



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIC INDONESIA**

**RISALAH
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI, DIRUT PT. PELABUHAN INDONESIA III, DAN DIRUT
PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA**

- Tahun Sidang : V
Masa Persidangan : 2021-2022
Rapat Ke- :
Jenis Rapat : RDP
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Senin, 4 Juli 2022
Waktu : Pukul 14.00 s.d. 17.30 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E., M.Si. (F-P. GERINDRA) – Wakil Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : 1. Evaluasi Tol Laut;
2. Subsidi Bidang Transportasi Laut;
3. Konektivitas Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpan, dan Pelabuhan Pengumpul;
4. Kendala yang dihadapi.
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
45 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
10 dari 11 orang Anggota
1. Lasarus, S.Sos., M.Si.
2. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
3. Mochamad Herviano
4. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
5. Sukur H. Nababan, S.T.
6. Ir. Sudjadi
7. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
8. H. Irmadi Lubis
9. Ir. Effendi Sianipar
10. Harvey B. Malaihollo
2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
6 dari 8 orang Anggota
1. Ir. Ridwan Bae
2. Drs. Hamka B Kady, M.S.
3. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.

4. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
5. Muhammad Fauzi, S.E.
6. Ir. H. Anang Susanto, M.Si.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA
(F-GERINDRA)

6 dari 7 orang Anggota

1. H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E., M.Si.
2. Ir. Sumail Abdullah
3. Sudewo, S.T., M.T.
4. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M.
5. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
6. Drs. H. Mulyadi, M.MA.

4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)

4 dari 6 orang Anggota

1. Roberth Rouw
2. Drs. H. Soehartono, M.Si.
3. Sri Wahyuni
4. Drs. Fadholi, M. Ikom.

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA (F-PKB)

5 dari 6 orang Anggota

1. H. Ruslan M. Daud
2. H. Irmawan, S.Sos., M.M.
3. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
4. Sofyan Ali, S.H.
5. H. Syafiuddin, S.Sos.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

4 dari 5 orang Anggota

1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
2. drh. Jhonni Allen Marbun, M.M.
3. Lasmi Indaryani, S.E.
4. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN
SEJAHTERA (F-PKS)

3 dari 5 orang Anggota

1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
2. H. Syahrul Aidi Maazat, Lc., M.A.
3. KH. Toriq Hidayat, Lc.

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL
(F-PAN)

5 dari 5 orang Anggota

1. H.A. Bakri H. M., S.E.
2. Athari Ghauthi Ardi

3. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
4. H. Boyman Harun, S.H.
5. Mesakh Mirin, SKM.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)

2 dari 2 orang Anggota

1. H. Syaifullah Tamliha, S.Pi., MS.
2. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

B. UNDANGAN:

1. Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI (Ir. Arif Toha Tjahjagama, DEA.)
2. Direktur Operasi dan Komersial PT. Pelabuhan Indonesia III (Drs. Ec. Putut Sri Muljanto, MM., CMA.)
3. Dirut PT. Pelayaran Nasional Indonesia Kementerian Perhubungan RI (Tri Andayani)

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT / F- P. GERINDRA (H. ANDI IWAN DARMAWAN ARAS, S.E., M.Si.) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Kita mulai Pak Dirjen ya.

Bismillahirrahmanirrahim

Rapat dengar pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Perhubungan Laut dan Direksi Perusahaan Bidang Transportasi Laut, Senin 4 Juli 2022, Pukul 14.00 WIB.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua,

Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan,
Yang terhormat Direktur Utama PT. Pelni dan Direktur Utama PT. Pelindo
yang diwakili oleh Direktur Pengelola,
Serta hadirin yang kami muliakan,

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua sehingga pada hari ini kita masih dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab kita dalam keadaan sehat walafiat.

Menurut laporan dari Sekretariat, daftar Anggota Komisi V DPR RI yang telah menandatangani daftar hadir sebanyak 33 orang dengan jumlah 15 orang hadir secara fisik dan 18 orang secara virtual, serta 9 fraksi dan telah melebihi daripada separuh unsur fraksi sehingga telah memenuhi kuorum.

Oleh karena itu sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281 Peraturan DPR RI tentang Tata Tertib. Izinkanlah saya membuka rapat dengar pendapat pada hari ini dengan sesuai ketentuan Pasal 276 ayat (1), rapat ini kami buka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 14.00 WIB)

Kami ucapkan terima kasih kepada mitra kerja, Pak Dirjen Perhubungan Laut dan Para Direktur yang telah memenuhi undangan kami. Dan, dalam rapat dengar pendapat ini kita akan membahas evaluasi tol laut, subsidi bidang transportasi laut, konektivitas pelabuhan utama, pelabuhan pengumpan, dan pelabuhan pengumpul, serta kendala-kendala yang dihadapi.

Bapak-Ibu sekalian yang kami hormati,

Sebagaimana kita ketahui bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mengatakan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Oleh karena itu, berdasarkan pelaksanaan fungsi pengawasan Komisi V DPR RI terdapat beberapa isu strategis yang masih perlu mendapat perhatian antara lain:

1. Dirjen Perhubungan Laut agar tetap menjaga pemenuhan kebutuhan standar pelayanan untuk menjalankan fungsi pengawasan, pengendalian dan pengaturan terhadap aspek keselamatan dan keamanan pelayaran baik di Direktorat Teknis maupun Kantor Otoritas Kepelabuhanan.
2. Subsidi angkutan laut perintis jika dikoneksikan dengan subsidi-subsidi transportasi lainnya. Seperti subsidi tol laut, subsidi angkutan udara perintis dan subsidi perintis angkutan barang di darat. Seberapa besar dampak subsidi ini terhadap perekonomian di daerah, misalnya soal disparitas harga dan ketersediaan barang-barang kebutuhan pokok.
3. Melakukan evaluasi terhadap seluruh operator transportasi laut untuk menganalisis adanya kemungkinan kebijakan perusahaan yang dapat mengurangi tingkat keselamatan dan keamanan pelayaran khususnya disebabkan karena dampak pandemi covid-19.
4. Sejauh mana efektivitas pengolahan konsesi pelabuhan terkait dengan aspek perencanaan konsesi pelabuhan, penentuan tarif, dan jangka waktu konsesi pelabuhan, serta penatausahaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) atas konsesi.

**Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Dirjen Perhubungan Laut dan Para Direktur yang kami hormati,
Direktur Utama ee.,**

Demikian pengantar dari kami, selanjutnya kami berikan kesempatan kepada Saudara Dirjen Perhubungan Laut dan Para Direktur untuk menyampaikan pemaparan secara singkat, sehingga kita bisa lebih fokus saat pendalaman nanti. Kami persilakan untuk kesempatan pertama ke Pak Dirjen Perhubungan Laut. Sebelumnya, kami mengucapkan selamat kepada Pak Dirjen atas pelantikannya secara definitif menjadi Dirjen Perhubungan Laut.

Ya silakan, Pak.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ARIF TOHA TJAHHAGAMA, DEA):

Bismillahirrahmanirrahim.

**Yang kami hormati Bapak Pimpinan Komisi V DPR RI,
Yang kami hormati Bapak-Ibu Anggota Komisi V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia,
Para hadirin peserta rapat dengar pendapat yang kami muliakan,**

***Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*
Selamat siang,
Salam sejahtera,
Salam sehat selalu bagi kita semua,**

Pada kesempatan yang berbahagia ini, izinkan kami terlebih dahulu mengajak para hadirin untuk memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Kuasa. Yang dengan berkat limpahan rahmat dan karunia-Nya kita masih diberikan kekuatan dan kesehatan sehingga dapat bertemu kembali dalam acara Rapat Dengar Pendapat Dirjen Perhubungan Laut dengan Pimpinan beserta Anggota Komisi V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, yang terhormat. Terkait dengan pembahasan penyelenggaraan subsidi angkutan barang dan penumpang serta pembahasan mengenai konektivitas pelabuhan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,

Pada kesempatan yang baik ini, izinkan kami menyampaikan ucapan terima kasih yang setinggi-tingginya atas dukungan para Pimpinan dan Anggota Dewan Perwakilan Rakyat yang terhormat khususnya Komisi V. Yang selalu mendukung Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku mitra kerja dan peningkatan kinerja dalam rangka memberikan pelayanan kepada seluruh masyarakat Indonesia selaku pengguna jasa transportasi laut.

Pada kesempatan rapat dengar pendapat kali ini kami juga mengikutsertakan mitra kerja kami dari Badan Usaha Pelabuhan yaitu PT. Pelabuhan Indonesia dan dari penyelenggara layanan angkutan operator kapal yaitu PT. Pelni, serta Para Direktur di lingkungan Dirjen Perhubungan Laut.

Sebagai pendahuluan, perkenankan kami menyampaikan poin-poin yang akan kita bahas dalam rapat dengar pendapat pada siang hari ini. Yang pertama adalah pembahasan mengenai evaluasi penyelenggaraan tol laut di lingkungan Dirjen Perhubungan Laut.

Dapat kami sampaikan bahwa dasar hukum penyelenggaraan tol laut antara lain adalah Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan. Selanjutnya diatur pula dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2020 tentang Penetapan Jenis Barang yang diangkut dalam program pelayanan publik untuk angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

Selanjutnya, kami sampaikan evaluasi angkutan barang tol laut dari Tahun 2019 sampai dengan Tahun 2022 sebagai berikut:

- Pada Tahun 2019, jumlah trayek yang melayani tol laut sebanyak 20 trayek dengan anggaran sebesar Rp264 Miliar dan realisasi anggaran sebesar Rp222 Miliar. Adapun realisasi muatan selama Tahun 2019 sebanyak 7.199 TEUs muatan berangkat dan 868 TEUs, muatan balik.
- Pada Tahun 2020 jumlah trayek yang melayani tol laut meningkat sejumlah 26 trayek dengan anggaran sebesar Rp364 Miliar dan realisasi anggaran sebesar Rp364 Miliar. Adapun realisasi muatan selama Tahun 2020 adalah sebanyak 13.852 TEUs, untuk muatan berangkat dan 4.303 TEUs, untuk muatan balik.
- Pada Tahun 2021 jumlah trayek yang melayani tol laut sebanyak 32 trayek dengan anggaran sebesar Rp376 Miliar dan realisasi anggaran sebesar Rp376 Miliar. Dengan realisasi muatan selama Tahun 2021 sebanyak 18.011 TEUs, muatan berangkat dan 5.869 TEUs, muatan balik.
- Sedangkan pada Tahun 2022 jumlah trayek yang dilayani tol laut sebanyak 33 trayek dengan anggaran sebesar Rp435 Miliar dan sampai bulan Juni 2022 telah terealisasi Rp111 Miliar. Dengan realisasi muatan sebanyak 9.014 TEUs, muatan berangkat dan 3.304 TEUs, muatan balik.

Pada praktek pelaksanaan perjalanan tol laut telah menggunakan digitalisasi dan teknologi informasi untuk memberikan pelayanan yang terbaik pada masyarakat yaitu dengan aplikasi IMRK (Informasi Muatan Ruang Kapal) dan Sitolaut (Sistem Informasi Tol Laut) Kementerian Perhubungan. Juga ada SIPAB dan SIGM Kementerian Perdagangan dan Inaportnet, Kementerian Perhubungan dan Kominfo. Jadi, kami berkolaborasi dengan Kementerian-Kementerian dan Lembaga terkait.

Program tol laut tidak hanya dilakukan oleh Dirjen Perhubungan Laut, namun bersinergi dengan Dirjen Perhubungan Udara melalui tol udara, juga

Dirjen Perhubungan Darat melalui subsidi angkutan darat. Sehingga barang dapat terdistribusi dengan baik sampai di lokasi pedalaman khususnya di wilayah Papua.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, yang saya hormati,

Selanjutnya, kami sampaikan *output* penyelenggaraan angkutan barang tol laut yang terlihat bahwa pengurangan disparitas harga telah tercapai pada beberapa wilayah di Indonesia. Sebagai contoh:

- Pada Kabupaten Natuna telah terjadi penurunan disparitas harga sebesar 43,75% untuk pakaian jadi dan 26,67% untuk UPO.
- Pada Kabupaten Rotendao telah terjadi penurunan disparitas harga sebesar 42% pada pakan ternak dan pakan ikan dan 40% pada komoditas pupuk.
- Pada Kabupaten Halmahera Timur telah terjadi penurunan disparitas harga sebesar 40% pada daging ayam ras, 33,33% pada beras medium dan 33,33% pada komoditas gula.
- Pada Kabupaten Supiori telah terjadi penurunan disparitas harga sebesar 50%, untuk tepung terigu dan 50% pada alat tulis dan peralatan sekolah.
- Pada Kabupaten Fak Fak telah terjadi penurunan disparitas harga sebesar 30% untuk bawang merah dan 29,33% pada telur ayam.
- Sedangkan, pada Kabupaten Buru Selatan telah terjadi penurunan disparitas harga sebesar 40% untuk minyak goreng.

Kapal tol laut juga melakukan pengiriman minyak goreng curah dari Sumatera Utara ke NTT melalui trayek T1 dengan pangkalan Tanjung Priok. Dapat kami sampaikan bahwa minyak goreng pada pabrik industri nabati lestari milik PTPN di Semangke diangkut sebanyak 15 kontainer dengan kereta api menuju Pelabuhan Belawan dengan metode *packing* yang menggunakan fleksibel *bag* sebesar 20 ton.

Selanjutnya gula dari pabrik gula Langkat milik PTPN II diangkut menggunakan 36 kontainer gula menuju pelabuhan Belawan. Kemudian berangkat dari pelabuhan Belawan pada tanggal 28 April 2022, menggunakan kapal NV Asia Pratama dan tiba di Kupang pada tanggal 10 Mei 2022. Dengan kapal yang membawa gula sebanyak 800 ton atau 15 kontainer dan minyak goreng curah sebanyak 300 ton atau 36 kontainer.

Dalam pelaksanaan program tol laut tentunya kami juga mengalami tantangan, memiliki tantangan dalam pelaksanaannya. Adapun beberapa tantangan yang kami hadapi antara lain masih belum memadainya infrastruktur jaringan internet di daerah 3TP. Kemudian, kapasitas bongkar buat barang dan

lapangan penumpukan serta fasilitas penunjang pelabuhan lainnya di beberapa pelabuhan yang belum memadai.

Kemudian adanya kondisi cuaca ekstrim yang tidak terduga seperti badai siklon di Provinsi NTT beberapa waktu yang lalu. Juga adanya penambahan bahan bakar minyak subsidi pada KM Logistik Nusantara III dan perubahan *homebase* bunker kapal KM logistik Nusantara IV dan Nusantara VII. Kami juga memerlukan dukungan dalam pemenuhan kebutuhan akan kapal-kapal *feeder* pada beberapa pelabuhan singgah berikut.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, yang saya hormati,

Beranjak pada agenda kedua, poin pertama yaitu terkait dengan subsidi bidang transportasi laut. Untuk pembahasan yang pertama adalah mengenai kegiatan penyelenggaraan angkutan keperintisan. Pelaksanaan angkutan laut perintis adalah untuk bisa menghubungkan dan memperlancar mobilitas penumpang dan barang pada wilayah daerah 3TP (Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan), sesuai amanah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis.

Berikut kami sampaikan perkembangan angkutan laut perintis selama 4 tahun terakhir:

- Pada Tahun 2019: angkutan laut perintis melayani 113 trayek
- Pada Tahun 2020: 110 trayek
- Dan 2021 sebanyak: 118 trayek
- Dan 2022 melayani: 117 trayek

Selanjutnya, kami paparkan mobilitas muatan tertinggi pada wilayah barat pada Tahun 2021 yaitu pada wilayah barat dilayani oleh 9 Kapal Sabuk Nusantara. Adapun muatan tertinggi pada beberapa wilayah bagian barat adalah sebagai berikut:

- Muatan tertinggi dari Pulau Banyak adalah kelapa, kemudian karena Pulau Banyak adalah pemasok kelapa terbaik untuk daerah Aceh dan luar pulau. Dengan asumsi 1 kelapa 1 ½ Kilogram maka per tahun muatannya adalah 16.666.
- Muatan tertinggi pada Teluk Bayur adalah semen dan sembako yang dipasarkan ke Tua Pejat dan Siuban.
- Muatan tertinggi dari Enggano adalah sapi, kambing dan pisang kepok yang dipasarkan ke Bengkulu, Padang dan Lampung.
- Muatan tertinggi dari Selat Lampa adalah ikan beku yang dipasarkan ke Tanjung Pinang.
- Kemudian dari Tanjung Pinang dan Kijang muatan tertinggi adalah dipasarkan ke Selat Lampa.

- Muatan tertinggi dari Sintete adalah buah-buahan yang dipasarkan ke Selat Lampa.
- Muatan tertinggi dari Masalembo adalah kopra dan sepeda motor yang dipasarkan ke Surabaya dan Kalianget.
- Sedangkan, muatan tertinggi dari Surabaya dan Kalianget ke Masalembo adalah sembako.

Selanjutnya, kami paparkan mobilitas muatan tertinggi pada wilayah tengah pada Tahun 2021. Pada wilayah tengah dilayani oleh 13 kapal sabuk nusantara. Adapun muatan tertinggi pada beberapa bagian tengah adalah sebagai berikut:

- Dari Tarakan adalah barang campuran yang dipasarkan ke Toli-Toli dan Kuandang.
- Kemudian dari Toli-Toli adalah sayur-sayuran dan sembako yang dipasarkan ke Tarakan.
- Muatan tertinggi dari Bitung adalah pupuk, pasir, dan batu yang dipasarkan ke Karatung dan Esang.
- Adapun muatan tertinggi dari Esang ke Bitung adalah kopra.
- Dari Majene yang dikenal sebagai penghasil komoditas pertanian jenis hortikultura, namun 2017 melalui upaya khusus maka padi mencatatkan capaian terbaik dari Majene.
- Muatan tertinggi dari Reo ke Bima adalah bawang merah dan muatan tertinggi dari Bima ke Reo adalah pisang.
- Muatan tertinggi dari Kupang adalah pupuk, semen, dan sembako.
- Muatan tertinggi dari Leti adalah berupa kacang mete.

Selanjutnya, kami paparkan mobilitas muatan tertinggi pada wilayah timur pada Tahun 2021. Di wilayah timur dilayani oleh 23 Kapal Sabuk Nusantara. Adapun muatan tertinggi pada wilayah bagian barat adalah:

- Muatan tertinggi dari Bitung adalah berupa semen karena terdapat pabrik semen di Bitung.
- Muatan tertinggi dari Kupang ke Kaesar dan Moa adalah *sparepart*, konveksi, beras, pakan terna, dan buah-buahan.
- Muatan tertinggi dari Ambon ke Moa, Kruing, Saumlaki, Kesui, dan Geser adalah sembako dan konveksi.

- Muatan tertinggi dari Manokwari ke Saribi dan Sausapor adalah semen, beras, *sparepart*, bata, dan sepeda motor.
- Dari Sausapor ke Fak Fak adalah barang campuran.
- Dari Kaimana ke Pomako adalah pisang, ikan beku, buah-buahan, dan beras.
- Dari Jayapura ke Serui dan Nabire adalah barang campuran dan pisang.

Selanjutnya, kami sampaikan fasilitas di atas kapal perintis, kami telah memenuhi aspek-aspek keselamatan yaitu telah tersedia *life (suara kurang jelas)*, *line throwing*, dan APAR serta *fire alarm*, serta sekoci dan kami telah dengan rutin melakukan pemeliharaan kapal, *docking* kapal.

