikan kepada Kementerian BUMN dan telah dilaksanakan pembahasan pertama di Kemenko Perekonomian. Rona Lingkungan Awal dan Survei SID sudah diselesaikan oleh PT Pelindo II (Persero). Studi Kelayakan tengah direvisi dan ditargetkan akan selesai pada Februari 2018.

Saat ini sedang dilakukan studi kajian dan asistensi dengan Balai Besar Wilayah (BBWS) Sungai Ciliwung Cisadane untuk mendapatkan rekomendasi teknis pembangunan terminal CBL. Progres penyelesaian studi untuk BBWS Ciliwung Cisadane adalah sekitar 45% pada Agustus 2017 dan ditargetkan akan selesai pada Desember 2017. Revisi RIP Tanjung Priok sedang dalam tahap finalisasi pada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan ditargetkan akan selesai pada April 2018.

Saat ini PT Pelindo II sedang menyusun revisi studi kelayakan proyek terkait *timeline* dan *critical path* pembangunan proyek.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum kecuali dalam Kabupaten Bekasi	Selesai pada bulan Februari 2015	Selesai pada Juni 2016	Ditargetkan selesai pada 2017

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan dimulai pada Januari 2018	Ditargetkan dimulai pada Januari 2018	Tidak diperlukan	Penetapan Lokasi belum terbit

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Potensi penugasan BUMN	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
N/A	Ditargetkan dimulai pada 2018	Ditargetkan beroperasi pada 2021

Skema Pendanaan

Pembiayaan proyek menggunakan anggaran internal PT Pelindo II namun terdapat rencana untuk penugasan secara resmi kepada PT Pelindo II atau menggunakan skema KPBU.

Pengadaan Tanah

Pembangunan proyek dibagi menjadi dua tahapan. Tahap pertama, pengembangan kanal sepanjang 40 km dari Tanjung Priok menuju Kawasan Industri Cikarang yang memanfaatkan jalur kanal yang pernah dibangun Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Tidak dibutuhkan pengadaan lahan untuk proyek ini, namun perlu dilakukan pengerukan kanal dan renovasi jembatan penyeberangan. Sedangkan untuk tahapan kedua, yang merupakan penambahan rute kanal sepanjang 42 km dari Tanjung Priok menuju Cikampek, dibutuhkan pengadaan lahan seluas 300 ha yang rencananya akan digunakan untuk pembangunan dermaga tongkang. Berdasarkan hasil kunjungan lapangan, kepemilikan lahan pada lokasi rencana dermaga tongkang merupakan tanah dengan hak milik warga dan pengembang perumahan.

Tindak Lanjut

Penyelesaian revisi studi kelayakan proyek oleh PT Pelindo II, terkait kejelasan *timeline* dan *critical path* pembangunan proyek dan penyelesaian studi untuk BBWS Ciliwung Cisadane.



18. Palapa Ring Broadband

Nilai Investasi	: Rp 5,84 Triliun
Skema Pendanaan	: Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)
Lokasi	: Seluruh Indonesia
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian Komunikasi dan Informatika
Mulai Konstruksi	: Paket Barat dan Tengah pada Kuartal 1 2016 dan Paket Timur pada Kuartal 1 2017
Rencana Mulai Operasi	: Paket Barat pada Februari 2018, Paket Tengah pada Maret 2018, Paket Timur pada September 2018

Deskripsi Proyek

Palapa *Ring Broadband* adalah proyek pembangunan jaringan serat optik di 57 kabupaten/kota yang merupakan daerah terpencil dengan kontur geografis yang sulit dan potensi pengguna yang relatif kecil sehingga dapat tercipta tulang punggung sistem telekomunikasi nasional yang menjangkau seluruh 514 kabupaten/kota.

Signifikansi Proyek

Penyediaan jaringan serat optik bertujuan untuk pembangunan salah satu upaya Pemerintah untuk memenuhi target RPJMN 2015-2019 dengan menyediakan akses broadband yang berkualitas secara merata di seluruh Indonesia. Dengan terciptanya akses komunikasi yang lebih baik dengan proyek ini, maka diharapkan akan tercipta pemerataan dan kemudahan akses telekomunikasi-informasi, membuka peluang usaha dan lapangan pekerjaan berbasis internet (*e-commerce*), meningkatkan efisiensi dan efektifitas sistem kerja, dan meningkatkan kompetensi untuk berkompetisi di pasar global.

Status Terakhir

Paket Barat: Konstruksi fisik telah mencapai 80,48% dan ditargetkan dapat selesai pada Februari 2018. Pekerjaan sipil sudah hampir selesai dan saat ini sedang dalam tahap instalasi *Network Operation Centre* (NOC).

Paket Tengah: Konstruksi fisik telah mencapai 68,33%. Izin Lingkungan sedang dalam proses verifikasi oleh KLHK, namun karena proyek bukan obyek AMDAL, maka KLHK meminta tumpang susun dengan peta lokasi kawasan hutan lindung yang dilewati *fiber optic*.

Paket Timur: Konstruksi fisik telah mencapai 28,80%. Saat ini BP3TI sedang berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Pos dan Informatika untuk menyelesaikan proses akuisisi lahan karena tidak adanya kantor BPN di lokasi lahan yang akan diakuisisi.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Selesai	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Tidak dibutuhkan	Tidak dibutuhkan.	Tidak dibutuhkan	Tidak dibutuhkan

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Selesai	Paket Barat dan Tengah pada Juli 2015. Paket Timur pada Januari 2016.	Paket Barat dan Tengah pada Maret 2016. Paket Timur pada Februari 2017.	Paket Barat dan Tengah pada Maret 2016. Paket Timur pada Februari 2017.

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Paket Barat pada Agustus 2016. Paket Tengah pada September 2016. Paket Timur pada Maret 2017.	Paket Barat pada Agustus 2016. Paket Tengah pada September 2016. Paket Timur pada Maret 2017.	Paket Barat dan Tengah pada Kuartal 1 2018. Paket Timur pada Kuartal 4 2018.

Skema Pendanaan

Proyek Palapa Ring menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dimana Kementerian Komunikasi dan Informatika menjadi Penanggung Jawab Proyek Kerjasama. Selain itu, proyek tersebut juga memperoleh penjaminan dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) dan dukungan kelayakan dalam bentuk pembayaran ketersediaan layanan (*availability payment*).

Pengadaan Tanah

Terkait Paket Timur, terdapat hambatan pengadaan tanah di daerah yang tidak memiliki Kanwil BPN. Untuk menanggulangi hal tersebut, Kementerian Kominfo sebagai PJKP telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat terdampak.

Tindak Lanjut

Pemantauan proses konstruksi dan pengadaan *Project Management Unit* (PMU) untuk proyek Palapa Ring *Broadband*.



19. Central Java Power Plant (PLTU Batang)

Nilai Investasi	: Rp 40 Triliun
Skema Pendanaan	: KPBU dengan IPP PT Bhimasena Power Indonesia
Lokasi	: Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
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 (PT PII) dan Pemerintah Pusat untuk risiko politik dan *force majeure*.

Signifikansi Proyek

PLTU Batang atau *Central Java Power Plant* (CJPP) ditujukan untuk memenuhi kebutuhan tenaga listrik di Pulau Jawa dan merupakan bagian dari program penyediaan listrik 35.000 MW. Sebagai salah satu *pilot project* KPBU pertama dan terbesar di Indonesia, PLTU Jawa Tengah memiliki peran strategis untuk mendorong keterlibatan investasi swasta dalam pembangunan infrastruktur.

Status Terakhir

PLTU Jawa Tengah telah mencapai *Financial Closing* pada tanggal 6 Juni 2016. Saat ini proyek sudah memasuki tahap persiapan untuk konstruksi fisik. PT BPI mulai melakukan konstruksi sebagian dan telah melakukan konsinyasi ke pengadilan untuk membayar uang ganti rugi masyarakat terdampak yang sebelumnya melakukan gugatan atas pengadaan tanah.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Selesai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
IPP	Selesai pada Mei 2011	Tidak diperlukan	Selesai pada Mei 2016

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai pada Juni 2016	Sudah dimulai pada 2016	Ditargetkan beroperasi pada 2019

Skema Pendanaan

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

Pengadaan Tanah

Proses pengadaan lahan telah selesai.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan tahap konstruksi.
2. Pemantauan revisi dokumen AMDAL untuk perluasan lingkup pengerjaan PT PLN dalam GITET 500 kV Batang.



20. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Indramayu

Nilai Investasi	: Rp 27 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN dengan pinjaman luar negeri
Lokasi	: Jawa Barat
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
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

Penetapan Lokasi telah dilaksanakan pada 24 Mei 2016 melalui surat keputusan Kepala Badan Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Provinsi Jawa Barat (Surat no. 590/03/14.1.02.0/BPMPT/2016). Dokumen *Land Acquisition Plan* (LAP) telah disusun dan dalam proses *review* oleh PLN dan JICA. *Basic Design* dalam proses pengerjaan dengan target selesai pada kuartal IV 2017. Pembangunan GITET 500 kV dalam proses pengerjaan oleh kontraktor dengan target penyelesaian 2019. Lelang kontraktor EPC sedang dilaksanakan dan ditargetkan selesai pada November 2017. Persetujuan *Loan Agreement* ditargetkan selesai Maret 2018.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Dalam proses dan belum dikonfirmasi target penyelesaian terbaru

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Dalam proses dan belum dikonfirmasi target penyelesaian terbaru	Dalam proses dan belum dikonfirmasi target penyelesaian terbaru	Dalam proses dan belum dikonfirmasi target penyelesaian terbaru	Dalam proses dan belum dikonfirmasi target penyelesaian terbaru

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
APBN dengan pinjaman luar negeri	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Dalam proses dan belum dikonfirmasi target penyelesaian terbaru	Ditargetkan mulai pada kuartal II 2018	2021

Skema Pendanaan

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

Pengadaan Tanah

Penetapan lokasi telah selesai pada Juni 2016. Pengadaan lahan pada saat ini dalam tahap finalisasi *Land Acquisition Plan* (LAP) sebagai bagian dari tahapan pengadaan tanah dengan pendanaan dari JICA. JICA menginginkan persetujuan atas hasil LAP dari penduduk yang memiliki lahan dan penduduk yang tidak memiliki lahan namun terkena dampak pembangunan proyek. Dokumen LAP dalam proses *review* oleh Divisi Risiko PLN dan JICA.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan proses *review* dokumen LAP sebagai syarat *Financial Close*.
2. Percepatan penyelesaian proses pengadaan tanah.



21. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Mulut Tambang

Nilai Investasi	: Rp 210,86 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN dan IPP
Lokasi	: Sumatera Selatan, Jambi, Riau, Kalimantan Timur, Kalimantan Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2020

Deskripsi Proyek

Pembangunan 18 PLTU Mulut Tambang di Pulau Sumatera dan Kalimantan dengan total kapasitas 7.550 MW.

Signifikansi Proyek

Pembangunan pembangkit-pembangkit PLTU MT di Pulau Sumatera dan Kalimantan memiliki dampak yang signifikan bagi ketersediaan listrik dan pertumbuhan ekonomi bagi Pulau Sumatera dan Kalimantan. Proyek ini akan memastikan bahwa wilayah-wilayah yang kaya akan sumber daya batubara dapat memanfaatkan energi tersebut.

Proyek ini didukung dalam RUPTL 2017-2026 (Kepmen ESDM No. 1415 K/20/MEM/2017), yang antara lain menyatakan bahwa PT PLN wajib mengutamakan pembangunan PLTU Mulut Tambang. Pemanfaatan bahan bakar yang berlokasi dekat dengan pembangkit akan menjadikan biaya pembangkitan lebih efisien.

Status Terakhir

Dari 18 proyek PLTU MT yang termasuk, sebanyak lima pembangkit yang terkontrak oleh Indonesia Power (IP), lima pembangkit yang terkontrak PT PJB, tiga terkontrak oleh IPP lain, dan lima lainnya belum ditentukan pengelolanya. Kelima pembangkit yang belum terkontrak ditargetkan ditentukan pihak pengelolanya dengan melalui lelang atau penunjukan langsung pada akhir tahun 2017. Satu pembangkit, PLTU MT Kaltim sudah dalam tahap konstruksi.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	2018	2018

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
2018	2018	2018	2018

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN dan IPP	2017	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
2017	2018	2020

Skema Pendanaan

Pengelola untuk sebagian besar pembangkit akan melalui penunjukan langsung anak perusahaan PT PLN, yaitu Indonesia Power atau PT PJB.

Pengadaan Tanah

Proses pengadaan lahan untuk PLTU MT Sumsel-1 dan PLTU MT Banyuasin telah selesai. Untuk kesebelas pembangkit lainnya yang sudah terkontrak, proses pengadaan lahan akan segera dimulai.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan proses penunjukan langsung dan/atau lelang proyek pembangkit.
2. Penyelesaian isu penanganan *coal ash*.
3. Pemantauan tahap konstruksi PLTU MT Kaltim.



22. Pembangkit Listrik Berbasis Tenaga Gas

Nilai Investasi	: Rp 302,12 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN dan IPP
Lokasi	: Riau, Bangka Belitung, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Kalimantan Tengah, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Maluku, Maluku Utara, Papua, Papua Barat
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Proyek ini meliputi pembangunan 112 pembangkit listrik berbasis tenaga gas (PLTG, PLTGU, PLTMG, MPP) di 18 provinsi dengan total kapasitas 9.735 MW.

Signifikansi Proyek

Pembangunan pembangkit-pembangkit berbasis tenaga gas memiliki dampak yang signifikan bagi ketersediaan listrik dan pertumbuhan ekonomi di wilayah-wilayah terkait.

Proyek ini didukung dalam RUPTL 2017-2026 (Kepmen ESDM No. 1415 K/20/MEM/2017), yang antara lain menyatakan bahwa PT PLN wajib mengutamakan pembangunan Pembangkit Listrik Gas Bumi di mulut sumur. Pemanfaatan bahan bakar yang berlokasi dekat dengan pembangkit akan menjadikan biaya pembangkitan lebih efisien. Hal ini juga akan memastikan bahwa warga di wilayah-wilayah yang kaya akan sumber daya gas, seperti Papua dan Maluku, dapat menikmati hasil dari eksploitasi energi yang dilakukan di wilayah setempat.

Status Terakhir

Dari total 112 pembangkit listrik yang termasuk dalam daftar proyek, sebanyak 51 pembangkit dengan total kapasitas 2.297 MW dalam tahap Perencanaan, 32 pembangkit dengan total kapasitas 3.196 MW dalam tahap Pengadaan, 4 pembangkit dengan total kapasitas 2.170 MW dalam tahap Terkontrak, dan 25 pembangkit dengan total kapasitas 2.072 dalam tahap Konstruksi.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
2017	Selesai	Selesai	2018

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
2018	2018	2018	2018

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN dan IPP	Selesai	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
2018	2017	2019

Skema Pendanaan

Sebanyak 96 pembangkit listrik dikelola secara langsung oleh PT PLN, dan 16 pembangkit menggunakan skema IPP.

Pengadaan Tanah

Sebanyak 25 pembangkit memiliki status lahan yang sudah dibebaskan, 16 pembangkit memiliki status lahan yang dalam proses pembebasan, dan 58 pembangkit memiliki status lahan yang belum mulai dibebaskan.

Tindak Lanjut

1. Percepatan penerbitan IPPKH untuk proyek PLTGU Jawa-1.
2. Penyesuaian tata ruang laut untuk pembangkit berbasis tenaga gas di Indonesia Timur, yang terletak di Kawasan Lindung Konservasi Laut.



23. Central - West Java Transmission Line 500 Kv

Nilai Investasi	: 7,64 Triliun
Skema Pendanaan	: BUMN (Anggaran PLN)
Lokasi	: Jawa Tengah dan Jawa Barat
Penanggung Jawab Proyek	: PT PLN
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Pembangunan transmisi 500 kV untuk mengalirkan listrik yang dihasilkan di Jawa Tengah ke *load center* Jakarta yang berada di wilayah Barat Pulau Jawa. Transmisi ini akan terbagi menjadi beberapa ruas meliputi:

Ruas	Panjang
Tanjung Jati – Tx (Ungaran – Pedan)	144 Km
Tx (Ungaran – Pedan) – Mandirancan	397 Km
Mandirancan – Indramayu	180 Km
Indramayu – Cibat	260 Km

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 Pematang (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.

Status Terakhir

Kontrak EPC untuk ruas Tx (Ungaran-Pedang) – Batang, Batang-Mandirancan Seksi 1, dan Batang-Mandirancan Seksi 2 telah ditandatangani pada Maret 2017. IPPKH untuk ruas Tanjung Jati – Tx, dan Tx-Mandirancan sudah diterbitkan oleh KLHK. IPPKH untuk ruas Mandirancan - Cibat Batu dalam proses penerbitan setelah Pertek Perhutani diterbitkan. Terdapat 40 tapak tower yang telah selesai pekerjaan fondasinya. Lahan tapak tower di seluruh ruas jalur transmisi yang sudah dibebaskan sebesar 67%, yaitu 924 dari 1386 lahan tower.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Selesai	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Selesai	Izin Lingkungan untuk 5 kabupaten di ruas Tanjung Jati – Tx (Ungaran-Pedan) perlu diperbarui.	Dalam proses untuk 12 kabupaten di ruas Tanjung Jati – Tx (Ungaran-Pedan), Tx (Ungaran-Pedan) – Mandirancan, dan Indramayu – Cibatubar.	Pembebasan lahan untuk seluruh ruas sebesar 67% (924 dari 1386 lahan tower).

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
BUMN (Anggaran PLN)	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Pengembangan proyek ini dilakukan dengan menggunakan anggaran PT PLN	April 2017	Ditargetkan beroperasi pada Juli 2019

Skema Pendanaan

Pengembangan proyek ini dilakukan dengan menggunakan anggaran PT PLN.

Pengadaan Tanah

Pembebasan lahan untuk seluruh ruas sebesar 67% (924 dari 1386 lahan tower). Isu pembebasan lahan pihak swasta yang diagunkan di bank akan diselesaikan melalui pemisahan sertifikat tanah di empat kabupaten. Seluruh Tanah Kas Desa di sepanjang transmisi Prov. Jateng diajukan secara sekaligus untuk izin mendahului kepada Gubernur Jateng agar diketahui seluruh Pemda.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan tahap konstruksi tower transmisi melalui konsultan PLN, PT Jasa Manajemen Konstruksi (JMK).
2. Pemantauan penerapan Izin Mendahului untuk pengerjaan konstruksi di Tanah Kas Desa.
3. Pemantauan proses pemisahan sertifikat tanah pada lahan-lahan swasta yang diagunkan ke bank.



24. Transmisi Sumatera 500 Kv

Nilai Investasi	: Rp 24,4 Triliun
Skema Pendanaan	: Penunjukan BUMN dan swasta
Lokasi	: PT PLN
Penanggung Jawab Proyek	: Pulau Sumatera
Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Proyek pembangunan Transmisi Sumatera 500 kV ini bertujuan untuk mengalirkan listrik yang dihasilkan dari pembangkit listrik tenaga batu bara yang berada di bagian selatan ke bagian utara Pulau Sumatera dengan menggunakan jalur transmisi sepanjang 1.330 km dari Muara Enim, Sumatera Selatan sampai ke Langsa, Aceh.

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.

Status Terakhir

Lelang untuk Paket 3 proyek transmisi ini (ruas New Aur Duri – Muara Enim) telah dilakukan dan PT Waskita Karya terpilih sebagai pemenang lelang. Lelang untuk pengadaan transmisi Paket 4 (Perawang – Rantau Prapat) dan Paket 5 (Rantau Prapat – Galang) masih menunggu konfirmasi dari PT PLN.

Sampai dengan November 2017, pengadaan tanah telah mencapai 73% untuk ruas Aur Duri – Peranap – Perawang, yaitu 681 dari 932 tapak tower. Sedangkan kemajuan pembangunan pondasi telah mencapai 26%, yaitu 242 dari 932 tapak tower. Dengan terhambatnya penerbitan Perda RTRW Provinsi Riau, proses AMDAL di Provinsi Riau dilakukan bersamaan dengan Provinsi Jambi oleh KLHK pusat dengan justifikasi bahwa proyek bersifat lintas-provinsi.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
RTRW Provinsi Riau belum disahkan	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
AMDAL untuk Provinsi Jambi telah selesai dan AMDAL untuk Provinsi Riau masih dalam proses	Izin lingkungan untuk Provinsi Jambi telah selesai dan Izin lingkungan untuk Provinsi Riau masih dalam proses	IPPKH untuk Provinsi Jambi dan Riau masih dalam proses	Mencapai 68% untuk ruas Aur Duri – Peranap – Perawang pada Juli 2017

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Telah ditetapkan skema penunjukan BUMN atau Swasta	Lelang untuk ruas Aur Duri – Peranap – Perawang telah dilaksanakan	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Telah mencapai <i>financial close</i> untuk ruas Aur Duri – Peranap - Perawang	Telah dimulai pada Juli 2016 untuk ruas Aur Duri – Peranap – Perawang	Ditargetkan beroperasi pada Juli 2019 untuk ruas Aur Duri – Peranap – Perawang

Skema Pendanaan

Untuk tiga paket ruas dari Muara Enim - New Aur Duri – Peranap – Perawang, PT PLN telah menetapkan PT Waskita Karya sebagai pemenang lelang.

Pengadaan Tanah

PT Waskita Karya telah memulai proses pengadaan tanah untuk ruas New Aur Duri – Peranap dan Peranap - Perawang. Sampai dengan November 2017, PT Waskita Karya telah mencapai kemajuan pembebasan lahan sebesar 73% untuk ruas Aur Duri – Peranap – Perawang, yaitu 681 dari 932 tapak tower.

Pada 16 September 2016, telah dilaksanakan rapat pembahasan tata ruang terkait rencana pembangunan SUTET 500kV New Aur Duri – Peranap – Perawang, yang secara khusus bertujuan untuk merumuskan dan

mengambil diskresi untuk penyelesaian permasalahan yang disebabkan belum disahkannya RTRW Provinsi Riau. Hasil dari rapat adalah penandatanganan rumusan rekomendasi yang menjadi diskresi bahwa rencana pembangunan SUTET 500kV New Aur Duri – Peranap – Perawang, yang sesuai dengan Jaringan Transmisi Sumatera Timur dan Jaringan Transmisi Sumatera Tengah, dapat dilanjutkan.

Akan tetapi, hingga saat ini Penetapan lokasi yang telah diajukan untuk Provinsi Riau dengan menggunakan diskresi tersebut tidak dapat dikeluarkan oleh Gubernur Riau. Proses ini akan menunggu penerbitan Perda RTRW Provinsi Riau yang akan diselesaikan melalui Ratas Presiden.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan pengadaan tanah dan konstruksi untuk ruas New Aur Duri – Peranap – Perawang dan penyelesaian tahap lelang untuk Paket 4 dan Paket 5 Transmisi Sumatera.
2. Penetapan Perda RTRW Riau melalui Ratas Presiden.
3. Proses AMDAL di Provinsi Riau yang dilakukan bersamaan dengan Provinsi Jambi oleh KLHK pusat dengan justifikasi bahwa proyek bersifat lintas-provinsi.
4. Koordinasi dengan K/L serta pihak swasta terkait untuk percepatan proses konstruksi.



25. Kilang Minyak Bontang

Nilai Investasi	: Rp 197,58 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan PT Pertamina dengan kerjasama Swasta
Lokasi	: Kalimantan Timur
Penanggung Jawab Proyek	: PT Pertamina (Persero)
Mulai Konstruksi	: 2019
Rencana Mulai Operasi	: 2024

Deskripsi Proyek

Kilang minyak Bontang adalah proyek pembangunan kilang minyak baru (*Grass Root Refinery*) dengan kapasitas produksi bahan bakar minimal 300 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. Selanjutnya, 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. 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.

Status Terakhir

Outline Business Case (OBC) telah selesai disusun pada Februari 2016 dengan fasilitas dari KPPIP dan telah memenuhi standard kualitas OBC KPPIP. Berdasarkan hasil OBC tersebut, ditentukan skema pendanaan proyek kilang Bontang adalah KPBU dalam rapat komite dan PT Pertamina ditunjuk sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK).

IFC yang sebelumnya mengajukan diri menjadi *Transaction Advisor* pada proyek Kilang Minyak Bontang mengundurkan diri. Kementerian Keuangan telah mengirimkan surat balasan kepada Pertamina, yang meliputi keterangan mengenai pengaturan hak regres, penyerahan aset pasca konsesi kepada Pertamina, opsi kepemilikan share Pertamina, dan permohonan fasilitas pendampingan transaksi. Lalu, PT PII telah melakukan presentasi kepada ESDM dan Pertamina terkait opsi penanggungungan regres.

