



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

**LAPORAN KUNJUNGAN KERJA  
BADAN AKUNTABILITAS KEUANGAN NEGARA  
DALAM RANGKA PENELAAHAN BAKN DPR RI TERHADAP LHP BPK RI  
TENTANG  
PENYERTAAN MODAL NEGARA PADA BUMN  
MAKASSAR, 04—06 SEPTEMBER 2023  
MASA PERSIDANGAN I TAHUN SIDANG 2023—2024**

---

**I. PENDAHULUAN**

**Kerangka Acuan Kerja**

Definisi secara umum penyertaan modal yaitu suatu usaha untuk memiliki perusahaan yang baru atau yang sudah berjalan, dengan melakukan setoran modal ke perusahaan tersebut. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2022 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2023 disebutkan bahwa Penyertaan Modal Negara yang selanjutnya disingkat PMN adalah pemisahan kekayaan negara dari APBN untuk dijadikan sebagai modal Perusahaan Negara dan/ atau Perseroan Terbatas lainnya serta Lembaga/Badan Lainnya, yang pengelolaannya dilakukan secara korporasi. Hal tersebut juga dinyatakan dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 146/PMK.06/2022 tentang Penyusunan Kajian, Pelaporan, Pemantauan, dan Evaluasi Penyertaan modal negara pada perusahaan negara.

Lebih lanjut, Penyertaan modal pemerintah pusat/daerah adalah pengalihan kepemilikan barang milik negara/daerah yang semula merupakan kekayaan yang tidak dipisahkan menjadi kekayaan yang dipisahkan untuk diperhitungkan sebagai modal/saham negara atau daerah pada badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum lainnya yang dimiliki negara. Adapun bentuk-bentuk PMN adalah Tunai, yakni Pemerintah memberikan sejumlah uang kepada BUMN; Konversi piutang Pemerintah yaitu Pemerintah mengkonversi utang BUMN kepada Pemerintah menjadi PMN; dan Hibah saham/aset dari pihak lain. Lebih lanjut, maksud dan tujuan penambahan PMN kepada BUMN tercantum dalam Pasal 2 dan 3 Peraturan Menteri BUMN Nomor Per-1/MBU/03/201 tentang Pedoman Pengusulan, Pelaporan, Pemantauan, dan Perubahan Penggunaan Tambahan Penyertaan Modal Negara kepada Badan Usaha Milik Negara dan Perseroan Terbatas.

Dari sisi anggaran, pada tahun 2022 Kementerian BUMN mengusulkan PMN kepada 12 BUMN dengan total Rp 72,4 triliun. Secara umum total investasi

pemerintah dalam bentuk PMN pada periode 2005-2021 kepada BUMN sebesar Rp 361,3 triliun dan kepada BLU sebesar Rp334,3 triliun atau total keseluruhan sebesar Rp 695,6 triliun. Dalam Laporan Keuangan Pemerintah Pusat (LKPP) Tahun 2021 disebutkan realisasi pembiayaan PMN/Investasi pemerintah sebesar Rp 113,46 triliun atau 72,99% dari anggaran Rp 155,46 triliun. PMN ini antara lain terdiri atas PMN untuk BUMN, PMN pada organisasi/lembaga keuangan internasional, PMN dalam rangka Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) dan PMN/Investasi lainnya.

Berdasarkan Undang-undang APBN/APBN-P selama periode Tahun 2015-2018 diketahui terdapat 71 transaksi penyaluran PMN kepada 50 BUMN (4 berada di lingkungan Kementerian Keuangan dan 46 berada di lingkungan Kementerian BUMN). PMN diberikan dalam bentuk tunai maupun non tunai dengan total anggaran sebesar Rp125,40 triliun, yaitu tahun 2015 sebesar Rp64,88 triliun, tahun 2016 sebesar Rp50,53 triliun, tahun 2017 sebesar Rp6,37 triliun, dan tahun 2018 sebesar Rp3,60 triliun.

Lebih lanjut lagi, secara detail, Alokasi APBN pada lima program prioritas nasional yang dibiayai dana penyertaan modal negara (PMN) tunai tahun 2015-2018 senilai Rp88,58 triliun sebanyak 41 BUMN (termasuk 5 anak perusahaan) dan realisasi penyaluran dana sebesar Rp88,57 triliun dan telah digunakan sebesar Rp79,4 triliun, terdapat sisa dana sebesar Rp8,93 triliun per 30 September 2019. Adapun lima program prioritas nasional tersebut dijelaskan sebagai berikut.