Kemudian, kami sampaikan perkembangan Pagu dan Realisasi Anggaran Angkutan Laut Perintis selama 6 tahun terakhir. Pagu dan Realisasi Anggaran Angkutan Laut Perintis setiap tahun relatif selalu mengalami kenaikan. Kecuali, pada Tahun 2019 dan 2021, selama dua tahun terakhir yaitu pada Tahun 2020 dan 2021 realisasi angkutan laut perintis mencapai 97% dari anggaran yang telah disediakan.

Berikutnya, kami sampaikan realisasi penumpang dan barang angkutan laut perintis dari Tahun 2019 sampai 2022 jumlah penumpang paling banyak terjadi pada Tahun 2021. Yaitu dengan jumlah sebanyak 687.188 orang dan jumlah muatan barang paling banyak terjadi pada Tahun 2019 yaitu dengan jumlah 118.349 matrik ton.

Selanjutnya, kami sampaikan anggaran dan realisasi penyelenggaraan angkutan laut perintis pada Tahun 2022 ini. Pagu saat ini untuk angkutan laut perintis. Skema penugasan adalah sebesar Rp190 Miliar dan untuk skema pelelangan umum adalah sebesar Rp759 Miliar. Hingga saat ini pada bulan Juni 2022 realisasi anggaran angkutan laut perintis skema penugasan sudah sebesar 62% dan skema pelelangan sebesar 44%.

Selanjutnya, kami paparkan penyelenggaraan kapal perintis operator PT. Pelni dan swasta. Pada tahun ini kami mengalami kekurangan anggaran untuk pengoperasian kegiatan angkutan laut perintis operator PT. Pelni. Total anggaran yang kami butuhkan untuk menutup kekurangan tersebut pada bulan Juli sampai dengan Desember 2022 sebesar Rp212 Miliar.

Kemudian, dapat kami sampaikan bahwa dalam penyelenggaraan kapal perintis penugasan 2022. Trayek yang menggunakan kapal barang swasta sebanyak 8 unit dan semuanya digunakan dengan skema *on/off* mulai bulan Juli dan Desember 2022, karena keterbatasan anggaran tersebut.

Manfaat pelaksanaan angkutan laut perintis untuk menjadi penghubung antar daerah yang sudah berkembang dan yang belum berkembang, meningkatkan mobilitas penumpang dan barang dalam penetapan trayek angkutan laut perintis di setiap tahunnya selalu berkolaborasi dengan

Pemerintah Daerah, KSOP, dan Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut. Sehingga trayek yang dihasilkan tepat sasaran dan angkutan laut perintis juga memberikan dukungan moda transportasi untuk wilayah 3TP.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, yang saya hormati,

Kami sampaikan berikut ini sebaran penumpang dan muatan kapal perintis Tahun 2021. Sebaran kapal perintis didominasi di wilayah timur Indonesia sebanyak 50%, kemudian disusul wilayah tengah sebesar 39%. Secara garis besar trayek penugasan PT. Pelni adalah 38% dari total trayek nasional sejumlah 117 trayek. PT. Pelni memberikan kontribusi penumpang sebesar 69% dari total penumpang nasional atau sejumlah 680.101 penumpang dengan kontribusi muatan nasional sebesar 26% dari total muatan nasional sejumlah 282.270 Ton.

Berikut kami sampaikan konektivitas antara KM Labobar dan KM Sabuk Nusantara dalam fungsi keperintisan. Kapal perintis juga memberikan dukungan kepada program lainnya, seperti contohnya kapal perintis memberikan dukungan pada acara keagamaan masyarakat Papua dengan omisi dan deviasi trayek kapal. Kapal perintis juga mendukung terlaksananya program PEN (Pemulihan Ekonomi Nasional) dan juga mendukung pelaksanaan angkutan Lebaran 2022.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, yang saya hormati,

Selanjutnya, kami paparkan poin kedua mengenai angkutan laut penumpang ekonomi dengan skema Public Service Obligation (PSO). Dapat kami sampaikan bahwa dasar hukum pelaksanaan angkutan laut PSO kapal perintis adalah UU Nomor 19 Tahun 2003 yang selanjutnya diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 119 Tahun 2015 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 119 Tahun 2021.

Berikut kami sampaikan trayek penyelenggaraan kewajiban PSO Tahun 2022, oleh PT. Pelni. Total anggaran tahun ini adalah sebesar Rp2,3 Triliun dengan 26 kapal penumpang dan target frekuensi sebanyak 622 frekuensi.

Selanjutnya, kami sampaikan fasilitas di atas kapal penumpang PSO. Kami telah memenuhi aspek keselamatan, aspek keamanan, aspek kehandalan, aspek kenyamanan, aspek kemudahan, dan aspek kesetaraan. Dalam pemenuhan aspek kehandalan kami mencapai 94,33% *ontime performance* kapal penumpang mengacu pada Permenhub Nomor 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut.

Berikut kami sampaikan kinerja operasional kapal penumpang PSO Tahun 2022. Pelaksanaan angkutan laut PSO telah melayani 1,1 Juta penumpang dengan total realisasi voyage sebanyak 239 voyage. Dan total penyerapan anggaran sebesar Rp888 Miliar. Kapal penumpang PSO juga membantu pemenuhan kapal pada masa Lebaran 2022 dengan jumlah penumpang sebanyak 219.000 penumpang pada arus mudik dan 260 penumpang pada arus balik.

Selanjutnya kami sampaikan realisasi penyelenggaraan kewajiban PSO Tahun 2015 sampai 2022 hingga bulan Mei 2022 kami telah terealisasi 14.000 matrik ton barang dan 4.319 TEUs peti kemas, 6.929 unit kendaraan, 331.000 penghasilan dari Pasasi dan 118.000 penghasilan dari muatan. Dan, anggaran yang telah terealisasi hingga bulan Juni 2022 adalah sebesar Rp566 Miliar dari total pagu sebesar Rp2,3 Triliun.

Usia armada kapal penumpang PT. Pelnis saat ini yaitu 10 unit kapal berusia di atas 30 tahun, 14 unit kapal berumur 20 tahun dan 2 unit kapal berumur antara 10 dan 20 tahun. Beberapa manfaat dari pelaksanaan angkutan laut PSO yaitu bisa mengangkut penumpang dengan daya muat yang banyak. Kapal laut PSO juga mempunyai daya jelajah yang handal terhadap gelombang tinggi dan angkutan laut. PSO juga memberikan jaminan angkutan laut penumpang reguler dengan trayek tetap dan teratur dengan tarif yang terjangkau.

Angkutan laut PSO juga memberikan dukungan kepada program lainnya sebagai contoh penyelenggaraan isolasi terpusat pada 7 lokasi menggunakan 6 unit kapal PSO. Penyelenggaraan akomodasi terapung menggunakan 1 unit kapal PSO dan penyelenggaraan mudik gratis sepeda motor dengan kapal laut menggunakan 2 unit kapal PSO pada mudik Lebaran Tahun 2019 dan Tahun 2022.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, yang saya hormati,

Selanjutnya, dapat kami paparkan poin ketiga yaitu kegiatan subsidi angkutan khusus ternak. Dapat kami sampaikan evaluasi angkutan khusus ternak dari Tahun 2019 sampai Tahun 2022 sebagai berikut:

- Pada Tahun 2019 jumlah trayek yang melayani subsidi kapal ternak sebanyak 6 trayek dengan realisasi muatan selama Tahun 2019 sebanyak 42.726 ekor sapi.
- Dan Tahun 2020 jumlah trayek yang dilayani sebanyak 6 trayek dengan realisasi muatan sebanyak 42.984 ekor sapi.
- Dan, Tahun 2021 dengan 6 trayek sebanyak 44.622 ekor sapi.
- Dan, pada Tahun 2022 jumlah trayek yang melayani subsidi kapal ternak dengan 6 trayek sampai bulan Juni sudah mencapai 7.601 ekor sapi.

Berikut kami sampaikan penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan khusus ternak pada Tahun 2022.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,

Beranjak pada agenda ketiga yaitu terkait dengan pembahasan konektivitas pelabuhan di lingkungan Dirjen Perhubungan Laut Tahun 2022. Kami laporkan beberapa pelabuhan pendukung konektivitas pada Tahun 2022 telah dilaksanakan pembangunan, bahkan terdapat beberapa pelabuhan yang telah mencapai 80%. Yaitu Pelabuhan Tanjung Ular di Bangka Belitung, Pelabuhan Salisingan di Kalimantan Barat, Pelabuhan Patimban di Jawa Barat, Pelabuhan Ba'a di NTT, Pelabuhan Sanur di Bali, dan Pelabuhan Kambuno di Sulawesi Utara.

Selanjutnya kami sampaikan pembangunan pelabuhan yang dibangun menggunakan skema SBSN Dirjen Perhubungan Laut Tahun 2022. Terdapat 14 pembangunan pelabuhan yang menggunakan skema SBSN pada Tahun 2022 yaitu dengan menggunakan SBSN pada Pelabuhan Banyak, Pelabuhan Tanjung Ular, Pelabuhan Tuah Pejat, Pelabuhan Patimban, Pelabuhan Wanji, Pelabuhan Seba, Pelabuhan Ba'a, Pelabuhan Bunyu, Pelabuhan Salisingan, Pelabuhan Bula, Pelabuhan Atapupu, Pelabuhan Kambuno, Pelabuhan Tual, dan Pelabuhan Sarmi.

Berikutnya, kami sampaikan konektivitas transportasi laut di Provinsi Papua dan Papua Barat khususnya di lingkungan Dirjen Perhubungan Laut pada Tahun Anggaran 2022. Pada Provinsi Papua terdapat 5 pembangunan pelabuhan pada Tahun 2022 yaitu fasilitas darat Pelabuhan Waren dengan capaian saat ini 3,72% dan penyelesaian pelabuhan di Serui berupa terminal penumpang dengan capaian 80,32%.

Kemudian, *replacement* fasilitas pelabuhan Sarmi dengan capaian 48,95%, kemudian rehab dermaga dan Trestel Pelabuhan Fomako dengan capaian 70,33%. Dan, lanjutan fasilitas pelabuhan Mor. Selain itu terdapat penyelenggaraan subsidi angkutan laut perintis pada Provinsi Papua yaitu penyelenggaraan angkutan laut perintis trayek R93, R95, R100, R103, 105, 106, dan 107 dengan rata-rata realisasi tingkat utilitas sebesar 42%.

Pada Provinsi Papua Barat terdapat 6 trayek penyelenggara angkutan laut perintis yaitu R113,114,115,117,118, dan 119 dengan rata-rata utilitas sebesar 45%.

Berikutnya kami sampaikan pembangunan infrastruktur transportasi laut yang mendukung program destinasi pariwisata super prioritas yaitu pembangunan pelabuhan Sanur di Bali dengan pagu sebesar Rp376 Miliar dan saat ini realisasi fisik sebesar 87%. Kemudian, pembangunan 2 unit kapal *bottom glass* yang telah selesai dan telah beroperasi. Pembangunan fasilitas laut Likupang dengan pagu Rp31,47 Miliar. Dan, realisasi fisik sebesar 46,46%. Dan, pembangunan pelabuhan Wanji di Wakatobi dengan pagu sebesar Rp68 Miliar dan realisasi fisik sebesar 51,02%. Dan, pembangunan 2 unit kapal *bottom glass* di Labuan Bajo yang telah selesai dan telah operasional.

Selanjutnya, kami sampaikan sebaran proyek PSN, Proyek Strategis Nasional sesuai Perpres 109 Tahun 2020 dan Permenko Nomor 7 Tahun 2021. Pada Tahun 2022 terdapat 3 pelabuhan yang merupakan proyek PSN yang menggunakan APBN Kementerian Perhubungan. Yaitu pembangunan fasilitas laut Likupang, kemudian Pelabuhan Patimban dan juga Pelabuhan Teluk Palu dengan pagu sebesar Rp100 Miliar dan realisasi fisik sebesar 10% untuk pelabuhan Donggala, 0,74% untuk pelabuhan Wani dan 63% untuk pelabuhan Pantoloan dan pembangunan pelabuhan Sanur di Bali dengan pagu sebesar Rp376 Miliar, realisasi fisik 87%.

Para Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, yang saya hormati,

Demikian, paparan yang dapat kami sampaikan pada kesempatan rapat dengar pendapat terkait evaluasi pelaksanaan APBN Tahun 2022 untuk program tol laut, keperintisan, dan konektivitas pelabuhan. Selanjutnya guna optimalisasi penyelenggaraan dan pelayanan transportasi laut ke depan, kami selaku unsur Pemerintah dalam penyelenggaraan transportasi laut mengharapkan dukungan dan masukan dari Para Pimpinan dan Anggota Dewan Perwakilan Rakyat yang terhormat, guna upaya perbaikan dan peningkatan kinerja transportasi laut di masa yang akan datang. Sekian dan terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Dirjen. Selanjutnya, kami persilakan dari PT. Pelindo Pak.

DIREKTUR OPERASI DAN KOMERSIAL PT. PELINDO III (Drs. Ec. PUTUT SRI MULJANTO, MM., CMA.):

Terima kasih Pimpinan rapat,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang salam sejahtera buat kita semua,

**Yang saya hormati Pimpinan Komisi V, Para Anggota Komisi V DPR RI,
Pak Dirjen Perhubungan Laut,
Serta Para Direktur di Kementerian Perhubungan yang hadir,
Ibu Dirut Pelni,
Bapak-Ibu Para hadirin sekalian yang mengikuti acara rapat dengar pendapat pada siang hari ini,**

Yang pertama, Pimpinan kami mohon maaf Pak Dirut kami tidak bisa hadir karena mendampingi Pak Menteri berkegiatan di Jawa Tengah, Pak. Terkait dengan rapat dengar pendapat hari ini dapat kami sampaikan peran Pelindo dalam membantu mensukseskan pelaksanaan tol laut yang pelaksanaan kegiatan bongkar muatnya dilaksanakan di pelabuhan wilayah Pelindo.

Kami sejak 1 Oktober sudah *merger* sehingga saat ini kami mengoperasikan 110 pelabuhan Pak, di 4 regional dan *subholding*. Dari 110 pelabuhan tersebut yang hari ini mendukung kegiatan tol laut ada 20 pelabuhan rute tol laut, *next*.

Yang sebagian besar kegiatan tersebut bermuara dari Tanjung Perak Surabaya. Jadi, yang di Tanjung Priok itu hanya ada dua trayek sedangkan sebagian besar itu ada di Tanjung Perak, Surabaya. Sedangkan yang pelabuhan 18 sisanya itu ada di pelabuhan-pelabuhan yang kami operasikan. Sedangkan, yang lain sisa itu kegiatan pelabuhannya dioperasikan oleh KOP Kementerian Perhubungan, *next*.

Dukungan insentif yang kami berikan untuk kelancaran kegiatan tol laut selama ini adalah prioritas sandar. Jadi, setiap kapal tol laut akan bersandar di pelabuhan itu selalu kita berikan prioritas, akhirnya ketika kapal datang langsung bersandar, Pak.

Kemudian yang kedua, keringanan jasa dermaga dan penumpukan, kemudian pemberian diskon tarif bongkar muat, *lift on/off* (suara kurang jelas) dan *tracking*. Jadi, memang kita memberikan insentif untuk tarif peti kemas tol laut termasuk perpanjangan *free time storage* peti kemas trans *shipment* tol laut untuk menjadi 14 hari di beberapa pelabuhan yang ada trans *shipment* itu terjadi di Makassar contohnya dan di beberapa pelabuhan yang saat ini jadi tempat trans *shipment* tol laut.

Ke depan kami dengan merger ini Pak kami akan lakukan standarisasi layanan operasional. Diharapkan kami akan dapat memberikan layanan yang sama kepada tidak saja kepada tol laut, tapi seluruh *customer* kami, mereka akan mengalami pengalaman yang sama ketika mereka dilayani oleh Pelindo.

Yang kedua adalah konektivitas antar pelabuhan, harapannya ke depan dengan kita bersatu ini kita akan ada penyeragaman ketentuan komersial. Artinya kami sudah bicara dengan teman-teman di Kementerian Perhubungan bahwa nanti ketentuan komersial tol laut ini akan sama dari regional I, II, III dan IV baik kepada yang kita berikan kepada Pelni maupun kepada operator lain diluar Pelni. Ini yang nanti secara anggaran kami akan bicarakan untuk yang *next*-nya baru bisa tahun depan Pak, untuk menyamakan komersialisasi ini.

Sedangkan, konektivitas antar pelabuhan ini adalah harapannya adalah kita bisa menjalankan *hub and spoke*. Saat ini kegiatan tol laut banyak bermuara di Tanjung Perak, langsung ke daerah-daerah kecil. *Nah*, ini kita sedang mengupayakan untuk dengan adanya merger ini, dukungan kita dengan adanya konektivitas akan menjadi lebih baik sehingga dukungan untuk operasional tol laut ini akan lebih bisa dirasakan karena kita sekarang mikirnya sudah *nggak* Pelindo IV. Dulu Pak regional IV sendiri, kita mikirnya adalah sudah ini memang untuk secara nasional kita lebih mudah untuk mengendalikan. Jadi, komersialnya secara total kita akan lihat, Pak.

Jadi, kalau kemarin kita istilahnya kita bisa memberikan keringanan itu baik dari sisi di Surabaya untuk kegiatan di Makassar, di pelabuhan kecil-kecil kita bisa lakukan dengan satu tangan di Pelindo pusat, Pak. Ini yang sedang kita susun bersama-sama dengan tim dari Departemen Perhubungan untuk sama-sama agar tol laut ini nantinya bisa *performance*-nya menjadi semakin baik dan kegiatan di pelabuhan akan menjadi semakin lebih baik.

Jadi, harapannya kita ke depan akan bisa menjalankan program *hub and spoke* termasuk di antaranya adalah untuk tol laut ini. Jadi kita sudah menyiapkan Pak ke depan kalau yang pelabuhan besar-besar kita bicara dari mulai Belawan, Surabaya, Makassar, kemudian Tanjung Priok, Makassar kemudian Sorong, Bitung, Balikpapan, dan Kupang. Harapannya ini akan menjadi *hub-hub* yang sebagian nanti yang akan memanfaatkan ini adalah tol laut. Jadi, mungkin nanti dari Surabaya ke tempat-tempat itu akan bisa

menggunakan komersial dan di dalamnya tol laut akan bisa memanfaatkan mekanisme ini untuk lebih memberikan manfaat kepada Saudara-Saudara kita yang ada di 3T.

Saya kira itu Pak, yang dapat kami sampaikan program kita yang ke depan yang dalam memperlancar dan untuk mendukung *performance* dari program tol laut. Terima kasih

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Makasih Pak. Selanjutnya kami persilakan ke Ibu Dirut PT. Pelni, silakan Bu.

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Salam sejahtera bagi kita semua,

Yang kami hormati Pimpinan Rapat Komisi V DPR RI,
Yang kami hormati Bapak dan Ibu Anggota Komisi V DPR RI, baik yang hadir secara *online* maupun *offline*,
Yang kami hormati Bapak Dirjen HubLa Kementerian Perhubungan Republik Indonesia beserta jajaran Kementerian Perhubungan Republik Indonesia,
Yang kami hormati, Direksi Dirut PT. Pelindo dan yang mewakili,

Mohon izin untuk memaparkan terkait dengan penugasan-penugasan yang kami terima dari Kementerian Perhubungan selaku perwakilan dari Pemerintah Republik Indonesia.