Pada Desember 2016, Menteri ESDM mengubah skema pendanaan proyek Kilang Minyak Bontang menjadi penugasan kepada PT Pertamina melalui Keputusan Menteri ESDM No. 7935 Tahun 2016 tentang Penugasan Kepada PT Pertamina Dalam Pembangunan dan Pengoperasian Kilang Minyak di Kota Bontang, Kalimantan Timur.

KPPIP telah mengadakan konsultan untuk menghitung harga keekonomian produk kilang minyak Bontang sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden No. 146/2015 tentang Pelaksanaan Pembangunan dan Pengembangan Kilang Minyak di Dalam Negeri. Telah dilakukan tiga *workshop* terkait kajian ini dan hasil kajian telah selesai pada 28 Oktober 2016.

Telah dilakukan *project exposé* pada 28 Februari 2017, yang dihadiri oleh 82 perusahaan dan 12 mitra strategis. *Request for Information* diminta oleh 12 investor. Sebanyak 8 investor yang secara resmi memasukkan proposal kerjasama untuk merespon *Request for Information*. Proses evaluasi teknis mitra strategis telah selesai dilaksanakan. Pemilihan mitra menunggu keputusan direksi dengan pertimbangan skema *joint marketing*.

Pada September 2017, Pertamina memberikan persyaratan tambahan terkait struktur GRR Bontang kepada 8 mitra potensial, yaitu persyaratan terkait alokasi saham Perusahaan Patungan untuk Pertamina, deposit dana BED dan FEED setelah penandatanganan *Framework Agreement*, hak Pertamina untuk memasok crude, dan tidak adanya *offtake guarantee* dari Pertamina. Direksi Pertamina akan menentukan mitra strategis pada Januari 2018.

PT Pertamina juga dalam proses pembuatan perjanjian pemanfaatan lahan BMN kepada LMAN. PT Pertamina telah menyerahkan proposal KSO (Kerjasama Operasi) pemanfaatan BMN kepada LMAN untuk pemanfaatan lahan seluas 460 ha.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Dalam proses	Selesai pada Januari 2016	Ditargetkan selesai pada akhir 2017	Ditargetkan selesai pada 2018

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Ditargetkan selesai pada 2018	Ditargetkan selesai pada 2018	Menunggu Revisi RTRW	Belum dimulai

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Penugasan kepada PT Pertamina	Ditargetkan dimulai pada 2020	Ditargetkan beroperasi pada 2024

Skema Pendanaan

Proyek Kilang Bontang akan dilaksanakan dengan skema penugasan BUMN dengan PT Pertamina sebagai Penanggung Jawab Proyek (melalui Keputusan Menteri ESDM No. 7935 K/10/MEM/2016). PT Pertamina berencana akan melibatkan pihak swasta dalam bentuk *Joint Venture* dalam pembangunan dan pengoperasian kilang. Pertamina merencanakan untuk tidak memberikan *offtake guarantee*.

Pengadaan Tanah

Direktorat Jenderal Kekayaan Negara, Kementerian Keuangan, akan menyediakan lahan seluas 300 ha di Kabupaten Bontang yang dapat dimanfaatkan untuk pembangunan kilang minyak dengan mekanisme pemanfaatan Barang Milik Negara menggunakan skema Kerja Sama Pemanfaatan. Namun sebagian lahan yang diberikan untuk lokasi kilang tidak sesuai dengan RTRW Provinsi Kalimantan Timur dan Kota Bontang karena sebagian lahan tersebut saat ini diperuntukan konservasi hutan mangrove. Saat ini sedang dalam proses revisi RTRW untuk dapat mencakup keseluruhan lahan untuk pembangunan kilang minyak.

Penetapan lokasi menunggu revisi RTRW Provinsi Kalimantan Timur dan RTRW Kota Bontang. Namun Izin prinsip pembangunan kilang minyak Bontang telah diterbitkan pada 3 Mei 2016 (surat no. 600/2250/BPPD/Bangda).

Tindak Lanjut

1. Pemantauan penunjukan mitra oleh PT Pertamina.
2. Pemantauan penerbitan Perda RTRW Kota Bontang.
3. Pemantauan persetujuan KSO lahan BMN dengan LMAN.



26. Kilang Minyak Tuban

Nilai Investasi	: Rp 199,3 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan PT Pertamina dengan kerjasama Swasta (Investor: Rosneft)
Lokasi	: Jawa Timur
Penanggung Jawab Proyek	: PT Pertamina
Mulai Konstruksi	: 2019
Rencana Mulai Operasi	: 2024

Deskripsi Proyek

Kilang Minyak Tuban adalah proyek pembangunan kilang minyak baru dengan kapasitas produksi 300 ribu barel per hari yang akan dibangun di Tuban, Jawa Timur. Perencanaan pembangunan Kilang Minyak Tuban akan menggunakan konfigurasi petrokimia (terintegrasi dengan PT Trans Pacific Petrochemical Indotama).

Signifikansi Proyek

Mengingat kebutuhan bahan bakar dan upaya pencapaian ketahanan energi di dalam negeri, Indonesia membutuhkan pertumbuhan industri kilang minyak di dalam negeri. Dengan dibangunnya Kilang Minyak Tuban, diharapkan dapat meningkatkan penyediaan minyak mentah dan bahan bakar di Indonesia sehingga dapat menurunkan ketergantungan terhadap impor.

Status Terakhir

PT Pertamina telah melakukan penandatanganan kerjasama dengan Rosneft pada tanggal 26 Mei 2016 untuk pengembangan kilang minyak Tuban. *JV agreement* antara Rosneft dengan PT Pertamina telah ditandatangani pada 5 Oktober 2016. *Basic Feasibility Study* telah selesai dilakukan pada Januari 2017.

Melanjutkan hasil rapat Komite pada 22 Juni 2016, Tim Teknis PT Pertamina dan Tim Teknis Pemprov Jawa Timur telah melakukan site visit dan mencapai kesepakatan bahwa Pelabuhan Tanjung Awar – Awar akan dibangun di sebelah barat TPPI dan biaya pengadaan tanah akan ditanggung oleh PT Pertamina. Namun, kini rencana tersebut tidak dilanjutkan. Pertamina kini merencanakan untuk menggunakan lahan KLHK seluas 340 ha, dan melaksanakan pengadaan lahan tambahan seluas 500 ha.

Proses AMDAL telah selesai pada September 2017. Kementerian Keuangan telah menerbitkan Surat Persetujuan Kerjasama Pemanfaatan (KSP) BMN lahan KLHK. Perjanjian KSP tersebut kini dalam tahap negosiasi antara PT Pertamina, Kementerian Keuangan, dan KLHK.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Ditargetkan selesai pada 2018	Selesai	Dalam proses	Ditargetkan selesai pada 2019
AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
September 2017	September 2017	Ditargetkan selesai pada 2019	Dimulai September 2017
Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	Selesai pada Mei 2016	Tidak diperlukan	2019
Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi	
Ditargetkan selesai pada 2020	Ditargetkan dimulai pada 2020	Ditargetkan beroperasi pada 2024	

Skema Pendanaan

Proyek Kilang Minyak Tuban adalah proyek kerjasama *Business-to-Business* antara PT Pertamina dan Rosneft sebagai investor. Seluruh pendanaan untuk investasi proyek akan diatur dan dilakukan oleh investor.

Pengadaan Tanah

Penyelesaian isu tumpang tindih rencana pembangunan Kilang Minyak Tuban dan Pelabuhan Tanjung Awar-Awar di atas lahan KLHK telah diputuskan dalam rapat Komite tanggal 22 Juni 2016. Diputuskan bahwa lahan KLHK akan digunakan untuk kilang minyak. PT Pertamina memberikan komitmen kepada Pemda Jatim untuk mengalokasikan lahan untuk pembangunan pelabuhan di sebelah Timur lahan. Telah disetujui MoU antara PT Pertamina dan Pemda Jatim tentang skema ruislag untuk lahan pelabuhan. Namun, rencana tersebut dibatalkan oleh PT Pertamina.

Rencana Pertamina kini adalah untuk menggunakan lahan KLHK seluas 340 ha, dan melaksanakan pengadaan lahan tambahan seluas 500 ha. Pengadaan lahan tambahan tersebut ditargetkan mendapatkan Penetapan Lokasi pada Juni 2018.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan proses pengadaan lahan oleh KPPIP.
2. Pemantauan rencana pendanaan proyek GRR Tuban.
3. Koordinasi dalam pemanfaatan BMN lahan Kementerian LHK.
4. Pemantauan pengadaan lahan tambahan seluas 500 ha.



27. Revitalisasi Kilang Eksisting (RDMP)

Nilai Investasi	: Rp 246,22 Triliun
Skema Pendanaan	: Penugasan BUMN (dapat bekerja sama dengan swasta)
Lokasi	Cilacap, Jawa Tengah; Balongan, Jawa Barat; Dumai, Riau; Balikpapan, Kalimantan Timur; Plaju, Sumatera Selatan
Penanggung Jawab Proyek	: PT Pertamina (Persero)
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2024

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%.

Status Terakhir

Pengembangan RDMP Balikpapan saat ini dikerjakan oleh PT Pertamina, namun pekerjaan *engineering* dikerjakan oleh Bechtel. BFS sudah diselesaikan oleh UOP pada Maret 2015. BED disusun oleh Axens, UOP, dan CB&I diselesaikan pada Januari 2017. FEED ISBL sedang disusun oleh Bechtel dengan target penyelesaian kuartal ketiga 2017. Penunjukan EPC untuk Tahap 1 ditargetkan pada kuartal pertama 2018.

Untuk pembangunan Proyek RDMP Kilang Cilacap, Dumai, dan Balongan pada awalnya PT Pertamina akan bekerja sama dengan Saudi Aramco. Akan tetapi, pada Desember 2016, PT Pertamina telah mengirimkan surat pemutusan kerja sama dengan Saudi Aramco untuk Proyek RDMP Kilang Dumai dan Proyek RDMP Kilang Balongan dan belum terdapat *timeline* pengembangan proyek untuk kedua proyek RDMP tersebut.

BFS untuk RDMP Cilacap sudah diselesaikan oleh UOP pada Desember 2015. Surat rekomendasi tata ruang, surat izin prinsip pengalihan *trase* jalan, dan surat KA Andal sudah diterbitkan pada April 2017. Izin Lingkungan diterbitkan pada September 2017.

Proyek RDMP Balongan direncanakan untuk dibangun dan dikelola 100% oleh PT Pertamina. Proyek ini dalam tahap pengerjaan *Bankable Feasibility Study* yang ditargetkan selesai pada kuartal ketiga 2017. Proses pre-FID (*Final Investment Decision*) ditargetkan pada Mei 2018, dilanjutkan dengan pengerjaan *BED* dan *FEED*.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Kilang Balikpapan: Selesai Kilang Balongan: 2017 Kilang Plaju, Dumai: Belum ditentukan	Kilang Balikpapan: Juni 2017 Kilang Cilacap: 2019 Kilang Plaju, Balongan, Dumai: belum ditetapkan

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Kilang Balikpapan: selesai pada April 2017 Kilang Cilacap: September 2017 Kilang Balongan: Ditargetkan 2018 Kilang Plaju, Dumai: belum ditetapkan	Kilang Balikpapan: selesai pada April 2017 Kilang Cilacap: September 2017 Kilang Balongan: Ditargetkan 2018 Kilang Plaju, Dumai: belum ditetapkan	Tidak diperlukan	Kilang Cilacap: Pembebasan lahan untuk lahan fasilitas kilang dan untuk pengalihan <i>trase</i> jalan.

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Penugasan BUMN	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan	Kilang Balikpapan, Balongan dan Cilacap: 2018 Kilang Plaju, dan Dumai: belum ditetapkan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Kilang Balikpapan dan Balongan: Ditargetkan pada 2018	Kilang Balikpapan: Ditargetkan dimulai 2018	Kilang Balikpapan: 2021
Kilang Cilacap: ditargetkan pada 2020	Kilang Cilacap: Ditargetkan dimulai 2020	Kilang Cilacap: 2024
Kilang Plaju, Balongan, dan Dumai: belum ditetapkan	Kilang Balongan: Ditargetkan mulai 2018	Kilang Balongan: 2021
	Kilang Plaju, Balongan, dan Dumai: belum ditetapkan	Kilang Plaju dan Dumai: belum ditetapkan

Skema Pendanaan

PT Pertamina akan menjadi PJP untuk seluruh revitalisasi kilang eksisting. Untuk skema pendanaan, PT Pertamina dapat bekerjasama dengan pihak swasta (B-to-B) untuk mengembangkan kilang-kilang tersebut.

Pengadaan Tanah

Tidak diperlukan pengadaan tanah karena lahan yang digunakan adalah lahan dari kilang-kilang eksisting milik PT Pertamina (Persero), kecuali untuk proyek Kilang Cilacap.

Tindak Lanjut

1. Pengembangan rencana pendanaan untuk pengembangan proyek RDMP.
2. Koordinasi dengan Kementerian ESDM untuk merevisi Keputusan Menteri ESDM tentang penugasan RDMP Cilacap.
3. Koordinasi dengan Kementerian ESDM untuk menerbitkan Keputusan Menteri ESDM tentang penugasan RDMP Balongan.
4. Koordinasi untuk menyelesaikan isu pembebasan lahan TNI untuk RDMP Cilacap.



28. Pengembangan Lapangan Abadi Wilayah Kerja Masela

Nilai Investasi	: Rp 289,9 Triliun
Skema Pendanaan	: Swasta (Kontrak Kerja Sama)
Lokasi	: Maluku
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian ESDM
Mulai Konstruksi	: 2022
Rencana Mulai Operasi	: 2027

Deskripsi Proyek

Proyek pengembangan lapangan gas Abadi merupakan proyek infrastruktur hulu minyak dan gas bumi (migas) di wilayah kerja (WK) Masela yang dioperasikan oleh Kontraktor Kontrak Kerjasama (KKKS) INPEX Masela Ltd. Lapangan ini berlokasi di kedalaman ~800 meter di bawah permukaan laut di wilayah laut Arafura, Provinsi Maluku. Lapangan gas Abadi di Wilayah Kerja Masela memiliki cadangan gas bumi dengan kapasitas terbesar yang dikembangkan di Indonesia hingga saat ini dengan volume cadangan kelas dunia, berlokasi di laut dalam dan dengan biaya investasi tinggi sehingga diperlukan kapasitas kilang LNG 9.5 MTPA. Kilang LNG dari lapangan Abadi diperkirakan akan menjadi kilang terbesar di dunia setelah Sakhalin (Russia), Gorgon (Australia), dan Atlantic (Trinidad & Tobago).

Signifikansi Proyek

Pembangunan proyek infrastruktur berbasis gas dari Lapangan Abadi, Wilayah Kerja Masela merupakan proyek strategis di wilayah perbatasan NKRI dan akan mendorong pengembangan wilayah sekitar khususnya yang berada di Provinsi Maluku maupun pembangunan nasional. Efek berganda dari proyek hulu migas ini berupa penciptaan lapangan kerja langsung maupun tidak langsung, peningkatan kapasitas konstruksi nasional, pembangunan infrastruktur pendukung kegiatan operasi, akses logistik dan perhubungan, infrastruktur dasar (kesehatan, pendidikan, perbankan, jalan, dll), meningkatnya pasokan gas bumi nasional, meningkatkan pendapatan migas dan pajak nasional, peningkatan kebutuhan gas bagi industri di wilayah Maluku dan sekitarnya khususnya industri perikanan dan maritim.

Status Terakhir

SKK Migas telah menyetujui *Authorization for Expenditure* (AFE) untuk proses pre-FEED pengelolaan Lapangan Abadi Blok Masela. INPEX dalam tahap persiapan lelang untuk pelaksanaan pre-FEED, dan proses pelaksanaan pre-FEED ditargetkan dapat dimulai pada awal 2018.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
2018	2018	2019	2020

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
2020	2020	Tidak dibutuhkan	2021

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Swasta (KKS)	Sudah dilaksanakan	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
2020	2022	2027

Skema Pendanaan

Skema pendanaan adalah Kontrak Kerja Sama (KKS), dengan INPEX Masela Ltd sebagai pihak kontraktor, dengan 65% saham kepemilikan oleh INPEX dan 35% saham kepemilikan oleh Shell.

Pengadaan Tanah

Proses pengadaan lahan untuk fasilitas *onshore* akan dilaksanakan setelah POD pada tahun 2019.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan proses lelang dan pelaksanaan pre-*FEED*.
2. Koordinasi perencanaan untuk pemanfaatan gas dari Masela untuk industri hilir.
3. Koordinasi penyesuaian RTRW.
4. Koordinasi dukungan kebijakan keuangan.



29. Pengembangan Lapangan Gendalo, Maha, Gandang, Gehem & Bangka (Indonesia Deepwater Development Project/IDD)

Nilai Investasi	: Rp 124,8 Triliun
Skema Pendanaan	: Swasta (Kontrak Kerja Sama)
Lokasi	: Kalimantan Timur
Penganggung Jawab Proyek	: Kementerian ESDM
Mulai Konstruksi	: 2012
Rencana Mulai Operasi	: 2016

Deskripsi Proyek

Proyek IDD adalah pengembangan terintegrasi dari lima lapangan (Bangka, Gendalo, Gehem, Gandang dan Maha) dalam empat Kontrak Kerja Sama/KKS (Makassar, Rapak, Ganal dan Muara Bakau). Eksploitasi dan eksplorasi yang dilakukan guna mengembangkan cadangan gas sebesar kurang lebih 2,55 TCF. Proyek IDD merupakan pengembangan dengan kedalaman laut terdalam di Indonesia dan akan memerlukan teknologi laut-dalam yang canggih dan manajemen proyek berkelas dunia untuk mengembangkan sumber daya tersebut secara aman dan efisien.

Signifikansi Proyek

Saat ini Proyek IDD diperkirakan mampu memproduksi 2,55 triliun kaki kubik gas dan 46,7 juta barel kondensat. Produksi ini diperkirakan menghasilkan kurang lebih USD 8,7 Milyar penerimaan langsung bagi Pemerintah Republik Indonesia (RI) dan setara dengan bagian penerimaan Pemerintah RI sebesar 28.1%. Proyek ini akan meningkatkan pasokan gas alam dan LNG ke pasar domestik dan mengoptimalkan pemanfaatan Kilang LNG Badak setelah tahun 2022.

Status Terakhir

Lapangan Bangka sudah mulai memproduksi gas alam sejak tahun 2016. Untuk lapangan Gendalo, Gandang dan Maha, Chevron sedang melaksanakan proses *tender* untuk pre-*FEED*, yang akan mulai dilaksanakan di tahun 2017.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Tidak diperlukan	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Tidak diperlukan	Selesai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Swasta (KKS)	Selesai	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai	2013	Lapangan Bangka sudah beroperasi Lapangan Gendalo, Gandang dan Maha bergantung pada hasil pre-FEED

Skema Pendanaan

Skema pendanaan adalah KKS dengan Chevron Indonesia sebagai kontraktor.

Pengadaan Tanah

Proses pengadaan lahan tidak dibutuhkan karena lokasi proyek bersifat *offshore*.

Tindak Lanjut

Pemantauan evaluasi Lapangan Gendalo, Gandang, dan Maha.



30. Proyek Tangguh LNG Train 3

Nilai Investasi	: Rp 104 Triliun
Skema Pendanaan	: Swasta (Kontrak Kerja Sama)
Lokasi	: Papua Barat
Penanggung Jawab Proyek	: Kementerian ESDM
Mulai Konstruksi	: 2016
Rencana Mulai Operasi	: 2020

Deskripsi Proyek

Proyek Tangguh LNG Train 3 meliputi pembangunan kilang beserta fasilitas pendukungnya (sumur produksi, fasilitas penerimaan gas dan dermaga pengapalan LNG) serta pengembangan lapangan-lapangan gas untuk memberikan pasokan gas kepada kilang LNG tersebut. Proyek ini diproyeksikan meningkatkan produksi gas Train 1 dan Train 2 sebesar 3,8 MTPA.

Signifikansi Proyek

Sebesar 75% dari volume produksi Tangguh Train 3 telah dialokasikan untuk PT PLN, yang dapat menghasilkan sekitar 4.000 MW dan diharapkan dapat menghemat biaya pembelian BBM diesel untuk pembangkitan listrik antara tahun 2020 sampai dengan tahun 2035. BP juga telah berkomitmen untuk memberikan pasokan gas sebesar 20 MMSCFD (atau 0,16 MTPA) untuk pembangkitan listrik di Papua Barat dan Papua.

Status Terakhir

Final Investment Decision (FID) telah dilaksanakan pada Juli 2016. Proyek kini dalam tahap konstruksi. Secara spesifik, fasilitas *offshore* dalam proses penyelesaian kegiatan *engineering* dan pengadaan serta memulai fabrikasi di Karimun pada April 2017. Fasilitas *onshore* dalam tahap *engineering* dan pengadaan dimulai pada Agustus 2016 dan konstruksi dimulai sejak awal tahun 2017. Proyek ini ditargetkan dapat mulai beroperasi pada tahun 2020.

Pengembangan industri hilir gas dari Tangguh sedang dikoordinasikan dengan Kementerian Perindustrian dan Pupuk Indonesia.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Selesai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Swasta (KKS)	Selesai	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai	Sudah dimulai pada 2016	Ditargetkan beroperasi pada 2020

Skema Pendanaan

Skema pendanaan adalah Kontrak Kerja Sama (KKS) dengan BP Berau Ltd. sebagai pihak kontraktor, yang merupakan kerjasama antara BP dengan lima mitra, yaitu CNOOC (13,9%), MI Berau (16,3%), Nippon Oil (12,23%), KG (10%), dan LNG Japan (7,35%).

Pengadaan Tanah

Proses pengadaan lahan telah selesai.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan tahap konstruksi.
2. Koordinasi pengembangan industri hilir gas dari Tangguh dengan Kementerian Perindustrian dan PT Pupuk Indonesia.



31. Pengembangan Lapangan Unitisasi Gas Jambaran-Tiung Biru

Nilai Investasi	: Rp 26,728 Triliun
Skema Pendanaan	: BUMN (Kontrak Kerja Sama)
Lokasi	: Jawa Timur
Penganggung Jawab Proyek	: Kementerian ESDM
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2020

Deskripsi Proyek

Pembangunan *Gas Processing Facility* dengan kapasitas sebesar 330 MMSCFD serta pembangunan fasilitas pendukungnya untuk memproduksi gas dan kondensat dari Lapangan Jambaran-Tiung Biru dengan produksi rata-rata gas mentah sebesar 315 MMSCFD dan target mulai produksi pada tahun 2021 dengan penjualan gas sebesar 172 MMSCFD. Proyek ini dikelola oleh PT Pertamina EP Cepu.

Signifikansi Proyek

Proyek Pengembangan Gas Lapangan Unitisasi Jambaran-Tiung Biru ditargetkan mulai berproduksi pada tahun 2021 untuk mendukung penyediaan gas pembangkit tenaga listrik dalam rangka pelaksanaan Program 35.000 MW guna mendukung pemenuhan kebutuhan listrik masyarakat Indonesia.

Proyek ini mengalokasikan 100 MMSCFD untuk PT Pertamina (Persero) yang dialirkan ke PT PLN (Persero) dengan harga gas USD 6,7 per MMBTU dengan biaya *toil fee* USD 0,9 per MMBTU. Sisa gas lainnya akan ditujukan bagi kebutuhan industri Jawa Timur dan Jawa Tengah.

Status Terakhir

Plan of Development (POD) proyek telah disetujui oleh SKK Migas pada 18 Agustus 2015. PT Pertamina telah menyetujui harga jual gas dengan PT PLN. Pekerjaan sipil untuk penyiapan tapak sumur, jalan dan jembatan sedang dilaksanakan, serta pemasangan pipa konduktor akan dilaksanakan pada awal 2018. Target penyelesaian pekerjaan sipil awal ditargetkan selesai Maret 2018. Kontrak EPC untuk *Gas Processing Facilities* telah ditandatangani pada Desember 2017, dan kini sedang dalam pelaksanaan soil investigation.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Selesai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Swasta (KKS)	Selesai	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai	Kuartal IV 2017	Ditargetkan beroperasi pada 2020

Skema Pendanaan

Skema pendanaan adalah Kontrak Kerja Sama (KKS) dengan PT Pertamina EP Cepu sebagai pihak kontraktor.

Pengadaan Tanah

Proses pengadaan lahan telah selesai.

Tindak Lanjut

Pemantauan tahap konstruksi.