1. PMN kepada BUMN untuk mendukung Program Pembangunan Infrastruktur dan Konektivitas sebesar Rp62,41 triliun, antara lain ditujukan untuk pengembangan bandara, penyelesaian jalan tol strategis dan pembangunan jalan tol trans Sumatera, kawasan ekonomi khusus, proyek pembangkit listrik 35 GW, Infrastruktur LRT Jabodetabek.
2. PMN kepada BUMN untuk mendukung Program Kedaulatan Pangan sebesar Rp10,67 triliun ditujukan antara lain untuk mendukung program swasembada pangan, pengadaan benih, peningkatan produksi gula dan garam, serta peningkatan produksi ikan nasional.
3. PMN kepada BUMN untuk mendukung Program Pembangunan Maritim sebesar Rp 5,15 triliun, antara lain ditujukan untuk pengembangan kepelabuhan di Indonesia timur, penyediaan kapal penumpang dan kapal barang, perbaikan dan pengembangan terminal ferry, serta pembangunan, perbaikan, dan pemeliharaan kapal.
4. PMN kepada BUMN untuk mendukung Program Industri Pertahanan dan Keamanan, sebesar Rp 2,60 triliun antara lain ditujukan untuk peningkatan kapasitas produksi, modernisasi fasilitas produksi, mengantisipasi berkembangnya pasar, dan meningkatkan kemampuan Sumber Daya Manusia.
5. PMN kepada BUMN untuk mendukung Program Kemandirian Ekonomi Nasional sebesar Rp 4,25 triliun, antara lain ditujukan untuk pembiayaan, penjaminan kredit usaha rakyat dan pendampingan UMKM.

Dari sisi audit/pemeriksaan, berdasarkan IHPS I Tahun 2022, BPK RI melakukan pemeriksaan dengan tujuan tertentu atas Pengelolaan Program yang Dibiayai Dana Penyertaan Modal Negara (PMN) Tunai Tahun 2015 s.d. 2018 pada Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan BUMN Penerima PMN di Provinsi DKI Jakarta, Sumatera Utara, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Nusa Tenggara Barat, Sulawesi Selatan dan Maluku Utara (LHP: 22 April 2021). Dari LHP tersebut terdapat **70 temuan** senilai Rp383,97 miliar dan USD 11.88 juta dengan **107 permasalahan** dan 113 rekomendasi. Lebih detail lagi, permasalahan ketidakpatuhan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang dapat mengakibatkan kerugian sebesar Rp166,48 miliar, potensi kerugian sebesar Rp30,18 miliar serta kekurangan penerimaan sebesar Rp86,49 miliar dan USD 11.88 juta.

Berdasarkan uraian pada bagian kerangka acuan kerja ini, BAKN DPR RI memandang perlu untuk melakukan kunjungan kerja di Kota Makassar untuk meminta penjelasan dan masukan dari PT. ASDP, PT. Pelni, PT. IKI, Kementerian Keuangan RI dan Kementerian BUMN. Dengan penjelasan dan masukan tersebut, diharapkan BAKN DPR RI mendapatkan informasi yang lengkap dan utuh dalam melakukan penelaahan tentang Penyertaan Modal Negara pada BUMN.

## **II. PELAKSANAAN KUNJUNGAN KERJA**

### **A. Agenda Kegiatan**

Kunjungan kerja BAKN DPR RI di Kota Makassar dalam rangka meminta penjelasan dan masukan dari PT. ASDP, PT. Pelni, PT. IKI, Kementerian Keuangan RI dan Kementerian BUMN terkait dengan PMN pada BUMN. Kunjungan kerja ini dimaksudkan untuk mendapatkan penjelasan dan masukan terkait dengan informasi atau gambaran lebih detail tentang permasalahan di bidang penyertaan modal negara (PMN), mekanisme pelaksanaan dan alokasi PMN, pengawasan—penggunaan PMN, kendala dan hambatan pelaksanaan PMN, manfaat dan dampak sosial PMN bagi masyarakat serta untuk mendapatkan jawaban atas pertanyaan yang dilampirkan pada TOR sebagai bahan penelaahan BAKN DPR RI.

Kegiatan kunjungan kerja BAKN DPR RI dilaksanakan di Kota Makassar pada tanggal 04—06 September 2023.

## B. Susunan Keanggotaan Tim

Tim Kunjungan Kerja BAKN DPR RI dalam rangka mendapat masukan terkait dengan penelaahan BAKN DPR RI Tentang Penyertaan Modal Negara pada Masa Persidangan I Tahun Sidang 2023—2024, Makassar, 04—06 September 2023.