Yang pertama adalah terkait dengan tol laut, kami akan membahas mengenai evaluasi penugasan angkutan barang dan tol laut. Pada evaluasi penugasan angkutan barang tol laut ini terbagi menjadi dua yaitu angkutan tol laut atau barang non-ternak dan ternak. Ini adalah *highlight* sewindu tol laut di Indonesia, kalau secara makro tadi sudah dijabarkan oleh Pak Dirjen dari 2015 sampai 2022. Yang di posisi 2022 ini tol laut menyinggahi 130 pelabuhan dengan 33 trayek dengan total muatan sebanyak 12.587 TEUs.

Highlight angkutan tol laut Tahun 2022 untuk Pelni di mana Pelni berkontribusi terhadap dari 33 trayek, kami berkontribusi sebanyak 33% atau ekuivalen 11 trayek. Dan, untuk 130 pelabuhan singgah Pelni menyinggahi 48 pelabuhan. Dan, dari 32 seluruh tol laut yang beroperasi, kami mengoperasikan 10 kapal tol laut yang terdiri dari 6 kapal tol laut milik sendiri yaitu Logistik Nusantara dan 4 kapal tol laut milik Kementerian Perhubungan yaitu Kendaga Nusantara.

Dari total muatan yang kami kontribusikan terhadap tol laut nasional di Tahun 2019 sebanyak 27% atau 3.500 dari total muatan tol laut nasional 13.000. Dan, di Tahun 2020 meningkat menjadi 48% dan di posisi 2021 kami memberikan kontribusi sebanyak 54% dari total tol laut nasional. Ini adalah kinerja total produksi angkutan peti kemas untuk penugasan tol laut sejak 2015 hingga 2022 sebanyak 45.634 TEUs, peti kemas yang kami angkut. Dan sudah sebanyak 680 voyage yang terealisasi sejak 2015 sampai posisi Mei 2022.

Dan, total trayek penugasan tol laut Pelni tadi sudah disampaikan di depan ada 11 trayek. Kemudian total kapal beroperasi sebanyak 10, 6 kapal tol laut milik Pelni dan 4 kapal tol laut milik Pelni dan 4 kapal tol laut milik Kementerian Perhubungan yang kami operasikan. Kemudian, total pelabuhan singgah kapal tol laut, sebanyak 48 pelabuhan singgah.

Adapun dari 10 kapal kami mendapatkan trayek penugasan untuk loknus 6 di H1, loknus 4 di T3, Kendaga Nusantara 1 di T5, loknus 2 di T9, loknus 5 di T10, loknus 2 di T9, loknus 5 di T10, Kendaga Nusantara 11 di T13, Kendaga Nusantara 7 di T14, loknus 3 di T15, Kendaga Nusantara 8 di T19 dan loknus 1 di T28. Yang keseluruhannya mencapai wilayah Indonesia Barat, Indonesia Tengah, dan Indonesia Timur.

Dan, untuk ikhtisar kinerja produksi dan operasional tol laut Pelni dari target Tahun 2022 sebanyak 12.521 TEUs produksi kontainer. Setelah terealisasi atau mencapai 46% atau 5.800 dari produksi kontainer sampai dengan Mei. Dan, sampai dengan Mei juga voyage yang telah kami lakukan sebanyak 57 voyage dari 170 voyage target Tahun 2022 atau 48,72%. Capaian voyage tol laut sampai dengan Mei sebanyak 57 persen ini, 57 voyage dari target kontrak penugasan yang kami peroleh dari Kementerian Perhubungan sebanyak 117 voyage.

Model bisnis tol laut, model bisnis tol laut Pelni seperti ini Bapak dan Ibu bahwa memang dimulai dari penerima pengirim barang terlebih dahulu, kemudian mereka terus ke pihak ketiga. Artinya dari pengangkutan dan nanti menggunakan kapal Pelni tentu dengan melibatkan teman-teman Pelindo dan akan ke depo peti kemas melalui sistem *stevedoring* dan *cargodoring*.

Ini adalah sebaran wilayah penugasan tol laut Pelni Tahun 2022 yang meliputi Kepulauan Riau, Sulawesi Utara, kemudian Maluku, Papua, Papua Barat, NTT, dan dengan komoditi-komoditi yang diangkut di sini disampaikan beberapa komoditi yang diangkut dari wilayah-wilayah tersebut.

Adapun manfaat layanan tol laut bagi masyarakat adalah ketersediaan barang kebutuhan pokok dan barang penting dan penurunan disparitas harga bahan pokok tadi sudah beberapa sudah disampaikan Pak Dirjen untuk beberapa komoditas yang memang mengalami penurunan. Untuk wilayah yang kami singgahi seperti Kabupaten Natuna dapat kami sampaikan atau kami informasikan misalnya pakaian jadi sebelum tol laut masuk itu 73.000 per piece atau per buah dan setelah tol laut hadir mengalami penurunan menjadi 40.000 per piece.

Demikian pula dengan di Kabupaten Halmahera Utara di mana garam turun mencapai 50% dari harga 5000/kg menjadi 2500/kg. Kemudian untuk Kabupaten Halmahera Timur bawang merah sebelum masuk tol laut 50.000 kg dan setelah tol laut masuk menjadi 30.000 kg. Dan, itu berproses Bapak dan Ibu selama 8 tahun. Dan, daging ayam ras yang semula 50.000/kg menjadi 30.000/kg. Demikian juga di Kabupaten Mimika untuk harga terigu dan minyak goreng dan di Kabupaten Rotendao untuk pipa air dan aksesorisnya mengalami penurunan yang cukup signifikan.

Manfaat bagi Pemerintah Daerah adalah menjadi sarana promosi dan penjualan produk unggulan daerah. Kemudian, meningkatnya investasi di daerah khususnya untuk peningkatan nilai tambah sebagai muatan balik. Dan, manfaat bagi pelaku usaha adalah tarif pengangkutan barang menggunakan kapal swasta atau komersil cenderung turun sehingga biaya pengiriman relatif rendah dan tersedianya angkutan barang menuju daerah 3TP.

Adapun kontribusi tol laut terhadap pertumbuhan ekonomi daerah seperti contoh di trayek Tanjung Perak, Tidore, Morotai, Galela, Bulimaba, Eda dan Tanjung Perak. Dari pertumbuhan ekonomi, nominal, dan per kapita PDRB dapat kita lihat di sini bahwa di Tahun 2016 pertumbuhan ekonomi Surabaya mencapai 11% sementara Morotai mencapai 6%. Sedangkan, pada Tahun 2020 pertumbuhan ekonomi Surabaya mengalami kontraksi sebesar -4,48% tetapi PDRB harga berlaku dan PDRB per kapita tetap tumbuh positif. Sementara, Morotai masih dapat tumbuh di angka 2,68% meskipun di tengah pandemi covid 2019.

Nah, ini adalah kontribusi tol laut juga terhadap penurunan harga barang pokok dan penting yang tadi kita sampaikan contohnya di Morotai dan Maluku Utara. *Next*, berikutnya adalah terkait penugasan ternak, kami mengoperasikan kapal ternak sebanyak 1 unit dengan 6 trayek di mana kami memberikan kontribusi terhadap keseluruhan penugasan kapal ternak Kementerian Perhubungan sebesar 17%. Dan, menyinggahi lima pelabuhan bongkar dan tujuh pelabuhan muat. Dan, dari 6 kapal yang beroperasi, satu di antaranya merupakan yang ditugaskan ke Pelni yaitu trayek RT 1. Prosentase Pelni sendiri mengalami kurang lebih rata-rata di angka 17% dari seluruh total muatan nasional ternak nasional dari 2019, 2020, dan 2021.

Kinerja produksi dan operasional dari periode 2016 sampai dengan Mei 2022, kami telah mengangkut 58.603 ekor ternak dan telah melayani 127 voyage. Ini adalah satu kapal ternak Pelni dari Kupang kemudian ke Waingapu, ke Tanjung Priok, kemudian kembali ke Kupang lagi.

Dan, satu trayek ini kita menyinggahi tiga pelabuhan singgah dan berikut adalah model bisnis angkutan ternak dari *pre-own boat* di mana pengajuan kuota ke Dinas Peternakan setempat terlebih dahulu kemudian ternak kita karantina terpadu selama 14 hari sebelum waktu pemuatan yang dikelola oleh Dinas Peternakan, dari peternakan *tracking to port*. Kemudian, di *port* di *pre-own boat* didesinfektan kapal dan pembersihan kandang ternak di atas kapal kemudian *sea transport* dan kemudian tiba di *port* tujuan yaitu Jakarta dan dibawa dari pelabuhan ke tempat penyembelihan hewan.

Next, ini ikhtisar kinerja produksi dan operasional kapal ternak Pelni, target Tahun 2022 kami mengangkut 9.000 ekor produksi ternak dan dengan target 18 voyage dan nilai kontrak subsidi yang kami peroleh untuk mengangkut ternak 9,62 Miliar dari Kementerian Perhubungan. Adapun realisasi sampai dengan Mei di angkutan ternak ini sebesar 36% dan kalau secara voyage sebesar 40%. Capaian voyage kapal ternak ini sebanyak 7 voyage dan target kontrak penugasan sebanyak 18 voyage ini ekuivalen 40%.

Adapun manfaat layanan angkutan kapal ternak adalah manfaat bagi masyarakat ketersediaan kebutuhan daging sebagai salah satu bahan makanan pokok dan manfaat bagi Pemda adalah menjamin kelancaran distribusi pangan khususnya hewan ternak atau produk peternakan lainnya dan manfaat bagi pelaku usaha adalah tersedia angkutan ternak yang layak.

Berikutnya adalah untuk penugasan kapal penumpang PSO, ini secara garis besar sebelum masuk ke PSO. Ini adalah PSO yang kami terima dari Kementerian Perhubungan sebesar untuk tahun, penugasan Tahun 2022 sebesar 2,3 Triliun dan posisi Mei 2022 sudah terealisasi kurang lebih 40% atau 890 Miliar. Dan, untuk subsidi keseluruhannya adalah 400 Miliar yang terdiri dari kapal perintis 200 Miliar, kemudian kapal tol laut 155 Miliar, kapal ternak 9,6 Miliar dan kapal rede 35 Miliar.

Adapun realisasi sampai dengan Mei 2022 untuk kapal perintis sebesar 94%, kemudian untuk kapal tol laut 54%, untuk ternak 38% dan untuk rede 63%.

Untuk trayek kapal penumpang Pelni ini, kami ada 26 kapal penumpang Pelni atau yang beroperasi untuk penugasan PSO di mana dalam progres penugasan kapal penumpang Tahun 2022 ini kami memiliki target 2,8 Juta penumpang dan terealisasi sampai Mei ini 1,1 Juta penumpang. Dan, dari 622 voyage yang target di Tahun 2022 ini, kami sudah terealisasi sebesar 239 voyage dan tadi yang telah saya sampaikan bahwa target Tahun 2022 atau penugasan PSO yang diberikan Kementerian Perhubungan kepada Pelni 2,3 Triliun dan sudah terealisasi di 888 Miliar atau 38%. Sedangkan, untuk OTP targetnya 90% direalisasi sampai dengan Mei di 94%.

Adapun pelaksanaan angkutan laut lebaran untuk Tahun 2022, Pelni tadi disampaikan oleh Pak Dirjen juga bahwa dalam kesempatan *peak season* lebaran Tahun 2022, arus mudik maupun arus balik kami mengangkut 480.000 orang yang ini dibandingkan Tahun 2021 meningkat sebesar 68%. Dengan sebaran di wilayah Indonesia barat 29%, wilayah tengah atau Indonesia tengah 48% dan di Indonesia Timur 23%.

Adapun penumpang khusus kapal PSO dalam Tahun 2022 sampai dengan Mei ini adalah pada saat, pada saat *event* MotoGP Mandalika kapal PSO kami digunakan untuk layanan gratis akomodasi terapung yaitu menggunakan KM Kelud. Sedangkan, untuk pada saat mudik lebaran kemarin, mudik balik motor gratis Tahun 2022 menggunakan KM Ciremai dan KM Dabonsolo. Kemudian, untuk membantu penyebrangan arus balik dari

Sumatera ke arah Jawa dan sebaliknya, penugasan penyebrangan arus balik panjang Ciwandan-PP.

Ini adalah layanan *pre on board* kami yang intinya kami sudah menggunakan, mulai menggunakan digitalisasi dan meningkatkan pelayanan dengan kualitas *service excellent* melalui dan *cashless* sejak dari *pre on board* sampai *post on board*.

Ini adalah fasilitas atau keselamatan kapal yang ada di *on board* bahwa pemenuhan aspek keselamatan juga telah kami lakukan dari jumlah skoci, *life jacket*, *life boy*, *life raft* yang memenuhi persyaratan dan ketersediaan obat-obatan poliklinik di atas ruang kapal. Begitu juga dengan pemenuhan dari sisi aspek keamanan di mana ada ketersediaan CCTV dan kemudian ketersediaan petugas keamanan yang selama kapal berlayar siap siaga. Juga, ketersediaan informasi gangguan keamanan itu juga semakin mudah kami siapkan. Pemenuhan aspek kehandalan secara keseluruhan atau OTP kapal penumpang sampai dengan Mei 2022 sebesar 95%. Dan, dari sisi aspek kenyamanan, *next*.

Kapasitas angkut maksimal 100%, kemudian penerangan di atas kapal juga sekarang semakin baik, suhu pun juga sudah semakin baik. Kemudian kebersihan, ketersediaan ruang ibadah, dan toilet yang juga kami jaga kebersihannya. Kemudian ada ketersediaan beberapa layanan di antaranya *cafeteria* dan restoran, termasuk Wi-Fi juga.

Dan, dari sisi aspek kemudahan dan aspek kesetaraan artinya ada juga ketersediaan ruang laktasi atau menyusui yang kami siapkan untuk penumpang, *next*.

Sedangkan, untuk *post on board* kami pada Kamis 23 Juni, Pelni, Pelindo dan Damri telah menandatangani nota kesepahaman integrasi antar moda sebagai wujud peningkatan pelayanan kami terhadap kapal penumpang. Jadi, ketika penumpang kapal Pelni turun dari kapal diarahkan menuju loket Damri di terminal penumpang. Kemudian, penumpang membeli tiket Bus Damri di loket yang tersedia dan penumpang dapat melanjutkan perjalanan dengan menggunakan armada Bus Damri dari terminal penumpang Pelindo.

Pilot project yang kami lakukan antara Pelni, Pelindo, dan Damri kami lakukan di Tanjung Emas, Tanjung Perak dan Pelabuhan Makassar. Adapun manfaat sosial ekonomi dari PSO kapal penumpang adalah dari sisi mobilisasi masyarakat terkait dengan wisata kemudian, terkait dengan wisata dan untuk memperoleh biasanya kesehatan juga banyak berobat ke daerah atau ibukota. Kemudian dari sisi mobilisasi tenaga kerja dari Jakarta ke pulau-pulau yang lain. Dan, manfaat sosial lainnya adalah dari sisi logistik waktu tempuh dan jadwal, kemudian harga dan kuantitas, distribusi kebutuhan pokok dan barang serta distribusi uang.

Manfaat sosial ekonomi PSO contohnya di KM Dobonsolo itu juga memiliki aspek yang sama ada di sisi kita mengangkut penumpang juga ada

tujuan wisatanya. Kemudian, ada sisi dari aspek barangnya, kemudian dari apa perpindahan masyarakatnya dalam hal pekerjaan.

Next, penugasan kapal perintis.

Ini adalah penugasan kapal perintis untuk Pelni, ada 50 kapal perintis yang kami operasikan di mana 44 adalah kapal operasional dan 6 adalah kapal cadangan. *Next*, dari tiga tahun terakhir kurang lebih kami melayani atau menyinggahi 280 pelabuhan singgah dengan 21 pelabuhan pangkal.

Adapun progres penugasan kapal perintis di Tahun 2022 dari target, untuk target penumpang untuk 44 kapal perintis yang kami operasikan adalah 199.000 penumpang. Adapun realisasi sampai dengan Mei 2022 sebanyak 293.000 penumpang atau 147%. Kemudian, voyage juga telah tercapai di 498 voyage dari 409 voyage target kami. Dan, pagu anggaran yang diberikan untuk kapal perintis dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia adalah 205 Miliar, sedangkan realisasi sampai dengan Mei di 197 Miliar atau 98%. Dan, target OTP telah melebihi target tahunan yaitu 94% dari 85% target OTP yang ditetapkan. 44 trayek kapal perintis beroperasi saat *peak season* dengan sebaran di barat 31%, di Indonesia tengah 22% dan di Indonesia Timur 47%.

Next, ini adalah realisasi muatan kapal perintis sampai dengan Mei, dari *general cargo* di kapal perintis mencapai 33.257 Ton/M³ atau, dan penghasilan yang dicapai sebesar 706 Miliar, meningkat dibandingkan tahun sebelumnya 56%.

Dan, penugasan kapal perintis ini untuk di beberapa, di Tahun 2022 dari aspek sosial masyarakat ada di tanggal 26 April acara distribusi lumbung sosial di Miangas. Kemudian ada di Manokwari Waisai untuk sabuk nusantara 96 di tanggal 4 Mei acara masyarakat suku besar, kemudian ada festival budaya. Jadi kapal perintis ini mulai sangat diminati oleh masyarakat untuk acara-acara besar di daerah tersebut.

Ini adalah kondisi kapal perintis dari sisi alat-alat keamanan, tersedia *life boy*, *life throwing*, APAR, *fire alarm*, sekoci. Kemudian, untuk kenyamanan diruang penumpang juga ada AC kabin penumpang dan kasur penumpang kami siapkan. Dan, *docking* kapal perintis dilakukan setiap tahun yang oleh karenanya kita juga mempunyai 6 kapal cadangan untuk kapal perintis. Ini adalah dokumen, apa, salah satu gambaran kegiatan padat karya di kapal perintis untuk dalam rangka pemulihan ekonomi nasional. Dan, berikutnya adalah, iya Pak, jadi ngecat kapal gitu, Pak bersih-bersih. Itu dari penduduk setempat, Pak. Menyerap padat karya, ini kan di sekitar pelabuhan, Pak, iya. Kemudian digitalisasi penjualan tiket kapal perintis juga sudah mulai kami terapkan, sama seperti di kapal PSO atau kapal besar.

Next, ini adalah kapal perintis, manfaat kapal perintis sebagai moda transportasi di wilayah 3TP dengan sebaran penumpang perintis didominasi di wilayah timur Indonesia sebesar 50% dan di wilayah tengah sebesar 39%. Disampaikan juga bahwa manfaat kapal perintis dalam mendukung konektivitas antara KM Labobar dengan Sabuk Nusantara 92.

Next, yang terakhir adalah penugasan kapal rede, kapal rede yang ditugaskan kepada kami, yang dioperatori kami sebanyak 16 kapal rede, yang sebarannya sebagai berikut di Tanjung Balai Karimun, di Karimun Jawa, di Kuandang, di Kupang, Manado, Tidore, Morotai, Sorong, Liana Banggai Raha, Leoleba, Labuan Bajo, Bima, dan Kewapante. Jenis muatan yang diangkut kapal rede, motor, bahan bangunan, sembako, barang belanjaan, kasur, selimut, pakaian. Dan, ini gambaran dari perawatan harian dan *docking* kapal rede, perawatan harian bagian *deck* kapal rede, kemudian ada gambar peralatan harian bagian mesin kapal rede dan pelaksanaan *docking* kapal rede.

Demikian, kami sampaikan terkait dengan penugasan PSO dan subsidi yang diberikan oleh Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan RI pada Tahun 2022 ini. Terima kasih Bapak Pimpinan, Wakil Pimpinan dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI.

Wabillahitaufik walhidayah.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Baik, terima kasih Ibu Dirut. Sebelum saya lempar ke teman-teman Anggota saya mau nanya Bu. PT. Pelni untung *nggak*? Untung ya. Dalam pelaksanaan PSO itu untung *nggak*?