32. SPAM Semarang Barat

Nilai Investasi	: Rp 1.191 Milyar
Skema Pendanaan	: KPBU
Lokasi	: Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: PDAM Kota Semarang
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2022

Deskripsi Proyek

Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Semarang Barat adalah proyek pembangunan SPAM yang direncanakan sebagai *pilot project* SPAM dengan skema pendanaan KPBU di Indonesia. SPAM Semarang Barat akan menyelesaikan permasalahan krisis air bersih dan penurunan permukaan tanah karena penggunaan air tanah di Kota Semarang.

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 SPAM dalam wilayah Semarang Barat, Tugu, dan Ngaliyan. Proyek ini diharapkan dapat menyelesaikan krisis air bersih dan mengurangi penggunaan air tanah di Kota Semarang.

Status Terakhir

Konsultasi publik telah dilaksanakan pada 11 Desember 2017 di Kota Semarang dengan dihadiri oleh perwakilan berbagai elemen masyarakat dari tiga kecamatan terdampak yaitu Semarang Barat, Tugu, dan Ngaliyan. Pembahasan yang dilakukan dalam konsultasi publik berfokus pada hasil survei yang diisi oleh masyarakat terkait pelayanan PDAM eksisting dan kriteria pelayanan yang diharapkan. Hasil dari pembahasan adalah disetujuinya tarif di kisaran Rp5.800 per m³ sebagai tarif yang dapat diterima oleh masyarakat sebagai calon pengguna SPAM Semarang Barat.

Market sounding telah dilaksanakan pada 18 Desember 2017 di Jakarta dengan dihadiri puluhan investor potensial dari dalam dan luar negeri. Pembahasan yang dilakukan dalam *market sounding* berfokus pada profil proyek, cakupan proyek, dan skema proyek. *Market sounding* juga dilanjutkan dengan *one-on-one*

session antara calon investor yang berminat dengan PDAM Tirta Moedal Kota Semarang dan PT SMI sebagai penasehat transaksi. Penyiapan lelang KPBU Proyek SPAM Semarang Barat selanjutnya dilanjutkan ke tahap pra-kualifikasi oleh PJPK dibantu oleh PT SMI. Pada bulan Desember 2017, Pihak Direktorat PDPPI dan PT SMI telah mengadakan pembahasan finalisasi nilai FBC bersama Kementerian PUPR dan KPPIP. Pengumuman dimulainya proses lelang SPAM Semarang Barat di media masa dilakukan pada 29 Desember 2017.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	Selesai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Swasta (KKS)	Selesai	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Selesai	Kuartal IV 2017	Ditargetkan beroperasi pada 2020

Skema Pendanaan

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian telah mengeluarkan surat No. S-55/M.EKON /03/2017 yang pada intinya mendukung skema KPBU untuk Proyek SPAM Semarang Barat. Menindaklanjuti surat tersebut, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat telah mengeluarkan surat No. PR.01.03-Mn/301 yang juga mendukung skema KPBU sebagai skema Proyek SPAM Semarang Barat.

Pengadaan Tanah

Pemerintah Kota Semarang telah menganggarkan kebutuhan pengadaan tanah melalui Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang. Proses pengadaan kebutuhan tanah seluas hampir 5 Ha ditargetkan selesai pada Desember 2017.

Tindak Lanjut

1. Pembukaan Tahap Pra-Kualifikasi
2. Pemberian *in-principle approval* VGF



33. SPAM Jatiluhur

Nilai Investasi	: Rp 1.191 Milyar
Skema Pendanaan	: KPBU
Lokasi	: Jawa Tengah
Penanggung Jawab Proyek	: PDAM Kota Semarang
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2022

Deskripsi Proyek

SPAM Jatiluhur adalah proyek sistem penyediaan air minum yang mendayagunakan air dari Waduk Jatiluhur untuk kebutuhan air di wilayah Kabupaten Karawang, Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi, dan Provinsi DKI Jakarta. SPAM Jatiluhur direncanakan memiliki kapasitas sebesar 10.000 liter per detik.

Signifikansi Proyek

Proyek akan menggunakan air dari Bendungan Jatiluhur yang selama ini telah digunakan untuk memenuhi kebutuhan air minum di Provinsi Jawa Barat dan Provinsi DKI yang saat ini menggunakan air yang bersumber dari open channel Tarum Barat. Meningkatnya kebutuhan air di Provinsi DKI Jakarta, Kota Bekasi, dan Kota Karawang melatarbelakangi pengembangan Proyek SPAM Jatiluhur yang akan menambah kapasitas dan reliabilitas pasokan air bersih, terutama bagi wilayah Provinsi DKI Jakarta. Proyek ini juga diharapkan dalam mengurangi penggunaan air tanah di Provinsi DKI Jakarta dan mencegah penurunan muka tanah.

Status Terakhir

Pada 30 Oktober 2017, Perum Jasa Tirta II sebagai PJPK Proyek SPAM Jatiluhur telah melakukan *market sounding* dengan mengundang 21 calon investor potensial dan 4 calon lender potensial. Sebagai hasil dari *market sounding* pelaku industri merasa tenggat waktu 14 hari adalah terlalu singkat untuk penyiapan dokumen pra-kualifikasi (PQ) yang termasuk jangka waktu untuk mendapatkan mitra lokal bagi perusahaan luar negeri yang berminat untuk ikut serta.

Saat ini Perum Jasa Tirta sedang dalam proses pembahasan dengan PAM Jaya DKI Jakarta, PDAM Kabupaten Bekasi, PDAM Kota Bekasi, dan PDAM Kabupaten Karawang terkait rencana penyerapan dan harga beli air yang sesuai untuk masing-masing daerah.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai pada 2017	Ditargetkan selesai pada Semester ke-2 2017	Belum didapat informasi dari PJKP

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Belum didapat informasi dari PJKP	Belum didapat informasi dari PJKP	N/A	Belum didapat informasi dari PJKP

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
Semester 1 2017	Belum didapat informasi dari PJKP	Belum didapat informasi dari PJKP	Belum didapat informasi dari PJKP

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
2018	2018	2022

Skema Pendanaan

Skema pendanaan untuk SPAM Jatiluhur adalah KPBU dengan potensi *unsolicited* bid dan KPIIP masih melakukan penelaahan terkait dasar legal penentuan tersebut.

Pengadaan Tanah

Belum didapat informasi dari PJKP.

Tindak Lanjut

Proses pra-kualifikasi untuk calon badan usaha pengembang SPAM Jatiluhur.



34. SPAM Lampung

Nilai Investasi	: 700 Milyar
Skema Pendanaan	: KPBU
Lokasi	: Lampung
Penanggung Jawab Proyek	: PDAM Way Rilau
Mulai Konstruksi	: 2018
Rencana Mulai Operasi	: 2022

Deskripsi Proyek

SPAM Lampung direncanakan memiliki kapasitas 750 liter per detik untuk melayani sekitar 600.000 jiwa penduduk. Sumber air adalah Sungai Way Sekampung dengan *Water Treatment Plant* (WTP) yang berlokasi di Desa Rulung Helok.

Signifikansi Proyek

Air akan didistribusikan melalui pipa transmisi sejauh 21 km yang mencakup delapan kecamatan di Kota Bandar Lampung, yaitu Rajabasa, Labuan ratu, Way Halim, Kedaton, Tanjung Senang, Sukarame, Sukabumi dan Kedamaian dengan total sambungan rumah mencapai 600.000.

Status Terakhir

Pada Pada 14 Desember 2017, PDAM Way Rilau Kota Bandar Lampung sebagai PJKK Proyek SPAM Semarang Barat melalui Keputusan Direksi PDAM Way Rilau No. KP/3261/PDAM/08/XII/2017 telah menetapkan KSO Bangun Cipta Kontraktor – Bangun Tjipta Sarana sebagai pemenang lelang KPBU SPAM Bandar Lampung.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	2017	2017	Ditargetkan dimulai pada Semester I tahun 2018
AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Sudah diterbitkan	Sudah diterbitkan	N/A	2017
Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
2016	Pemenang diumumkan pada Desember 2017	In principle approval sudah disetujui	Letter of intent PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia sudah diterbitkan
Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi	
2018	2018	2022	

Skema Pendanaan

Skema pendanaan proyek adalah KPBU.

Pengadaan Tanah

Pengadaan tanah dalam proses.

Tindak Lanjut

Pelaksanaan Penandatanganan Perjanjian KPBU.



35. Jakarta Sewerage System

Nilai Investasi	: ~Rp 70 Triliun
Skema Pendanaan	: APBN dengan Pinjaman Luar Negeri untuk Zona 1 dan potensi skema yang sama untuk Zona 2, skema pendanaan untuk zona lainnya belum ditetapkan
Lokasi	: DKI Jakarta
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta
Mulai Konstruksi	: 2018 (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 ± 8,1 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.

Status Terakhir

Untuk Zona 1, kontrak konsultan untuk *Engineering Services (E/S)* Zona 1 telah dimulai, terlambat 10 bulan dari rencana awal dan berdampak pada mundurnya target konstruksi menjadi 2020. Pada Desember 2017 studi E/S berfokus pada pengecekan rute pipa dan kebutuhan penyusunan AMDAL.

Untuk Zona 6, pada Rapat Penyusunan Rencana Aksi JSS Zona 6 di KPPIP, disepakati bahwa JSS Zona 6 akan didanai melalui *loan* Jepang dengan skema *loan design and build*. Kementerian PUPR akan menyusun *basic design* JSS Zona 6 menggunakan sisa *loan* E/S JSS Zona 1. Sebagai upaya percepatan akan didahulukan penyiapan untuk *pump station* JSS Zona 6 yang diperkirakan dapat mulai dibangun pada April 2019. Selanjutnya Kementerian PUPR akan bekerja bersama Bappenas dan JICA untuk memfinalkan *readiness criteria* lainnya untuk pengajuan *loan* secara keseluruhan.

Untuk zona-zona lainnya, KPPIP telah memfasilitasi pengajuan permohonan dukungan penyiapan KPBU untuk JSS Zona 8 keada *Asian Infrastructure Center of Excellence (AICOE)* yang merupakan bagian dari ADB. Terkait JSS Zona 5 sebagai zona lainnya dengan potensi KPBU, KPPIP dan Bappeda Provinsi DKI Jakarta juga memfasilitas pertemuan dengan badan usaha swasta yang berminat menjadi *unsolicited bidder*.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek JSS Zona 1

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai pada 2015	Selesai pada 2016	Ditargetkan selesai pada Semester ke-2 2017

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Belum dimulai	Belum dimulai	Tidak diperlukan	Sudah mencapai penetapan lokasi

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
APBN dengan pinjaman asing	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
2018	2020	2023

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek JSS Zona 6

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai pada 2015	Selesai pada 2016	Ditargetkan dimulai pada 2019

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Belum dimulai	Belum dimulai	Tidak diperlukan	Belum dimulai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
APBN dengan pinjaman asing	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan	Tidak diperlukan

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
2019	2019	2024

Skema Pendanaan

Berdasarkan rapat pembahasan di tingkat Eselon 1 yang dilaksanakan pada tanggal 9 Februari 2016, diputuskan bahwa Zona 1 dan Zona 6 akan dibiayai dengan APBN dengan sumber pendanaan dari pinjaman asing, yaitu ODA Jepang.

Skema pendanaan untuk zona-zona lainnya belum ditentukan namun berdasarkan hasil *scooping study* yang dilakukan KPPIP dengan bantuan INDII, telah diidentifikasi zona-zona yang memiliki potensi untuk KPBU dan zona-zona yang harus didanai dengan APBD/APBN baik yang bersumber dari *loan* maupun murni anggaran pemerintah tahun berjalan.

Pengadaan Tanah

Lahan untuk Zona 1 statusnya telah *clean and clear* dimana statusnya dimiliki oleh PT Jakarta Propertindo yang sepenuhnya dimiliki Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Tindak Lanjut

1. Proses E/S untuk Zona 1.
2. Pemenuhan *readiness criteria* untuk *loan* Zona 6.



36. Tanggul Laut Fase A

Nilai Investasi	: ~Rp 2,4 Triliun untuk fase A (belum termasuk biaya pembebasan lahan)
Skema Pendanaan	: Skema Pendanaan: APBN, APBD, BUMN, BUMD, dan Swasta
Lokasi	: DKI Jakarta
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Kementerian PUPR
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 pencaangan 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.

Dari ketiga fase tersebut, hanya fase A yang menjadi prioritas KPPIP.

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 NCICD, yang akan dilakukan dalam 3 tahap dimana tahap pertama akan dilakukan dengan meninggikan tanggul-tanggul eksisting.

Status Terakhir

AMDAL dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) telah selesai disusun pada Desember 2015. Terkait NCICD Fase A, 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*.

Terkait NCICD secara keseluruhan, Kementerian PPN/Bappenas bekerjasama dengan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kementerian PUPR, sudah menyelesaikan kajian untuk menentukan keberlanjutan proyek NCICD. KPPIP sedang melakukan pendalaman atas hasil kajian tersebut.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai pada 2015	Selesai pada 2015	Selesai pada 2016

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Sudah diterbitkan	Sudah diterbitkan	N/A	Belum dimulai

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
APBN, APBD, BUMN, BUMD, dan Swasta	N/A	N/A	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
2016	Ditargetkan selesai pada 2018	2018

Skema Pendanaan

Pendanaan Fase A akan menggunakan APBN, APBD, BUMN, BUMD, dan swasta dengan pembagian alokasi pendanaan mengikuti *trase* indikatif yang sudah ditetapkan. 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.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sedang melakukan identifikasi titik-titik peninggian dan pelebaran tanggul yang membutuhkan pembebasan lahan.

Tindak Lanjut

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



37. Energi Asal Sampah Kota-Kota Besar

Nilai Investasi	: Rp 17,517 Triliun
Skema Pendanaan	: KPBU dan Swasta
Lokasi	: DKI Jakarta, Tangerang, Bandung, Surakarta, Semarang, Surabaya, Makassar dan Denpasar
Penanggung Jawab Proyek	: Pemerintah Provinsi atau Pemerintah Kota terkait
Mulai Konstruksi	: 2017
Rencana Mulai Operasi	: 2019

Deskripsi Proyek

Pembangunan PLTSa di delapan kota besar di Indonesia, yaitu DKI Jakarta, Tangerang, Bandung, Surakarta, Semarang, Surabaya, Makassar, dan Denpasar. DKI Jakarta merencanakan pembangunan empat PLTSa dan kota lainnya merencanakan pembangunan satu PLTSa di wilayahnya masing-masing. PLTSa di Kota Surakarta direncanakan mampu mengolah sampah sebanyak 400-450 ton/hari dengan teknologi plasma gasifikasi, sedangkan PLTSa di kota-kota lain direncanakan mampu mengolah 1.000-1.500 ton/hari dengan teknologi insinerator termal.

Signifikansi Proyek

Proyek ini sangat penting bagi kota-kota di Indonesia karena mengalami masalah pengolahan sampah, di mana kapasitas TPA akan atau sudah melebihi kapasitas, yang menciptakan masalah sanitasi bagi warga kota. Dengan mengimplementasikan teknologi PLTSa, diharapkan bahwa sampah akan dapat diolah dalam jumlah besar dalam waktu yang singkat. Manfaat tambahannya adalah bahwa akan dihasilkan listrik yang dapat dipasok kepada PT PLN.

Status Terakhir

1. PLTSa di DKI Jakarta

Intermediate Treatment Facility (ITF) Sunter telah memiliki *Head of Agreement* antara PT Jakarta Propertindo dan Fortum.

2. PLTSa di Tangerang

PJPK telah menyusun studi kelayakan dengan bantuan konsultan namun kualitas dokumen tersebut belum memenuhi standar kualitas OBC KPPIP. Oleh karena itu, dukungan Pemerintah dalam bentuk *Project Development Facility* (PDF) sedang diajukan kepada Kementerian Keuangan.

3. PLTSa Bandung

Proyek akan mendapatkan pendanaan dari MCA-Indonesia dan Pra-studi Kelayakan proyek tersebut sedang disusun.

4. PLTSa di Semarang

Pra-studi Kelayakan dalam proses penyusunan.

5. PLTSa di Surakarta

Pemkot Surakarta sudah menentukan pengembang PLTSa serta Studi Kelayakan dan DED proyek tersebut sedang disusun.

6. PLTSa di Surabaya

Proyek sudah memasuki tahap konstruksi.

7. PLTSa di Makassar

Proyek memperoleh pendanaan dari Korea Selatan untuk penyusunan Pra-studi Kelayakan.

8. PLTSa di Denpasar

Pemkot Denpasar sebagai PJPK dan akan segera diresmikan.

Jadwal Pelaksanaan Proyek dan Status Proyek

RTRW	Pra-Studi Kelayakan	Studi Kelayakan	Rencana Teknik Terinci (DED)
Sudah tercantum	Selesai	Selesai	Selesai

AMDAL	Izin Lingkungan	IPPKH	Pengadaan Tanah
Telah diterbitkan	Telah diterbitkan	N/A	N/A

Penetapan Skema Pendanaan	Pelelangan Investasi	Dukungan Kelayakan	Penjaminan
KPBU dan Swasta	Kota Surabaya: Selesai 7 kota lainnya: 2018	Dalam proses evaluasi	N/A

Pencapaian Pembiayaan	Rencana Mulai Konstruksi	Target Operasi
Kota Surabaya: Selesai 7 kota lainnya: 2019	Kota Surabaya: 2017 7 kota lainnya: 2019	Kota Surabaya: 2019 7 kota lainnya: 2021

Skema Pendanaan

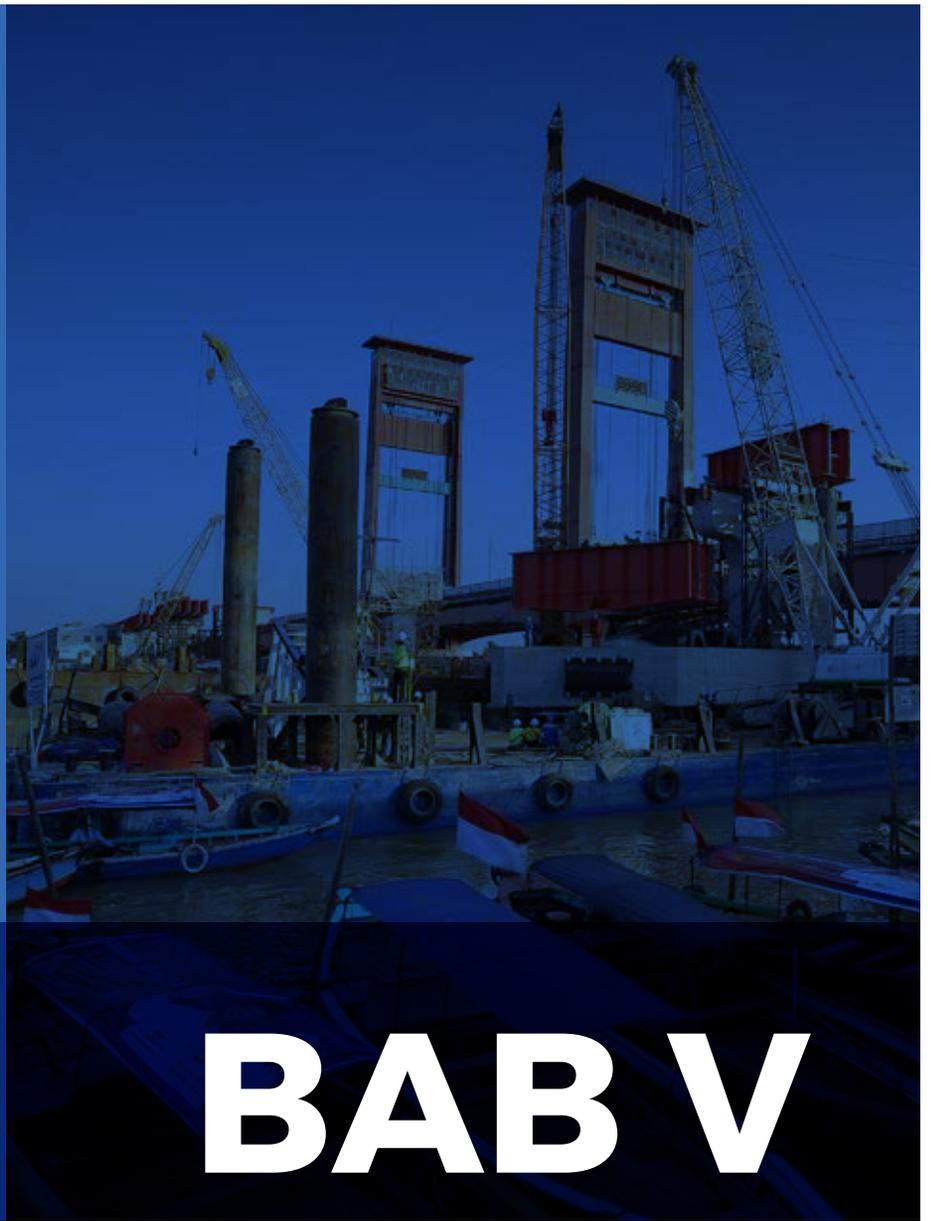
Skema pendanaan untuk semua proyek direncanakan dengan skema KPBU karena dibutuhkan dukungan kelayakan dari Pemerintah berdasarkan nilai jual listrik yang ditetapkan dan keterbatasan dana Pemda untuk *tipping fee*.

Pengadaan Tanah

Proses pengadaan tanah hanya dibutuhkan untuk tiga ITF di DKI Jakarta. Lokasi PLTSa lainnya berada di lahan TPA eksisting sehingga tidak membutuhkan pengadaan lahan tambahan.

Tindak Lanjut

1. Pemantauan penerbitan Perpres tentang percepatan pengembangan proyek Sampah menjadi Energi.
2. Sosialisasi mekanisme dan persyaratan skema KPBU kepada seluruh pemerintah daerah yang berperan sebagai Penanggung Jawab Proyek.
3. Persiapan pemberian dukungan *Project Development Facility* (PDF) untuk PLTSa Tangerang.



BAB V

Proyek Strategis Nasional



Sumber Foto : Andar Tri Atmaja/KPPIP
Keterangan : Foto Pembangunan Proyek LRT Palembang, Sumatera Selatan



Penjelasan tentang Peraturan Presiden No. 3/2016 j.o. Peraturan Presiden No. 58/2017 tentang Proyek Strategis Nasional (PSN) dan peran KPPIP untuk mendorong PSN tersebut. Selain itu, Bab ini mencakup kegiatan KPPIP dalam melakukan evaluasi PSN dan posisi terakhir.

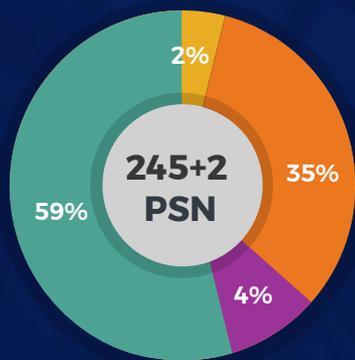
A. Status Proyek Strategis Nasional Saat Ini

Sesuai mandat Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 j.o Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN), KPPIP melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan PSN. Daftar PSN mencakup 245 Proyek dan 2 Program dengan estimasi total nilai investasi sebesar Rp 4.417 triliun.

Pada bulan Desember 2017, KPPIP telah melaksanakan pembaruan status pelaksanaan PSN dengan mengumpulkan informasi terkait status pelaksanaan PSN tersebut kepada para penanggung jawab

proyek. Untuk memastikan ketepatan informasi yang didapatkan dari para penanggung jawab proyek, KPPIP melakukan verifikasi terhadap data tersebut kepada Kantor Staf Presiden (KSP) dan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP).

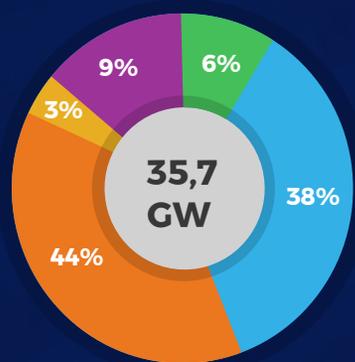
Status kemajuan 245 Proyek dan 2 Program per Desember 2017 adalah 6 Proyek telah selesai, 145 Proyek + 1 Program dalam tahap konstruksi (termasuk satu Program Ketenagalistrikan 35.000 MW yang disertakan dalam kelompok tahap konstruksi), 9 Proyek dalam tahap transaksi, dan 85 Proyek + 1 Program dalam tahap penyiapan.



- **6** proyek sudah **selesai**
- **145** proyek + **1** Program dalam tahap **konstruksi**
- **9** proyek dalam tahap **transaksi**
- **85** proyek + **1** Program dalam **penyiapan**

Kemajuan 245 Proyek + 2 Program
per Desember 2017

Untuk status kemajuan Program Ketenagalistrikan secara spesifik pada bulan Desember 2017, 1.041 MW (3%) telah beroperasi, 16.642 MW (46%) dalam tahap konstruksi, 12.776 MW (36%) telah mendapatkan Power Purchase Agreement (PPA) namun belum mencapai *Financial Close*, 3.160 MW (9%) dalam tahap pengadaan, dan 2.228 MW (6%) dalam tahap perencanaan.