No	NO. ANGG.	N A M A	KETERANGAN
1.	A-533	H.WAHYU SANJAYA,S.E, M.M	KETUA BAKN DPR RI/F. PD
2.	A-201	Prof. Dr. HENDRAWAN SUPRATIKNO	WAKIL KETUA BAKN DPR RI/ F. PDIP
3.	A-423	Dr. Hj. ANIS BYARWATI	WAKIL KETUA BAKN DPR RI /F. PKS
4.	A-314	H.MUKHAMAD MISBAKHUN,S.E.,M.H.	ANGGOTA BAKN DPR RI /F- GOLKAR
5.	A-83	Ir. IRWAN ARDI HASMAN	ANGGOTA BAKN DPR RI /F.GERINDRA
6.	A-367	SAAN MUSTOPA, M.Si.	ANGGOTA BAKN DPR RI /F.NASDEM
7.	A-18	Drs. H. FATHAN, M.A.P.	ANGGOTA BAKN DPR RI /F.PKB
8.	A-495	AHMAD NAJIB QODRATULLAH,S.E.	ANGGOTA BAKN DPR RI /F-PAN
9.	A-476	Dr. H.M. AMIR USKARA, M.KES	ANGGOTA BAKN DPR RI /F-PPP
<b>SEKRETARIAT TIM KUNKER</b>			
10.	--	MARDI HARJO, S.E., M.Si.	KABAG SET.BAKN
11.	--	PARID, S.E	KASUBBAG RAPAT
12.	--	NURUL ISTIQLAL	STAF SET. BAKN
13.	--	MAFTUCHA	STAF SET. BAKN
15.	--	MITA WAHYUNINGSIH, M.M.	TENAGA AHLI BAKN
16.	--	ANDI MUHAMMAD SADLI, SE., M.Si	TENAGA AHLI BAKN
17.	--	HILMAN HIDAYAT	TV PARLEMEN
18.	--	SAFITRI RESTU WIDYOWATI	MEDIA CETAK DAN MEDIA SOSIAL

## C. Pelaksanaan Kegiatan

Kunjungan kerja BAKN DPR RI Tentang Penyertaan Modal Negara Masa Persidangan I Tahun Sidang 2023—2024 di Kota Makassar Sulawesi Selatan dihadiri oleh :

- PT PELNI
  1. Direktur Utama, Tri Andayani
  2. Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko, Anik Hidayati
- PT ASDP Indonesia Ferry
  1. Direktur Teknik & Fasilitas, Kusnadi C. Wijaya
  2. Kepala SPI, T. Damayanti
- PT IKI (Persero)
  1. Direktur Utama, Diana Rosa
  2. Direktur Operasi, Suhan Ikhsan

- Direktorat Jenderal Kekayaan Negara, Kementerian Keuangan
  1. Direktur Kekayaan Negara Dipisahkan, Meirijal Nur
  2. Kepala Kanwil DJKN Sulselrabar, Arif Bintarto Yuwono
- Keasdepan Keuangan, Kementerian BUMN
  1. Penata Kelola Perusahaan Negara Pertama, Liana Novita Yusika
  2. Pengelola Kegiatan dan Anggaran, Nandara Fitraizzati
- Keasdepan Logistik, Kementerian BUMN
  1. Asdep Jasa Bidang Logistik, Desty Arlaini
  2. Penata Kelola Perusahaan Negara Muda, Setyo Puji Hartono
  3. Analis Kinerja BUMN, Imam Rahmantio
  4. Penata Kelola Perusahaan Negara Pertama, Sandi Carlos Raunsay

Penjelasan dan masukan terkait dengan penyertaan modal negara sebagai berikut.

### **Kementerian Keuangan – DJKN**

Direktur Kekayaan Negara Dipisahkan, Kementerian Keuangan menyampaikan beberapa hal terkait dengan kebijakan Penyertaan Modal Negara sebagai berikut.