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Untung Pak *alhamdulillah*.

KETUA RAPAT:

Berapa persen?

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Kalau di PSO sendiri sebenarnya kita diberikan.

KETUA RAPAT:

10% ya?

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Iya 10%, Pak.

KETUA RAPAT:

Iya, jadi *nggak* boleh rugi dong, harus untung minimal 10%. Logikanya gitu kan Bu

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Iya, tetapi. Oh iya ok.

KETUA RAPAT:

Baik, selanjutnya saya persilakan kepada Anggota untuk melakukan pendalaman dan pertanyaan. Pertama waduh ilang nih, Pak Sudewo, Pak Doktor Sudewo.

F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore dan salam sejahtera bagi kita semua,

Pimpinan dan semua kawan Komisi V yang saya hormati,
Dirjen Perhubungan Laut,

Definitif, satu minggu yang lalu Plt., sekarang definitif, kelihatannya ada perubahan sinar wajah dari Pak Arif Toha, boleh tepuk tangan, berarti masukan saya kepada Pak Menteri untuk raker itu diperhatikan. Ya, saya harus mengingatkan kepada Pak Arif Toha bahwa Pak Arif Toha jadi Dirjen sedikit banyak saya cukup memberi andil gitu kan. Tidak perlu dijabarkan tapi sudah tahu maksudnya lah. Suruh Padat Karya, *ngecat* laut kata Pak Djadi ini.

Ibu Direktur Utama Pelni, pertama kali ini jumpa kayaknya kesannya menggoda ini,
Dari Pelindo ya teman lama ini, saya tunggu ini suatu saat jadi Direktur Utama,

Saya memberikan apresiasi kepada Dirjen Perhubungan Laut, Pelni, dan Pelindo karena kerangka berpikirnya itu sudah sangat bagus. Bahwa apa yang dilakukan satu kegiatan, kemudian *output*-nya itu apa, *outcome*-nya apa itu. Jadi, ukuran daripada tiga *stakeholder* ini adalah *outcome*. Tadi, dijelaskan oleh beberapa di antaranya contoh begitu ada disparitas harga ya itu telah terjadi itu adalah *outcome*, ukurannya adalah di situ.

Tapi andai kata dari Dirjen Perhubungan Laut itu bisa menyampaikan satu pemetaan yang jelas dalam rangka kita ingin tahu potensi-potensi yang ada di tanah air ya dari berbagai jenis komoditi. Apakah itu untuk menunjang ketahanan pangan yang berupa hasil pertanian hasil bumi? Apakah itu untuk mendukung potensi-potensi alam yang lain dalam rangka bagaimana satu industri di tanah air itu tidak perlu harus mengambil *raw material*-nya dari luar negeri, tidak perlu harus *import*. Tetapi, bisa memanfaatkan potensi daerah untuk menjadi bahan bakunya sehingga produk daripada industri-industri di tanah air itu menjadi menurun. Dengan demikian secara keseluruhan daya jangkau daya beli masyarakat itu akan menjadi terjangkau, gitu.

Dirjen Perhubungan Laut harus bisa memahami bahwa *cost logistic* tanah air itu sangat tinggi, tertinggi di dunia. Ya, bahkan perbandingannya dengan Singapore, Malaysia, Thailand, negara tetangga, Indonesia pun masih lebih tinggi, gitu. Maka dengan hadirnya tol laut ini diharapkan menjadi sebuah solusi, tapi bagaimana itu bisa dilakukan secara masif, kalau terstruktur sudah, tapi bagaimana itu bisa dilakukan secara masif.

Jadi andaikata dari Kementerian Perhubungan Direktorat Perhubungan Laut itu bisa menjelaskan bahwa setiap wilayah, setiap suna itu punya potensi apa saja, idealnya harus berapa pelabuhan yang harus disiapkan untuk tol laut idealnya, gitu ya dan pelabuhan itu yang harus didukung oleh Pelindo itu berapa dan di titik mana saja gitu. Kemudian dari kondisi ideal yang seharusnya ada. Kemudian target untuk bisa dipenuhi itu kira-kira berapa persen di mana saja itu andaikata dibuat semacam itu. Kemudian sekarang ini yang bisa dilakukan itu baru pada tahap atau tingkatan sejauh mana sehingga punya *roadmap* yang jelas terhadap tol laut ini.

Kalau sekarang kan, dari Perhubungan Laut hanya memaparkan bahwa punya sekian trayek punya sekian kapal. Sekian trayek atau sekian kapal itu kira-kira memang sudah memenuhi dalam kondisi ideal sesuai yang dibutuhkan oleh tanah air atau belum gitu kan, itu mestinya, mestinya harus ada satu pemetaan yang jelas. Sehingga di tahun yang akan datang, apakah 2023 atau 2024 diperlukan tambahan trayek sekian, ditambah, diperlukan tambahan kapal sekian.

Itu mesti harus dilakukan karena saya juga sering mendengarkan keluhan dari beberapa Kepala Daerah, di sana potensi ikan lautnya sangat luar biasa. Kalau tadi oleh Ibu Dirut Pelni mengatakan bahwa di Morotai terasa sekali dampaknya demikian itu memang betul, tapi sesungguhnya itu masih jauh dari harapan. Banyak produksi ikan laut yang ada di sana, banyak produksi kelapa dan kopra di sana. Tetapi, menjadi tidak bisa dimanfaatkan secara baik oleh karena ada keterlambatan pengiriman. Jadi, jumlah kapal memang perlu ditambah, jumlah trayek memang perlu ditambah itu baru salah satu contoh gitu ya.

Jadi kualitas daripada komoditi itu menjadi menurun oleh karena keterlambatan pengiriman atau keterlambatan pemanfaatan, itu baru satu contoh. Di kampung saya sendiri saja misalnya di Kabupaten Rembang Provinsi Jawa Tengah itu pun masih banyak potensi daerah yang di sana yang belum terlayani, oleh karena kapal balik itu tidak ada jaminan untuk muatan dan lain sebagainya, alasannya itu saja di pulau Jawa.

Jadi artinya Dirjen Perhubungan Laut ini perlu melakukan satu pemetaan secara menyeluruh dari tiap pulau dan melakukan koordinasi dengan instansi lain untuk membaca potensi-potensi itu. Dengan pabrik-pabrik dengan industri-industri pun perlu, itu seperti Krakatau Steel banyak sekali produk pasir bersih atau batu putih yang ada di tanah air tapi dia tidak memanfaatkan itu. Dia justru impor dari Vietnam dari negara yang lain oleh karena *cost* transportasinya mahal. Andaikata ini hadir tol laut mungkin itu juga bisa mendukung, itu salah satu contoh.

Jadi, saya menilai kerangka berfikirnya sudah bagus tapi apabila itu dipertimbangkan dimasukan akan menjadi lebih baik. Misalnya saja contoh kayak sapi ya, tadi oleh Ibu Dirut Pelni katakan ada 9.000 ekor sapi yang dimuat di Tahun 2022. Padahal, kebutuhan sapi di tanah air utamanya di kota-kota besar di Jakarta, Surabaya, Semarang itu kebutuhan daging masih sangat besar, jauh daripada stok lokal yang ada di Jakarta itu sendiri. Sementara peternak sapi yang ada di pulau NTT sana, Sumbawa kemudian di Sulawesi Tengah juga ada di Labuan Bajo itu masih banyak ternak yang belum bisa memberikan nilai tambah oleh karena harganya itu sangat tidak. Tapi kalau ini bisa terlayani dengan tol laut, maka pentingnya itu pemetaan Pak. Karena ini mata rantai, kalau misalnya itu terlayani dengan baik, di sana peternak pun juga akhirnya produktif. Jadi misalnya seperti itu diseriusin gitu ya.

Kemudian, yang berikutnya adalah soal kecelakaan, kecelakaan transportasi laut ini tolong dilakukan pendalaman, Pak. Kalau dari KNKT itu sudah bekerja ya tolong rekomendasi dari KNKT itu betul-betul diperhatikan. Jadi saya kira itu terhadap Dirjen Perhubungan Laut.

Kalau kepada Pelni dan Pelindo sudah memahami bahwa karena Pelni dan Pelindo itu BUMN. Kemudian, bekerjanya dalam ruang lingkup pelayanan transportasi laut gitu. Jadi, memang ada 2 Kementerian yang memberikan penugasan, yaitu Kementerian BUMN yang orientasinya adalah profit. Kemudian Kementerian Perhubungan yang orientasinya adalah peningkatan pelayanan transportasi laut, gitu.

Jadi, semuanya itu sudah dipahami baik oleh Pelni maupun Pelindo dia akan melakukan tugasnya itu dalam batas memang penugasan yang diberikan. Dan, semua yang dijelaskan baik Pelindo dan Pelni secara rinci menurut hemat saya sudah sangat bagus. Tidka ada, kelihatannya tidak ada satu kekurangan dan mudah-mudahan tidak ada kekurangan. Saya berharap ini bisa ditingkatkan di kemudian hari.

Terima kasih saya izin Pimpinan, saya ada acara di luar. Terus berjalan saja Pak Arif Toha, saya ingatkan saya juga punya kontribusi gitu ya. Terima kasih,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak sekalian kasih alamatnya Pak, ke Pak Dirjen. Selanjutnya saya persilakan ke Pak Sudjadi, Pakde silakan Pak. Oh, Pak Sumail ini sudah datang.

F – PDIP (Ir. SUDJADI):

Terima kasih Pimpinan,

Bapak Dirjen yang baru, selamat, sukses, dan semoga tetap bermanfaat, Ibu Direktur Utama Pelni, Bapak Direktur Utama Pelindo,

Saya tidak *anu* banyak, cuma saya itu agak bagaimana ya membuat bahasa tol laut itu. Kalau dari Bapak tadi saya bertiga itu ceritanya bukan tol laut, lalu lintas angkutan laut. Menjadi efisien lalu kalian pamer harga segini turun sekian ini ini ini. *Nah*, tolong aku diberi penjelasan bandingkan dengan tol darat, kalau tol darat itu kan jelas ada peranannya Kementerian PU, ada kementerian *anu*. Sebentar, ada tol darat itu misalnya ada, pengusaha tol, Kementerian PUPR, BPJT, Polisi, Perhubungan lalu *rest area*, terus tol udara, taruhlah kalau itu ya tol udara, pengusaha penerbangan, pengusaha *airport*, pengawasan ini ini. Lalu tol laut itu merumuskan gimana? Tol laut itu merumuskan gimana kok bisa dinamakan tol laut. Walaupun Bapak punya pedoman Kepres tadi dua Kepres tadi, tapi saya itu sejak tadi itu bukan tol laut, itu lalu lintas laut yang disempurnakan dan sukses. Terima kasih tapi mohon penjelasan.

Ya memang tol laut itu sejak Pak Jokowi jadi Presiden pertama itu itu, tapi sekarang baru diresmikan tahun-tahun ini. *Nah*, dulu kan gak pernah disinggung tol laut itu, apakah mesti harus namanya tol laut? Kalau memang *anu* ya lalu lintas laut yang berkesinambungan dan berhasil, jangan tiru tol darat gitu, udara saja bukan tol udara *kok*.

Terima kasih, mohon maaf Pak Ketua. Cuma ini minta penjelasan saja, biar *ndak* bingung.

KETUA RAPAT:

Baik Pakde, sudah Pak? Sudah. Jadi Pak Putut sering-sering datang rapat di Komisi V Pak, biar segera jadi Dirut Pak. Selanjutnya Pak Mulyadi, siap-siap Pak Eddy Santana.

F – P. GERINDRA (Drs. H. MULYADI, MMA.):

Terima kasih, Pimpinan.

**Pimpinan yang saya hormati,
Para Wakil Ketua Komisi V yang saya hormati serta Bapak-Bapak dan Ibu-
Ibu Anggota Komisi V,
Pak Dirjen Perhubungan Laut, turut ucapkan selamat Pak semoga
dimudahkan dan sukses semua programnya,
Direksi Pelindo dan Dirut Pelni, beserta seluruh jajaran yang hadir hari ini,**

Apa yang disampaikan tentu banyak hal yang harus diapresiasi juga dievaluasi, Pak. Tapi kami dalam konteks pengawasan kami ingin *sharing* saja barangkali Pak Dirjen, kita mendengarkan paparan Bapak terkait pelabuhan-pelabuhan perintis, Pak. Jadi ke depan saya kira *roadmap* terhadap upaya-upaya terbaik untuk memobilisasi manusia dan barang lah ya, karena Indonesia dikelilingi oleh laut yang luar biasa. Saya kira harus ada *roadmap* dan saya kira harusnya menjadi potensi investasi juga, Pak, kalau misalnya keberpihakan kita terhadap tata kelola perhubungan laut itu semakin maksimal.

Izin Pak, saya ingin tentu menggali atau memberikan masukan terkait juga misalnya keberadaan pelabuhan Patimban, Pak. Ya saya kebetulan memang Dapil Jawa Barat Pak tapi saya juga *concern* terhadap aset-aset nasional yang didedikasikan di wilayah Jawa Barat khususnya. Supaya apa? Kalau di Perhubungan Udara kan kita punya Kertajati Pak, kalau di laut kita punya Patimban.

Saya ingin ke depan barangkali Bapak memiliki program khusus lah bagaimana misalnya pelabuhan Patimban menjadi pelabuhan contoh atau *prototype* untuk bagaimana mengembangkan suatu kawan terintegrasi Pak ya. Bukan saja proses dalam konteks penyebrangan angkutan barang gitu dan seterusnya. Tapi juga bagaimana kawasan itu seperti Singapura kecil Pak, atau kita buat Singapura-Singapura di Indonesia, tapi Patimban lah menjadi contoh bagaimana kawasan itu terintegrasi.

Misalnya dari kawasan industri Bapak bersinergilah dengan Dirjen Kereta Api untuk membuat kawasan *dryport* misalnya, supaya ada efisien terhadap pengangkutan atau mobilisasi barang. Jadi, katakanlah dari daerah-daerah *commercial industry* masuk ke pelabuhan menggunakan rel gitu kan.

Kemudian juga Bapak mengembangkan konsep pergudangan komersial lainnya dan dalam tanda petik sehingga perputaran uang dan manfaatnya, keberadaan Patimban bukan saja untuk para *stakeholder*. Tapi terus terang Pak, masyarakat setempat juga dilibatkan Pak, supaya keberadaan Patimban betul-betul memberikan nilai lebih terhadap peningkatan kualitas kehidupan masyarakat Pak, saya kira itu.

Kemudian juga kami berharap Bapak bersama tim juga mulai meninjau jalur pantai selatan, Pak, ya. Itu Kementerian PUPR dalam hal ini Dirjen Bina Marga sudah membangun jalur pantai selatan Pak, itu jalannya bagus Pak dan itu hampir mungkin 60-70% itu di pinggir laut semua, Pak. Saya gak tahu bagaimana Bapak dengan keahlian bersama jajarannya untuk mencari potensi-potensi lain Pak. Sehingga keberadaan pantai selatan itu bisa betul-betul bermanfaat Pak. Mungkin dalam konteks industri perikanan dan segala macam itu saya kira itu harus mulai dilihat Pak di ya kalau Bapak mau survei kita Anggota diajak juga *nggak* apa apa Pak, supaya kita *sharing* di lapangan Pak.

Kenapa? Karena itu jalurnya sepi Pak ya. Gak kebayang kalau misalnya dari Dirjen Perhubungan Laut memberikan ide untuk pengembangan kawasan misalnya area industri perikanan gitu, Pak, karena garis pantainya di pantai selatan itu luar biasa panjang dan jalannya itu hampir 60-70% di pinggir pantai Pak. Ya saya kira dari Pak Dirjen mungkin ini menjadi masukan supaya mulai lah Pak membuka peluang-peluang baru sehingga ada pemerataan di masyarakat.

Kemudian, Pak, saya ingin mengingatkan tentang IKN sebenarnya Pak, pada saat IKN akan dibangun pasti akan ada mobilisasi barang dan seterusnya ya Pak. Kita juga ingin ya katakanlah apa yang akan Bapak programkan terkait upaya untuk pembangunan IKN, Pak. Sehingga kita juga dari Komisi V bisa memantau bagaimana *roadmap* dari Perhubungan Laut untuk daya dukung

IKN. Saya kira itu saja untuk Pak Dirjen, mudah-mudahan sukses sekali lagi Pak.

Kemudian untuk Direksi Pelindo dan Pelni saya hanya menekankan tentang, tadi sudah disampaikan oleh sahabat saya terkait konsep komersial dan pelayanan, Pak. Saya kira harus ada sisi di mana konsep pelayanan juga dalam titik-titik tertentu lebih diutamakan lah dari sisi komersial, Pak. Saudara-Saudara kita kan yang menjadi *customer* atau apa pengguna dari jasa pelayanan ini kan ya rata-rata kan masyarakat umum yang betul-betul memerlukan ya jasa Pelni dan seterusnya. Termasuk mungkin dari mobilisasi barang, saya kira harus betul-betul ada dikedepankan pelayanan.

Pertama-tama saya juga mengingatkan Pak dari Pelindo *nih*, saya awal pertama pembangunan pelabuhan *multipurpose* yang di Labuan Bajo Pak, kita mengikuti Pak. Tapi satu tahun kemudian saya lihat sudah selesai, tapi saya coba melintas ke sana Pak, bukan maksud untuk mencari kesalahan Pak tapi untuk *sharing*. Saya kaget Pak melewati dari Bukit Cinta Pak ya, jalur dari Bukit Cinta Labuan Bajo kita lewati, setelah pelabuhan Pak ternyata banyak truk kiri kanan bongkar muatan Pak diluar pelabuhan sementara pelabuhannya tidak terlalu ramai saya lihat.

Jadi barang-barang mungkin *nggak tau* apakah itu angkutan hasil pertanian atau apapun, tetapi membongkar muatannya itu Bapak silakan cek Pak, itu lewati pelabuhan Pak, itu kiri-kanan banyak truk dan saya kira itu malah tidak nyaman saya lihatnya Pak. Lalu lintas saya kira walaupun sepi Pak, tapi kan kayaknya tidak tertib gitu.

Nah, saya kira Bapak melalui timnya silakan disidak itu barangkali untuk mengetahui apakah yang saya sampaikan betul atau tidak. Karena saya melihat sendiri Pak kalau mau foto dan kirim ke Bapak kan kita bukan mitra. Tapi dari sisi pelayanan kami dari sisi Bina Marganya lah saya kira lalu lintas menjadi tidak sedap dipandang mata, Pak. Karena jalurnya menjadi tidak nyaman karena jadi area bongkar muat di pinggir jalan.

Saya kira itu saja Pimpinan sebagai masukan. Terima kasih, sehat selalu.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Makasih Pak Mulyadi, selanjutnya Pak Eddy Santana.

F – P. GERINDRA (Ir. EDDY SANTANA PUTRA, M.T.):

Makasih, Pimpinan.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Pimpinan Komisi V yang saya hormati beserta seluruh Anggota,

**Dirjen Perhubungan Laut beserta seluruh jajaran,
Kemudian Dirut PT. Pelni, yang mewakili Dirut PT. Pelindo beserta jajaran,**

Yang pertama Pak, saya, tidak satu, semuanya lah ini dirangkum. Ingin menanyakan masalah Pelabuhan Tanjung Carat Pak. *Nah*, mohon *scheme* yang dipakai ini saya ingin jawaban yang lengkap Pak, tertulis *nggak* apa-apa mulai sekarang. Karena belum begitu jelas bagi kami masyarakat Sumatera Selatan, maka itu penugasan BUMN atau BUMD. Waktu itu kan begitu, apakah kalau BUMD lewat pelelangan *nggak* gitu kan di Tanjung Carat ini *nah*, entar bagaimana?