- **1.041 MW** sudah **beroperasi**
- **16.642 MW** dalam tahap **konstruksi**
- **12.776 MW** sudah **selesai PPA** namun belum *financial close*
- **3.163 MW** dalam tahap **pengadaan**
- **2.228 MW** dalam tahap **perencanaan**

Kemajuan Program Ketenagalistrikan
per Desember 2017

PSN membutuhkan pendanaan yang berasal baik dari APBN/D, partisipasi BUMN/D dan/atau partisipasi pihak swasta. Dari total estimasi nilai investasi PSN sebesar Rp 4.417 triliun, dana dari APBN/D diestimasikan sebesar Rp 547 triliun, BUMN/D sebesar Rp 1.255 Triliun, dan swasta sebesar Rp 2.615 triliun.

B. Kajian Efektivitas Fasilitas Proyek Strategis Nasional

Salah satu tujuan ditetapkannya Peraturan Presiden tentang Proyek Strategis Nasional adalah untuk melakukan percepatan pelaksanaan proyek-proyek yang bernilai strategis dalam memenuhi kebutuhan dasar dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sejauh ini telah terdapat berbagai capaian seperti telah selesainya 20 Proyek Strategis Nasional yang tercantum dalam Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016, dan 4 Proyek Strategis Nasional yang tercantum dalam Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017.

Untuk mengukur seberapa efektif fasilitas yang diatur dalam Peraturan Presiden tentang Percepatan Pelaksanaan PSN dalam menghasilkan dampak percepatan pembangunan infrastruktur yang diharapkan, KPPIP telah melakukan kajian atas implementasi dan efektivitas fasilitas percepatan proyek yang diatur dalam Perpres. Tujuan dari dilakukannya kajian ini adalah untuk mengidentifikasi perbaikan kebijakan dan regulasi yang dibutuhkan untuk dapat semakin mendorong percepatan pembangunan infrastruktur ke depannya.

KPPIP telah melakukan serangkaian kegiatan seperti survei dan diskusi dengan pemangku kepentingan PSN. Survei terkait implementasi fasilitas percepatan PSN didistribusikan ke sebanyak 69 pemangku kepentingan proyek PSN, seperti kementerian anggota KPPIP, K/L teknis, BUMN, serta Badan Usaha Swasta. Dari survei yang telah dilakukan, teridentifikasi bahwa terdapat 15 hal dalam Perpres PSN yang terindikasi belum terimplementasi sama sekali atau terkendala dalam implementasi di lapangan. Isu-isu implementasi yang dapat diidentifikasi, 6 di antaranya terkait dengan penerapan batas waktu penerbitan izin, 2 hal terkait dengan penerapan *checklist* perizinan, dan 7 sisanya

terkait dengan implementasi fasilitas-fasilitas perizinan yang menjadi wewenang Pemerintah Daerah. KPPIP juga telah mengadakan *Focus Group Discussion* yang dihadiri oleh 115 peserta dari berbagai K/L dan Badan Usaha.

Adapun dari serangkaian kegiatan yang telah dilakukan dapat disimpulkan beberapa hal yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efektivitas implementasi Perpres PSN. Pertama, perlu dilakukannya validasi lebih lanjut dengan para pemangku kepentingan bahwa hal-hal yang dimandatkan dalam Perpres benar-benar dapat diimplementasikan. Kedua, perlu dilakukan perbaikan terkait bentuk sanksi administratif untuk Pemerintah Daerah. Selain teguran tertulis, Perpres PSN mengatur adanya pengambilalihan pemberian izin oleh Gubernur atau Menteri Dalam Negeri.

Namun dari evaluasi yang telah dilakukan, ditemukan bahwa pengambilalihan penerbitan izin pada umumnya tidak dapat dilakukan karena bertentangan dengan kerangka regulasi sektor. Agar sanksi administratif dapat diterapkan, perlu dilakukan penyesuaian atas bentuk-bentuk sanksi administratif dengan mengacu kepada Peraturan Pemerintah No. 48 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengenaan Sanksi Administratif Kepada Pejabat Pemerintahan. Selanjutnya, dapat dipertimbangkan juga bahwa penerapan sanksi administratif yang diberlakukan untuk Pemerintah Daerah juga diberlakukan untuk K/L teknis terkait PSN. Ketiga, perlu dilakukannya kegiatan sosialisasi yang sistematis dan terstruktur untuk memastikan bahwa semua pemangku kepentingan memahami peran dan tanggung jawab sebagaimana tercantum dalam Perpres serta mengetahui adanya sanksi yang dapat diberlakukan.

C. Rekapitulasi Pelaksanaan Rapat Tindak Lanjut RATAS PSN

Sebagai tindak lanjut atas surat dari Sekretaris Kabinet kepada Menteri Koordinator Bidang Perekonomian tentang penyampaian arahan presiden tentang Rapat Terbatas PSN (RATAS PSN), KPPIP ditugaskan untuk mengoordinasikan pelaksanaan Rapat Tindak Lanjut Rapat Terbatas Proyek Strategis Nasional. KPPIP telah mengoordinasikan 33 Rapat Tindak Lanjut RATAS PSN yang dilakukan sejak tanggal 6 Juni 2017 sampai dengan 11 Oktober 2017. Provinsi yang tidak dilakukan Rapat Tindak Lanjut RATAS PSN adalah Provinsi Sulawesi Barat karena tidak ada PSN di dalam provinsi tersebut.

Jadwal pelaksanaan Rapat Tindak Lanjut PSN adalah sebagai berikut:

Bulan	Tanggal Rapat	Rapat Pembahasan PSN Provinsi
Juni 2017 (8 Provinsi)	6 Juni 2017	Kalimantan Tengah dan Sulawesi Utara
	8 Juni 2017	Sumatera Utara dan Nusa Tenggara Barat
	14 Juni 2017	Lampung dan Sulawesi Tengah
	15 Juni 2017	Jawa Timur dan Kalimantan Timur
Juli 2017 (11 Provinsi)	12 Juli 2017	Maluku Utara
	13 Juli 2017	Sumatera Selatan dan Kalimantan Barat
	19 Juli 2017	Jawa Tengah dan Maluku
	26 Juli 2017	Kepulauan Riau dan DI Yogyakarta
	27 Juli 2017	Nusa Tenggara Timur dan Kalimantan Selatan
	28 Juli 2017	Jambi dan Sulawesi Tenggara

Agustus 2017 (10 Provinsi)	2 Agustus 2017	Bali
	3 Agustus 2017	Bengkulu dan DKI Jakarta
	7 Agustus 2017	Sulawesi Selatan
	14 Agustus 2017	Kepulauan Bangka Belitung
	15 Agustus 2017	Aceh dan Banten
	21 Agustus 2017	Jawa Barat dan Kalimantan Utara
	22 Agustus 2017	Riau
September 2017	4 September 2017	Papua Barat dan Papua
(3 Provinsi)	6 September 2017	Sumatera Barat
Oktober 2017 (1 Provinsi)	11 Oktober 2017	Gorontalo

Rapat Tindak Lanjut RATAS PSN mengundang pejabat eselon 1 dari 33 K/L untuk membahas pelaksanaan arahan presiden pada RATAS PSN dan juga membahas tindak lanjut yang perlu dilakukan atas permasalahan yang dihadapi PSN. Setelah rapat dilakukan, KPPIP menyusun dan mendistribusikan notulen rapat sebagai acuan tindak lanjut yang masih harus dilakukan oleh masing-masing pihak yang terdiri dari K/L, Pemerintah Daerah, BUMN, dan Badan Usaha.

D. Sistem Teknologi Informasi KPPIP

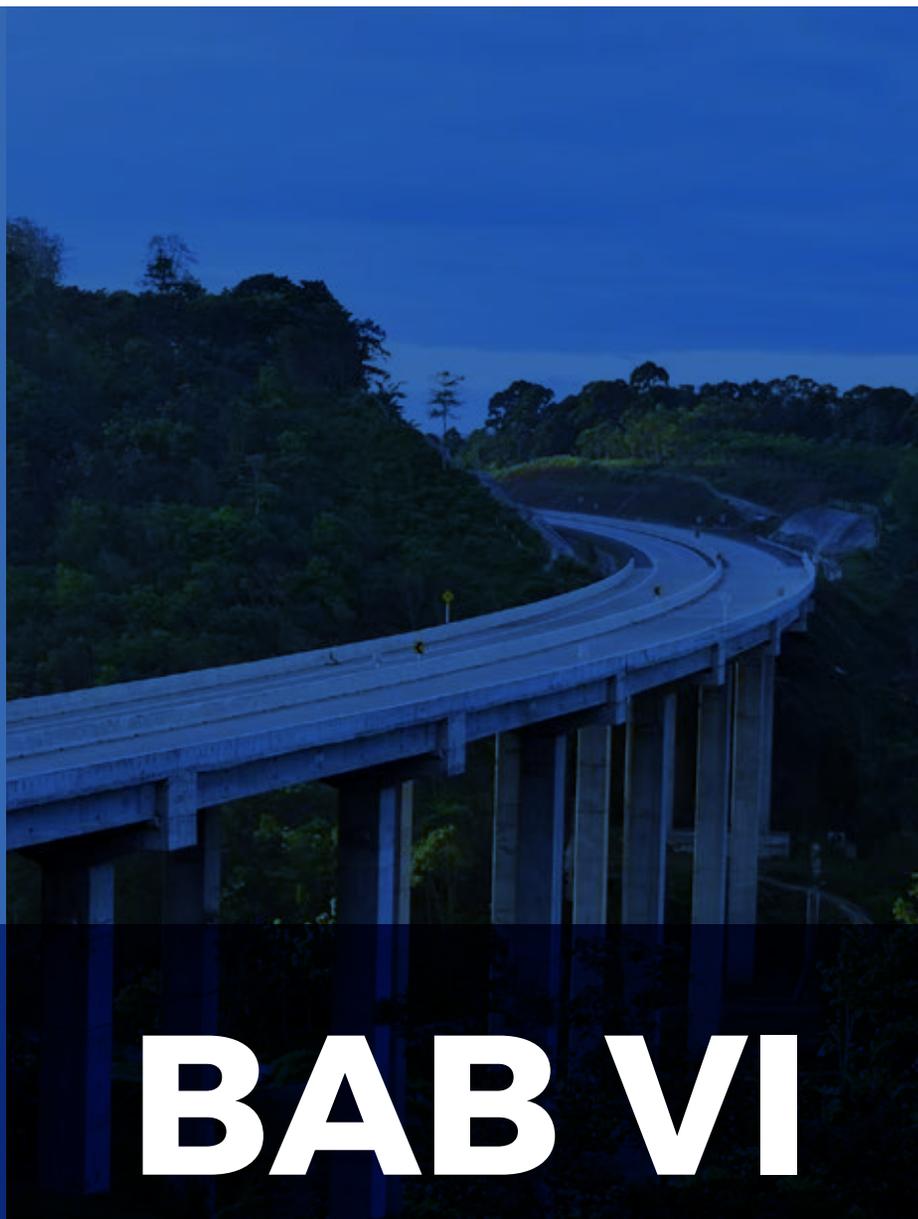
Dalam melakukan pemantauan dan mengelola informasi terkait Proyek Strategis Nasional, KPPIP menggunakan *Dashboard* Sistem Teknologi Informasi (TI) yang terletak pada server Kantor Staf Presiden. *Dashboard* ini dapat diakses oleh seluruh Kementerian/Lembaga yang menjadi Penanggung Jawab Proyek Strategis Nasional untuk melakukan pembaharuan data dan isu proyek.

Hingga Desember 2017,
data yang telah terkumpul untuk **245 proyek dan 2 program**
yang termasuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional
adalah sebagai berikut:



Untuk meningkatkan kualitas pemantauan, KPPIP tengah melakukan penyempurnaan atas sistem *Dashboard* Sistem TI tersebut. Penyempurnaan difokuskan pada perbaikan gangguan/bugs yang menghambat Kementerian/Lembaga sebagai pengguna untuk melakukan pembaharuan data proyek. Penyempurnaan telah dimulai sejak Mei 2017 dan pada bulan Desember 2017, telah dilakukan proses deployment pada server Kantor Staf Kepresidenan (KSP) dan ditargetkan dapat digunakan secara penuh oleh pengguna pada Januari 2018.

Selain penyempurnaan di atas, KPPIP juga telah menandatangani perjanjian dengan Badan Intelijen Negara (BIN) terkait integrasi Sistem TI. Melalui kerjasama ini, KPPIP akan menyediakan data proyek PSN bagi BIN dan sebaliknya BIN akan menyediakan citra satelit resolusi tinggi yang secara rutin diperbaharui atas lokasi-lokasi PSN. Dengan adanya kerjasama ini, diharapkan pemantauan kemajuan fisik dan penyelesaian isu yang menghambat pelaksanaan PSN dapat ditindaklanjuti dengan lebih cepat dan efisien.

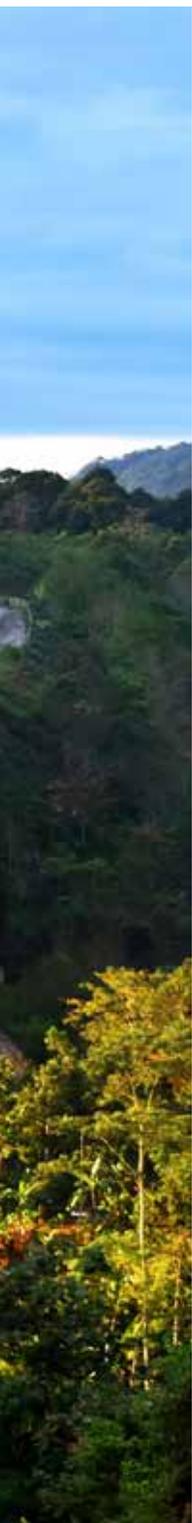


BAB VI

Kebijakan Terkait Infrastruktur
yang Didukung KPPIP



Sumber Foto : Aditya Pradana Putra/KPPIP
Keterangan : Foto Proyek Jalan Tol Semarang-Solo



Bab ini mencakup penjelasan mengenai hasil identifikasi dan analisis terhadap peraturan perundang-undangan eksisting yang dapat disesuaikan dengan arah kebijakan percepatan infrastruktur, termasuk peraturan perundang-undangan yang diperlukan untuk mendorong percepatan pelaksanaan Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional (“PSN”).

Bab ini juga menjelaskan mengenai arah kebijakan infrastruktur sesuai dengan mandat Presiden Republik Indonesia. Penjelasan akan dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu: (i) Perubahan regulasi yang telah memberikan kemajuan dalam penyediaan infrastruktur dan (ii) Perubahan regulasi yang diperlukan untuk percepatan penyediaan infrastruktur.

A. Status Proyek Strategis Nasional Saat Ini

A1. Perubahan Peraturan Lintas Sektoral terkait Penyediaan Infrastruktur

Berdasarkan hasil identifikasi dan analisis Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP), terdapat beberapa peraturan perundang-undangan lintas sektoral yang telah mengalami perubahan untuk mendukung percepatan pelaksanaan Proyek Prioritas dan PSN, di antaranya adalah sebagai berikut:

Peraturan Presiden tentang Penyelesaian Penguasaan Tanah dalam Kawasan Hutan

Dalam rangka menyelesaikan dan memberikan perlindungan hukum atas hak masyarakat dalam kawasan hutan yang menguasai tanah di kawasan hutan, Pemerintah mengundang Peraturan Presiden Nomor 88 Tahun 2017 tentang Penyelesaian Penguasaan Tanah dalam Kawasan Hutan (“Perpres 88/2017”) pada tanggal 11 September 2017. Adapun Pihak yang menguasai dan memanfaatkan bidang tanah di kawasan hutan terdiri dari perorangan, instansi, badan sosial/keagamaan, masyarakat hukum adat yang menguasai dan memanfaatkan bidang tanah dalam kawasan hutan untuk: (i) permukiman (ii) fasilitas umum dan/atau fasilitas sosial (iii) lahan garapan dan/atau (iv) hutan yang dikelola masyarakat hukum adat.

Perpres 88/2017 telah mengatur pola-pola dan prosedur penyelesaian untuk bidang tanah yang dikuasai dan dimanfaatkan oleh pihak-pihak tertentu sebagaimana disebutkan di atas. Penyelesaian penguasaan tanah di kawasan hutan lebih lanjut akan diselenggarakan oleh tim yang dibentuk melalui Perpres 88/2017, yaitu Tim Percepatan Penyelesaian Penguasaan Tanah dalam Kawasan Hutan (“Tim Percepatan PPTKH”) yang diketuai oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian. Dalam pelaksanaan tugasnya, Tim Percepatan PPTKH dibantu oleh Tim Pelaksana Penyelesaian Penguasaan Tanah dalam Kawasan Hutan (“Tim Pelaksana PPTKH”). Di samping itu, Tim Pelaksana PPTKH dapat dibantu oleh kelompok kerja yang ditetapkan oleh Ketua Tim Percepatan PPTKH.

Dalam rangka melakukan inventarisasi dan verifikasi penguasaan tanah dalam kawasan hutan, Perpres 88/2017 memberikan mandat kepada Gubernur untuk membentuk Tim Inventarisasi dan Verifikasi Penguasaan Tanah dalam Kawasan Hutan.

Dengan diundangkannya Perpres 88/2017, diharapkan penyelesaian penguasaan tanah dalam kawasan hutan dapat dilakukan dengan tetap melindungi hak masyarakat yang menguasai tanah di kawasan hutan tersebut.



Sumber Foto : Denny Sugiarto/KPPIP
Keterangan : Foto Proyek Jalan tol Semarang-Solo, Jawa Tengah



Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Selaku Ketua KPPIP Nomor 5 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian tentang Percepatan Penyediaan Proyek Prioritas

Dengan diundangkannya Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, maka terdapat perubahan daftar PSN. Oleh karena adanya perubahan tersebut, maka KPPIP melakukan kajian terhadap daftar Proyek Prioritas yang tercantum dalam Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 12 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyiapan Infrastruktur Prioritas sejumlah 30 (tiga puluh) proyek.

Dalam Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 tentang Penyediaan Infrastruktur Prioritas sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas ("Perpres 75/2014") diatur bahwa salah satu kriteria Infrastruktur yang ditetapkan sebagai Infrastruktur Prioritas adalah jika bersesuaian dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional/daerah dan rencana strategis sektor infrastruktur.

Untuk meningkatkan efektivitas dan percepatan penyediaan infrastruktur prioritas, Pemerintah mengundang Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 5 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 12 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyiapan Infrastruktur Prioritas ("Permenko Perekonomian 5/2017").

Berdasarkan Permenko Perekonomian 5/2017, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian mengubah Daftar Infrastruktur Prioritas serta menetapkan 37 (tiga puluh tujuh) proyek Infrastruktur Prioritas.

A2. Perubahan Peraturan Sektor terkait Penyediaan Infrastruktur

Peraturan Presiden tentang Penyelesaian Penguasaan Tanah dalam Kawasan Hutan

Dengan letak geografis berada pada jalur gunung api (*ring of fire*), Indonesia memiliki potensi panas bumi yang melimpah dan dapat dimanfaatkan sebagai sumber energi untuk pembangkit listrik. Oleh karena itu, Pemerintah fokus melakukan penyelenggaraan Panas Bumi untuk Pemanfaatan Tidak Langsung yang digunakan sebagai pembangkitan tenaga listrik.

Pada tanggal 21 Februari 2017, Pemerintah mengundangkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2017 tentang Panas Bumi untuk Pemanfaatan Tidak Langsung ("PP 7/2017"). PP 7/2017 merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2014 tentang Panas Bumi ("UU 21/2014"), sekaligus mencabut Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 2007 tentang Kegiatan Usaha Panas Bumi ("PP 59/2007").

Dalam PP 7/2017 Pemanfaatan Tidak Langsung didefinisikan sebagai kegiatan perusahaan pemanfaatan Panas Bumi dengan melalui proses perubahan dari energi panas dan/atau fluida menjadi energi listrik. Berdasarkan PP 7/2017, penyelenggaraan Panas Bumi untuk

Pemanfaatan Tidak Langsung di seluruh wilayah Indonesia merupakan kewenangan Pemerintah Pusat yang dilaksanakan dan/atau dikoordinasikan oleh Menteri yang meliputi (a) pembuatan kebijakan nasional; (b) pengaturan di bidang Panas bumi; (c) pemberian Izin Panas Bumi; (d) pembinaan dan pengawasan; (d) pembinaan dan pengawasan; (e) pengelolaan data dan informasi geologi serta potensi Panas Bumi; (f) inventarisasi dan penyusunan neraca sumber daya dan cadangan Panas Bumi; (g) pelaksanaan Eksplorasi, Eksploitasi, dan/atau pemanfaatan Panas Bumi; dan (h) pendorongan kegiatan penelitian, pengembangan sumber daya manusia, pengembangan teknologi, dan kemampuan perekayasaan Panas Bumi.

Selain mengatur tentang penyelenggaraan Panas Bumi untuk Pemanfaatan Tidak Langsung, PP 7/2107 memuat pokok-pokok pengaturan yang meliputi: (a) Wilayah Kerja, (b) penawaran Wilayah Kerja, (c) kegiatan perusahaan Panas Bumi, (d) harga energi Panas Bumi, (e) Data dan Informasi Panas Bumi, (f) pembinaan dan pengawasan, dan (g) sanksi administratif.

Perubahan Peraturan Pemerintah tentang Jalan Tol

Dalam rangka percepatan perwujudan pembangunan jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial, Pemerintah mengambil langkah perusahaan jalan tol yang dilakukan melalui kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, dan pelaksanaan konstruksi jalan tol oleh Pemerintah yang selanjutnya pengoperasian dan pemeliharaan dilakukan oleh Badan Usaha. Untuk mewujudkan percepatan perusahaan

jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial, Pemerintah dapat mengambil langkah sesuai dengan kewenangannya untuk melaksanakan perusahaan jalan tol. Ketentuan mengenai perusahaan jalan tol oleh Pemerintah dimaksud belum diatur secara rinci sehingga perlu merubah Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Oleh karena itu, Pemerintah mengundangkan Peraturan

Pemerintah Nomor 30 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol ("PP 30/2017").

Berdasarkan PP 30/2017, dalam hal pendanaan Pemerintah yang dialokasikan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) terbatas, maka Pemerintah dapat menugaskan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang seluruh modalnya dimiliki oleh Negara untuk pengusahaan jalan tol.

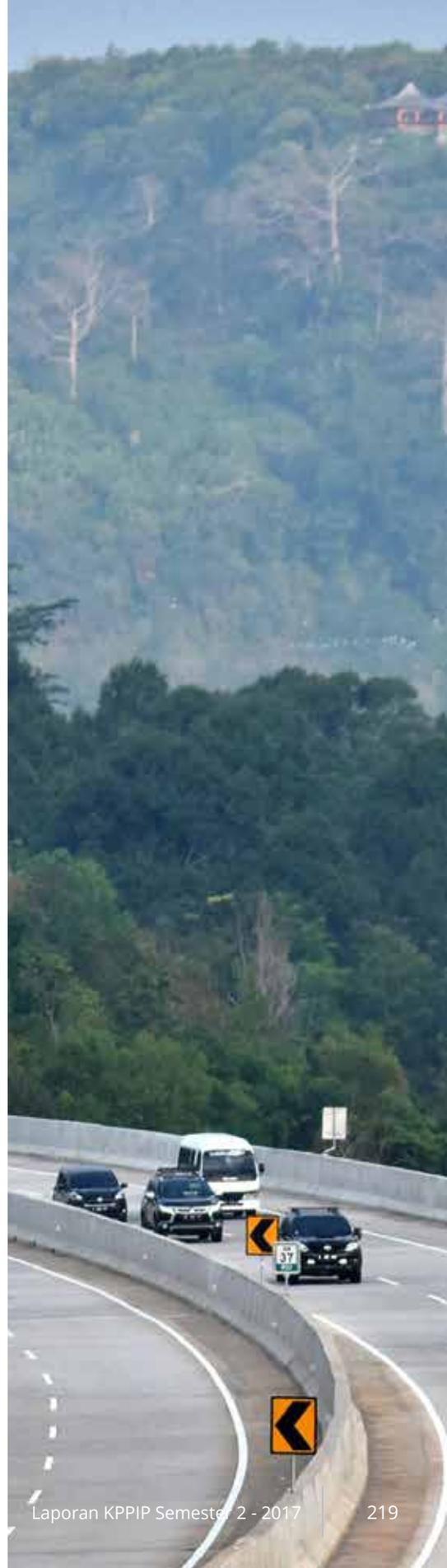
Penugasan terhadap badan usaha milik negara tersebut dapat dilakukan dengan (i) memberikan pengusahaan dan (ii) meneruskan bagian jalan tol yang dibangun Pemerintah, termasuk pengoperasian dan pemeliharaan keseluruhan jalan tol.