1. Upaya tatakelola PMN terus dilakukan dimulai dari tahapan perencanaan, pelaksanaan—realisasi dan evaluasi untuk meningkatkan efektivitas penggunaan BUMN pada PMN melalui ketentuan perundang-undangan.
2. Usulan PMN dilakukan penilaian oleh DJKN selaku Pembantu Pengguna Anggaran BUN berdasarkan PMK Nomor 218/PMK.06/2020 untuk terus melakukan perbaikan tata kelola PMN. Upaya perbaikan tatakelola PMN terus dilakukan dengan menerapkan prinsip akuntabilitas dan transparansi.
3. Target Kinerja PMN dilakukan melalui Letter of Commitment (LoC) antara DJKN, KBUMN, dan Direksi. LoC ini kemudian dituangkan dalam Kontrak Kinerja Perseroan selama 5 tahun. Target kinerja terdiri atas indikator output dan outcome yang terkait dengan penggunaan dan manfaat dari dana PMN.
4. Permasalahan BUMN harus dilihat secara komprehensif dan tidak secara parsial. Ketiga BUMN (Pelni, IKI dan ASDP) memiliki keterkaitan satu dengan yang lain sehingga perlu saling berkolaborasi mendorong sinergi antar BUMN.
5. Kementerian BUMN bersama dengan Kementerian Keuangan menetapkan KPI khusus untuk PMN. Penilaian atas IKU/KPI PMN merupakan bagian dari KPI Kolegial BUMN yang dilakukan dengan merujuk kepada PMK Nomor 146/PMK.06/2022 tentang Penyusunan Kajian, Pelaporan, Pemantauan dan Evaluasi Penyertaan Modal Negara pada Perusahaan Negara dan Badan Hukum Lainnya. KPI PMN berfokus pada 2 perspektif yaitu perspektif output dan perspektif outcome/manfaat.

## **Kementerian BUMN – Asisten Deputi Jasa Bidang Logistik**

Asdep Jasa Bidang Logistik Kementerian BUMN menyampaikan beberapa hal sebagai berikut.

1. Status temuan PMN pada tiga BUMN (Pelni, IKI dan ASP) telah ditindaklanjuti berdasarkan penggunaan, realisasi dan rekomendasi serta tindaklanjut.
2. Tindaklanjut PT Pelni yaitu Laporan Realisasi Penggunaan PMN mulai dari periode Triwulan IV Tahun 2021 sampai dengan saat ini telah disampaikan kepada Ketua Komisi VI DPR – RI. Terkait pedoman pengadaan kapal Direksi PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) telah menetapkan beberapa pedoman dalam pengadaan kapal, instruksi termasuk pedoman terakhir ditetapkan melalui Surat Keputusan Nomor: 09.21/03/SK/HKO.01/2022 tentang Peningkatan Tata Kelola dan Kepatuhan Dalam Pelaksanaan Pengadaan Kapal tertanggal 21 September 2022. Untuk PT ASDP
3. Tindak lanjut oleh PT ASDP yaitu : (a) Tanggal 19 Desember 2018 direksi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) mengusulkan permohonan perubahan penggunaan dana PMN kepada Menteri BUMN atas saldo efisiensi Rp380,34 M untuk dapat digunakan dalam program Pembangunan dermaga IV Pelabuhan Merak dan Bakauheni berikut fasilitas sarana dan prasarana pendukungnya (Sesuai Surat Nomor TN.002/1607/XII/ASDP-2018), pada tanggal 6 Februari 2019 terbit Surat Persetujuan dari Menteri BUMN dengan Surat Nomor S-99/MBU/02/2019; (b) Direksi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) telah memberi teguran tertulis kepada Kepala Divisi Pengadaan Barang dan Jasa dan Kepala Divisi Rantai Pasok untuk konsisten dalam menyusun persyaratan saldo minimal di RKS kualifikasi; (c) Telah memberi sanksi berupa teguran tertulis kepada konsultan pengawas dan panitia yang kurang cermat dalam melakukan pengawasan, serta menagih kelebihan pembayaran dan kekurangan volume kepada pihak kontraktor dan telah dilakukan pembayaran oleh kontraktor kepada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) tanggal 3 Oktober 2018; dan (d) Telah dilakukan pembayaran oleh PT Indonesia Ferry Property kepada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) akan pekerjaan tersebut pada tanggal 30 Agustus 2023.
4. Semntaraitu, PT IKI menindaklanjuti dengan (a) Fasilitas tambahan berupa instalasi kereta dan roda slipway sudah dilakukan pengadaan dan telah dioperasikan. Untuk pengadaan roda slipway bekerjasama dengan PT BBI (Persero) sedangkan pengadaan kereta bekerjasama dengan PT Hamson Marina Indonesia yang mana keduanya telah diserahkan kepada PT IKI (Persero) dan (b) Fasilitas slipway telah dioperasikan dengan kapasitas 2 x 6500 DWT yang dilaksanakan berdasarkan Kontrak kerjasama dengan PT Adhi Karya (Persero) Tbk berdasarkan Kontrak No. 150/D.01-IKI/SP/X/2017 tanggal 29 Oktober 2017, telah diserahkan berdasarkan Berita Acara Serah Terima Akhir Pekerjaan (FHO) No. 23/TIM-K/X/2019 tanggal 28 Oktober 2019.

5. Tol Laut Pelni dilaksanakan untuk memberikan *multiflier effect*, distribusi barang dan jasa untuk mengurangi disparitas harga di sejumlah wilayah di Indonesia.