Nah, pertanyaan selanjutnya apakah Pak Dirjen optimis ini bisa berhasil? Pembangunan Pelabuhan Tanjung Carat ini kalau diserahkan ke BUMD dan swasta lainnya. Menurut saya ada baiknya coba dievaluasi lagi ada masuk APBN di situ. Saya *ndak tau* nih, pokoknya Pak mohon ini dijawab secara tertulis detailnya, Pak. Jadi kita saya khususnya dari Dapil Sumatera Selatan bisa menjelaskan permasalahan ini loh ke depan, dan kita optimis ini akan berhasil. *Nah*, ini, ini yang ingin saya tanyakan.

Kemudian tadi sudah disinggung oleh Pak Ketua ya Pimpinan untuk Pelni Pelindo sekaligus. Pertanyaan saya *tuh* kalau Pelindo ya mungkin kelihatan perkembangannya nih ada 110 pelabuhan yang dikelola, mudah-mudahan untungnya besar Pak, ada keuntungan besar. *Nah*, yang jadi pertanyaan saya malah Pelni, berapa kekuatan kita ini? Kapal kita berapa itu ya tadi tidak begitu jelas. *Nah*, apakah dengan kekuatan aset yang seperti itu sudah memberikan kontribusi keuntungan untuk Pelni gitu. *Nah*, sekarang kalau di Palembang malah kantornya hilang Pelni itu sempat hilang *nggak* tahu sekarang di mana itu. Jadi timbul tenggelam Pelni ini, sebelum ini ya 10 tahun terakhir. Mudah-mudahan dengan Dirut Ibu sekarang Direktur Utamanya Pelni menjadi maju gitu.

Saya mungkin ini Bu, apakah Pelni ini diberikan kebebasan oleh Menteri BUMN kan misalnya ya, PT. KAI itu dia mengangkut penumpang tapi juga mengangkut batubara, sehingga keuntungan besar itu di batubara. *Nah*, saya contohkan gini, satu pengusaha ini teman saya satu bulan 50 (suara kurang jelas) dia harus targetnya keluar. *Nah*, apakah Pelni dibolehkan seperti itu mengangkut batubara? Satu kali angkut itu bisa saya kira 15 sampai 30 Miliar itu, mungkin ya hitungan kasar ya. Kalau 50 sudah 750 Miliar sampai 1 setengah Triliun satu bulan, ini satu pengusaha.

Nah, alangkah hebatnya PT. Pelni kalau ke depan dibolehkan untuk ikut mengangkut logistik ya. *Nah*, saya *ndak* tahu ini visinya gimana, tentu tidak semua ya, ada swasta di situ. Tapi banyak *nih*, kapal luar negeri kapal asing (suara kurang jelas) ini. Apakah kita bisa mengambil bagian dari situ? *Nah*, ini pertanyaan saya mungkin juga perlu dikaji juga ini.

Nah, saya pikir ke depan mimpi saya begitu ya ini mohon maaf mimpi saya Pelni-Pelindo ini induknya kembali ke Kementerian Perhubungan. Kalau Kementerian BUMN itu terlalu banyak jadi *super power manager* Menteri BUMN itu. Apakah bisa semua itu bisa dikendalikan gitu ya, *nah*, ini juga kita

mungkin ke depan harus ada evaluasi juga. Kalau masing-masing di domainnya saya kira ini akan lebih bagus.

Ini saja Pimpinan, terima kasih, jadi usul saya itu Pelni juga dibolehkan untuk ikut mengangkut logistik batubara dan lain sebagainya tambang. *Makasih.*

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Eddy. Selanjutnya Ibu Cen Sui Lan, siap-siap Pak Fadholi.

F – P. GOLKAR (CEN SUI LAN):

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati Pimpinan dan teman-teman Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Pak Dirjen Perhubungan Laut,
Yang saya hormati juga Bu dari Pelni dan dari Pelindo,
Selamat Pak Dirjen saya juga ikut andil saya ikut mendoakan,**

Pak Dirjen, saya bicara mengenai pemaparan Pak Dirjen di halaman 7 mengenai tol laut ya. Di Anambas dan Natuna memang harganya murah Pak Dirjen, tetapi banyak biaya-biaya yang timbul karena mahal karena pengangkutannya dari kapal keluar. Jadi, tidak terlalu menarik jadinya, memang tol lautnya murah tapi biaya-biaya di pengumpul itu yang mahal.

Jadi, tolong Pak Dirjen juga nanti dibantu bagaimana disurvei juga mengenai ini Pak Dirjen yang seperti saya bicarakan tadi saya mengundang Pak Dirjen ke Batam kita ke VTS itu, kenapa? Jadi kita bisa tahu banyak *potential lost* di laut. Jadi, di Batam itu VTS-nya mungkin juga kekurangan anggaran untuk penambahan alat yang untuk memonitor samping, yang depan itu kan ada alat yang saat ini di VTS, memantau setiap kapal-kapal yang masuk itu dari depan dari Selat Malaka itu. Tapi dari samping itu tidak terpantau, kapal-kapal ilegal itu sering masuk dari sana. *Nah*, jadi tolong nanti ditindak lanjuti bagaimana bagusnya Pak Dirjen.

Juga saya sampaikan Pak Dirjen kemarin kan saya ke Natuna, itu kantor wilayah kerja UPP Tarempa di Penagi itu, itu kurang layak. Jadi mungkin nanti bisa disurvei bagaimana mau bekerja dengan baik kalau kantornya tidak layak, itu untuk Pak Dirjen.

Yang ke Bu dari Pelni, saya ada menyampaikan sedikit keluhan. Itu kapal perintis SN48 itu tidak menyinggahi pelabuhan Penagi dengan alasan alur dangkal. Padahal kapal yang lebih besar masuk dan yang lebih menjadi masalah tidak ada pemberitahuan kepada masyarakat. Sehingga masyarakat itu tidak tahu selalu datang kepada di Penagi itu, padahal kapal itu bersandarnya di selat Lampa. Jadi, tolong itu sudah beberapa kali SK-nya tetap di Penagi tapi tidak bersandar di situ.

Juga ada permintaan dari Pemkab Natuna tentang penambahan rute untuk SN 8 agar bisa singgah ke Batam. Jadi, tolong Bu Direktur kalau bisa ditindaklanjuti, kalau bisa memang kapal itu sampai ke Tanjung Pinang itu bisa sampai ke Batam.

Itu saja dari saya terima kasih Pimpinan, terima kasih semua.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Bu Cen Sui. Selanjutnya Pak Fadholi, siap-siap Bapak Dr. Hamka.

F – P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M. Ikom):

Terima kasih,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Bapak-Ibu Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati,
Pak Dirjen, dari Pak Direktur Pelindo dan juga dari Pelni yang saya hormati,**

Saya akan menanyakan sedikit saja terkait yang pertama, kepada Bapak Arif yang kaitannya dengan kinerja apa namanya tuh kerja sama antara pelabuhan swasta ini penataannya bagaimana Pak. Karena ini banyak pelabuhan swasta yang mengeluh karena apa namanya tuh saat sekarang ini ada dominasi dan lain sebagainya, sehingga mereka itu sudah investasi cukup besar tetapi juga kosong kapalnya itu, *nah*, ini mungkin ini penataannya itu bagaimana itu satu.

Dan yang kedua bagaimana apa namanya, rencana Bapak terhadap pemberdayaan di wilayah pesisir utara terutama dari karena Dapil saya kan dari Kota Semarang Pak. Jadi dari Kota Semarang itu padat karya tunainya apa kemudian yang ini tapi terutama ini kan penataan di wilayah di situ ini mungkin perlu ada satu perhatian secara khusus Pak. Tetapi saya juga menyampaikan terima kasih karena kemarin juga ketika ada rob ini sudah ada penanganan yang sangat bagus saya memberikan satu penghargaan yang sangat luar biasa terhadap penanganan rob, tetapi dampak-dampak itu masih banyak sekali.

Nah, oleh karena itu mungkin perlu ada satu penataan kawasan itu ada *nggak* ada satu program-program sentuhan kepada masyarakat itu. Dan, juga mungkin apa namanya penataan di kawasan laut terutama.

Yang ketiga mungkin gak Pak untuk bisa mengusulkan pelabuhan perikanan itu karena di sana juga banyak pelabuhan perikanan untuk bisa diberikan penataan. Jadi, kalau memungkinkan karena di situ kan banyak sekali Pak, dan kayak misalkan ada di Kendal itu kan ada dua pelabuhan perikanan itu sangat kumuh sekali dan lain sebagainya. Itu ada di Tawang kemudian juga ada di ini Bandengan itu ini juga pelabuhan perikanan tapi

sangat memprihatinkan. Mungkin ada *nggak* programnya untuk bisa ikut memberikan penataan pada pelabuhan perikanan. Karena di situ juga sandar kapalnya juga banyak kan itu sama saja kan kapal-kapal nelayan itu banyak sekali dan berserakan itu.

Kemudian juga, saya menyampaikan program apa pemberdayaan SDM tadi sudah saya sampaikan, tapi saya pada prinsipnya mengucapkan terima kasih atas penanganan rob yang kemarin sudah bagus itu.

Kepada Pelni sama Pelindo ini saya mau menanyakan terkait penataan di wilayah Semarang ya. Jadi, di Kota Semarang ini saya melihat apa namanya penataan di Pelindo ini, apakah betul itu nantinya akan menjadi pelabuhan penumpang dan di situ kan katanya ada Pelindo. Tapi menurut perencanaanya bahwa di yang sekarang diberlakukan untuk Pelindo itu ke depannya mau digunakan ke pelabuhan penumpang. *Nah*, ini antara penataan pelabuhan barang dengan pelabuhan penumpang di Kota Semarang ini memang perlu ada penataan yang lebih bagus mungkin itu.

Terus berikutnya di kawasan Kaliwungu itu kan ada kawasan pelabuhan Pak KEK itu kira-kira akan bisa operasional kapan itu Pak, itu di Kaliwungu itu. Jadi kalau kepada Pelindo saya hanya menanyakan apa namanya program-program yang kaitannya di pelabuhan Pelindo di Semarang, itu saja Pak terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Walaikumsalam Pak Fadholi, terima kasih. Selanjutnya Pak Hamka, siap-siap Pak Syaifuddin.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati,
Pak Dirjen Perhubungan Laut,
Dirut Pelni ya Ibu,**

Saya sudah pernah mem-WA Ibu satu kali dan dijawab *alhamdulillah* Ibu Tri ya, saya coba mencari nomor Ibu *alhamdulillah* saya dapat dari Perhubungan Laut dan Sekretariat, sebenarnya beberapa waktu lalu ingin saya tanyakan persis apa yang kita bahas pada hari ini saya syukuri.

Pertama ke Pak Dirjen, dalam paparan Bapak tadi ada dua objek yang menjadi pembiayaan atau subsidi, yang pertama kegiatan angkutan laut perintis, ini penugasan ya Pak Dirjen, jadi ada dua macam nih. Yang kedua kegiatan angkutan laut perintis trayek, iya Pak Dirjen ya, modelnya dua ini ada

pelelangan ada penugasan. Penugasannya ke Pelni, yang pelelangan umum dan harus ada pemenangnya kan begitu.

Pertanyaan saya adalah apakah antara skema penugasan dan skema pelelangan ini jenis angkutannya itu sama atau tidak? Berupa barang atau penumpang? Dan, kenapa harus kita bedakan? Kenapa kita tidak harus pelelangan semua dan kenapa kita harus ada penugasan, itu minta tolong dijelaskan kepada kami nanti. Ini memberi wawasan kepada kami untuk melakukan penelusuran lebih lanjut karena hari ini kita berada pada posisi pengawasan.

Itu yang pertama apalagi Bapak di sini mengatakan bahwa penugasan masih kurang anggarannya 309 Miliar. Kalau trayek masih kurang anggarannya 7 Miliar kan gitu, *Nah*, pagunya juga masih kurang pasti ya. Tentunya pasti Bapak akan menyesuaikan pagu dengan kedua objek subsidi tersebut. Itu yang ingin saya pertegas sedikit dari Pak Dirjen.

Adapun terkait *output* dari anggaran ini saya juga bisa membaca dari laporan dari Pelni Ibu yang sudah menyampaikan kepada kami laporannya bahwa dengan adanya subsidi dengan adanya bantuan dari Kementerian Perhubungan yang menyebabkan harga barang-barang terutama minyak goreng di Timika itu harganya non tol laut 20.000 dan tol laut 13.500 mudah-mudahan data Ibu benar. Dan, Ibu mengambil data ini rata-rata atukah hanya pada momen penelitian atukah melakukan survei yang tidak berlanjut *gituloh*, atukah terus-terus seperti itu.

Kita kenal minyak goreng pada waktu saat-saat yang lalu di Jakarta pun setengah mati harganya luar biasa. Kita bersyukur Ibu melakukan tugas dengan baik untuk bagaimana tujuan tol laut itu bisa tercapai. Saya ingin mencari tahu sebenarnya angka ini diperoleh sekarang atau sudah merupakan hasil penelitian yang lalu dan bagaimana caranya Ibu bisa membuktikan bahwa harga itu benar adanya. Karena itulah merupakan *output* daripada program dari Kementerian Perhubungan terhadap tol laut tersebut.

Ya itu yang penting saya ingin mengetahui karena banyak hal di sini Kabupaten Rotendao non-tol laut, pipa air, dan aksesoris dan seterusnya. Kabupaten Natuna, Kabupaten Halmahera Utara semua berada pada kondisi harga yang terkendali, itulah yang diharapkan atau tujuan dari tol laut. Jelas itu adalah *output* daripada program ini. Cuman saya ingin meyakini kepada diri saya agar supaya bisa saya menjelaskan kepada masyarakat bahwa memang manfaat tol laut itu seperti itu adanya dan berhasil, itu yang penting saya ingin ketahui.

Selanjutnya untuk lanjut ke Dirut Pelni, tadi pertanyaan Pak Ketua Pelni untung gak? Ibu jawab untung *alhamdulillah gituloh*. Tapi di sisi lain Ibu mengatakan untung masih meminta, ada hambatan-hambatan yang Ibu hadapi ya, ada empat poin yang Ibu minta. Yang kendala pertama kepastian anggaran penugasan, ini Pak Dirjen barangkali tersendat kasih duit nih barangkali. Atau memang gara-gara memang anggarannya tidak ada. Atukah ada

pengurangan, ini yang saya baca ini saya takut nanti kendala Ibu tidak terselesaikan akhirnya tujuan tol laut itu tidak tercapai ya.

Itu yang pertama, kepastian anggaran penugasan kapal perintis Pak Dirjen. Kepastian, kalau saya selama ada anggarannya itu sudah pasti. Kecuali kena *automatic adjustment*, pasti tidak dong. Proyek ini pasti tidak kena *automatic adjustment* Pak Dirjen. Kepastian anggaran penugasan kapal perintis, itu yang pertama.

Yang kedua, *review* dan perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 55 99. Ini juga yang Ibu minta yang mana mau di-*review*, saya membaca Permen 55 ini memang luar biasa pakai rumus dan seterusnya. *Nah*, untuk itu apanya yang diminta untuk di-*review*, harus diperjelas. *Nah*, kalau untung ya gak apa-apa lah *nggak* usah dirubah misalnya, kalau memang ada hal yang sangat prinsip kenapa tidak, mumpung ada Pak Dirjen, ya itu yang kedua. Ini saya cermati Bu takut terjadi apa-apa nih, dan Ibu tidak paparkan tadi walaupun saya baca terakhir.

Dan yang ketiga penyesuaian tarif penumpang dan muatan, ini masih terjadi apa namanya kendala di dalam penyesuaian tarif Pak Dirjen. Penyesuaian tarif penumpang dan muatan ini maksudnya seperti apa, kalau saya memperhatikan *cost structure* daripada PP Nomor 55 ini lengkap loh dengan rumus-rumus segala macam ini, saya sendiri tidak bisa baca rumusnya. *Nah*, oleh karena itu saya berharap Pak Dirjen bisa memberi penjelasan kepada kami agar kami juga tidak berpikir macam-macam terhadap pencapaian *output* nanti yang akan datang.

Dan yang terakhir adalah usulan perubahan pola harian kapal perintis menjadi *weekly services* untuk memudahkan konektivitas dengan kapal penumpang. Itu kendalanya Ibu Tri ya yang saya baca, hanya saya baca Bu ya bukan saya berpendapat. *Nah*, oleh karena itu saya sangat berharap kepada Pak Dirjen untuk memberikan penjelasan kepada kami hubungannya dengan kendala yang dihadapi oleh Dirut PT. Pelni. Karena apapun itu karena penugasan dilaksanakan oleh PT. Pelni kita harus antisipasi dan tidak merugikan badan usaha tersebut.

Yang terakhir kepada Pelindo, pertanyaannya sangat sederhana saja bahwa sumbangsih Bapak, dukungan insentif yang diberikan kepada tol laut. Ada beberapa prioritas standar ya Pak ya, kemudian keringanan jasa dermaga. Ketiga pemberian diskon tarif, dan empat perpanjangan *free time storage*. Artinya apa, pemahaman saya Bapak tidak mendapat bantuan subsidi dari Pemerintah dalam hal membantu tol laut, tidak kan Pak ya, *nah*, bener. Artinya Bapak mengurangi *structure cost*-nya untuk membantu pelaksanaan suksesnya tol laut, itu pasti.

Nah, ini yang ingin saya pastikan lagi bahwa itulah mekanisme kerja dalam subsidi angkutan laut. Ini yang saya ingin pastikan dan *clear and clean* pada hari ini. Saya percaya bahwa semua bisa berjalan dengan baik, dengan catatan Pak Dirjen empat Poin itu harus kita sinkronisasikan agar supaya tidak terjadi hal-hal yang menghambat dari pencapaian *output* daripada tol laut ini.

Demikian, terima kasih Pimpinan.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Hamka, Pak Doktor Hamka ini luar biasa semangatnya memang sudah. Selanjutnya Pak Syafiuddin

F – PKB (H. SYAFIUDDIN, S.Sos.):

Terima kasih Pimpinan,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Yang saya hormati Pimpinan beserta segenap rekan-rekan Anggota Komisi V yang sangat saya banggakan juga Pak Dirjen dan Direktur Pelni dan Direktur Pelindo.

Pertama-tama saya ucapkan selamat Pak Dirjen ya Pak Arif Toha, ini pernah juga ke Madura kapan hari ya. Namun saya kemarin telpon dan tadi telpon *ndak* diangkat Pak, ya mudah-mudahan Bapak jadi Dirjen ini tidak eforia sehingga apa namanya tidak jumawa, mudah-mudahan Bapak sehat saya doakan dan bisa ngangkat telpon saya, kira-kira *gitoloh*.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ARIF TOHA TJAHHAGAMA, DEA):

Doanya, terima kasih doanya Pak.

F – PKB (H. SYAFIUDDIN, S.Sos.):

Iya, segenap jajaran.

F – PDIP (Ir. SUDJADI):

Janjinya sudah ke Pak Dewo Pak, jangan merayu

F – PKB (H. SYAFIUDDIN, S.Sos.):

Segenap jajaran dari Dirjen Perhubungan Laut dan teman-teman sekalian yang hadir,

Yang kedua saya cuma ingin mempertanyakan kepada Pak Dirjen ya terkait dengan kondisi Madura. Dengan adanya berapa pelabuhan tradisional yang sampai detik ini mulai Tahun 2020 saya jadi Anggota DPR RI ini, sudah ada sebetulnya rencana untuk revitalisasi seperti Pelabuhan Tanjung Bumi, Pelabuhan Kalianget. Namun lagi-lagi kami melihat bahwa dari data yang

diajukan oleh Menteri Perhubungan tidak ada satu pun makhluk untuk membangun pelabuhan-pelabuhan tradisional itu.