Selain itu, pengusahaan jalan tol diupayakan juga untuk mendukung pendanaan Pemerintah bagi percepatan pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, peningkatan kapasitas yang ada, dan pengembangan jalan tol yang bersangkutan dan/atau pengembangan jalan tol lainnya yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial. Dalam PP 30/2017 ditegaskan bahwa perlu meningkatkan fungsi jalan tol yang telah selesai masa konsesinya mendukung jalan tol lainnya yang belum layak secara finansial tetapi layak secara ekonomi yang mendapatkan penugasan Pemerintah.

Dengan adanya PP 30/2017, jalan tol yang telah selesai masa konsesinya dapat ditetapkan sebagai jalan tol oleh Menteri atas rekomendasi Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) dalam hal:

- a. mempertimbangkan keuangan Negara untuk pengoperasian dan pemeliharaan;
- b. untuk peningkatan kapasitas dan pengembangan jalan tol yang bersangkutan' dan/atau
- c. mendukung pengusahaan jalan tol lainnya yang layak secara ekonomi, tetapi belum layak secara finansial yang ditugaskan oleh Pemerintah kepada BUMN.

Adapun besaran tarif untuk jalan tol yang telah selesai masa konsesinya namun ditetapkan sebagai jalan tol oleh Menteri tersebut, didasarkan pada kebutuhan biaya operasi dan pemeliharaan, peningkatan kapasitas yang ada, serta pengembangan jalan tol yang bersangkutan.





Sumber Foto : Raditya MY/KPPIP
Keterangan : Foto Proyek Jalan Tol Semarang-Solo

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha untuk Pengusahaan Jalan Tol

Pada tanggal 17 Februari 2017, Pemerintah mengundang Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 01/PRT/M/2017 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha untuk Pengusahaan Jalan Tol ("Permen PUPR 01/PRT/M/2017").

Permen PUPR 01/PRT/M/2017 merupakan peraturan pelaksana dari Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol sebagaimana terakhir kali diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2013 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol ("PP15/2005"), sekaligus mencabut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2010 tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 21/PRT/M/2012 ("PermenPU 13/PRT/M/2010"). Penerbitan Permen PUPR 01/PRT/M/2017 dilandasi

pula oleh Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur ("Perpres 38/2015") yang mengatur bahwa jalan tol merupakan jenis infrastruktur yang perlu ditingkatkan dan dipercepat penyediaannya, guna mendukung perekonomian nasional, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan meningkatkan daya saing Indonesia dalam persaingan global.

Dalam Permen PUPR 01/PRT/M/2017 diatur bahwa tata cara pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengusahaan Jalan Tol disusun dengan maksud:

- a. sebagai pedoman Menteri, BPJT, Panitia, dan pemangku kepentingan lainnya dalam melaksanakan Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengusahaan Jalan Tol, baik yang diprakarsai oleh Pemerintah



- (*solicited project*) maupun yang diprakarsai oleh Badan Usaha (*unsolicited project*); dan
- b. untuk menetapkan Badan Usaha yang mempunyai kualifikasi yang memenuhi syarat dan kemampuan usaha ditinjau dari aspek administrasi, hukum teknis dan keuangan dalam rangka Pengusahaan Jalan Tol.

Tata cara pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Untuk Pengusahaan Jalan Tol baik yang diprakarsai oleh Pemerintah (*solicited project*) maupun yang diprakarsai oleh Badan Usaha (*unsolicited project*), dilakukan secara adil, terbuka, transparan, bersaing, bertanggung-gugat, saling menguntungkan, efisien, dan efektif.

Dalam Permen PUPR 01/PRT/M/2017 diatur bentuk kerjasama Pengusahaan Jalan Tol sebagai berikut:

- a. Bangun Guna Serah yang terdiri dari Bangun Guna Serah tanpa Dukungan Pemerintah, Bangun Guna Serah – Pembayaran Ketersediaan Layanan atau Banung Guna Serah dengan Dukungan Pemerintah;

- b. Kontrak Operasi dan Pemeliharaan; atau
- c. Bentuk lainnya sebagaimana disetujui oleh Menteri.

Adapun sumber pengembalian investasi yang dapat diperoleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sesuai dengan bentuk kerjasama Pengusahaan Jalan Tol:

- a. Dalam skema Bangun Guna Serah tanpa Dukungan Pemerintah, pengembalian investasi BUJT diperoleh dari Pendapatan Tol.
- b. Dalam skema Bangun Guna Serah – Pembayaran Ketersediaan Layanan, pengembalian investasi BUJT diperoleh dari Pembayaran Ketersediaan Layanan.
- c. Dalam skema Bangun Guna Serah dengan Dukungan Pemerintah, pengembalian investasi BUJT diperoleh dari Pendapatan Tol.

Namun dalam Kontrak Operasi dan Pemeliharaan, BUJT memperoleh pembayaran biaya operasi dan pemeliharaan atau Pendapatan Tol sesuai dengan metode Pelelangan yang digunakan.



Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral tentang Perizinan pada Kegiatan Usaha Minyak dan Gas Bumi

Dalam rangka meningkatkan iklim investasi yang lebih kondusif dan untuk kelancaran pelaksanaan kegiatan usaha minyak dan gas bumi, Pemerintah telah menetapkan Peraturan Menteri Energi Dan Sumber Daya Mineral Nomor 29 tahun 2017 tentang Perizinan Pada Kegiatan Usaha Minyak Dan Gas Bumi ("Permen ESDM 29/2017") sekaligus mencabut peraturan sebelumnya, yaitu Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 0007 Tahun 2005 tentang Persyaratan dan Pedoman Pelaksanaan Izin Usaha dalam Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi ("Permen ESDM 0007/2005"), Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 27 Tahun 2006 tentang Pengelolaan dan Pemanfaatan Data yang Diperoleh dari Survei Umum Eksplorasi Minyak dan Gas Bumi ("Permen ESDM 27/2006") sepanjang mengatur mengenai pemberian perizinan, dan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 28 Tahun 2006 tentang Pedoman Tata Cara Pelaksanaan Survei Umum dalam Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi ("Permen ESDM 28/2006").

Permen ESDM 29/2017 menyederhanakan mekanisme perizinan di sektor Minyak dan Gas Bumi yang semula berjumlah 104 (seratus empat) izin menjadi 6 (enam) izin.

Ketentuan jenis perizinan pada kegiatan usaha minyak dan gas bumi pada sektor minyak dan gas bumi diatur dalam Pasal 3 Permen 29/2017 yang meliputi:

- a. Izin Survei;
- b. Izin Pemanfaatan Data Minyak dan Gas Bumi;
- c. Izin Usaha Pengolahan Minyak dan Gas Bumi;
- d. Izin Usaha Penyimpanan Minyak dan Gas Bumi;
- e. Izin Usaha Pengangkutan Minyak dan Gas Bumi; dan
- f. Izin Usaha Niaga Minyak dan Gas Bumi.

Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral tentang Pemanfaatan Sumber Energi Terbarukan untuk Penyediaan Tenaga Listrik

Dalam rangka pengembangan energi terbarukan untuk kepentingan ketenagalistrikan nasional, Pemerintah memandang perlu untuk mengatur kembali ketentuan mengenai mekanisme dan harga pembelian tenaga listrik oleh PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) ("PLN") yang memanfaatkan sumber energi terbarukan.

Oleh karena itu, pemerintah menetapkan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 50 Tahun 2017 tentang Pemanfaatan Sumber Energi Terbarukan untuk Penyediaan Tenaga Listrik ("Permen ESDM 50/2017"). Penetapan Permen ESDM 50/2017 sekaligus mencabut Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pemanfaatan Sumber Energi Terbarukan untuk Penyediaan Tenaga Listrik sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 43 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pemanfaatan Sumber Energi Terbarukan untuk Penyediaan Tenaga Listrik ("Permen ESDM 12/2017").

Permen ESDM 50/2017 merupakan pedoman bagi PLN dalam melakukan pembelian tenaga listrik dari pembangkit tenaga listrik yang memanfaatkan Sumber Energi Terbarukan, yang meliputi: (a) sinar matahari, (b) angin, (c) tenaga air, (d) biomassa, (e) biogas, (f) sampah kota, (g) panas bumi; dan (h) gerakan dan perbedaan suhu lapisan laut.

Pembelian tenaga listrik dilakukan melalui pelelangan umum. Namun demikian, dalam kondisi tertentu pembelian tenaga listrik dari pihak ketiga dapat dilakukan melalui pemilihan langsung atau penunjukkan langsung.

Dalam hal pembelian tenaga listrik dilakukan dalam rangka diversifikasi energi untuk pembangkit tenaga listrik ke non bahan bakar minyak, dapat dilakukan melalui pemilihan langsung.

Pembelian tenaga listrik dilakukan melalui penunjukan langsung dalam hal:

- a. pembelian tenaga listrik dilakukan dari pembangkit tenaga listrik yang menggunakan energi terbarukan, gas marjinal, batubara di mulut tambang, dan energi setempat lainnya;
- b. pembelian kelebihan tenaga listrik;
- c. sistem tenaga listrik setempat dalam kondisi krisis atau darurat penyediaan tenaga listrik; dan/atau;
- d. penambahan kapasitas pembangkitan pada pusat pembangkit tenaga listrik yang telah beroperasi di lokasi yang sama.

Adapun pedoman harga pembelian bagi PLN dalam melakukan pembelian tenaga listrik, sebagai berikut:

- a. Dalam hal Biaya Pokok Penyediaan Pembangkitan (BPP) Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat di atas rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) Fotovoltaik, paling tinggi sebesar 85% (delapan puluh lima persen) dari BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat.
- b. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat sama atau di bawah rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari PLTS Fotovoltaik sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan berdasarkan kesepakatan para pihak.

- c. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat di atas rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB), paling tinggi sebesar 85% (delapan puluh lima persen) dari BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat.
 - d. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat sama atau di bawah rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari PLTB, ditetapkan berdasarkan kesepakatan para pihak.
 - e. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat di atas rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Tenaga Air paling tinggi sebesar BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat.
 - f. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan di wilayah Sumatera, Jawa, dan Bali atau sistem ketenagalistrikan setempat lainnya sama atau di bawah rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Tenaga Air ditetapkan berdasarkan kesepakatan para pihak.
 - g. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat di atas rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari PLTBm sebagaimana dimaksud pada ayat (2), paling tinggi sebesar 85% (delapan puluh lima persen) dari BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat.
 - h. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat sama atau di bawah rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Pembangkit Listrik Tenaga Biomassa (PLTBm), ditetapkan berdasarkan kesepakatan para pihak.
 - i. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat di atas rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Pembangkit Listrik Tenaga Biogas (PLTBg), paling tinggi sebesar 85% (delapan puluh lima persen) dari BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat.
 - j. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat sama atau di bawah rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari PLTBg, ditetapkan berdasarkan kesepakatan para pihak.
 - k. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat di atas rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Pembangkit Listrik Berbasis Sampah Kota (PLTSa), paling tinggi sebesar BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat.
 - l. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan di wilayah Sumatera, Jawa, dan Bali atau sistem ketenagalistrikan setempat lainnya sama atau di bawah rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari PLTSa ditetapkan berdasarkan kesepakatan para pihak.
 - m. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat di atas rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari Pembangkit Listrik Tenaga Gerakan dan Perbedaan Suhu Lapisan Laut (PLTA Laut), paling tinggi sebesar 85% (delapan puluh lima persen) dari BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat.
 - n. Dalam hal BPP Pembangkitan di sistem ketenagalistrikan setempat sama atau di bawah rata-rata BPP Pembangkitan nasional, harga pembelian tenaga listrik dari PLTA Laut, ditetapkan berdasarkan kesepakatan para pihak.
- Selain itu, semua pembelian listrik dari Sumber Energi Terbarukan wajib mendapatkan persetujuan dari Menteri.



Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*)

Pada tanggal 7 Juni 2017, Pemerintah mengundangkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 42 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2016 Tentang Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Kelas Ekonomi Untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) ("Permenhub 42/2017") menetapkan penyesuaian tarif angkutan orang dengan kereta api pelayanan kelas ekonomi.

Permenhub 42/2017 ini diundangkan sehubungan dengan adanya perubahan lintas pelayanan kereta api

kelas ekonomi, pola operasi serta pola pelayanan yang berdampak pada perubahan tarif angkutan dengan kereta api kelas ekonomi untuk melaksanakan kewajiban pelayanan publik.

Permenhub42/2017 mengubah ketentuan pada Lampiran I Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2016 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) Perubahan perhitungan kenaikan tersebut mulai berlaku efektif pada tanggal 7 Juli 2017.

A3. Perubahan Peraturan terkait Pendanaan Infrastruktur

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Transaksi Tol Non Tunai di Jalan Tol

Pada tanggal 15 September 2017, Pemerintah telah mengundangkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16/PRT/M/2017 tentang Transaksi Tol Nontunai di Jalan Tol ("Permen PUPR 16/PRT/M/2017"). Pasal 2 Permen PUPR 16/PRT/M/2017 menyatakan bahwa peraturan menteri tersebut dimaksudkan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan Transaksi Tol Nontunai di jalan tol dan bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna tol sehingga transaksi tol menjadi lebih efektif, efisien, aman dan nyaman.

Lingkup pengaturan dalam Permen PUPR 16/PRT/M/2017 meliputi Penyelenggaraan Transaksi Tol Nontunai dan Badan Usaha Pelaksana Transaksi Tol Nontunai. Penyelenggaraan Transaksi Tol Nontunai terdiri dari pengelolaan serta pengawasan dan pengendalian. Adapun kegiatan Pengelolaan Transaksi Tol Nontunai terdiri atas:

- a. Penyediaan dan pemeliharaan peralatan Transaksi Tol Non Tunai;
 - b. Pengoperasian Transaksi Tol Nontunai di jalan tol;
 - c. Pelaksanaan kegiatan rekonsiliasi Transaksi Tol Nontunai; dan
 - d. Penyelesaian pembayaran akhir (setelmen) Transaksi Tol Nontunai antara Penerbit Uang Elektronik dan badan Usaha Jalan Tol.
- Di samping itu, kegiatan Pengawasan dan Pengendalian Transaksi Tol Nontunai terdiri atas:
- a. *Monitoring* dan evaluasi pelaksanaan Transaksi Tol Nontunai; dan

- b. Pelaporan hasil *monitoring* dan evaluasi Transaksi Tol Nontunai.

Permen PUPR 16/PRT/M/2017 telah memberikan pengaturan mengenai prinsip Penyelenggaraan Transaksi Tol Nontunai yang dilakukan berdasarkan: a) interoperabilitas, yang berarti sistem Transaksi Tol Nontunai dapat berfungsi antar sistem yang ada pada masing-masing BUJT dan/atau sistem Transaksi Tol Nontunai pada sektor transportasi lainnya; b) non eksklusif, yang berarti penyelenggaraan Transaksi Tol Nontunai terbuka untuk seluruh penerbit uang elektronik tanpa eksklusivitas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; c) sistem pembayaran dalam penyelenggaraan Transaksi Tol Nontunai harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Lebih lanjut Pasal 6 Permen PUPR 16/PRT/M/2017 mengatur 2 (dua) tahapan pemberlakuan penyelenggaraan transaksi tol nontunai di jalan tol yaitu penerapan transaksi tol nontunai yang menggunakan teknologi berbasis kartu uang elektronik efektif per 31 Oktober 2017 dan penerapan transaksi yang sepenuhnya menggunakan teknologi berbasis nirsentuh efektif per 31 Desember 2018. Dengan pengembangan teknologi sistem pembayaran nontunai dan penerapannya di seluruh ruas jalan tol diharapkan dapat mempermudah aksesibilitas jalan tol dan memangkas waktu layanan transaksi di gerbang tol.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/PRT/M/2016 tentang Penetapan dan Tata Cara Penggunaan Dana Talangan Badan Usaha untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol

Pemerintah melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/PRT/M/2016 tentang Penetapan dan Tata Cara Penggunaan Dana Talangan Badan Usaha untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol ("Permen PUPR 18/PRT/M/2016") mengatur bahwa pengadaan tanah merupakan tanggung jawab Pemerintah dan dananya dapat berasal dari APBN, yang dapat ditalangi terlebih dahulu oleh Badan Usaha. Namun demikian, belum terdapat pengaturan mengenai tata cara penggantian dana talangan Badan Usaha Jalan Tol .

Terkait dengan tata cara penggantian dana talangan, Permen PUPR 03/PRT/M/2017 mengatur bahwa permohonan penggantian dana talangan Badan Usaha yang telah dibayarkan, dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Badan Usaha mengajukan permohonan secara tertulis penggantian dana talangan yang digunakan terlebih dahulu kepada BPJT;
- b. Berdasarkan permohonan badan usaha, BPJT mengajukan permohonan penggantian dana talangan kepada Lembaga Aset Manajemen Negara (LMAN);
- c. Permohonan penggantian paling sedikit memuat (1) identitas badan usaha, (2) rincian dan jumlah uang ganti rugi pengadaan tanah; dan (3) objek Pengadaan Tanah.
- d. Permohonan penggantian dilengkapi oleh

BPJT dengan berkas tertentu sebagaimana ditentukan dalam Permen PUPR 03/PRT/M/2017;

- e. BPJT mengajukan permohonan pembayaran sekaligus mengajukan permohonan penggunaan sementara atas aset hasil Pengadaan Tanah yang akan digunakan untuk pembangunan jalan tol;
- f. BPJT menyampaikan kelengkapan data kepada Direktorat Jenderal sebagai persyaratan verifikasi penggantian pengadaan tanah jalan tol oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) paling lambat 3 (tiga) hari kerja setelah diterimanya surat permohonan penggantian dana talangan Badan Usaha;
- g. Direktorat Jenderal menyampaikan persyaratan (i) bukti pembayaran yang diajukan oleh badan usaha dan telah disetujui oleh Kementerian/Lembaga yang memerlukan tanah; (ii) surat pernyataan tanggung jawab dari Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Pengadaan Tanah pada Kementerian/Lembaga, Pejabat Pengadaan Tanah (PPT), (iii) fotokopi bukti hak atas tanah atau dokumen pendukung; dan (v) nota kesepahaman antara LMAN dengan Kepala BPJT dan Direktur Utama Badan Usaha;
- h. BPJT atas nama Menteri mengajukan permohonan kepada LMAN paling lambat 3 (tiga) hari kerja setelah diterimanya laporan hasil verifikasi penggantian dana talangan pengadaan tanah jalan tol dari BPKP.

Adapun dalam Permen PUPR 03/PRT/M/2017 BPKP didefinisikan sebagai aparat pengawasan intern pemerintah, yang mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pengawasan keuangan negara/ dan bertanggung jawab kepada Presiden. Selanjutnya dalam Permen PUPR 03/PRT/M/2017 BPKP LMAN didefinisikan sebagai satuan kerja di

lingkungan Kementerian Keuangan yang menyelenggarakan tugas melakukan Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum dalam rangka pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan melaksanakan tugas dan fungsi manajemen aset negara dengan menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum.

B. Status Proyek Strategis Nasional Saat Ini

B1. Perubahan Peraturan Lintas Sektoral terkait Penyediaan Infrastruktur

Penambahan pengaturan terhadap Peraturan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha atas Prakarsa Badan Usaha dalam Proyek Infrastruktur Prioritas

Pengaturan mengenai Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha ("KPBU") sejauh ini telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur ("Perpres 38/2015") dan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur ("Permen PPN 4/2015"). Berdasarkan Pasal 14 Perpres 38/2015 Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah memprakarsai penyediaan infrastruktur yang akan dikerjakasikan dengan badan usaha melalui skema KPBU (solicited).

Ketentuan Pasal 14 Perpres 38/2015 juga mengatur badan usaha dapat mengajukan prakarsa KPBU (*unsolicited*) kepada Menteri/

Kepala Lembaga/Kepala Daerah dengan memenuhi beberapa kriteria.

Sebagaimana diketahui bahwa KPBU merupakan salah satu skema pembiayaan penyediaan infrastruktur. Merujuk pada ketentuan Pasal 22 Perpres 75/2014 diatur bahwa skema pembiayaan penyediaan infrastruktur prioritas ditetapkan oleh KPPIP.

Dalam hal ini, pengaturan penyediaan infrastruktur prioritas dalam Perpres 75/2014 tidak sejalan dengan semangat KPBU *unsolicited* dalam ketentuan Pasal 14 ayat (2) Perpres 38/2015. Skema pembiayaan penyediaan Infrastruktur Prioritas ditetapkan oleh Menteri melalui KPPIP, sedangkan semangat KPBU *unsolicited* adalah penyediaan infrastruktur yang diprakarsai oleh badan usaha.

Hal ini dapat menimbulkan pandangan bahwa dalam penyediaan infrastruktur prioritas tidak dapat melalui skema KPBU *unsolicited*. Padahal sejauh ini terdapat contoh penyediaan infrastruktur prioritas dengan skema *unsolicited*, yaitu dalam proyek pembangunan kereta api single track di Kalimantan Timur.

Dari uraian di atas, Pemerintah dapat menerbitkan regulasi baru yang mengatur mengenai pedoman tata cara KPBU *unsolicited* dalam penyediaan infrastruktur prioritas.

B2. Perubahan Peraturan Lintas Sektor terkait Penyediaan Infrastruktur

Mendorong penerbitan Peraturan Presiden baru tentang Percepatan Pembangunan Pembangkit Listrik Berbasis Tenaga Sampah di Provinsi DKI Jakarta, Kota Tangerang, Kota Bandung, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya, dan Kota Makassar

Dalam rangka mengubah sampah sebagai sumber energi dan meningkatkan kualitas lingkungan, serta untuk meningkatkan peran listrik berbasis energi baru terbarukan, pada beberapa kota, Pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Pembangkit Listrik Berbasis Tenaga Sampah di Provinsi DKI Jakarta, Kota Tangerang, Kota Bandung, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya, dan Kota Makassar ("Perpres 18/2016").

Melalui Perpres 18/2016, Pemerintah menegaskan percepatan pembangunan PLTSa 2016-2018 melalui pemanfaatan sampah yang

menjadi urusan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Kota Tangerang, Kota Bandung, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya, dan Kota Makassar.

Saat ini, Perpres 18/2016 telah dicabut berdasarkan Putusan Mahkamah Agung Nomor 27P/HUM/2016 dengan pertimbangan bahwa Perpres 18/2016 bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan, dan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Penerbitan Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung

Pelabuhan Hub Kuala Tanjung mempunyai peran penting bagi pertumbuhan perekonomian karena merupakan sebuah pelabuhan yang berdekatan dengan kawasan industri, yang berperan melayani kegiatan bongkar muat petikemas, *general cargo*, curah cair dan kering, serta industri pendukungnya untuk kebutuhan domestik dan internasional.

Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung di Kabupaten Batu Bara Provinsi Sumatera Utara ("Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung") merupakan salah satu PSN yang perlu segera dilakukan percepatan pembangunan dan pengoperasiannya melalui penugasan kepada BUMN. Selain itu, percepatan pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung juga dilakukan dalam rangka peningkatan konektivitas, pengembangan infrastruktur kemaritima, pengembangan pusat logistik berikat dan pengembangan wilayah di Sumatera Utara.

Melihat pentingnya pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung, maka diperlukan kerangka hukum yang mengatur percepatan pembangunan Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung. Oleh karena itu, Pemerintah perlu menerbitkan Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung.



Sumber Foto : Riski Cahyadi/KPPIP
Keterangan : Foto Proyek Pelabuhan Kuala Tanjung



Penerbitan Peraturan tentang Tim Kerja Pembangunan Kawasan *Transit Oriented Development* Kampung Bandan pada Proyek *Mass Rapid Transit* Jakarta

Dalam rangka percepatan pelaksanaan pembangunan *Mass Rapid Transit* di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta perlu dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 12 ayat (2) Perpres 75/2014, perlu dibentuk Tim Kerja Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Kampung Bandan pada Proyek *Mass Rapid Transit* di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Jalur Utara-Selatan.

Dalam Pasal 12 ayat (1) dan (2) Perpres 75/2014 diatur bahwa (1) dalam melaksanakannya tugasnya, KPPIP dibantu oleh Tim Pelaksana dan Tim Kerja, dan (2) susunan keanggotaan dan tugas Tim Pelaksana dan Tim Kerja ditetapkan dengan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua KPPIP.