### **PT. Pelni**

Direktur Utama PT. Pelni menyampaikan beberapa hal terkait dengan perkembangan dan dinamika PT Pelni dan Penyertaan Modal Negara Pada PT. Pelni.

1. Pemberian dana PMN sebesar Rp.500 milyar pada tahun 2015 digunakan untuk pengadaan 6 unit kapal barang KM Logistik Nusantara yang mulai beroperasi secara bertahap pada Tahun 2017 s.d Tahun 2019 untuk menjalankan penugasan Tol Laut.
2. Sisa dana PMN per 31 Juli 2023 sebesar Rp 90,97 milyar dengan bunga penempatan dana PMN (Deposito dan Giro) sebesar Rp 87,1 milyar, sehingga total sisa dana PMN dan pengembangannya sejumlah Rp. 178,08 milyar.
3. Pada tahun 2016 dan 2017, terdapat 3 (tiga) unit kapal pihak swasta yang disewa oleh Pelni untuk melayani trayek penugasan tol laut. Sejak tahun 2018, penugasan tol laut Pelni menggunakan kapal milik dan kapal Kemenhub (Kendhaga Nusantara). Sampai dengan bulan Juli 2023, total produksi container mencapai 7.758 TEUs.
4. Sejak mengoperasikan tol laut pada tahun 2015 hingga Desember 2022, frekuensi perjalanan kapal tol laut sebesar 763 voyage kapal dengan pertumbuhan produksi sebesar 112% per tahun
5. Pertumbuhan muatan balik tol laut PELNI pada tahun 2022 makin menunjukkan trend positif di angka 34% dari total keseluruhan muatan tol laut PELNI, pertumbuhan ini sangat signifikan jika dibandingkan dengan proporsi muatan balik di tahun 2015 sebesar 4%
6. Seluruh kapal Logistik Nusantara menghasilkan nilai Benefit Cost Ratio (BCR) >1,0 atau dapat diartikan proyek tersebut memberikan keuntungan & dampak positif bagi perusahaan, pemerintah selaku investor, dan masyarakat luas yang turut merasakan manfaatnya.
7. Kapal logistic nusantara 1 – 6 memiliki Nilai Economic Internal Rate of Return (EIRR) >9% atau dapat diartikan layak secara ekonomi.
8. Dampak dan manfaat penugasan kapal tol laut. Manfaat bagi masyarakat adalah • Ketersediaan barang kebutuhan pokok dan barang penting • Penurunan disparitas harga bahan pokok. Manfaat bagi Pemerintah Daerah adalah • Sarana promosi dan penjualan produk unggulan daerah • Meningkatnya investasi di daerah, khususnya untuk peningkatan nilai tambah sebagai muatan balik
9. Kondisi PELNI saat ini ±30% pangsa pasar PELNI dari total arus penumpang di Indonesia 102 kapal Dengan 26 kapal penumpang (PSO), 48 perintis (subsidi), 16 rede (subsidi), 10 kapal barang (4 diantaranya merupakan kapal

untuk penugasan tol laut), 1 kapal RoRo, dan 1 kapal ternak >85% usia kapal >25 tahun Terdapat 21 kapal penumpang dengan usia di atas 25 tahun dan 10 kapal di atas 30 tahun ~20-25 tahun Batas rata-rata usia kapal penumpang secara global.

10. Tantangan yang dihadapi PELNI dalam menjalankan penugasan (PSO) adalah Inefisiensi Operasional 3 kapal  $\geq 35$  tahun dan 4 kapal lainnya  $\geq 25$  tahun dengan akumulasi beban Running Repair (RR) & Floating Repair Docking (FRD) di atas rata-rata kapal sehingga menimbulkan inefisiensi dari sisi operasional, hal ini dapat berdampak secara langsung terhadap kebutuhan PSO

### **PT. IKI**

Direktur Utama PT. IKI menyampaikan beberapa hal terkait dengan perkembangan dan dinamika PT IKA dan Penyertaan Modal Negara Pada PT. IKI.