Padahal tentunya sangat penting Pak karena di situ sudah ibarat penyakit sudah sangat kronis sebetulnya pelabuhan-pelabuhan di Madura selain Pelabuhan Taten. Kalau Pelabuhan Taten sangat luar biasa saya apresiasi walaupun waktu itu saya tidak mengikuti anggaran terkait dengan Pelabuhan Taten. Namun saya apresiasi dari masyarakat Madura bahwa pelabuhan itu sangat luar biasa namun kemarin saya telpon, tadi saya telpon Pak perkara persoalan itu.

Jadi saya banyak ditelpon baik Bupati, masyarakat dan lain-lain. Makanya saya berharap bahwa Pemerintah Pusat dan investor untuk masuk Madura ini kita *welcome*. Namun dengan tanda kutip bahwa kita ini perlu hanya etika. Jadi ada *kulo nuwun* ada *sowan* dan lain-lain lah. Kalau orang Madura ini di *kulo nuwunin* Pak jadi minus istri yang tidak dikasih, minta apapun dikasih. Bener, jadi kalau pas pintu masuknya loh ya, jadi minus istri, kalau istri tetap dicarokin itu Pak ya kalau orang Madura itu begitu.

Jadi cuma itu terus yang berkolerasi dengan semua yang ada di sini baik Dirut Pelni, Dirut Pelindo dan Pak Dirjen, lagi-lagi saya pertanyakan mumpung semuanya ada terkait rencana Presiden yang tertera di Perpres 80 itu. Jadi ada dua pelabuhan Bu di sana itu kebetulan ada di Kabupaten Bangkalan. Ada pelabuhan umum namanya pelabuhan di wilayah Socak Kecamatan Socak, terus Pelabuhan Tanjung Bulu Pandan itu ada di Kecamatan Kelampis.

Kalau di Kecamatan Socak mungkin itu karena di Perak ini kan sudah sangat kapasitasnya tidak memenuhi karena terlalu banyaknya untuk bongkar muat dan lain-lain sehingga bergeser ke Pelabuhan Socak itu sangat bermanfaat sekali. Saya pada waktu jadi DPRD Kabupaten merevisi RTRW di situ dengan teman-teman Anggota DPRD Kabupaten dari pelabuhan khusus menjadi pelabuhan umum. Namun lagi-lagi sudah 10 tahun lebih, jadi kabar dari Pelabuhan Socak itu seperti apa? *Seaport city* itu seperti apa? Kota pelabuhan yang direncanakan itu seperti apa? Dan, juga itu tertera di Perpres 80 ya.

Terus yang kedua Pelabuhan Tanjung Bulu Pandan yang merupakan pelabuhan yang menurut saya berkolerasi juga dengan apa yang direncanakan oleh Pak Dirjen, Dirut Pelindo dan Dirut Pelni terkait dengan tol laut tadi. Karena di situ adalah pelabuhan yang direncanakan untuk antar pulau, pelabuhan yang sangat besar. Kalau di Perpres 80 tertera di situ bahwa rencana anggaran itu kurang lebih 21 Triliun. Namun lagi-lagi setelah saya bedah dengan masyarakat Madura bahwa skema pembiayaan itu, itu sangat menurut saya *wes-wes* untuk dikerjakan pelabuhan itu karena skema pembiayaannya 86% itu KPBU, 14% dari APBN.

Saya berharap Dirjen Laut dan juga Dirut Pelni dan Dirut Pelindo ini sebagai ujung tombak dari Presiden. Saya berharap bahwa Perpres 80 ini tidak hanya jadi jimat Pak karena ini sangat diharapkan oleh masyarakat Madura. Saya pertanyakan di meja di forum Komisi V ini, Pak Menteri mengatakan

bahwa ini ranahnya Pelindo di mana Pelindo adalah BUMN. Memang secara anggaran itu ada di Komisi VI, namun lagi-lagi kami melihat bahwa ini kepentingan masyarakat Madura. Saya berharap ada jawaban dari Dirut Pelindo terkait progres pembangunan Pelabuhan Tanjung Bulu Pandan.

Mungkin seperti itu Pimpinan, terima kasih karena tidak ada lagi. Saya berharap Pak Dirjen mungkin kalau nomornya HP-nya berubah, di WA. Tapi *ndak*, saya yakin Pak Dirjen ini orang baik karena saya sudah bertemu dua kali dari bahasa tubuh sangat bagus, tapi kok kemarin sampai tadi saya dikejar oleh Bapak Bupati mempertanyakan dengan progres yang ada di Pelabuhan Tanjung Bulu Pandan. Jadi saya bingung untuk menjawabnya karena tidak paham seperti apa detailnya. Mungkin seperti itu Pimpinan terima kasih, kurang lebihnya saya mohon maaf.

*Wallahul Muwaffiq Ila Aqwamithaaryq
WAssalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Makasih Pak Syafiuddin, memang Pak Dirjen pengennya ketemu langsung sama Bapak makanya harus datang nih Pak. Masih ada dari teman-teman Anggota sudah? Sudah cukup ya?

F – P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Pak Ketua

KETUA RAPAT:

Wah berwibawa sekali Kapoksi baru ini. Silakan Pak Kapoksi, Kapoksi Gerindra yang baru Pak. Pak Sumail.

F – P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Kok ditinggalkan terus Bapak Ketua,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore serta salam sejahtera bagi kita semua,

**Pak Pimpinan yang baik hati saya dikasih kesempatan,
Pak Dirjen Perhubungan Laut, selamat dan sukses Pak semoga terus amanah, bisa apa bersinergi dengan baik dengan kita semua yang ada di sini dengan kepentingan masyarakat yang ada di seluruh Indonesia tentunya,
Ibu Dirut Pelni,
Pak Dirut Pelindo atau yang mewakili, di sisi kiri Pak, Pak Dirut Pelindo, dijamin dulu biar segera dijabah itu sehingga ya akhirnya ikut-ikutan kawan kan, biar langsung ikut andil juga nanti begitu penetapannya definitif.**

Jadi saya mengawali kepada Ibu Dirut Pelni, saya ingin tahu Bu jumlah kapal yang melayani pelayaran di seluruh Indonesia ini menurut Ibu sudah ideal belum ya? Kalaupun kurang, kurangnya berapa kira-kira? Tadi disinggung di pembicaraan awal bahwa Pelni sebetulnya sudah untung 10%. Kan artinya kalau sudah untung sudah bisa membiayai diri sendiri tanpa ada kebutuhan PMN lagi, itu yang ke Ibu Pelni.

Terus kemudian yang ke Pelindo Dapil saya Banyuwangi Pak, di sana dibangun sebuah Pelabuhan Tuhiyat yang menjadi *prototype* nasional. Target sebenarnya saya mendengar dua tahun yang lalu sudah disandari kapal-kapal dari luar negeri, mungkin karena covid sehingga realisasi itu tidak sesuai dengan harapan. Tetapi kami ingin tahu sejauh mana progresnya terus kemudian ada banyak pertanyaan dari masyarakat kaitannya sudah mulai ada memang kapal *yacht-yacht* itu yang bersandar di sana.

Apakah itu sudah menjadi masukan penerimaan bukan pajak untuk negara atau ada vendor-vendor pengelola seperti itu. Karena di atasnya sudah berdiri sebuah resto yang menurut mereka bertaraf internasional walaupun ada sebagian juga yang mempertentangkan kaitannya dengan penyajian menu-menu yang ada di dalamnya. Karena kita tahu bahwa masyarakat Banyuwangi itu dikenal masyarakat agamis, walaupun toleransinya juga tinggi dan sangat menerima sebuah perbedaan-perbedaan.

Akan tetapi mungkin dari Pelindo juga bisa memberikan *warning* jangan sampai kejadian-kejadian sebagaimana yang ada di Jakarta, di daerah-daerah lain yang tidak perlu saya sebut *merk* dagangnya itu kan, ada apa namanya komplain-komplain yang lebih jauh dari masyarakat.

Yang ketiga kepada Pak Dirjen Perhubungan Laut tentu ini banyak PR-PR Pak, yang harus Bapak bisa selesaikan dan kami yakin Bapak bersama tim akan mampu menuntaskan itu semuanya. Dari sisi anggaran saya melihat memang ada beberapa yang mengalami penurunan. Contoh kecil atau apa namanya dari beberapa *item-item* yang ada adalah di sektor pelabuhan perintis Pak. Dari 2021-2022 ini mengalami penurunan, sementara kita ingin segera pulih dari covid yang segera berakhir. Tentu ini harus ditambah lagi Pak, pelabuhan-pelabuhan perintis, terus kemudian ke apa namanya, pengumpan dan bisa melayani wilayah-wilayah yang terluar, terdepan dan terpinggir di wilayah Republik Indonesia ini.

Yang berikutnya, tentu kaitan dengan progres, *update*, di sini ada Pak Bagyo, tempo hari juga sering saya singgung Pak Bagyo kaitannya dengan Pelabuhan Kalbut yang hanya butuh Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Pak sudah ditunggu-tunggu Pak Bupati juga sudah pernah ketemu dengan Kementerian. Bahkan saya secara pribadi secara langsung saya ngomong dengan Pak Menteri Pak, Pak Menteri Perhubungan karena kebetulan saya juga sama-sama dari Palembang ya. Jadi, beliau merespon baik tempo hari akan tetapi mandek di rencana induk pelabuhan. Dan ini ditunggu sama masyarakat karena berdampak secara ekonomi regional, ekonomi terhadap masyarakat kepulauan apa namanya, terutama dari yang berdampingan dengan Kabupaten Sumenep Dapilnya Pak Syafiuddin itu ya.

Saya kira itu Pak, kalau yang untuk Pak Dirjen Perhubungan Laut, saya kembali lagi ke Ibu Dirut Pelni. Ibu hari ini sangat kompetitif memang untuk layanan maupun apa namanya yang berorientasi bisnis banyak kapal-kapal swasta, hari ini sudah menerapkan *cashback* Bu kan. Sehingga kadang-kadang kapal-kapal yang ASDP atau Pelni ini kosong penumpang. Apa strategi Ibu dalam rangka untuk ya minimal bisa menyamailah seperti itu kan sehingga yang tadinya kita dengar 10% ini memang bisa betul-betul terwujud.

Demikian, Pak Ketua yang baik hati,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Baik, terima kasih Pak Sumail. Segera diketahui Pak Dirjen, bukan hanya Bapak saja yang definitif, beliau juga definitif menjadi Kapoksi. Sejak definitif beliau semakin cemerlang Pak, ya semakin bersinar. Selanjutnya, saya persilakan Adinda Athari Gauthi.

F – PAN (ATHARI GAUTHI ARDI):

Terima kasih Pimpinan, hari ini cerah banget ini lihat Pimpinan ya *alhamdulillah*, iya bajunya cerah-cerah hari ini *masyaallah*.

Pimpinan serta rekan-rekan Anggota Komisi dan juga Pak Dirjen, Bu Dirut dan Pak Direktur.

Perkenalkan dulu mungkin Pak Direktur sama Bu Dirut ya, saya Athari Gauthi Ardi dari Dapil Sumatera Barat I, kalau Pak Dirjen saya rasa kayaknya sudah tau ya Pak Dirjen ya. Jadi, saya melihat paparan hari ini, ini saya optimis ya karena kita ini negara *archipelago*, ya. Jadi, saya berharap ke depannya tol laut ini dilaksanakan betul-betul dengan baik supaya cita-cita dari Pak Presiden, dari Pemerintah dan juga cita-cita dari kami masyarakat Indonesia bisa terpenuhi dan juga ini bisa membawa manfaat yang betul-betul baik bagi masyarakat Indonesia ke depannya.

Lalu juga Pak Direktur, saya di sini juga salah satu Anggota dari komunitas pelayaran ya. Jadi, saya mau apresiasi di sini kepada Pelindo, terima kasih. Di pandangan kami kegiatan dari, kegiatan di pelabuhan itu sudah sangat baik saat ini kondisinya. Kami berharap ke depannya kinerja ini terus dipertahankan ya, karena dari kami komunitas kami berterimakasih sekali ya, ke depannya semoga terus dipertahankan dan juga semoga lebih baik lagi.

Itu saja, yang penting tol laut ini Pak Dirjen harus betul-betul dilaksanakan dengan baik ya dengan sempurna ini supaya jangan seperti yang lainnya gitu banyak keluhan ini itu. Supaya tol laut ini betul-betul bisa dirasakan manfaatnya.

Iya ini siap-siap *nyuruh* saya selesai ngomong ya, sebentar Pak saya ngomongnya sebentar kok, Pak. Supaya memberi semangat agar program ini bagus Pak, supaya program ini betul-betul terlaksana dengan baik jangan sampai ada keluhan-keluhan baru sebentar sudah ada keluhan ini keluhan itu *gitoloh*. Jadi dan ini juga apa namanya (suara kurang jelas) ke depannya ya, itu saja mungkin Pimpinan sedikit memberi semangat. Terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.

Saking semangatnya pakai dua mic, Pak.

PESERTA RAPAT:

Spesial pakai telor 2.

KETUA RAPAT:

Kalau Bapak biasa berhadapan dengan Pak Epyardi, ini versi halusnya Pak. Epyardi Asda, beliau senior kita di Komisi V sekarang jadi Bupati, sudah *nggak ngajak-ngajak* kita ke sana lagi.

Baik dari Anggota selesai, selanjutnya kami persilakan ke, *oh* silakan Panglima, Pak Aras.

F – PPP (Dr. H. MUHAMMAD ARAS, S.Pd., M.M.):

Ini.

KETUA RAPAT:

Ini mirip Panglima TNI yang dulu Pak sekarang jadi Menteri ATR.

F – PPP (Dr. H. MUHAMMAD ARAS, S.Pd., M.M.):

Ini ananda lupa ayahnya ini, dari tadi nunggu-nunggu. Terima kasih Pak Ketua.

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera buat kita semua,

Yang terhormat Pak Pimpinan dan kawan-kawan Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Pak Dirjen, Ibu Dirut dan Pak Direktur dan seluruh
hadirin yang sama berbahagia,

Pertama-tama tentu kami mengapresiasi segala program yang disampaikan oleh Pak Dirut untuk melayani kepentingan masyarakat. Yang kedua terima kasih di Kabupaten Pangkep sudah diberikan kapal perintis kemarin, Pak. Setelah ada kecelakaan, jadi memang harus ada kecelakaan baru ada hadiah ya.

Tetapi yang terjadi hari ini, hanya beberapa saat melayani masyarakat kepulauan di Kabupaten Pangkep, hari ini kapalnya lagi naik *dock*. Jadi kosong lagi Pak, mohon ada penggantinya sementara untuk melayani masyarakat Kabupaten Pangkep sebelum masa lebaran ini. Sehingga tentu kepentingan pada saat mereka ingin bergembira bersama dengan keluarga betul-betul terlayani dengan baik.

Yang selanjutnya adalah terkait dengan Pelindo ini di Indonesia timur juga sudah cukup baik apa yang dilakukan oleh teman-teman dari Pelindo. Hanya saja memang beberapa program-program pembangunan pelabuhan yang hari ini tersendat mungkin karena pembiayaan yang sangat terbatas. *Nah*, untuk ke depan Pelabuhan Gorongkom menjadi prioritas Pak, karena saya dengar seluruh kelengkapan administrasi sudah hampir rampung. Ini segera setelah pulih ini dilanjutkan sehingga pelayanan kita bisa lebih maksimal.

Dan yang terakhir terkait dengan tol laut ini pembangunan IKN ini kan ya sesuai dengan apa yang dijelaskan tadi terkait dengan tol laut, ini kebutuhan IKN ini kan materialnya tidak ada di Kalimantan Timur terutama batu dan sejenisnya. Karena saya lama tinggal di sana, barang itu langka di sana. Sehingga diharapkan bahwa tol laut ini juga bisa berfungsi untuk memberikan layanan terhadap material sehingga pembangunan itu juga bisa dipercepat dan juga lebih murah.

Nah, sementara itu sumbernya kan hanya dari Sulawesi, baik Sulawesi Tengah, Sulawesi Barat maupun Sulawesi Selatan. Apakah ini bisa menggunakan tol laut? Atau seperti apa layanan dari Dirjen Laut sehingga material ini mudah tersampaikan di Kalimantan Timur. Barangkali begitu, Pak Ketua, terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Ayahanda Aras. Selanjutnya dari Anggota selesai. Pak Dirjen beliau Aras, saya Iwan Aras Pak, makanya ayahanda saya ini. Selanjutnya Pak Roberth Rouw, Pimpinan, silakan.

F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Terima kasih.

**Yang saya hormati & saya banggakan Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Saudara Dirjen Perhubungan Laut dan seluruh jajaran,**

**Yang saya hormati Saudara Direktur Pelindo dan seluruh jajaran,
Yang saya hormati Ibu Direktur Pelni dan seluruh jajaran,**

Kalau pelaut ini Ibu ini hebat sekali, mimpin pelaut-pelaut, istilahnya katanya pelaut itu, saya *nggak* bilang ya, yang bilang Pak Iwan. Ya itu kata lagu. Iya saya lebih banyak fokus untuk Pak Dirjen dulu.

Yang pertama, saya memberikan apresiasi kepada Dirjen Perhubungan Laut karena telah memasukkan Papua dan Papua Barat dalam pembangunan infrastruktur transportasi laut utamanya terkait dengan penyelenggaraan subsidi angkutan laut perintis. Ya karena biasanya kalau bilang perintis pasti Papua yang dapat porsi terbesar. Karena memang kami sangat berkekurangan dan sangat kurang di semua sektor.

Yang kedua terkait dengan penyelenggaraan subsidi angkutan laut perintis maka saya kembali ingatkan pentingnya pengembangan pelabuhan dan pelayaran rakyat di berbagai Kabupaten khususnya Kabupaten-Kabupaten Kepulauan ya. Di sana ada beberapa kabupaten yang memang banyak pulau-pulau yang perlu mendapat perhatian untuk memberikan dukungan terhadap angkutan laut yang bersubsidi.

Yang berikut, saya kira saya juga ingin sampaikan bahwa ada beberapa hal dalam presentasi Dirjen Perhubungan Laut yaitu terutama di halaman 9 yang menyebutkan bahwa beberapa pelabuhan singgah yang membutuhkan pelayaran rakyat untuk di Papua saya kira itu ada beberapa adalah salah satu pelabuhan singgah di Uras Bahari itu wilayah pelayanan *port* itu di daerah (suara kurang jelas) ya apa, Biak. Berikut daerah Wasior, wilayah Ambuni, **Dosnair** dan **Aisadet**. Di daerah Serui ada wilayah pelayanan di Ansus, Nabire itu ada wilayah Pulau Mambor dan Pulau Moor, dan lain-lain.

Karena itu Dirjen Perhubungan Laut tolong jelaskan bagaimana rencana perhubungan laut mengembangkan pelabuhan dan pelayaran rakyat di Provinsi Papua. Menurut saya Dirjen Perhubungan Darat dan Dirjen Perhubungan Laut harus membuat *planning* yang terintegrasi utamanya untuk pelabuhan dan pelayaran perintis. Pelabuhan rakyat berada di pulau-pulau kecil yang kurang dalam fasilitas, pelabuhan rakyat ini menjadi penting untuk mendukung perekonomian masyarakat dan dapat diintegrasikan dengan pelayaran perintis.