Adapun tugas Tim Kerja yang telah diusulkan oleh KPPIP dalam rancangan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian:

- a. perkembangan aset di dalam Kawasan TOD;
- b. menyusun rencana, pemantauan, evaluasi dan pengendalian percepatan pengembangan pada Kawasan TOD;
- c. melakukan koordinasi dan fasilitasi dalam persiapan teknis dan komersial (pra studi kelayakan dan studi kelayakan), penyediaan lahan dan pembangunan Kawasan TOD;
- d. melakukan inventarisasi permasalahan dan hambatan serta menyampaikan rekomendasi dalam penyelesaian permasalahan yang timbul dari pelaksanaan percepatan penyediaan infrastruktur pada Kawasan TOD;
- e. melakukan inventarisasi, koordinasi dan fasilitasi konsolidasi lahan di sekitar Kawasan TOD dalam usaha pengembangan Kawasan TOD;
- f. berperan sebagai komite koordinasi Kawasan TOD yang melakukan sinkronisasi master plan Kawasan TOD dengan rencana pembangunan Depo MRT Jakarta dan pembangunan wilayah disekitarnya; dan
- g. melaksanakan tugas terkait lainnya yang diberikan oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.

B3. Perubahan Peraturan Lintas Sektoral terkait Penyediaan Infrastruktur

Mendorong penerbitan Peraturan Presiden baru tentang Percepatan Pembangunan Pembangkit Listrik Berbasis Tenaga Sampah di Provinsi DKI Jakarta, Kota Tangerang, Kota Bandung, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya, dan Kota Makassar

Proyek infrastruktur eksisting (*brownfield*) dapat dioptimalisasi untuk meningkatkan kualitas operasional infrastruktur dan memperoleh dana segar untuk pembangunan infrastruktur baru. Namun, saat ini belum ada peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur pengelolaan aset terbatas untuk optimalisasi penyediaan infrastruktur.

Untuk mendukung kegiatan optimalisasi pengelolaan aset infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian saat ini tengah menyusun Peraturan Presiden tentang Skema Pengelolaan Aset Terbatas (KePAT) Dalam Rangka Optimalisasi Penyediaan Infrastruktur.

Ketentuan yang akan diakomodir dalam Rancangan Peraturan Presiden tersebut antara lain sebagai berikut:

- a. Jenis dan kriteria infrastruktur yang dapat dioptimalisasi;
- b. Jangka waktu optimalisasi aset;
- c. Penanggung jawab optimalisasi aset;
- d. Pengawasan dan penilaian kegiatan optimalisasi aset;
- e. Struktur pelaksanaan transaksi;
- f. Manajemen risiko;
- g. Pengadaan badan usaha; dan
- h. Skema kerjasama dan substansi perjanjian.

Untuk mendukung penerbitan Peraturan Presiden tersebut, KPPIP memberikan dukungan berupa masukan konsep dan tanggapan terhadap Rancangan Peraturan Presiden tersebut. Rancangan Peraturan Presiden tersebut saat ini masih dalam tahap penyusunan. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian telah meminta tanggapan dan masukan kepada pihak-pihak terkait lainnya.

Adapun permasalahan hukum yang disampaikan dari hasil kajian KPPIP:

1. Kerangka pengaturan yang diperlukan untuk melaksanakan Skema Pendayagunaan Aset Terbatas dalam Rangka Optimalisasi Aset Infrastruktur;
2. Pihak yang akan menjadi PJPk dalam Skema KePAT;
3. Dalam konteks aset dimiliki oleh Kemenkeu, apakah *upfront payment* dan/atau *fixed fee* dapat diwajibkan dalam skema KePAT;
4. Dalam hal perjanjian KePAT dibuat antara K/L dan badan usaha, dapatkah *upfront payment* dan/atau *fixed fee* dibayarkan kepada BLU;
5. Bagaimana metode pengadaan badan usaha? Perlu dilakukan pengaturan agar proses pengadaan tidak mengikuti pengadaan barang dan jasa;
6. Apakah memungkinkan BUMN menjadi standing partner dalam pelaksanaan proyek.



BAB VII

Rencana KPPIP ke Depan



Sumber Foto : Fadil Aziz/KPIP
Keterangan : Foto Proyek Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu



A. Pencapaian KPPIP

Sampai dengan bulan Desember 2017, KPPIP telah mencapai kemajuan sebagai berikut:

- a. Penetapan daftar baru Proyek Prioritas melalui penerbitan Permenko Bidang Perekonomian No. 5 Tahun 2017 yang diseleksi dari daftar baru Proyek Strategis Nasional yang tercantum dalam Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 j.o. Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017.
- b. 2 proyek di sektor pelabuhan dan jalan tol telah memiliki OBC yang sesuai dengan Panduan Penyusunan OBC KPPIP, yaitu Pelabuhan Hub Internasional Bitung dan Jalan Tol Yogyakarta – Bawen.
- c. 2 proyek di sektor pelabuhan dan jalan tol, yaitu Pelabuhan Patimban dan Jalan Tol Yogyakarta – Bawen, telah memiliki *masterplan* intermoda dan AMDAL untuk meningkatkan kualitas dan mendukung kelengkapan penyiapan proyek.
- d. 1 proyek pelabuhan, yaitu Pelabuhan Patimban, telah mencapai *loan agreement*.
- e. Telah mendukung penyelesaian masalah untuk percepatan proyek prioritas.
- f. Telah menyelenggarakan berbagai kegiatan peningkatan kapasitas Penanggung Jawab Proyek Prioritas dan Strategis Nasional, khususnya terkait penyiapan proyek dengan skema KPBU serta sosialisasi Panduan Penyusunan OBC KPPIP.

B. Rencana KPPIP pada Tahun 2018

Berikut adalah rencana pencapaian KPPIP pada tahun 2018 yang sudah disepakati oleh Tim Pelaksana KPPIP:

1. Target pencapaian proyek:

- a. 6 proyek mencapai *financial close* dan/atau mulai konstruksi pada akhir tahun 2018.
- b. 1 program ketenagalistrikan telah menerima pendanaan dari lembaga pemberi pinjaman/donor.
- c. 1 studi penyiapan proyek disusun sesuai dengan Panduan Penyusunan OBC KPPIP atau FBC yang telah diterima pasar atau *bankable*.

2. Target peningkatan kualitas:

- a. Meningkatkan kapasitas pemangku kepentingan Proyek Prioritas dan Strategis Nasional dengan fokus pada mekanisme pemantauan dan *debottlenecking* serta proses *financial close*.

- b. Mendirikan Pusat Studi Vokasional untuk menyiapkan tenaga kerja ahli yang dibutuhkan dalam penyediaan Proyek Strategis Nasional.
- c. Melakukan pendampingan selektif Penanggung Jawab Proyek Strategis Nasional dalam upaya *debottlenecking*.

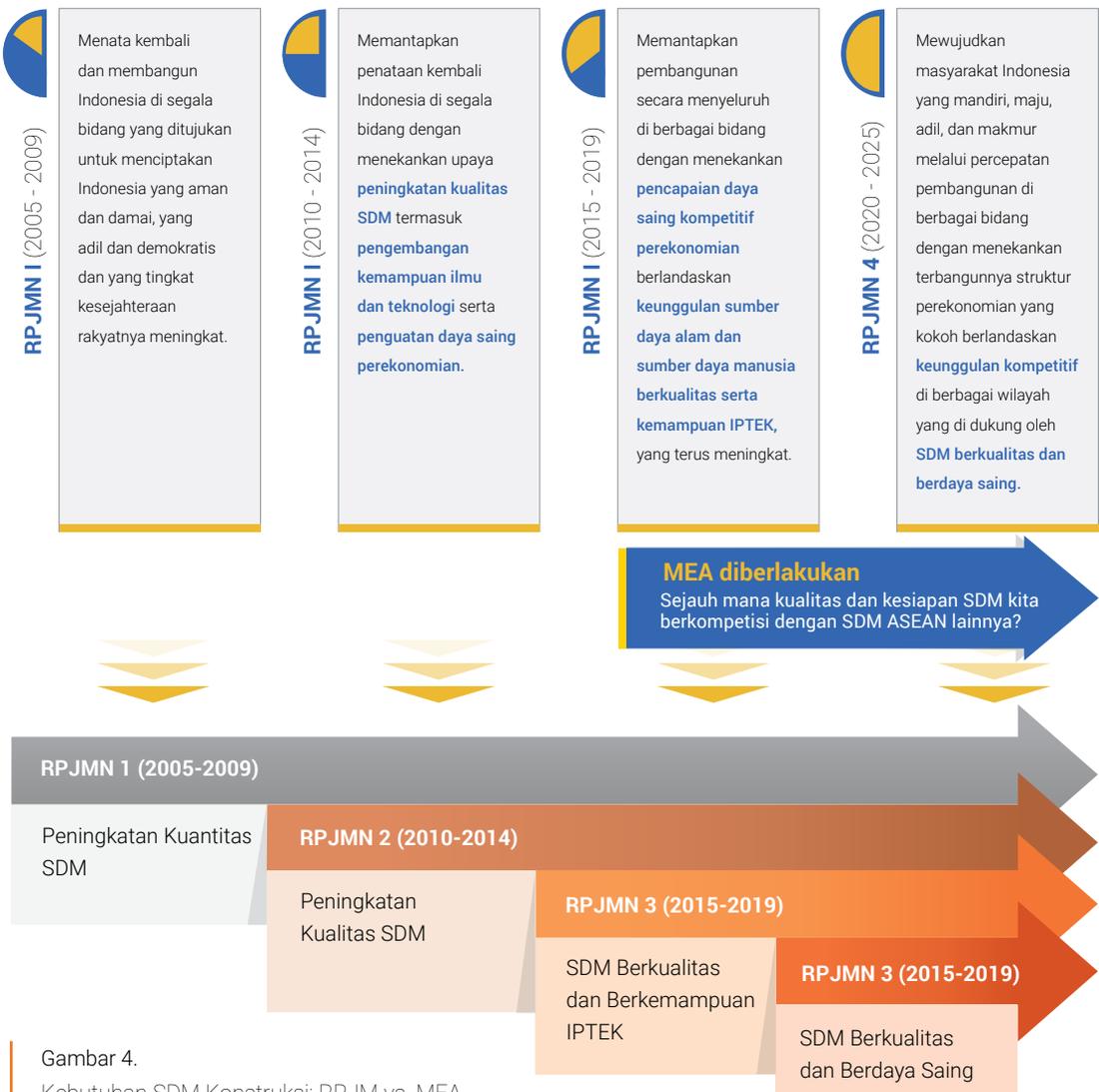
3. Target perbaikan regulasi:

- a. Mengidentifikasi dan meratifikasi isu-isu dalam infrastruktur ekonomi dan sosial.
- b. Menyelesaikan isu-isu sektoral pada sektor air dan sanitasi, ketengalistrikan, jalan dan keuangan.
- c. Melakukan harmonisasi kebijakan dan peraturan terkait KPBU.
- d. Mengevaluasi dan mengimplementasikan rencana kerja KPPIP dengan target yang jelas untuk masing-masing Tim Kerja Sektor.

C. Kegiatan KPPIP untuk Sumber Daya Manusia dan Pengembangan Kapasitas

Kebutuhan Tenaga Kerja terkait Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional

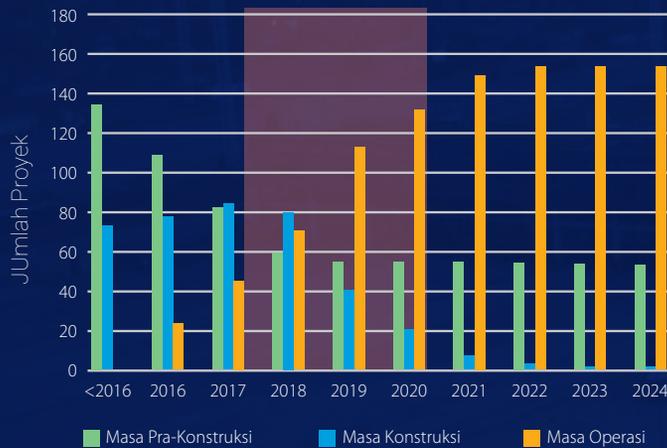
Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2024 terdiri dari empat tahap Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN).



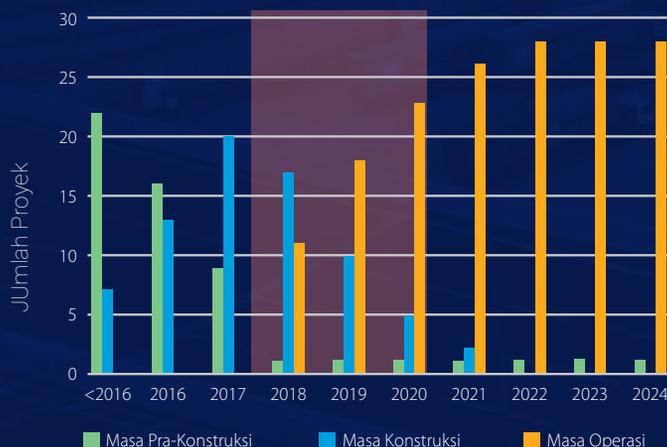
Gambar 4.
Kebutuhan SDM Konstruksi: RPJM vs. MEA

Saat ini sudah berada pada pertengahan dari era RPJMN 3 (2015-2019). Arahannya untuk SDM pada era ini adalah "SDM Berkualitas dan Berkemampuan IPTEK." Sedangkan untuk era berikutnya, yaitu RPJMN 4 (2020-2024), adalah "SDM Berkualitas dan Berdaya Saing." Perencanaan penyediaan SDM perlu memperhatikan arahan kebijakan SDM pada kedua era tersebut. Arahan ini akan digunakan untuk penyusunan peta jalan. Era RPJMN 3 menekankan pada sisi penguatan kompetensi, sedangkan era RPJMN 4 pada sisi pengakuan internasional.

Kemajuan **PROYEK STRATEGI NASIONAL**



Kemajuan **PROYEK INFRASTRUKTUR PRIORITAS**



Gambar 5. Kemajuan Proyek Strategis Nasional dan Prioritas Dipandang dari Sisi Pra-, Masa-, dan Pasca-Konstruksi

Selanjutnya pada Gambar 5 ditunjukkan status kemajuan Proyek Strategis Nasional dan Prioritas. Terdapat sejumlah informasi proyek yang masih harus ditelusuri statusnya sebanyak 54 PSN yang tidak diketahui kapan masa konstruksi dan operasi. Itu sebabnya hingga 2024 terlihat ada nilai konstan sebesar 54 proyek. Di samping itu terdapat juga 26 PSN yang sama sekali tidak diketahui statusnya. Sebagian dari proyek ini telah direvisi pada daftar PSN berdasarkan Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017.

Adanya perbedaan masa konstruksi dan operasi penting karena kebutuhan SDM-nya berbeda. Untuk masa konstruksi terdapat pengerahan tenaga teknik atau terampil terutama di bidang konstruksi yang cukup masif. Sedangkan masa operasi jumlahnya relatif berkurang dan umumnya diisi oleh tenaga yang lebih memahami substansi sesuai jenis infrastruktur.

Jenis SDM cenderung memiliki kompetensi lebih tinggi.

NO	Kebutuhan SDM Bidang Ketenagalistrikan yang Ditingkatkan Kompetensinya	2016	2017	2018	2019
1	Pembangkit	7.512	15.282	2.896	5.716
	Pengoperasian	156	627	1.818	3.724
	Pemeliharaan	116	400	1.078	1.992
	Pembangunan dan Pemasangan	7.240	14.255	-	-
2	Transmisi	767	992	609	563
	Pengoperasian dan Pemeliharaan	767	992	609	563
3	Distribusi (Gardu Induk)	2.730	3.864	2.256	2.034
	Pengoperasian dan Pemeliharaan	2.730	3.864	2.256	2.034
4	Instalasi Pemanfaatan	9.494	9.207	9.477	8.528
	Pemeliharaan	9.494	9.207	9.477	8.528
Kebutuhan SDM Bidang Geominerba yang Ditingkatkan Kompetensinya					
1	Operator Smelter	-	5.643	342	171
2	Pengawas Operasional Tambang	544	480	760	760

Tabel 1.

Kebutuhan SDM Pendukung Kebijakan Strategis pada Sektor ESDM

Kebutuhan SDM Bidang EBT yang Ditingkatkan Kompetensinya					
1	Operator PLTS	-	1827	-	-
2	Operator PLTMH	-	270	-	-
Kebutuhan SDM Bidang Panas Bumi yang Ditingkatkan Kompetensinya					
1	Operator Panasbumi	145	116	377	435
2	Tenaga Penunjang	180	144	468	540
Kebutuhan SDM Bidang Migas yang Ditingkatkan Kompetensinya					
1	Operator Kilang (Kilang Tuban dan Kilang Balikpapan)	-	-	-	1.485

Tabel 2.

Kebutuhan Tenaga Surveyor Kadaster/Juru Ukur untuk Mendukung Proses Pendaftaran Tanah

KETERANGAN	UNIT	2015 A	2016 A	2017 P	2018 P	2019 P
Registrasi Lahan	bidang	955.061	1.222.697	5.000.000	7.000.000	9.000.000
	ha	214.620	274.763	1.750.000	2.450.000	3.150.000
Jumlah Juru Ukur BPN	orang	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Juru Ukur berlisensi (eksisting)	orang	-	-	1.000	3.000	5.000
Kebutuhan Juru Ukur Berlisensi Baru	orang	-	-	3.000*	2.000	2.000
Total Juru Ukur	orang	2.000	2.000	5.000	7.000	9.000

*) Target 3.000 orang sudah terpenuhi 1.000 orang (existing)

Catatan:

Rasio 1 Juru Ukur = 1.000 bidang per tahun

Rasio 1 bidang = 0,35 ha untuk tahun 2017-2019

Tabel 3.

Kebutuhan Tenaga Surveyor dan Asisten Surveyor untuk Mendukung Kebijakan Strategis pada Berbagai Sektor

NO	PROGRAM	RASIO	UKURAN	WAKTU	SUR-VEYOR	ASISTEN		RASIO ASISTEN PER SURVEYOR		SDM	KUALIFIKASI
						Min.	Maks.	Min.	Maks.		
1 Program Kelistrikan 35GW											
	Transmisi PLN	0.5 km/ tim/ hari	Panjang 46.000 km	3 tahun	103	300	300	2,9	2,9	103 tim (103 surveyor, 300 asisten)	Surveyor Topografi
	Tapak Tower PLN	5 tapak/ tim/ hari	Ukuran tapak = 20x20 meter	1 tahun (300 hari)	23	39	92	1,7	4,0	23 tim (23 surveyor, 39-92 asisten)	Surveyor Kadastral
			Jumlah tapak = 34.500 tapak								
2 Kawasan lahan untuk keperluan powerplant (PLTU)											
	Pengukuran Topografi	1-1,5 hektar/ tim survey/ hari	Luas 10.000 hektar	1 tahun (300 hari)	34	99	122	2,9	3,6	34 tim (=34 surveyor, 99-122 asisten surveyor)	Surveyor Kadastral
	Pengolahan Data	1 tim operator tiap 3 tim survey			11					11 tim pengolah data	
	Total				45	135	180	3,0	4,0	45 tim (45 surveyor, 135-180 asisten)	
3 Koridor jalan tol											
	Pengukuran Topografi	0.5 km/ tim survey/ hari	2.600 km	3 tahun (900 hari)	6	18	24	3,0	4,0	6 tim (=6 surveyor, 18-24 asisten)	Surveyor Engineering
	Pengolahan Data	1 tim operator tiap 3 tim survey			2					2 tim pengolah data	
	Total				8	24	32	3,0	4,0	8 tim (= 8 surveyor, 24-32 asisten)	

NO	PROGRAM	RASIO	UKURAN	WAKTU	SUR-VEYOR	ASISTEN		RASIO ASISTEN PER SURVEYOR		SDM	KUALIFIKASI
						Min.	Maks.	Min.	Maks.		
4.	Pertambangan batu bara										
					120	250	250	2,1	2,1	250 asisten juru ukur	
										250 asisten juru ukur	
5.	Tambang minyak <i>offshore</i>										
					100					100 orang surveyor	
										tidak perlu asisten juru ukur	

Tindak lanjut untuk Gambaran Sumber Daya Manusia terkait Proyek Prioritas dan PSN:

1. Pendataan jumlah kebutuhan dan ketersediaan SDM (jumlah maupun kualitas/ kompetensi) melanjutkan yang telah dicapai tahun 2017;
2. Tindakan untuk mengatasi kekurangan SDM (jumlah maupun kualitas/kompetensi);
3. Terobosan atau inovasi dalam rangka pemenuhan SDM terkait Proyek Prioritas dan PSN;
4. Afirmasi terkait memaksimalkan SDM dalam negeri; dan
5. Dukungan fiskal bagi program studi teknik yang terlibat untuk memenuhi infrastruktur pendidikan yang diperlukan.

Permasalahan dan Solusi Keinsinyuran

Permasalahan Utama

Undang-Undang (UU) No. 11 Tahun 2014 tentang Keinsinyuran telah disahkan pada tanggal 22 Maret 2014. UU ini mengamanatkan beberapa peraturan turunan sudah harus diterbitkan paling lambat tiga tahun setelah diundangkan. Namun hingga 22 Maret 2017 tidak satupun Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden dan Keputusan Presiden diterbitkan.



Ketiadaan peraturan turunan sesuai amanat dapat memberikan implikasi serius karena sertifikasi dan izin kerja insinyur bisa dinyatakan batal demi hukum. Hal tersebut disebabkan karena ketentuan yang diatur oleh UU Keinsinyuran, yang menyatakan:

1. Setiap Insinyur, sarjana teknik, dan sarjana teknik terapan yang telah tersertifikasi dinyatakan sebagai Insinyur Teregistrasi dan harus disesuaikan dengan UU ini paling lambat tiga tahun dihitung sejak UU ini diundangkan (Pasal 52 Butir b); dan
2. Setiap Insinyur yang telah melakukan Praktik Keinsinyuran dengan memiliki izin kerja, tetapi belum tersertifikasi sebelum UU ini diundangkan, dinyatakan sebagai Insinyur teregistrasi dan harus disesuaikan dengan UU ini paling lambat tiga tahun dihitung sejak UU ini diundangkan (Pasal 52 Butir c).

Disamping target tiga tahun, pada UU No. 11 Tahun 2014, Bab Ketentuan Peralihan telah diamanatkan

adanya target satu tahun dan dua tahun setelah UU ini diundangkan, sebagai berikut:

1. Dalam waktu paling lambat satu tahun (tahun 2015) Dewan Insinyur Indonesia (DII) telah dibentuk. Kenyataannya, hingga kini DII belum dibentuk. Hal ini membuat beberapa fungsi DII yang diamanatkan oleh UU Keinsinyuran tidak berjalan;
2. Dalam waktu paling lambat dua tahun (tahun 2016) peraturan pelaksanaan dari UU ini harus sudah ditetapkan. Sejauh ini belum ada PP yang diterbitkan. Untuk mengisi kekosongan selama periode tersebut, yang diterbitkan adalah Peraturan Direktorat Jenderal;
3. Dalam waktu paling lambat dua tahun (tahun 2016) anggaran dasar dan anggaran rumah tangga PII harus sudah disesuaikan dengan ketentuan dalam UU ini dan mendapatkan persetujuan dari Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia (Ristekdikti).

AD ART tersebut telah ditetapkan pada Kongres Luar Biasa PII tahun 2015 sebagai AD ART PII dan juga telah disahkan oleh Menteri Ristekdikti pada tahun 2016 yang lalu.

Mengingat belum ada peraturan pelaksanaan, di lapangan terjadi silang pendapat. Misalnya, Program Studi Program Profesi Insinyur yang terdapat di Perguruan Tinggi menganggap PII harus menghentikan kegiatan LSIP (Lokakarya Sertifikasi Insinyur Profesional) yang selama ini berlangsung bahkan sebelum UU Keinsinyuran. Namun, PII beranggapan selama belum ada peraturan yang diterbitkan, adanya penghentian LSIP akan menimbulkan kekosongan kegiatan sertifikasi.