1. Krisis moneter menyebabkan kenaikan harga sebanyak 4x lipat. 14 unit kapal tidak dapat dijual oleh PT.PANN.
2. IKI terbebani pinjaman SLA US\$ 22.367.257,85 dan pinjaman RDI Rp 6.315.575.097,49 yang menyebabkan PT IKI tidak mampu membayar nilai pinjaman.
3. PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) menerima Pinjaman Rekening Dana Investasi (RDI) Nomor: RDI-148/DDI/1986 tanggal 23 Mei 1986 untuk memenuhi kebutuhan modal kerja dalam rangka menangani pekerjaan order kontrak bangunan kapal baru dan *repair*. Penerusan Pinjaman Nomor: SLA-780/DP3/1994 tanggal 29 Januari 1994 untuk memenuhi kebutuhan modal kerja pengadaan fasilitas galangan.
4. Semakin kecil laba perusahaan, semakin kecil pula realisasi anggaran Tanggung Jawab Sosial & Lingkungan (TJSL) perusahaan
5. Keberadaan hutang SLA/RDI mempengaruhi performa keuangan perusahaan. Trend kurs rupiah yang cenderung melemah atas kurs dollar menyebabkan beban selisih kurs semakin meningkat, sehingga berpengaruh terhadap capaian laba, dan tidak menutup kemungkinan perusahaan mengalami rugi.
6. Apabila Laporan Keuangan menunjukkan kerugian, maka perusahaan akan kesulitan mendapatkan pendanaan dari lembaga perbankan maupun *non* bank dalam rangka pemenuhan modal kerja.
7. Apabila PMN *Non* Tunai disetujui, maka akan memperbaiki kinerja keuangan perusahaan. Berkurangnya nilai kewajiban pada neraca, juga dapat meningkatkan kepercayaan kreditur, lender dan investor.
8. Usulan konversi hutang RDI/SLA menjadi PMN *Non* Tunai sejalan dengan regulasi yang berlaku, baik Peraturan Pemerintah maupun Peraturan Menteri Keuangan.
9. Apabila usulan PMN *Non* Tunai disetujui, maka jumlah hutang jangka panjang perusahaan mengalami penurunan.



10. Besaran nilai PMN *Non Tunai* yang diusulkan adalah US\$ 22.367.257,85 atas pinjaman SLA-780/DP3/1994 atau senilai Rp 351.859.333.238,35 apabila dikonversi ke dalam rupiah dan Rp 6.315.575.097,49 atas pinjaman RDI-148/DDI/1986.
11. Persetujuan PMN *Non Tunai* dapat memperbaiki kinerja keuangan perusahaan dan mendukung pengembangan usaha
12. Persetujuan usulan PMN *Non Tunai* berkorelasi dengan Kebijakan Kelautan Indonesia sebagai turunan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 untuk Percepatan Implementasi Visi Poros Maritim Dunia
13. Perbaikan kinerja perusahaan berdampak pada kontribusi galangan kapal dalam mendukung pertumbuhan sektor perikanan, pertambangan dan energi, kepelabuhanan, pelayaran, jasa logistik, dan pariwisata
14. Perbaikan kinerja keuangan perusahaan dapat meningkatkan penerimaan negara berupa pajak dan deviden
15. Perbaikan kinerja keuangan perusahaan berkorelasi dengan meluasnya cakupan implementasi Program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) perusahaan.

### **ASDP**

Direktur Utama PT. ASDP menyampaikan beberapa hal terkait dengan perkembangan dan dinamika PT ASDP dan Penyertaan Modal Negara Pada PT. ASDP.

1. Berdasarkan PP No. 64 Tahun 2017, ASDP menerima PMN sebesar Rp 868 Miliar (non Tunai) yang berasal dari pengalihan BMN pada Kementerian Perhubungan yang pengadaannya bersumber dari APBN Tahun 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, dan 2015 yaitu berupa : Pengoperasian 15 Unit Kapal Motor Penyeberangan, Rehabilitasi dermaga penyeberangan bolok II tahun 2015, pembangunan 1 unit lampu pelabuhan labuhan bajo tahun 2015, pembangunan dermaga penyeberangan Gilimanuk tahap II tahun 2015.
2. Dana PMN Berpotensi Tidak Terserap Sesuai dengan Rencana Berdasarkan PP Nomor 112 Tahun 2015 PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) mendapatkan PMN tunai sebesar Rp. 1 Triliun dengan peruntukkan sebagai berikut: • Pembangunan 1 Unit Dermaga di Pelabuhan Merak sebesar Rp 400 Miliar; • Pembangunan 1 Unit Dermaga di Pelabuhan Bakauheni sebesar Rp 400 Miliar; • Pembangunan access bridge dan kantong parkir di Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni sebesar Rp 200 Miliar
3. ASDP telah menindaklanjuti hasil temuan dan rekomendasi BPK sesuai surat Nomor : 214/S/XX/9/2019 tanggal 19 September 2019 dengan status sesuai rekomendasi dan closed
4. ASDP telah menindaklanjuti hasil temuan dan rekomendasi BPK sesuai surat Nomor : 65/S/XX/9/2019 tanggal 14 Maret 2019 dengan status sesuai rekomendasi dan closed