Yang berikut saya juga ingin menyampaikan bahwa dilihat dari anggaran 2023, Pak Menteri kemarin menyampaikan itu anggaran terbesar ada di Dirjen Laut ya, ada hampir 8,8 sekian triliun. Oleh karena itu, saya hendak menyampaikan aspirasi yang muncul dari beberapa daerah. Ini kemarin saya juga ada menyampaikan tentang, karena saya ini Ketua Fraksi sekarang Pak, Saudara Dirjen.

KETUA RAPAT:

Definitif juga Pak, Ketua Fraksi.

F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Maka saya mendapat aspirasi dari daerah khususnya dari daerah Dumai, ini saya sudah memberikan proposalnya kemarin ke Pak Menteri, Pak Dirjen sudah terima ya? Ya, saya mohon nanti ini menjadi tanggapan Pak Dirjen untuk itu. Karena ya jangan semua diserahkan ke Pelindolah kalau ada BUMD yang sudah sanggup bisa melakukan itu saya kira bisa diberikan itu untuk penanganan pengolahan pelabuhan.

Yang berikut, Pak Dirjen khususnya Dirjen Laut ini saya beberapa kali mendapat ya, keluhan dari khususnya daerah wisata di Papua Barat yang sangat terkenal itu Raja Ampat. Itu banyak wisata khususnya yang melalui kapal-kapal ini, itu mereka merasa bahwa mereka tidak mendapat manfaat sama sekali, karena itu diambil semua oleh Kabupaten Sorong, karena dia berangkat dari situ, iya kan. *Nah*, sedangkan tujuan mereka itu ya melakukan itu semua ada di sana. *Nah*, bagaimana supaya mereka ini juga harus mendapat manfaatnya dengan apa, aset yang mereka miliki itu, iya kan, karena itu mendatangkan kunjungan wisata yang menggunakan kapal dan sebagainya.

Nah, ini belum ada manfaat yang mereka dapat, jadi mereka bilang semua diambil oleh Kabupaten Sorong, Raja Ampat tidak gitu. Mereka dapat masalahnya saja nantinya gitu, *Nah*, ini bagaimana caranya saya minta supaya Pak Dirjen bisalah supaya mereka sebagai pemilik aset wisata itu mereka juga merasakan bisa menikmati hasil daripada itu. Saya kira itu yang ingin saya sampaikan gak banyak Pak Dirjen.

Yang berikut nanti saya kira program-program dari Dirjen Laut ini ya hampir untuk kami Anggota, program-program padat karya saya kira hampir tidak ada ya di ini, ya kalau ada ya kita ngecat rambu-rambu laut lah mungkin bisa di cat ya.

Tapi Pak Dirjen saya juga ada mengusulkan, saya minta karena saya daerah saya saya pingin ada juga anak dari daerah saya yang memang sudah pantas jadi Pimpinan pelabuhan di sana, sudah saya usulkan itu Pak Dirjen tolong diperhatikan ya untuk supaya saya pun bangga kalau pulang bisa lihat anak daerah saya di sana yang bisa jadi Pimpinan di sana. Kebetulan itu yang bisa kebanggan kita lah karena kita ada di yang membawahi jadi mitra adalah Dirjen maka itu yang bisa kami sampaikan Pak Dirjen.

Yang lain Pak Dirjen, ingin saya sampaikan juga bahwa masalah subsidi perintis di sana. Banyak juga kami dikasih kapal-kapal perintis itu dari pusat tapi begitu diserahkan ke daerah, ini jadi masalah. Sekarang banyak yang tidak jalan Pak Dirjen. Karena apa pengelolaannya ya mungkin alasan yang biasa pasti tidak sanggup membiayai dan lain sebagainya. Ya sayang gitu kalau tidak di itu, sekarang hampir saya lihat tidak beroperasi. *Nah*, ini tolong menjadi perhatian juga Pak Dirjen agar jangan sampai itu jalan cuma setahun *nggak* sampai juga terus jadi besi tua itu kapal-kapal itu nantinya.

Selanjutnya Pak Saudara Dirjen itu kami, saya berapa kali telpon juga Pak Saudara Dirjen mungkin kemarin itu saya pernah minta untuk kami mau apa mengirim barang ke daerah kami karena memang daerah kami paling ujung ya. Dan saya juga pingin mendapat fasilitas tol laut, kemarin itu susah banget gitu cari-cari sampai dapat. Akhirnya harus melalui Surabaya dan saya terima kasih sudah difasilitasi untuk itu dan ini yang mungkin saya terima kasih tadi Pak Hamka sudah mewakili saya untuk menyampaikan tentang bertanya langsung ke Dirut Pelni juga untuk masalah minyak goreng yang tadi disampaikan itu, mohon nanti penjelasannya gitu ya.

Dan saya ingin juga nanti penjelasan tentang dari Pelni, kan kalau biasanya kapal-kapal yang pulang dari sana itu kan hampir ya terus terang agak kurang ya terutama bukan penumpang tapi barang ya. Jadi mungkin bisa juga nanti Pelni ini jadi ya punya *cold storage* lah untuk dan yang lain-lainnya itu bisa mengirim apa terutama hasil laut. Untuk bisa berkomunikasi dengan apa kayak restoran-restoran atau apapun di pulau Jawa untuk bisa melalui Pelni ini ya kan. Kami di sana banyak apa hasil laut, cuma kita tidak bisa bersaing dengan tempat lain karena angkutannya mahal kalau ke Jawa angkutannya mahal.

Jadi mungkin bisa berikan subsidi itu juga untuk para nelayan di sana ya kan untuk bisa meningkatkan pendapatan mereka dengan jalan memberikan itu, ada fasilitas di Pelni yang bisa mereka gunakan itu untuk bisa apa menjual hasil lautnya ke pulau Jawa.

Saya kira itu saja yang dapat kami sampaikan, saya terima kasih Pimpinan, saya kembalikan Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Roberth Rouw,

Pak Dirjen, Ibu Dirut, dan Pak Direktur,

Dari Anggota semua sudah selesai, selanjutnya saya juga ingin menyampaikan beberapa hal, Pak Dirjen. Yang pertama saya ingin mempertanyakan tentang realisasi fisik yang Bapak sahkan untuk Tahun Anggaran 2022. Saya melihat masih ada beberapa pelabuhan yang bobotnya masih 0%, di antaranya Pulau Banyak, Patimban, Mur, Bahaur bahkan Wahani yang kemarin kami datangi masih 0,74%.

Mengingat bahwa sekarang sudah bulan Juli, mudah-mudahan nama-nama pelabuhan tadi semuanya *multiyears contract* sehingga tidak harus selesai di Desember nanti. Namun demikian juga saya kira tetap harus menjadi perhatian Pak Dirjen, jangan sampai mempengaruhi penyerapan dari Kementerian PUPR secara kolektif, *eh sorry*, Kementerian Perhubungan secara kolektif.

Kemudian Pak, menyangkut masalah kapal perintis yang tadi sudah disampaikan juga untuk di kecamatan Liukang Kaomas Kabupaten Pangkep. Yang tadinya memang juga ada kecelakaan dan sudah dibantu kapal perintis

oleh Dirjen Perhubungan Laut dan kemudian saat ini tidak beroperasi akibat dengan adanya rencana penyesuaian rute. Dan, tentunya juga menyangkut masalah penganggaran ya, saya dengar akan meminta kesediaan Pemprov untuk ikut membantu dalam proses mungkin subsidi atau seperti apa.

Cuman maksud saya, ini kan termasuk daerah tertinggal dan terpencil, bukan terluar dia di dalam Pak tapi agak susah dijangkau. Dan juga bukan perbatasan, tapi saya pikir T3P ini masuk kategori untuk Liukang Kaomas.

Kami mendapat aspirasi bahwa ada beberapa rute yang diharapkan oleh masyarakat di sana. Kalau boleh Pak Dirjen catat, mereka meminta rutenya dari Macene Baje ke pulau Dewakang Lompo. Kemudian ke Pulau Marasende selanjutnya ke Pulau Doang-doangan Cadi. Kemudian ke pulau Doang-doangan Lompo, kalau Doang-doangan itu udang-udangan Pak, satu kecil satu gede tadi Cadi dan Lompo. Kemudian ke Pulau Kalukuang, kemudian ke Pulau Pamantauang. Ya itu aspirasi dari masyarakat di Liukang Kaomas yang sekiranya kira-kira Pak Dirjen mohon dibantu apakah memungkinkan. Karena di sana terdapat kurang lebih jumlah 15.000 jiwa Pak di Kecamatan itu. Memang desa-desanya terdiri dari pulau-pulau kecil yang tersebar, sehingga memang di samping daripada kapal perintis ini juga dibutuhkan dermaga tentunya.

Ada beberapa pulau di sana yang masih terisolir dermaganya masih kurang mungkin, untuk ke depannya bisa mendapatkan bantuan dermaga. Bahkan dari perhubungan udara saya meminta bantuan ini Pak, pembangunan bandara perintis. Jadi mungkin dari perhubungan laut ya tentunya pemenuhan dermaga itu kami harapkan bisa diperhatikan juga Pak. Kemudian, masalah PSO-nya, *Public Service Obligation* ini kami harapkan juga tentu merambah ke Liukang Kaomas tadi sehingga kemudian Pemerintah Provinsi tidak terlalu dibebankan dalam proses pemberian subsidi. Karena kami khawatir apa yang disampaikan Pak Roberth Rouw tadi juga bisa terjadi di sana nantinya.

Selanjutnya Bu, saya akan beralih ke Ibu Dirut PT. Pelni yang pada dasarnya saya ingin mempertanyakan sebenarnya bagaimana menghitung besaran jumlah subsidi yang dibutuhkan, iya kan. Kalau dan kemudian untuk pengawasannya sendiri bagaimana cara mengukur jumlah penumpang keterkaitan dengan subsidi non-subsidi ini, maksud saya, pola apa yang dipakai untuk dari Kementerian tentunya Perhubungan Laut untuk mengetahui jumlah penumpang yang diberikan subsidi itu, karena ini kan berpengaruh dari PSO yang diberikan kepada Ibu tentunya.

Kemudian, selain itu melengkapi apa yang dipertanyakan oleh Pak Hamka tadi bahwa proses yang diberikan kepada apa namanya, penerima subsidi ini. Kalau BUMN sifatnya penugasan dan penunjukan langsung, dan kemudian untuk swasta itu melalui proses lelang. Mungkin jawabannya adalah di daerah-daerah yang menjadi penugasan itu karena sektor swasta sendiri belum terlalu tertarik atas rute tersebut. Tapi, saya kira kalau disubsidi sama dengan BUMN saya kira swasta juga mau mungkin, Pak.

Ya kalau tadi buktinya PT. Pelni juga menyampaikan bahwa dengan subsidi 10% keuntungan itu bisa untung, saya kira swasta juga bisa melakukan hal yang sama. Jadi, kalau sebelum diberi penugasan boleh dicari cara untuk pelelangan dulu supaya ada keterbukaan sedikit dalam proses pelelangannya, dalam proses pengelolaan PSO ini. Dan, tentunya yang paling penting juga adalah transparansi dalam perhitungan subsidi dan BPP-nya untuk memudahkan dalam fungsi pengawasan.

Yang terakhir Pak untuk Pelindo, saya *pengen* Bapak *ngasih* resep dong ke Dirjen Perhubungan Laut cara mengelola pelabuhan itu seperti apa bagusnya. Saya melihat bahwa banyak UPT dari Kemenhub dalam hal ini perhubungan laut yang kemudian diserahkan kepada Pelindo dalam bentuk konsesi.

Saya agak bingung kalau misalkan punya saya, saya serahkan kepada orang lain, lantas orang lain mengelola bisa lebih untung dibandingkan punya saya sendiri, Pak. Secara logika berpikir saya kenapa kita mengelola sendirinya tidak bisa mendapatkan PNBP yang lebih besar dibandingkan diserahkan kepada Pelindo dalam bentuk konsesi yang kemudian malah bisa meningkatkan (suara kurang jelas) yang ada dan memberikan PNBP yang lebih besar kepada negara.

Nah, resep apa yang dipakai? Kenapa Kemenhub atau Dirjen Perhubungan Laut tidak bisa mengelola pelabuhan itu dengan mendapatkan PNBP yang lebih optimal. Karena saya yakin PT. Pelindo dalam mengelola pelabuhan itu di samping memberikan PNBP yang maksimal kepada negara juga mendapat keuntungan secara pribadi untuk perusahaannya. Jadi, resep itu mungkin boleh dikasih tahu Pak Direktur.

Dan, kemudian selain kepada Pelindo, Pak Dirjen, serahkan juga lah kesempatan kepada swasta lain. Jadi, tidak serta merta bahwa ini menjadi monopoli bagi Pelindo. Dan itu mungkin Pak yang kira-kira saya pernah mendapat jawabannya Pak Direktur menyangkut masalah Pak Dirjen, masalah PNBP ini ada aturan Menteri kalau *nggak* salah yang membatasi jumlah penarikan PNBP. Sehingga kemudian hasil yang didapatkan oleh UPT itu akan berbeda dengan Pelindo yang tidak dibatasi oleh PP tersebut.

Saya kira PP itu bisa ditinjau ulang, Pak, mengingat untuk meningkatkan pendapatan negara atau PNBP dari UPT-UPT yang masih dikelola oleh Kemenhub sendiri. Mungkin itu Pak Dirjen ya, saya butuh penjelasan sedikit apa sih persoalannya kenapa Pelindo bisa untung lebih banyak dibandingkan apabila kita mengelola ini sendiri, Pak Bakri tolong matikan mic-nya, Pak.

Baik Bapak, kami dari Anggota dan Pimpinan Komisi V sudah selesai.

F – PAN (H.A BAKRI HM, S.E.):

Ketua saya izin sebentar satu menit.

KETUA RAPAT:

Ada yang mau disampaikan Pak Bakri?

F – PAN (H.A BAKRI HM, S.E.):

Iya sebenarnya Pak Ketua, saya *nggak* mau nyampaikan sesuatu karena semuanya sudah bagus, apalagi ditambah oleh Pak Ketua ini tambah bagus. Cuma saya, *nggak* tahu memperkuat atau *gimana nih*. Jadi, terima kasih Ibu Dirut Pelindo ini, *eh* maaf Dirut Pelni, manfaat layanan tol ini. Di satu Kabupaten, Kabupaten Mimika tepung terigu 3% non-tolnya 12.000, tol lautnya 7.800/Kg berarti turun. Minyak goreng 32,5% dan tol laut 20.000 Kg, tol lautnya 13.500. Terima kasih Bu, ini betul-betul dirasakan mungkin oleh orang sana, mudah-mudahan yang lain juga bisa begitu.

Makasih.

KETUA RAPAT:

Udah Pak?

F – PAN (H.A BAKRI HM, S.E.):

Sudah bagus.

KETUA RAPAT:

Gitu ya. Ya saya kira Bapak juga bisa.

F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Ketua itu kan baru kata Dirut Pelni kan, belum kata masyarakat. Nanti saya tanya dulu.

KETUA RAPAT:

Baik, baik Pak Roberth.

F – PAN (H.A BAKRI HM, S.E.):

Jangan ke mana-mana, Ketua *sorry sorry* Ketua.

KETUA RAPAT:

Iya, iya, iya. Bapak-Ibu sekalian demikian pendalaman dan pertanyaan-pertanyaan yang disampaikan oleh rekan-rekan Pimpinan maupun Anggota Komisi V DPR RI, yang nanti selanjutnya akan kami persilakan kepada Pak Dirjen dan Pak Direktur PT. Pelindo dan Ibu Dirut PT. Pelni, untuk menanggapi atau memberikan jawaban atas pertanyaan-pertanyaan tersebut. Singkat-singkat padat dan jelas, ya Pakde. Untuk kesempatan pertama saya persilakan ke Pak Dirjen Perhubungan Laut. Silakan, Pak Arif.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ARIF TOHA TJAHHAGAMA, DEA):

Bismillahirrahmanirrahim,

Yang terhormat Pimpinan Komisi V DPR RI, Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI,

Kami mengucapkan terima kasih atas segala tanggapan, saran, masukan, pendalaman atas program-program yang kami laksanakan selama ini. Semua adalah berkat dukungan dan arahan dari Bapak-Bapak semua selaku representasi dari masyarakat Indonesia, tentunya akan menjadi perhatian kami untuk kami tindaklanjuti.

Pertama secara ringkas terkait dengan dari Pak Sudewo Bapak sudah *nggak* ada tapi pada prinsipnya betul. Iya iya pada prinsipnya kami.

KETUA RAPAT:

Jalan aja Pak, orangnya *nggak* ada dijawab, nanti yang gak ada dijawab tertulis saja Pak.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ARIF TOHA TJAHHAGAMA, DEA):

Baik Pak.

Dari Pak Sudjadi Pak, terkait dengan tol laut memang ini adalah istilah yang disebutkan Pak Jokowi, Pak. Pada awal beliau menjabat. Diterjemahkan sebagai suatu layanan yang bebas hambatan lah begitu Pak, kira-kira. Jadi, jalan tol ada jalan tol bebas hambatan, tol laut ini pelayanan angkutan laut yang bebas hambatan. Oleh karena itu, tadi kami memberikan subsidi agar selalu ada pelayanan yang *continue* Pak, antar daerah dan kemudian kita berikan ketepatan waktu penyandaran tadi dari Pelindo kemudian dari pelayanan di pelabuhan juga dilakukan prioritas sehingga hambatan-hambatan itu bisa diminimalisir sehingga bisa mengurangi disparitas harga yang terjadi.

Tadi juga menjawab dari Bu Cen Sui Lan, mungkin sudah tidak ada, terkait dengan angkutan di darat, Pak. Jadi memang tol laut ini adalah pergerakan penumpang dan barang dari *port to port*, sedangkan untuk *door to door*-nya kami seperti contoh di Papua adalah bekerja sama dengan angkutan perintis darat Pak dari Damri dan juga angkutan tol udara. Sehingga *door to door* tercapai dengan biaya yang terjangkau. Itu Pak, penjelasan kami terkait istilah tol laut terima kasih Pak Sudjadi.

Kemudian, Pak Mulyadi tentang pelabuhan perintis menjadi perhatian kami Pak, jadi.

KETUA RAPAT:

Masih hadir virtual Pak Mulyadi silakan dijawab, Pak Mulyadi masih hadir.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ARIF TOHA TJAHHJAGAMA, DEA):

Memang kami pembangunan pelabuhan ini mengikuti apa yang sudah dicanangkan dalam rencana induk pelabuhan nasional jadi itu merata di seluruh Provinsi, Pak. Kami masih punya kewajiban membangun sekitar 500 pelabuhan perintis lagi dari yang ada sekarang sekitar 300 sekian.

Kemudian Patimban, Patimban ini betul akan menjadi Pelabuhan *Hub* baru, berkomplementer dengan Priok yang kondisinya jalan aksesnya mungkin sudah waktunya untuk dilakukan kemudahan-kemudahan bagi akses ke pelabuhan *hub* Pak.

Terkait dengan IKN, kami tadi pagi rapat Pak dengan Pak Menteri PUPR jadi kami di laut sejak awal menyediakan dermaga untuk logistik konstruksinya. Jadi beberapa titik sudah kami siapkan agar nanti bulan Agustus rencananya sudah mulai pembangunan oleh Satgas IKN. Ini kami sudah menyiapkan beberapa lokasi pemanfaatan garis pantai untuk kegiatan bongkar muat material untuk bangunan IKN.

Kepada Pak Eddy Santana Pak, secara lebih rinci kami sampaikan tertulis tapi secara ringkas untuk Tanjung Carat skemanya betul Pak jadi kami akan memberdayakan BUMD. Tapi nanti di dalamnya juga akan ada Pelindo Pak, jadi ada BUMD, swasta dan Pelindo untuk mengembangkan Tanjung Carat ini. Dan kami optimis Pak ini bisa terwujud sebelum 2024.