Secara eksplisit Peraturan Pemerintah yang harus dibentuk sebagai turunan dari UU Keinsinyuran adalah sebagai berikut:

1. Registrasi Insinyur:
2. Substansi: Pasal 10 s/d Pasal 14
3. Tata cara pengenaan sanksi administratif: Pasal 15 dan Pasal 16
4. Insinyur Asing:
5. Substansi: Pasal 18, Pasal 19, dan Pasal 20
6. Tata cara pengenaan sanksi administratif: Pasal 21
7. Pembinaan Keinsinyuran: Pasal 45 s/d Pasal 48
8. Cakupan disiplin teknik Keinsinyuran dan cakupan bidang Keinsinyuran: Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2)
9. Program Profesi Insinyur: Pasal 7 dan Pasal 8

Sebagai catatan tambahan, sejak tahun 2016 Pengurus Pusat PII telah menerbitkan SK untuk membentuk Tim Percepatan Perumusan PP turunan UU Keinsinyuran dan telah beberapa kali melakukan rapat internal maupun dengan pihak Kemristekdikti. Untuk mendukung hal ini telah dikontrak juga konsultan hukum.

Permasalahan Umum yang Harus Diatasi

1. Rasio sarjana teknik per satu juta penduduk

UU Keinsinyuran ini merupakan suatu instrumen yang sangat vital dan strategis untuk mengejar berbagai ketertinggalan Indonesia di sisi keinsinyuran dibandingkan beberapa negara, baik di ASEAN maupun dunia. Sebagai contoh, posisi Indonesia dari sisi jumlah sarjana teknik per satu juta penduduk relatif rendah dibanding negara Asia lainnya seperti Korea Selatan (25.309 Sarjana Teknik), Vietnam (9.037), Republik Rakyat Tiongkok (5.739), Thailand (4.121), Malaysia (3.333) dan Indonesia (3.076). Rendahnya rasio tersebut membuat Indonesia sulit untuk menjadi tuan rumah di negara sendiri. Besarnya nilai Proyek Prioritas dan Strategis Nasional tentunya menuntut ketersediaan sumber daya manusia yang cukup masif.

Dengan rendahnya rasio sarjana teknik per satu juta penduduk untuk Indonesia, dikhawatirkan kekurangan tersebut akan diisi oleh tenaga kerja dari negara tetangga dan mancanegara.

2. Pengakuan Washington Accord (WA)

Permasalahan lain adalah di sisi pengakuan terhadap lulusan perguruan tinggi Indonesia. Untuk bidang teknik, terdapat sistem akreditasi di tingkat negara yang disebut sebagai Washington Accord (WA). Indonesia memang relatif tertinggal dibanding negara tetangga untuk mendapatkan pengakuan dari WA. Sebagai contoh, negara-negara lain telah menjadi anggota lebih dahulu yaitu Hong

Kong (1995), Jepang (2005), Singapura (2006), Taiwan (2007), Malaysia (2009), Turki (2011), Rusia (2012), India (2014), Sri Lanka (2014), dan Republik Rakyat Tiongkok (2016). Kemudian yang baru mendapatkan Provisional Status adalah Pakistan (2010), Bangladesh (2011), dan Filipina (2013). Untuk Indonesia, baru tahun 2013 Pemerintah mulai merintis dengan mengajukan ODA kepada Pemerintah Jepang untuk mendapatkan pengarahannya guna mendapatkan pengakuan WA. Direncanakan pada tahun 2019 Indonesia bisa mendapatkan Provisional Status dengan sponsor dari JABEE (Jepang) dan ABET (Amerika Serikat).

3. Rekognisi Pengembangan/Pembentukan Kompetensi di Industri

Beberapa industri di Indonesia telah menjalankan program pengembangan profesi (pembentukan kompetensi) bagi sarjana teknik yang baru direkrut dalam jangka waktu tertentu, bahkan sesudah menyelesaikan program pengembangan profesi ini pun masih perlu menjalani peta jalan profesi selama bekerja di perusahaan/industri tempat bekerja. Fakta ini sudah semestinya perlu mendapat rekognisi pemerintah terkait dengan sertifikasi insinyur yang bersangkutan. Beberapa industri yang memberikan program pengembangan profesi antara lain adalah PT Pertamina (BPST), PT Badak LNG, PT Yokogawa Indonesia, PT Pupuk Indonesia, dan PT Unilever Indonesia.

4. Program Profesi Insinyur (PPI)

Terkait dengan UU Keinsinyuran No. 11 Tahun 2014, pemerintah telah menunjuk 40 perguruan tinggi untuk menjalankan Program Profesi Insinyur (PPI) untuk mengembangkan profesi keinsinyuran bagi Sarjana Teknik dan melakukan sertifikasi insinyur. Program PPI ini dapat dilakukan dengan dua jalur atau cara, yaitu melalui program reguler atau Rekognisi Pengalaman Lampau (RPL).

5. Sertifikasi PII dan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK)

LPJK merupakan Lembaga di bawah Kementerian PUPR yang mengeluarkan Sertifikat Keahlian Kerja (SKA) untuk insinyur atau sarjana teknik dan Sertifikat Keterampilan Kerja (SKT) untuk diploma dan sarjana terapan. LPJK muncul di Kementerian PUPR mengikuti munculnya UU Jasa Konstruksi yang ditetapkan pada tahun 1999. Namun, sejak dibentuknya BNSP pada tahun 2003, kewenangan Kementerian PUPR, dalam hal ini LPJK, dibatasi untuk sertifikasi keahlian/keterampilan yang terkait dengan proyek infrastruktur saja. PII merupakan salah satu asosiasi profesi yang diakui dan dikenal oleh LPJK. Dalam organisasi pelaksanaan proyek infrastruktur, IPM bisa menjadi *Project Manager* dan IP bisa menjadi pelaksana proyek.

Pemegang sertifikat IP, IPM dan IPU bisa meminta SKA kepada LPJK untuk mendapatkan SKA bidang yang lebih spesifik seperti instrumentasi, kontrol, termal dan lainnya. Disiplin-disiplin yang diakui LPJK diantaranya adalah sipil, arsitektur, mesin (termal), dan elektro (instrumentasi dan kontrol). Dalam proyek (yang berhak ikut lelang), dikenal juga sertifikasi badan/perusahaan. Dengan sertifikasi perorangan/insinyur profesional PII, sertifikasi perusahaan oleh LPJK ditentukan oleh jumlah IPP, IPM dan IPU dalam perusahaan.

6. Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Insinyur Tiap Badan Kejuruan

Masing-masing Badan Kejuruan (BK) di dalam PII mengembangkan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Insinyur yang akan menjadi acuan penyelenggaraan PPI, Program Rekognisi Pembelajaran/Pengalaman Lampau (RPL), dan sebagai dasar penyelenggaraan uji kompetensi serta Program Registrasi Profesi Insinyur di Indonesia. Rancangan SKKNI Insinyur disusun berdasarkan kompetensi yang diyakini

mewakili BK masing-masing serta mendapatkan masukan pemangku kepentingan, termasuk BK masing-masing. Rancangan SKKNI Insinyur kemudian perlu ditunjukkan ke BNSP dan LPJK (selama masih berfungsi). Masukan dari BNSP dan LPJK digunakan untuk merevisi bagian-bagian yang masih memerlukan penyempurnaan sebelum ditetapkan oleh pemerintah menjadi dokumen resmi negara.

7. Dewan Insinyur Indonesia (DII)

Menurut UU No. 11 Tahun 2014, Dewan Insinyur adalah lembaga yang beranggotakan pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan Keinsinyuran yang berwenang membuat kebijakan penyelenggaraan Keinsinyuran dan pengawasan pelaksanaannya. Tugasnya adalah merumuskan kebijakan, menjalin kerjasama keinsinyuran internasional dan mengawasi alih teknologi oleh insinyur asing. Perumusan kebijakan ini meliputi sistem registrasi Insinyur, standar Program Profesi Insinyur, standar Pengembangan Keprofesian Berkelanjutan, pengawasan pelaksanaan Praktek Keinsinyuran oleh PII, sistem Uji Kompetensi, dan standar kompetensi Insinyur. Melihat hal tersebut, tugas PII seharusnya ditetapkan oleh Dewan Insinyur sehingga posisinya penting sekali. Mengacu pada amanat dalam UU Keinsinyuran, DII seharusnya sudah dibentuk paling lambat satu tahun sejak UU diundangkan.

Dewan Insinyur yang diamanatkan UU ditolak Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kemenpan RB). PII mengusulkan Rancangan Peraturan Pemerintah yang mengandung usulan badan pengganti fungsi Dewan Insinyur sebelum Dewan Insinyur terbentuk. Rancangan sedang diproses oleh Biro Hukum, Kemenristekdikti. Usulan dari PII terhadap Perpres dan Kepres sudah lama dilakukan serta pembahasan sejak tahun 2015

melalui rapat-rapat yang dipimpin oleh Deputi BPPT (saat ini Dirktur Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan, Kemenristekdikti), namun internal PII sendiri tidak mencapai kesepakatan sehingga sulit untuk ditindaklanjuti oleh Pemerintah.

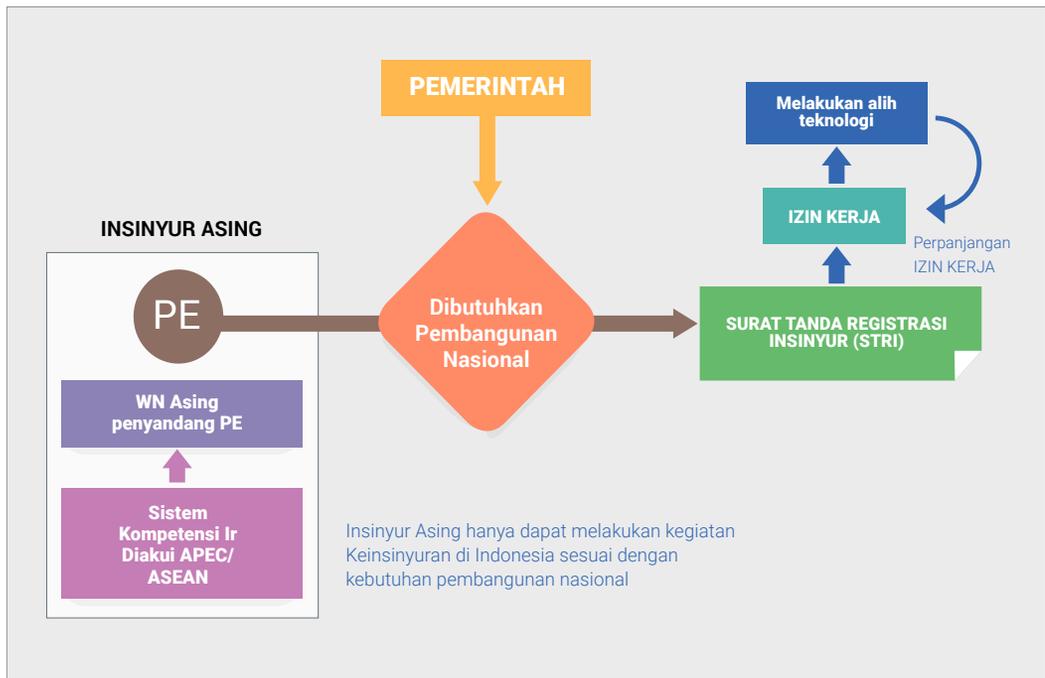
Dilain pihak, Pemerintah telah mencanangkan pengurangan/pembubaran lembaga-lembaga Non Struktural yang dibiayai APBN sehingga proses pembentukan DII Indonesia mengalami penundaan sampai waktu yang belum dapat dipastikan.

8. Insinyur Asing

Insinyur Asing dapat melakukan kegiatan Keinsinyuran di Indonesia sesuai dengan kebutuhan pembangunan nasional. Insinyur Asing yang ingin bekerja sebagai PE di Indonesia, harus teregistrasi sebagai insinyur profesional di negara asalnya. Hal ini tercantum di dalam UU No. 11 Tahun 2014, Pasal 18 Butir 3 dan 4, yaitu:

1. Pasal 18 Butir (3): Untuk mendapat surat izin kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (2) insinyur asing harus memiliki Surat Tanda Registrasi Insinyur dari PII berdasarkan surat tanda registrasi atau sertifikat kompetensi Insinyur menurut hukum negaranya; dan
2. Pasal 18 Butir (4): Dalam hal Insinyur Asing tidak memiliki surat tanda registrasi atau sertifikat kompetensi Insinyur menurut hukum negaranya sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Insinyur Asing harus memenuhi syarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11.

Ketentuan mengenai Insinyur Asing perlu diatur pada Peraturan Pemerintah sebagai turunan dari UU Keinsinyuran.



Gambar 7.
Ketentuan mengenai Insinyur Asing

Perlu ditambahkan di sini, khusus untuk SDM Konstruksi ada ketentuan dari UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi Pasal 74 sebagai berikut:

1. Pemberi kerja kepada tenaga kerja konstruksi asing wajib memiliki rencana penggunaan tenaga kerja asing dan izin mempekerjakan tenaga kerja asing;
2. Tenaga kerja konstruksi asing dapat melakukan pekerjaan konstruksi di Indonesia hanya pada jabatan tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
3. Tenaga kerja konstruksi asing pada jabatan ahli yang akan dipekerjakan oleh pemberi kerja harus memiliki surat tanda registrasi dari Menteri PUPR;
4. Surat tanda registrasi tersebut diberikan berdasarkan sertifikat kompetensi tenaga

kerja konstruksi asing menurut hukum negaranya;

5. Tenaga kerja konstruksi asing pada jabatan ahli wajib melaksanakan alih pengetahuan dan teknologi kepada tenaga kerja pendamping sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
6. Pengawasan penggunaan tenaga kerja konstruksi asing dilakukan oleh pengawas ketenagakerjaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
7. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara registrasi bagi tenaga kerja konstruksi asing diatur dalam Peraturan Menteri PUPR.

Tindak Lanjut dari Permasalahan dan Solusi Keinsinyuran:

1. Proses akreditasi 240 program studi teknik oleh IABEE agar Indonesia dapat menjadi

- signatory* dari Washington Accord diawali dengan provisiona status pada tahun 2019;
2. Dukungan fiskal kepada program studi yang akan diakreditasi oleh IABEE untuk biaya akreditasi; dan
 3. Melibatkan industri (BUMN dan swasta) dalam kegiatan akreditasi oleh IABEE.

Selain hal di atas, pada rencana kedepan, masih dikaji wacana yang berkaitan dengan fasilitasi Program Studi Program Profesi Insinyur (PSPPI), dimana isu penting terkait kebutuhan fasilitasi PSPPI antara lain sebagai berikut:

1. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/ PTS untuk pengembangan kurikulum PSPPI;
2. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/ PTS untuk pengembangan administrasi dan sistem manajemen PSPPI;
3. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/ PTS untuk pengembangan skema dan mekanisme kerjasama industri konstruksi untuk praktek profesi;
4. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/PTS untuk pengembangan sistem, tatakelola dan perangkat RPL (rekognisi pembelajaran lampau) untuk profesi insinyur;
5. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/PTS untuk penyusunan sistem penyetaraan SST & SPdT; dan
6. Kerjasama dan pemberdayaan PII wilayah untuk mendukung penyelenggaraan PSPPI di PTN/ PTS.

Program dan kegiatan penyiapan industri konstruksi sebagai tempat praktek PPI sebagai berikut:

1. Menyusun kategori industri;
2. Menyusun kriteria industri;
3. Menyusun pola kerjasama;
4. Menyusun formulir standar kerjasama;
5. Menyusun rencana kerjasama industri; dan
6. Menyusun metoda evaluasi kerjasama.

Program dan kegiatan menyusun kategori dan kriteria industri konstruksi bagi tempat praktek PSPPI:

1. Studi/kajian kesiapan dan kelayakan industri konstruksi sebagai tempat praktek PPI;
2. Studi/kajian penyusunan sistem dan perangkat industri konstruksi untuk fasilitasi praktek PPI;
3. FGD/*workshop*/seminar kebutuhan dukungan industri konstruksi untuk keberhasilan program profesi insinyur; dan
4. FGD/*workshop*/seminar perumusan peraturan menteri pupr tentang penetapan kategori dan kriteria industri konstruksi bagi tempat praktek PPI.

Program dan kegiatan menyusun pola dan mekanisme kerjasama industri konstruksi, PTN/ PTS, dan PII untuk penyelenggaraan PSPPI

1. Studi/kajian penyusunan pola dan mekanisme serta pembiayaan kerjasama penyelenggaraan PSPPI antara PTN/ PTS dan industri konstruksi;
2. Studi/kajian penyusunan sistem pelembagaan kerjaama, lingkup, peran, tugas dan tanggungjawab para pelaku industri konstruksi untuk fasilitasi praktek PPI;
3. FGD/*workshop*/seminar model ideal kerjasama industri konstruksi untuk keberhasilan program profesi insinyur; dan
4. FGD/*workshop*/seminar perumusan peraturan menteri pupr tentang pola kerjasama industri konstruksi bagi tempat praktek PPI.

Program dan kegiatan menyusun bentuk kontrak standar kontrak kerjasama industri konstruksi, PTN/ PTS, dan PII untuk penyelenggaraan PSPPI

1. Studi/kajian penyusunan bentuk standar

- kontrak kerjasama PSPPI antara PTN/PTS dan industri konstruksi;
2. Studi/ pengkajian penyusunan sistem *monitoring* dan evaluasi pelaksanaan kerjasama industri konstruksi untuk fasilitasi praktek PPI;
 3. FGD/*workshop*/seminar standar kontrak kerjasama industri konstruksi untuk keberhasilan program profesi insinyur; dan
 4. FGD/*workshop*/seminar perumusan peraturan menteri pupr tentang standar kontrak kerjasama industri konstruksi, PTN/PTS dan PII dalam penyelenggaraan tempat praktek PPI.

Perlu ditambahkan di sini, khusus untuk SDM Konstruksi ada ketentuan dari UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi Pasal 74 sebagai berikut:

5. Pemberi kerja kepada tenaga kerja konstruksi asing wajib memiliki rencana penggunaan tenaga kerja asing dan izin mempekerjakan tenaga kerja asing;
6. Tenaga kerja konstruksi asing dapat melakukan pekerjaan konstruksi di Indonesia hanya pada jabatan tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
7. Tenaga kerja konstruksi asing pada jabatan ahli yang akan dipekerjakan oleh pemberi kerja harus memiliki surat tanda registrasi dari Menteri PUPR;
8. Surat tanda registrasi tersebut diberikan berdasarkan sertifikat kompetensi tenaga kerja konstruksi asing menurut hukum negaranya;
9. Tenaga kerja konstruksi asing pada jabatan ahli wajib melaksanakan alih pengetahuan dan teknologi kepada tenaga kerja pendamping sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
10. Pengawasan penggunaan tenaga kerja konstruksi asing dilakukan oleh pengawas

- ketenagakerjaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
11. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara registrasi bagi tenaga kerja konstruksi asing diatur dalam Peraturan Menteri PUPR.

Tindak Lanjut dari Permasalahan dan Solusi Keinsinyuran:

1. Proses akreditasi 240 program studi teknik oleh IABEE agar Indonesia dapat menjadi *signatory* dari Washington Accord diawali dengan provisiona status pada tahun 2019;
2. Dukungan fiskal kepada program studi yang akan diakreditasi oleh IABEE untuk biaya akreditasi; dan
3. Melibatkan industri (BUMN dan swasta) dalam kegiatan akreditasi oleh IABEE.

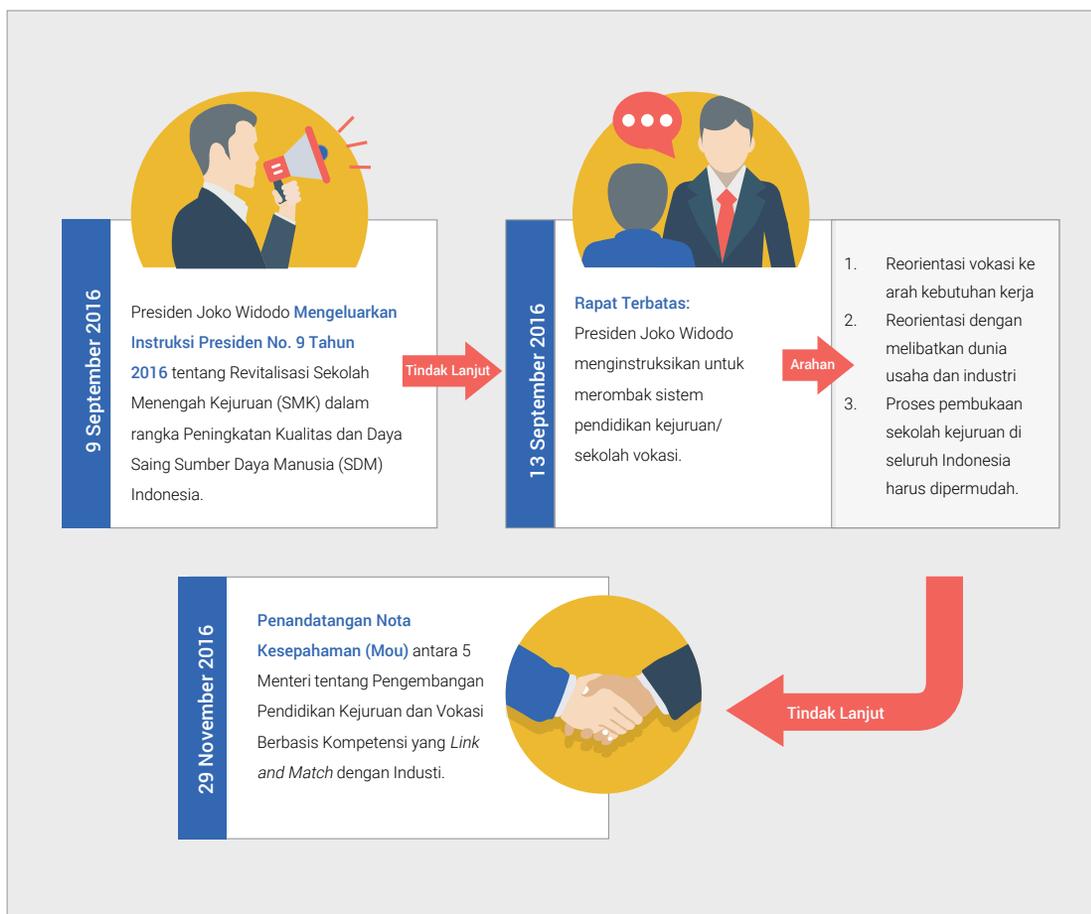
Selain hal di atas, pada rencana kedepan, masih dikaji wacana yang berkaitan dengan fasilitasi Program Studi Program Profesi Insinyur (PSPPI), dimana isu penting terkait kebutuhan fasilitasi PSPPI antara lain sebagai berikut:

1. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/ PTS untuk pengembangan kurikulum PSPPI;
2. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/ PTS untuk pengembangan administrasi dan sistem manajemen PSPPI;
3. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/ PTS untuk pengembangan skema dan mekanisme kerjasama industri konstruksi untuk praktek profesi;
4. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/PTS untuk pengembangan sistem, tatakelola dan perangkat RPL (rekognisi pembelajaran lampau) untuk profesi insinyur;
5. Kerjasama dan pemberdayaan PTN/PTS untuk penyusunan sistem penyetaraan SST & SPdT; dan
6. Kerjasama dan pemberdayaan PII wilayah untuk mendukung penyelenggaraan PSPPI di PTN/ PTS.

Kegiatan Fasilitasi untuk Sistem Vokasi Nasional yang mendukung Pelaksanaan Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional

Kegiatan pengembangan vokasi merupakan bagian dari kebijakan pemerintah. Pada tahun 2016, Presiden menerbitkan instruksi dalam bentuk Inpres No. 9 Tahun 2016 tentang Revitalisasi Sekolah Menengah Kejuruan dalam Rangka Peningkatan Kualitas dan Daya Saing Sumber Daya Manusia Indonesia. Kemudian, pada tahun ini pengembangan vokasi

dimasukkan ke dalam kerangka besar Konfigurasi Kebijakan Pemerataan Ekonomi. Pada Gambar 8 ditunjukkan kronologis kebijakan vokasi di Indonesia dimana angka pengangguran pada lulusan pendidikan vokasi adalah yang tertinggi, disusul lulusan SMA dan SMP. Oleh karenanya, Presiden menginstruksikan adanya perombakan pada pendidikan vokasi.