5. Terdapat Pekerjaan Pembongkaran Rigid Beton Dermaga VII PelabuhanPenyeberangan Bakauheni dan Pondasi High Mast yang Telah Diserahterimakan Pertama (PHO) sebesar Rp 1.387.775.758,60 untuk Konstruksi Tiang Pancang Dermaga Eksekutif oleh PT Indonesia Ferry Property.
6. Kendala dan hambatan Penyerahan barang negara melalui PMN kepada ASDP disertai dengan penugasan untuk melayani daerah Perintis dengan diberikan subsidi. Saat ini formula subsidi yang diberikan belum dapat mencakup seluruh biaya yang dikeluarkan oleh PT ASDP, sehingga Perusahaan harus menutupi biaya tersebut. Contoh: Gaji pelaut menggunakan standar UMR, BPJS (Ketenagakerjaan dan Kesehatan) belum tercover, Biaya overhead belum tercover, uang premi layar masih Rp 12.000,-, Biaya docking Rp 1,3 JT/GT, dll.;
7. Pengenaan biaya Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada kapal-kapal yang melayani lintasan keprintis pada saat proses penyerahan aset dari Kementerian Perhubungan kepada ASDP
8. Dengan adanya dermaga IV dan VII Pelabuhan Merak dan Bakauheni: • Telah menambah jumlah kapal yang beroperasi yaitu sebanyak 5 kapal/dermaga dengan jumlah trip rata-rata sebanyak 14 trip / dermaga / hari atau 420 trip / dermaga / bulan; • Membantu memfasilitasi perpindahan penumpang dan kendaraan dari pelabuhan menuju kapal (kurang lebih 23.576 penumpang; 2.086 kendaraan roda 2 dan 3.154 kendaraan roda 4 per dermaga/hari pada saat peak season); • Menyerap tenaga kerja kurang lebih 150 orang/dermaga
9. Rencana strategis dan program-program bisnis yang akan menjadi fokus ASDP dalam melaksanakan bisnis perusahaan pada 5 tahun ke depan adalah dengan melakukan : Strategi Optimalisasi Nilai Melalui Bisnis Utama (Penyeberangan dan Pelabuhan Beserta Pendukungnya), Strategi Penciptaan Nilai Melalui Pengembangan Bisnis (Logistic, Tourism, Property), Strategi Pembangunan Konektivitas (Lintasan dan Pelabuhan Perintis)

#### TANGGAPAN DAN RESPONS PIMPINAN DAN ANGGOTA BAKN DPR RI

##### ***Dr. Hj. Anis Byarwati, M.Si.***

1. Kunjungan kerja BAKN DPR RI merupakan sarana penyampaian aspirasi oleh BUMN terkait dengan PMN. Penyampaian aspirasi ini menjadi hal yang utama untuk dilakukan reviu dalam rangka meningkatkan tata kelola dan kebijakan PMN pada BUMN.
2. Lebih jauh, kondisi BUMN dengan PMN yang anggarannya dinilai kecil perlu mendapatkan perhatian untuk terus ditingkatkan terutama BUMN yang memiliki dampak langsung terhadap kesejahteraan rakyat dan memiliki efek berganda perekonomian.

***H.Mukhamad Misbakhun, S.E., M.H.***

1. Pemerintah perlu memiliki keberpihakan pada ketiga BUMN (Pelni, ASDP dan IKI) untuk meningkatkan kapasitas tol laut.
2. Peremejaan kapal berpenumpang PT Pelni harus dilakukan mengingat usia kapal >25 tahun Terdapat 21 kapal penumpang dengan usia di atas 25 tahun dan 10 kapal di atas 30 tahun dengan pertimbangan ~20-25 tahun Batas rata-rata usia kapal penumpang secara global.
3. Terdapat BUMN yang memiliki nilai PMN kecil namun berdampak langsung pada kehidupan masyarakat harus diberikan perhatian melalui penambahan PMN pada tiga BUMN karena memiliki multiplier effect dalam perekonomian.

***Ir. Irwan Ardy Hasman***

Kelebihan dana PNM baik pada PT IKI dan PT Pelni harus dipergunakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Lebih lanjut, usia kapal PT Pelni yang lebih dari 30 Tahun dan kebutuhan kapal yang ideal seharusnya mendapatkan perhatian serius. Lebih lanjut lagi, usia kapal 35—40 perlu diganti termasuk kekurangan kapak PT Pelni yang rasionya terhadap kebutuhan masih jauh dari kebutuhan yang ideal. Penambahan jumlah kapal ini juga perlu mempertimbangkan kapal dalam kategori doking. Di sisi lain, kebutuhan return cargo dan muatan kapal perlu pula mendapatkan perhatian untuk meningkatkan pendapatan bagi PT Pelni.