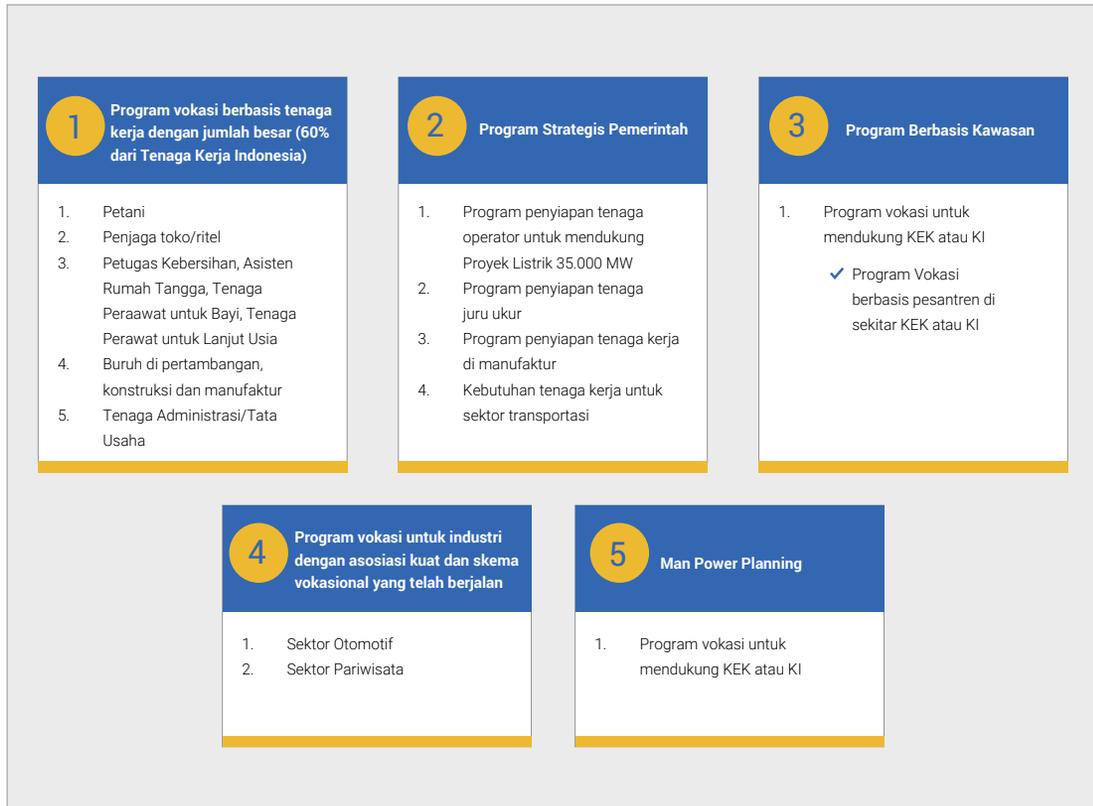
Gambar 8.
Kronologis Kebijakan Vokasi di Indonesia

Guna diperoleh gambaran konteks pengembangan vokasi, konfigurasi Kebijakan Pemerataan Ekonomi yang mendesak diperlukan pada berbagai sektor. Berbagai upaya pengkajian dan penerbitan kebijakan baru yang berbasis keadilan diperlukan untuk mencapai efisiensi yang lebih optimal di sektor yang berdampak pada pemenuhan kebutuhan masyarakat banyak. Tahun 2017 Pemerintah mencanangkan Konfigurasi Kebijakan Pemerataan Ekonomi yang mencakup tiga area yaitu lahan, kesempatan, dan kapasitas SDM.



Gambar 9. Konfigurasi Kebijakan Pemerataan Ekonomi

Program kerja Vokasi dan Ketenagakerjaan dalam mendukung Kebijakan Pemerataan Ekonomi dalam bidang vokasi dan ketenagakerjaan memiliki lima kebijakan utama yang dapat dilakukan untuk mendukung kebijakan pemerataan ekonomi:



Gambar 10.

Program Kerja Vokasi dan Ketenagakerjaan dalam Mendukung Kebijakan Pemerataan Ekonomi

Dari kelima program kerja Vokasi dan Ketenagakerjaan, penugasan KPPIP terutama adalah untuk mendukung Program Strategis Pemerintah yang terdiri dari empat sub program:

1. Program penyiapan tenaga kerja operator untuk mendukung Proyek Listrik 35.000 MW
2. Program penyiapan tenaga juru ukur;
3. Kebutuhan tenaga kerja untuk sektor perhubungan; dan

4. Program penyiapan tenaga kerja di industri.

Program pertama dan kedua adalah yang akan dikonsentrasikan pada kegiatan pengembangan vokasi KPPIP. Sedangkan untuk sektor perhubungan, akan dikonsentrasikan pada pengembangan peningkatan kapasitas PJPK (Penanggung Jawab Proyek Kerjasama) Kementerian Perhubungan. Sedangkan untuk program keempat meskipun bukan merupakan Program Strategis Nasional, namun bisa

diikutsertakan, baik langsung maupun tidak, pada pengembangan vokasi untuk Ketenagalistrikan dan Juru Ukur.

Kegiatan Fasilitasi untuk Sistem Vokasi Nasional diarahkan kepada:

1. Reformasi pendidikan vokasi menjadi pendidikan yang unik/spesifik dan tidak lagi merupakan pendidikan yang masal dan umum;
2. Penataan kembali pendidikan vokasi sehingga tidak menjadi pendidikan bagi anak-anak yang kurang mampu (baik secara ekonomi maupun akademik);
3. Konsep *teaching factory* diterapkan di sekolah/ pendidikan vokasi; dan
4. Keterlibatan industri dalam pendidikan vokasi melalui skema KPBU.

Selain gambaran untuk kegiatan fasilitasi kedepannya, berikut ini disampaikan juga usulan dalam pengembangan vokasi dimana akan dilakukan tiga jenis kegiatan sebagai berikut:

1. Identifikasi pengembangan vokasi untuk ketenagalistrikan
Tenaga teknis yang diperlukan terutama untuk tahap konstruksi dan operasional dari IPP. Hal ini mengingat PT PLN sudah menyiapkan tenaga yang diperlukan. Usulan rincian kegiatan meliputi:
 - a) Identifikasi permasalahan dan kebutuhan vokasi bidang ketenagalistrikan. Melalui identifikasi, diketahui bahwa PT PLN telah menjamin kebutuhan tenaga kerja yang dipenuhi oleh PLN Pusdiklat. Sedangkan untuk IPP, perlu dicermati mana yang sudah mempersiapkan dan mana yang belum;
 - b) FGD untuk mengidentifikasi permasalahan dan kebutuhan vokasi bidang ketenagalistrikan; dan

- c) Penyusunan database kebutuhan SDM ketenagalistrikan.

2. Implementasi pengembangan vokasi ketenagalistrikan berstandar internasional
Kegiatan ini terutama dikerjakan oleh konsultan vokasi dari Australia untuk merumuskan pengembangan vokasi ketenagalistrikan berstandar internasional. Rincian kegiatan meliputi:

- a) Proposal pengembangan vokasi ketenagalistrikan berstandar internasional;
- b) Penetapan pendanaan untuk *Sustainable Skills*;
- c) Kontrak kerjasama dengan *Sustainable Skills*;
- d) Nota Kesepahaman dengan pihak terkait; dan
- e) Pendampingan konsultan.

3. Perumusan diklat vokasi untuk Surveyor Kadaster

Kegiatan ini ditujukan untuk memenuhi kebutuhan tenaga surveyor kadaster untuk mendukung program pendaftaran tanah dengan metode PTSL. Rincian kegiatan meliputi:

- a) Identifikasi permasalahan dan kebutuhan vokasi bidang pertanahan;
- b) FGD Identifikasi permasalahan dan kebutuhan vokasi bidang pertanahan;
- c) *Workshop* dukungan PTSL (Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap) oleh pihak terkait; dan
- d) Kegiatan diklat vokasi untuk Surveyor Kadaster.

Kegiatan Pengembangan Kapasitas untuk Dukungan Pelaksanaan Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional

Kegiatan Pengembangan Kapasitas Penyiapan Kementerian Perhubungan sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) untuk Proyek dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)



Gambar 11.

Kegiatan Pengembangan Kapasitas Penyiapan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) untuk Proyek dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)

Terhambatnya implementasi skema KPBU di Indonesia tidak lepas dari belum familiarnya Kementerian/Lembaga penanggung jawab proyek untuk menerapkan skema tersebut. Pada awal tahun 2017, KPPIP telah mengidentifikasi Kementerian Perhubungan sebagai salah satu penanggung jawab proyek yang berpotensi menerapkan skema KPBU, terutama mempertimbangkan potensi KPBU pada proyek prioritas di sektor transportasi.

Oleh karena itu, KPPIP melakukan kegiatan pengembangan kapasitas bertema "Penyiapan Kementerian Perhubungan sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) untuk Proyek dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)" di Bandung, 19 – 20 Oktober 2017. Acara ini mengundang Biro Kerja Sama Kementerian

Perhubungan yang telah ditetapkan sebagai Simpul KPBU serta aparat Kementerian Perhubungan lainnya dari setiap Direktorat Jenderal, Sekretariat, dan Staf Ahli. Selain itu, KPPIP juga mengundang kementerian/ lembaga terkait KPBU seperti Kementerian Keuangan, Kementerian PPN/Bappenas, dan PT Sarana Multi Infrastruktur.

Pada acara ini, KPPIP bekerja sama dengan PT Tusk Advisory yang memberikan paparan terkait tugas PJPK dan pembelajaran skema KPBU. Paparan yang disampaikan mencakup pengenalan skema dan tahapan kerjasama KPBU, pembahasan organisasi kelembagaan dalam pelaksanaan KPBU, struktur dan alokasi risiko proyek KPBU, pengenalan terhadap Outline Business Case (OBC), Financial Internal Rate of Return (FIRR), dan Value for Money (VfM).

Kegiatan Pengembangan Kapasitas Penyiapan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) untuk Proyek dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)



Gambar 12.

Kegiatan Pengembangan Kapasitas Penyiapan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai PJPK untuk Proyek dengan Skema KPBU

Perwakilan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan perwakilan dari sejumlah Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) DKI Jakarta meminta fasilitasi KPPIP untuk memberikan program pengembangan kapasitas terkait skema KPBU dengan penekanan atas mekanisme pengajuan proyek prakarsa badan usaha dan pihak yang dapat ditetapkan sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK). Kegiatan pengembangan kapasitas ini dilaksanakan pada tanggal 1 November 2017 di Hotel Grand Cempaka, Jakarta Pusat dengan mengundang perwakilan BUMD DKI Jakarta meliputi PD Pasar Jaya, PD Pembangunan Sarana Jaya, PT Jakarta Propertindo, PT *Mass Rapid Transit* Jakarta, PD Pal Jaya, dan PT Food Station Tjipinang Jaya.

Sesi pertama yang dipaparkan adalah sesi Pengenalan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha. Sesi ini bertujuan untuk mengenalkan skema KPBU,

perkembangan skema tersebut di Indonesia, contoh studi kasus pelaksanaan skema KPBU, dan kunci sukses pelaksanaan KPBU. Diskusi pada sesi ini mencakup jenis proyek di tingkat daerah yang dapat menerapkan skema KPBU, identifikasi risiko terbesar setelah risiko politik, dan bentuk kontribusi dari badan usaha pelaksana yang mencakup pendanaan, inovasi, dan know how.

Sesi kedua adalah sesi Organisasi Kelembagaan dalam Pelaksanaan KPBU yang bertujuan untuk menjelaskan seluruh tahapan dalam proyek KPBU, mulai dari tahap perencanaan sampai dengan tahap transaksi. Selain itu juga diberikan informasi tentang struktur kelembagaan dalam PJPK yang mencakup Simpul KPBU, Tim KPBU, dan Panitia Pengadaan, serta perannya masing-masing. Selanjutnya, diberikan pemaparan tentang pemahaman terkait proyek

prakarsa badan usaha (*unsolicited*), definisi dan kelebihan serta kekurangannya, dan mekanisme pengajuan proyek KPBU *unsolicited*. Sesi selanjutnya adalah sesi Struktur KPBU dan Alokasi Risiko. Sesi bertujuan untuk menjelaskan fitur, sektor, dan struktur KPBU, alokasi risiko, contoh struktur KPBU di sektor transportasi, dan strategi penerapan KPBU.

Dari sesi ini, peserta dapat memperoleh informasi terkait jenis infrastruktur yang dapat menerapkan KPBU. Salah satu hal yang diangkat oleh peserta dalam diskusi adalah penerapan skema KPBU di sektor transportasi, pembangunan pasar, dan perumahan rakyat. Salah satu masukan yang dibahas adalah penerapan skema *Availability Payment* untuk proyek KPBU di sektor sosial dan potensi *project bundling* yang diharapkan dapat meningkatkan kelayakan proyek.

Sesi terakhir dalam kegiatan ini adalah sesi Pengenalan terhadap *Outline Business Case*, *Financial Internal Rate of Return*, dan *Value for Money*. Sesi ini bertujuan untuk menjelaskan kajian-kajian yang dibutuhkan, cara penyusunan yang baik, manfaat, dan komponen kajian tersebut untuk pelaksanaan KPBU yang baik, terutama dalam tahap persiapan.

Diskusi pada sesi ini mencakup pembelajaran dari sistem perkeretaapian dalam kota di Bangkok, Thailand yang keliru dalam menghitung estimasi *demand*, penerapan *Value for Money Guideline* dari KPPIP sebagai panduan penetapan skema pendanaan, dan komponen kontrak KPBU yang perlu menekankan spesifikasi keluaran dan tidak mengatur masukan.

Kegiatan Pengembangan Kapasitas tentang Perhitungan Finansial dan Ekonomi untuk Proyek PLTSa

Dengan adanya rencana untuk menggunakan skema KPBU pada sebagian besar proyek PLTSa, kemampuan untuk membuat model finansial dan ekonomi menjadi penting bagi pemangku kepentingan terkait. Dalam penyusunan OBC, selain perhitungan finansial, perlu dilakukan juga perhitungan ekonomi proyek.

Kemampuan untuk melakukan perhitungan finansial suatu proyek dapat menjadi alat yang efektif dalam menentukan kelayakan finansial dan kebutuhan suatu proyek berdasarkan parameter finansial tertentu, seperti suku bunga pinjaman.

Selanjutnya, perhitungan ekonomi merupakan komponen yang dapat digunakan dalam melihat dampak ekonomi suatu proyek. Perhitungan ekonomi belum banyak dipahami oleh K/L maupun praktisi bisnis di Indonesia.

KPPIP mengoordinasikan sesi pengembangan kapasitas dengan dukungan konsultan *Forecast Financial Modelling* selaku narasumber. Sesi pengembangan kapasitas tersebut mencakup penjelasan teori tentang skema KPBU, pemodelan finansial dan ekonomi serta sesi praktek tentang pembuatan model finansial dan ekonomi untuk proyek PLTSa Tangerang.

Peserta dari sesi pengembangan kapasitas tersebut antara lain dari Kemenko Bidang Perekonomian, Kementerian Keuangan dan KPPIP. Template worksheet dari pemodelan oleh *Forecast Financial Modelling* diberikan kepada seluruh peserta sesi pengembangan kapasitas dan dapat digunakan sebagai dasar untuk pemodelan finansial dan ekonomi untuk proyek-proyek lainnya.

Workshop tentang Tahapan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dan Peran Penanggung Jawab Proyek Kerjasama SPAM Semarang Barat



Gambar 13.

Kegiatan Workshop Pengembangan Kapasitas untuk PJKP SPAM Semarang Barat

KPPIP memiliki mandat untuk memfasilitasi peningkatan kapasitas aparatur dan kelembagaan terkait dengan penyediaan Proyek Prioritas, termasuk di dalamnya pemahaman Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJKP) atas tahapan-tahapan skema KPBUs dan perannya dalam tiap-tiap tahapan tersebut.

Pada pertemuan antara Direktur Program, KPPIP dan Direktur Utama, PDAM Tirta Moedal Kota Semarang pada 5 Juni 2017, KPPIP diminta untuk menyiapkan kegiatan pengembangan kapasitas bagi PDAM Kota Semarang dengan tema pemahaman tentang tahapan skema KPBUs dan peran PJKP dalam tahapan-tahapan skema KPBUs.

KPPIP bersama PT Sarana Multi Infrastruktur menyusun rangkaian materi untuk pembelajaran bagi PDAM Kota Semarang dan Pemerintah Kota Semarang yang akan memegang peranan kunci dalam pelaksanaan Proyek KPBUs SPAM Semarang Barat. Materi disusun oleh KPPIP, Direktorat PDPPI Kementerian Keuangan, PT Sarana Multi Infrastruktur, dan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia.

Berdasarkan penilai awal oleh KPPIP, kegiatan peningkatan kapasitas perlu memberikan pemahaman terkait:

1. Bagaimanakah cara menjalankan proses permintaan dan pemberian *project development facility* setelah dilakukan penyusunan OBC?
2. Bagaimanakah cara menyusun struktur tim dalam Simpul KPBUs yang akan melakukan tugas-tugas terkait penyiapan dan *debottlenecking* permasalahan proyek?

Dalam menjawab kebutuhan tersebut, disusun program peningkatan kapasitas sebagai berikut:

1. "Peran KPPIP dalam Percepatan Proyek Prioritas" oleh KPPIP;
2. "Penjelasan *Project Development Fund* dan *Viability Gap Fund*", oleh Kementerian Keuangan;
3. "Studi Kasus Proyek KPBUs SPAM Umbulan dan SPAM Lampung" oleh PT Sarana Multi Infrastruktur;
4. "Dasar-dasar Penjaminan Proyek KPBUs" oleh PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia.

Workshop Kementerian Kelautan dan Perikanan tentang Panduan Penyusunan OBC

KPPIP memiliki mandat untuk memfasilitasi peningkatan kapasitas aparatur dan kelembagaan terkait dengan penyediaan Proyek Prioritas dan menetapkan standar kualitas Prastudi Kelayakan dan tata cara evaluasinya. Dalam rangka menjalankan mandat tersebut, KPPIP menyelenggarakan *workshop* kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan

(KKP) tentang Panduan Penyusunan OBC KPPIP yang mencakup standar kualitas dalam menyusun dokumen penyiapan proyek.

Berikut adalah komponen-komponen yang perlu dibahas dan dikaji dalam penyusunan OBC atau Prastudi Kelayakan:

No.	Komponen	Penjelasan
	Perencanaan dan Konsultasi Pemangku Kepentingan	<ul style="list-style-type: none"> • Mengidentifikasi pemangku kepentingan dan mengumpulkan informasi terkait peranan tiap-tiap pemangku kepentingan. • Membentuk dan menyetujui organisasi implementasi proyek dan struktur pengawasan. • Menyelenggarakan konsultasi publik untuk mengkonfirmasi kebutuhan infrastruktur dasar.
	Analisis Legal & Peraturan	<ul style="list-style-type: none"> • Mengidentifikasi persetujuan dan perizinan serta mengklarifikasi statusnya. • Mengidentifikasi permasalahan legal dan peraturan yang perlu diselesaikan dan dikoordinasikan dengan pemangku kepentingan.
	Analisis Teknis	<ul style="list-style-type: none"> • Menganalisis kajian teknis awal termasuk lokasi /kesesuaian, dll. • Menyusun pilihan-pilihan teknis. • Menyediakan desain awal infrastruktur.
	Penilaian Tanah & Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> • Mengumpulkan informasi terkait persyaratan dan status lokasi proyek. • Mengidentifikasi permasalahan sosial/lingkungan dan mengklarifikasi statusnya. • Mengkaji analisis lingkungan awal/menyusun <i>Land Acquisition and Resettlement Action Plan (LARAP)</i>.

	Analisis Risiko	Mengidentifikasi risiko utama dan memperkirakan akibat-akibat yang dapat timbul.
	Analisis Ekonomi/ Keuangan	<ul style="list-style-type: none"> • Estimasi biaya (biaya konstruksi dan biaya pelaksanaan). • Perhitungan <i>Financial Internal Rate of Return</i> (FIRR) / <i>Economic Internal Rate of Return</i> (EIRR) (perhitungan proyek secara keseluruhan) dan estimasi <i>Viability Gap Funding</i> (VGF).
	Skema Pendanaan Proyek	<ul style="list-style-type: none"> • Menilai skema pendanaan (APBN/D, BUMN/D, KPBU atau Swasta) mana yang paling tepat berdasarkan karakteristik proyek. Melakukan kajian <i>Value for Money</i> (VfM) dalam mempertimbangkan skema pendanaan yang paling optimal. • Mengadakan sosialisasi awal dengan calon investor terkait kemungkinan penggunaan skema KPBU.
	Transfer Pengetahuan	Menjalin komunikasi berkala dengan pemangku kepentingan, termasuk <i>workshop</i> untuk membahas OBC.

Kegiatan Pengembangan Kapasitas tentang Skema Pendanaan KPBU untuk Proyek-Proyek Energi Asal Sampah



Gambar 14.

Kegiatan Pengembangan Kapasitas tentang skema pendanaan KPBU untuk proyek-proyek Energi Asal Sampah

Sejak dimasukkannya Proyek Energi Asal Sampah Kota-Kota Besar dalam daftar Proyek Prioritas, KPPIP berkoordinasi dengan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk mendukung percepatan proyek tersebut. Sebagian besar proyek tersebut masih dalam tahap penyiapan proyek dan belum ditentukan skema pendanaannya. Dengan perhitungan dasar bahwa proyek-proyek PLTSa tidak bersifat komersial, maka dibutuhkan penggunaan skema KPBU agar dapat diperoleh dukungan dan/atau jaminan Pemerintah untuk meningkatkan kelayakan proyek.

KPPIP mengoordinasikan dan memberikan materi dalam sesi-sesi pengembangan kapasitas tentang skema KPBU untuk Pemerintah Daerah yang

terkait dengan proyek-proyek PLTSa. Materi yang dipaparkan dalam sesi-sesi tersebut mencakup tata cara penyiapan proyek KPBU serta potensi implementasinya pada proyek PLTSa.

Sesi pengembangan kapasitas tersebut telah di adakan untuk Pemerintah Daerah DKI Jakarta, Tangerang, dan Bali. Dari sesi-sesi pengembangan kapasitas tersebut, Pemerintah Daerah terkait diharapkan dapat memperoleh pemahaman tambahan tentang implementasi skema KPBU pada proyek-proyek PLTSa serta pemahaman tentang langkah-langkah yang perlu ditempuh untuk mempercepat penyediaan proyek-proyek tersebut.

Kegiatan Pengembangan tentang Pemanfaatan Skema KPBU untuk Pemanfaatan Gas Proyek Hulu Migas



Gambar 15.

Kegiatan FGD dan Pengembangan Kapasitas untuk Pengembangan Kawasan Industri Teluk Bintuni dalam Rangka Pemanfaatan Proyek Prioritas Hulu Migas

Proyek Kawasan Industri Teluk Bintuni merupakan PSN yang akan berfokus pada kegiatan pemanfaatan gas antara lain dari proyek Tangguh Train-3. Dalam rangka pengembangan proyek tersebut, Kementerian Perindustrian sebagai Kementerian/Lembaga penanggung jawab proyek, membutuhkan pengembangan kapasitas dalam hal penyiapan proyek.

Tahap dari penyiapan proyek yang menjadi landasan bagi langkah-langkah selanjutnya adalah penetapan skema pendanaan. Oleh karena itu, KPPIP dan Kementerian Perindustrian melaksanakan serangkaian sesi diskusi untuk meningkatkan pemahaman tentang skema pendanaan yang dapat digunakan untuk pengembangan proyek Kawasan Industri Teluk Bintuni.

Sejak bulan November 2017, KPPIP berkoordinasi dengan Kementerian Perindustrian untuk melaksanakan beberapa sesi FGD untuk membahas

tentang peran strategis dari rencana pengembangan industri petrokimia di Indonesia sebagai wujud dari pemanfaatan hilir dari proyek-proyek hulu migas dan skema pendanaan yang sesuai untuk pengembangan industri tersebut. KPPIP memberikan sejumlah paparan tentang skema pendanaan yang dimungkinkan, terutama skema Penugasan BUMN dan skema KPBU, serta langkah-langkah yang perlu diperhatikan dalam tahap penyiapan proyek, seperti penentuan PJKP dan penyusunan OBC.

Dalam sesi-sesi tersebut, Kementerian/Lembaga terkait seperti Kementerian Keuangan dan Kementerian PPN/Bappenas juga turut dilibatkan untuk memberikan penjelasan, terutama terkait pengembangan proyek dengan menggunakan skema KPBU. BUMN yang berpotensi untuk berpartisipasi dalam pengembangan industri petrokimia tersebut seperti PT Pupuk Indonesia, PT Sarana Multi Infrastruktur, dan PT PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia juga berpartisipasi dalam sesi pengembangan kapasitas tersebut.

Informasi selengkapnya hubungi:

 Menara Merdeka, Lt. 8
Jalan Budi Kemuliaan I No. 2
Jakarta 10110, Indonesia

 +62 21 2957 3771
+62 21 2957 3772

 +62 21 2957 3773

 www.kppip.go.id

 sekretariat@kppip.go.id

 facebook.com/kppip

 [@kppip_ri](https://twitter.com/kppip_ri)

 [@kppip_ri](https://www.instagram.com/kppip_ri)