***Dr. H.M. Amir Uskara, M.Kes***

1. Kinerja keuangan yang semakin membaik pada PT IKI, PT Pelni dan PT ASDP perlu diapresiasi mengingat ketiga BUMN memiliki efek langsung pada kebutuhan masyarakat akan ketersediaan kapal yang dapat memudahkan perpindahan barang dan orang diseluruh wilayah Indonesia.
2. Status temuan PMN pada tiga BUMN (Pelni, IKI dan ASP) telah ditindaklanjuti berdasarkan penggunaan, realisasi dan rekomendasi serta tindaklanjut. Tindaklanjut rekomendasi atas temuan PMN pada ketiga BUMN menjadi prioritas penting.
3. Terhadap PMN pada PT IKI, PT Pelni dan ASDP yang dinilai angkanya masih kecil tetapi berdampak pada kesejahteraan dan kebutuhan masyarakat akan ketersediaan kapal angkutan barang dan orang perlu diajukan penambahan PMN terutama pada PT IKI yang keberadaannya sangat strategis dalam rangka menopang dan me—leverage perekonomian pada sektor angkutan laut.

### **III. KESIMPULAN/KEPUTUSAN DAN SARAN**

Kesimpulan Pertemuan dengan PT. ASDP, PT IKI, PT Pelni, Kementerian Keuangan dan Kementerian BUMN tentang Penyertaan Modal Negara Pada BUMN.

1. Kementerian BUMN bersama dengan Kementerian Keuangan menetapkan Key Performance Indes (KPI) khusus untuk PMN. Penilaian atas IKU/KPI PMN merupakan bagian dari KPI Kolegial BUMN yang dilakukan dengan merujuk kepada PMK Nomor 146/PMK.06/2022 tentang Penyusunan Kajian, Pelaporan, Pemantauan dan Evaluasi Penyertaan Modal Negara pada Perusahaan Negara dan Badan Hukum Lainnya. KPI PMN berfokus pada 2 perspektif yaitu perspektif output dan perspektif outcome/manfaat.
2. Perencanaan, perorganisasian, pelaksanaan dan evaluasi PMN perlu terus ditingkatkan sehingga tetap berdampak pada kesejahteraan masyarakat melalui multiplier effect perekonomian.
3. Kinerja keuangan yang semakin membaik pada PT IKI, PT Pelni dan PT ASDP perlu diapresiasi mengingat ketiga BUMN memiliki efek langsung pada kebutuhan masyarakat akan ketersediaan kapal yang dapat memudahkan perpindahan barang dan orang diseluruh wilayah Indonesia.
4. Kondisi BUMN dengan PMN yang anggarannya dinilai kecil perlu mendapatkan perhatian untuk terus ditingkatkan terutama BUMN yang memiliki dampak langsung terhadap kesejahteraan rakyat dan memiliki efek berganda perekonomian
5. Status temuan PMN pada tiga BUMN (Pelni, IKI dan ASP) telah ditindaklanjuti berdasarkan penggunaan, realisasi dan rekomendasi serta tindaklanjut. Tindaklanjut rekomendasi atas temuan PMN pada ketiga BUMN menjadi prioritas penting.
6. Upaya perbaikan tatakelola PMN terus dilakukan dimulai dari tahapan perencanaan, pelaksanaan—realisasi dan evaluasi untuk meningkatkan efektivitas penggunaan BUMN pada PMN terutama yang berdampak langsung pada kesejahteraan dan kebutuhan masyarakat sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### **IV. PENUTUP**

Dari kunjungan kerja ini, BAKN DPR RI dapat memperoleh secara langsung penjelasan, masukan dan pandangan dari PT. Pelni, PT. IKI, PT ASDP, Kementerian Keuangan dan Kementerian BUMN terkait dengan PMN di BUMN. Terhadap pertemuan dalam kunjungan kerja ini, akan menjadi sarana bagi BAKN DPR RI dalam rangka melaksanakan fungsi Dewan, khususnya terkait dengan fungsi pengawasan keuangan negara, menyerap aspirasi dan solusi bersama dengan kementerian/Lembaga terkait dan BUMN atas kebijakan dan ketentuan terkait dengan Penyertaan Modal Negara pada BUMN di Indonesia serta perbaikan kebijakan, tata kelola dan pemanfaatan PMN yang lebih baik pada masa yang akan datang.

\*\*\*