Dan untuk APBN sesuai dengan SK-nya ini tidak boleh APBN Pak, jadi *full* semuanya investasi dari BUMD dan swasta. Memang kami kenapa kami tunjuk BUMD karena memang yang memiliki lahan Pak, jadi itu lahan adalah lahan APL Pak yang dimiliki oleh Pemprov yang kemudian akan diserahkan kepada BUMD sehingga kita bisa menunjuk langsung BUMD selaku pemegang konsesinya Pak. Nanti secara rinci akan kami sampaikan penjelasannya kepada Bapak.

Untuk Ibu Cen Sui Lan sudah tidak ada di tempat Pak, nanti kami sampaikan secara tertulis. Kemudian Pak Fadholi, untuk kerja sama antar pelabuhan Pak memang sudah mulai berkembang sekarang, tadi contohnya adalah Tanjung Carat. Jadi swasta ikut berperan di dalam pembangunan pelabuhan melalui kemitraan baik dengan BUMD maupun dengan BUMN dan kita memberikan konsesi kepada swasta untuk ikut serta mengembangkan pelabuhan.

Terkait Semarang sore ini Pak Menteri ke sana Pak untuk mengecek rencana pengembangan di Tanjung Emas dan juga di Batang Bapak, Batang jadi yang rencana akan ada kawasan industri di sana, kita juga akan melakukan pengembangan pelabuhan untuk mendukung kawasan industri tersebut Pak.

Untuk pelabuhan perikanan Pak, jadi ini menjadi domain dari Kementerian Kelautan dan Perikanan Pak untuk lokasi-lokasinya. Tetapi untuk keselamatan pelayaran kami terus berkolaborasi dengan KKP Pak.

Untuk Pak Hamka, kami sampaikan Pak jadi bedanya memang ada dua skema Pak ada penugasan dan pelelangan. Dan, memang dimungkinkan untuk penugasan ini kepada BUMN dengan beberapa pertimbangan Bapak. Jadi, karena memang agar kita lebih mudah kepada BUMN ini apabila ada penugasan-penugasan khusus. Seperti halnya angkutan lebaran kemarin Pak, kemudian ada beberapa deviasi-deviasi yang bisa dilakukan oleh Pelni selaku BUMN gitu Pak. *Nah*, jenis angkutannya sama Pak jadi untuk kapal perintis ini kapal untuk penumpang dan juga barang-barang yang lepas sifatnya, bukan peti kemas. *Nah*, pembedaannya itu, Pak. Jadi, kita lebih bisa mengendalikan dalam arti mengontrol secara terpadu begitu apabila menggunakan skema penugasan kepada Pelni, Pak.

Terkait dengan pagu yang kurang Pak memang betul tadi ada sekitar 300 sekian dan kami sedang melakukan upaya penambahan Pak melalui peningkatan PNBPN Bapak. Jadi kami kemarin sudah mengajukan target kami PNBPN Tahun 2022 ini bisa mencapai 112% dari target Pak, dari yang awalnya 3,6 menjadi sekitar hampir 4 Triliun dan itu yang akan kita gunakan untuk menutup kekurangan daripada pengoperasian kapal perintis ini.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS.):

Izin Pak Dirjen, kalau PNBPN itu *nggak* bisa langsung digunakan, harus masuk ke bendahara negara. Kecuali SBU ya?

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (IR. ARIF TOHA TJAHHJAGAMA, DEA):

BLU Pak.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Kecuali BLU, ya *sorry*.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (IR. ARIF TOHA TJAHHJAGAMA, DEA):

Jadi, ya betul Bapak, jadi kami koreksi. Kami tingkatkan pendapatan PNBPN nya supaya persentase penggunaannya kami dapat 60% Pak dari total pendapatan, sehingga, apa Pak? 60% Pak 60% dari total pendapatan. Sehingga akan ada penambahan dari jika pendapatannya naik persentasinya akan ada tambahan untuk itu Pak.

Terkait dengan apa yang diminta Pelni nanti akan kami bahas bersama Pak terkait dengan Pelni ini terutama tadi yang terkait dengan pembiayaan terutama. Untuk Pak Syafiuddin juga tidak ada nanti kami sampaikan secara

tertulis, oh pindah ke sana? Iya Pak. Pak Syafiuddin terima kasih Pak. Jadi di Kalianget ini ada Pelindo Pak, jadi nanti kami *policy*-nya ketika pelabuhan itu sudah komersial maka APBN tidak masuk ke sana tapi kami tugaskan pada Pelindo untuk melakukan pengembangan. Untuk Tanjung Bumi akan karena ada beberapa kali efisiensi belum dapat Pak tapi akan jadi perhatian kami untuk mendatang direalisasikan.

Terkait dengan Tanjung Bulu Pandan memang ini sudah masuk dalam rencana induk pelabuhan Tanjung Perak terintegrasi Pak di sisi utara Madura. Sekali lagi karena ini adalah merupakan yang bisa dikategorikan sebagai pelabuhan yang layak secara komersial. Maka kami mengundang investor sebenarnya Pak untuk bisa mengembangkan Tanjung Bulu Pandan sebagaimana di pelabuhan Tanjung Carat dan juga di Patimban apabila memang ada bantuan dari luar negeri yang bisa mempercepat pembangunannya Pak.

Untuk Pak Sumail, pelabuhan perintis dan pengumpan kami akan mengikuti sesuai dengan RIPN (Rencana Induk Pelabuhan Nasional) dan RIPK *boat* Pak sedang kami proses untuk penetapannya, rekomendasi dari Pak Bupati segala macam sudah kami persiapkan. Tinggal penyempurnaan dokumennya Pak untuk di-*update* data-data daripada pelabuhan ini agar lebih *uptodate* gitu.

Untuk Ibu Athari terima kasih Bu dukungannya kami akan terus mengawal tol laut karena ini menjadi program dari Bapak Presiden untuk penyelenggaraannya.

Untuk Bapak Muhammad Aras Pak jadi untuk yang kapal perintis di Pangkep ini memang betul sedang mengalami waktunya perawatan, tapi tentunya akan ada kapal pengganti Pak. Nanti kami sesuaikan dengan ketersediaan anggaran yang tadi sedang kami upayakan untuk mendapatkan dari PNBPN tadi Pak.

Untuk Bapak Wakil Ketua Bapak Roberth Rouw jadi tadi beberapa (suara kurang jelas). Jadi, kami secara bertahap akan memenuhi membangun beberapa pelabuhan-pelabuhan yang ada di Papua memang sesuai dengan RIPN beberapa pelabuhan sudah selesai di Fak Fak Pak, rencananya tahun ini akan secara bersama-sama akan diresmikan bersama dengan pelabuhan-pelabuhan lain di wilayah lain.

Nah, terkait dengan kapal (suara kurang jelas) kami memang berharap adanya armada-armada pelayaran rakyat yang ada di sana untuk bisa menjadi penyambung dari pelabuhan tol laut itu ke area-area yang lebih di pedalaman Pak. Ini memang yang di pedalaman hanya bisa dijangkau dengan kapal-kapal Pelra dan tentunya akan kami organisasikan dengan organisasi pelayaran rakyat di sana untuk bisa *support* penyampaian komoditas yang dialami tol laut.

Terkait aspirasi di Dumai Pak, sudah kami bahas di internal kami, memang kan nanti konsepnya mungkin seperti yang di Tanjung Carat dan BUMD kita libatkan di dalam pengelolaannya.

Untuk padat karya tadi ada beberapa memang, tidak hanya di pelabuhan Pak tapi juga di apa, kantor-kantor navigasi kami, rambu-rambu suar dan juga menara suar banyak di Papua ini juga akan gerakkan masyarakat di sekitar stasiun radio pantai maupun menara suar untuk bisa berpartisipasi dalam kegiatan padat karya ini.

Untuk *cold storage* sebenarnya di Pelni sudah tersedia untuk kapal peti kemas *river container* Pak, yang berpendingin, jadi ada platnya untuk bisa menyimpan ikan Pak. Jadi di pelabuhan maupun di kapalnya tersedia beberapa unit peti kemas yang mampu menjadi pendingin sehingga ikan-ikan sudah banyak yang dari Biak sudah banyak diangkut menggunakan kapal tol laut ini Pak, iya bisa, *river container*.

Untuk Bapak Wakil Ketua Pak Iwan Aras, jadi terkait dengan beberapa pelabuhan-pelabuhan yang dalam proses pembangunan Bapak memang betul ini adalah MWC, jadi masih baru selesai penandatanganan kontrak. Sehingga presentasinya masih rendah, tapi ini menjadi perhatian kami Pak ini biasanya memang di pertengahan tahun ini masih lambat tapi di ujung-ujungnya akan kami *push*, untuk bisa mencapai target sesuai dengan porsi Tahun Anggaran 2022 ini.

Untuk kapal perintis nanti kami mohon ini Pak, tadi beberapa usulan akan kami koordinasikan dan kami lihat apakah bisa digunakan atau dipadukan dengan trayek yang ada untuk melintasi beberapa usulan lokasi tadi. Kami selalu berkoordinasi dengan Pemda Pak, dalam rangka menetapkan trayek ini di setiap akhir tahun anggaran sebenarnya Pak, sehingga untuk penetapan trayek di tahun anggaran berikutnya.

Demikian juga untuk PSO nanti mungkin dilihat apakah trayek yang tadi disebut apa bisa dilakukan deviasi untuk menyinggahi beberapa lokasi. Dan juga lihat kondisi pelabuhannya Pak apakah memungkinkan untuk disandari kapal yang berukuran cukup besar.

Nah, terkait dengan pengelolaan pelabuhan Pak, jadi memang bedanya kami dengan Pelindo. Kalau kami ini kalau mengelola pelabuhan harus memakai tarif PNBK Pak, jadi tidak boleh komersial di dalam PP 15 Tahun 2016. Jadi, memang sangat kecil, yang biasanya digunakan diterapkan di pelabuhan-pelabuhan yang belum layak secara komersial. Tetapi ketika itu kita berikan konsesi kepada Pelindo, maka kita sesuai dengan PP 15 juga diperbolehkan mendapatkan *fee* konsesi minimal 2,5%. *Nah*, beberapa lokasi bahkan lebih dari 3% dan 5%.

Untuk swasta sudah Pak beberapa lokasi seperti di Gresik ada Maspion, itu juga sudah berkonsesi dengan kami berdampingan dengan Pelindo juga sudah melakukan konsesi pengelolaan pelabuhan. Kemudian di daerah Kalimantan juga sudah ada, ini juga berlaku untuk kegiatan-kegiatan

kepelabuhanan yang lainnya Pak. Kami mendorong untuk bersama-sama berkolaborasi tidak hanya Pelindo, tetapi juga pihak swasta.

Demikian mungkin Bapak-Ibu, yang dapat kami sampaikan sekali lagi kami terima kasih atas segala dukungan dan mohon kami terus mendapatkan pendampingan dari Bapak-Ibu, sekalian lah Anggota Dewan Perwakilan Rakyat dari Komisi V dalam melaksanakan program-program di Dirjen Perhubungan Laut, terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Baik Pak Dirjen, selanjutnya Pak Direktur.

DIREKTUR OPERASI DAN KOMERSIAL PT. PELINDO III (Drs. Ec. PUTUT SRI MULJANTO, MM., CMA.):

Makasih, Pimpinan,

Langsung Pak, ke pertanyaan dari Pak Mulyadi terkait dengan masukan tadi Pak untuk Labuan Bajo. Kegiatan truk yang bongkar muat di pinggir jalan sehingga mengganggu pengguna jalan akan kami tindaklanjuti Pak, nanti akan kami siapkan fasilitas di dalam pelabuhan.

Kemudian yang kedua Pak Fadholi, terkait dengan pemanfaatan perencanaan Tanjung Emas sekarang bahwa memang Pak, kami ini di Tanjung Emas kita tahu masalah di pantai utara Jawa bukan hanya di Tanjung Emas yang paling aman itu adanya di Rembang kalau di sini juga setelah Brebes baru aman, Pak. Jadi, memang di mana pun kita bangun di pantai utara pasti akan kena masalah rob. Saat ini kami mempertahankan pelayanan Pak, jadi setiap tahun kami melakukan perbaikan layanan, meninggikan, kemudian termasuk menjaga fasilitas kami untuk menanggulangi rob tersebut masuk.

Memang kondisi yang kemarin terjadi bulan lalu karena tinggi, sangat tinggi Pak waktu itu purnama. Kami akan mempertahankan Pak pelayanan kami termasuk peti kemas kemudian penumpang dan kargo lain karena memang arus ekspor impor di Tanjung Emas itu 95% kargonya ekspor impor Pak. Jadi, itu sangat dibutuhkan jadi kami tetap akan upaya setiap tahun kami melakukan perbaikan fasilitas Pak, kita harus menjaga itu karena itu jadi pintu masuknya ekspor Jawa Tengah, Pak.

Kemudian untuk Pak Sumail terima kasih Pak, memang agak terlambat untuk pelabuhan (suara kurang jelas), kemarin untuk yacht, Pak. Tapi ada titik cerah Pak karena tahun ini kami tambah lagi fasilitas Pak karena kurang sudah. Dan, untuk tadi yang Bapak sampaikan untuk memperhatikan lingkungan kami akan perhatikan, Pak. Memang ada kerjasama Pak untuk restoran di sana mereka bangun dan sebenarnya layanannya biasa, Pak, kapal yacht itu kan orang asing yang ke sana. Tapi mungkin nanti kami akan perhatikan Pak.

Kenapa Pak? Ikut ke sana Pak, *nggeh*. Siap Pak, kami perhatikan Pak.

Saya kira itu Pak, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik Pak Dirjen. Selanjutnya Ibu Dirut PT. Pelni yang sekaitan dengan Ibu tadi pertanyaan-pertanyaan boleh dijawab Bu.

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Iya terima kasih, Pimpinan.

Yang pertama pertanyaan dari Bapak Eddy Santana terkait pertanyaan apakah Pelni bisa komersil, bisa sekali Pak. Justru inilah yang sekarang sedang kami lakukan bahwa memang dari struktur *revenue* dari perusahaan 60% itu masih dari PSO dan subsidi, 40% komersil. Dan ini nanti yang akan kita giring menjadi berkebalikan Pak, 60% komersil dan 40% penugasan atau PSO dan subsidi tanpa mengurangi kualitas dari pelayanan kita kepada penugasan itu sendiri. Jadi, harus benar-benar komersilnya itu ya lebih meningkat gitu karena persentase ya Pak, bukan nominal.

Tetapi kemudian karena kita juga merasa bahwa di sini Pelni harus menjadi *National Flag Carrier*, di mana memang saat ini dalam hal logistik maritim ini masih kehadiran BUMN atau negara masih sangat kecil atau rendah. Jadi, Pelni memiliki rencana tidak hanya mengembangkan angkutan komersil untuk *ocean freight balancing*, tetapi juga untuk mengangkut muatan ekspor dan impor, dan jadi pengembangan ke arah *national flag carrier*. Ini mohon *support* ya Pak, *bismillah*.

Kemudian, pertanyaan dari Ibu Cen Sui Lan, Ibu *nggak* ada ya? Oke *makasih*. Kemudian, dari Pak Hamka Pak, terkait dengan sumber data ini yang tadi juga ditanyakan oleh Bapak Wakil Pimpinan. Ini memang sumber datanya dari Kementerian Perdagangan Pak dan dari Lembaga Manajemen FEB UI yang memang kita ambil dari sejak kami diberikan penugasan tol laut. Jadi, kalau dalam hal ini tadi dari ekosistemnya tol laut sendiri kita sebagai transporter, tetapi kita juga ingin tahu, gitu, peran kita itu turun *nggak* sih harga di daerah-daerah itu, gitu.

Jadi kita mengamati data-data dari eksternal yaitu Kementerian Perdagangan dan Lembaga Manajemen FEB UI. Tetapi, kita sendiri juga melakukan Pak baru satu kali sih, Pak di Tahun 2021 akhir tahun kemarin.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Izin, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Diizinkan Pak silakan.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Saya *nggak* masuk akal ya Bu ya, maksud saya gini. Harus *fair-fair* saja sumber datanya itu sih. Harga eceran tertinggi Pemerintah kan 14.000, sampai di sana 13.000, Ini aneh loh. Makanya kevaliditasan datanya itu loh yang ingin saya cek bener gitu. Jangan memberikan informasi yang sesat buat kita gitu. Kalau misalnya sebelum gejolak minyak goreng ya, itu begitu posisinya mungkin saja. Tapi gejolak minyak goreng ini kan luar biasa Bu, menjadi pembicaraan nasional ya Bu ya. Tolong divalidkan angkanya, makasih.

KETUA RAPAT:

Baik dilanjut Bu. Angkanya valid *nggak* Bu dijawab dong.

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Ini valid Pak, diambil kita ambil Tahun 2021.

KETUA RAPAT:

Valid Pak Hamka, 2021.

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

2021, Pak.

KETUA RAPAT:

Bukan 2022, Pak.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Apa kubilang.

KETUA RAPAT:

Silakan silakan, dilanjut Ibu.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Susah.

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Dan, ini setiap akhir tahun memang kita amati itu Pak, sebagai kita pengen tahu peran kita itu ada *nggak* sih gitu.

Kemudian yang terkait yang kedua, yang dukungan yang dibutuhkan dalam penugasan kapal perintis, Pak Hamka sudah diuraikan di sini 4 hal yang tadi mungkin yang pertama sudah dijawab oleh Pak Dirjen bahwa memang anggarannya kurang untuk kapal perintis dan terkait dengan *review* dan perubahan PM 55 ini kenapa kita usulkan. Karena ada beberapa hal atau beberapa *item* yang memang kami sebagai BUMN itu tidak bisa melepaskan dari Undang-Undang 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja, ada yang belum terakomodir yang menurut kami itu seharusnya *mandatory* yaitu THR dan BPJS dalam komponen gaji. Itu sedang kita usulkan kemarin, Pak, kebetulan minggu lalu kami Rakor dengan Dirjen Hubla untuk salah satunya terkait ini.

Kemudian untuk Pak Sumail, terkait dengan, terkait dengan kekuatan armada Pelni, memang kalau saat ini memang sedang coba kami petakan Pak, terus terang belum kita coba petakan. Tetapi, arahnya tadi seperti yang kami sampaikan kepada Pak Eddy Santana, lebih ke arah logistik maritim, Pak. Sehingga apa namanya dari situ nanti terbangun aspek komersialnya yang lebih dominan di perusahaan kami. Dengan begitu ketergantungan terhadap PSO dan subsidi bisa berkurang, Pak, artinya Pelni semakin mandiri.

Kemudian terkait dengan tidak perlu PMN untuk kapal kami justru ini yang usia kapal kami khusus penumpang Pak, 26 kapal penumpang, itu delapan di antaranya sudah di atas umur ekonomis kapal. Sehingga memang itu perlu dilakukan peremajaan dan kami sedang ingin mengusulkan untuk skema PMN terkait dengan delapan kapal yang memang sudah di atas usia 30 tahun, Pak. Walaupun setiap tahun itu *docking* rutin dan itu menambah umur kapal, tetapi (suara kurang jelas) tetap itu di atas umur ekonomis kapal. Dan salah satu untuk yang eksisting sekarang kami juga mulai menjajaki melakukan modifikasi kapal Pak, karena *2 in 1* atau *3 in 1* jadi muat kontainer dan *car deck* dan sedang dilakukan kajian oleh ITS Surabaya Pak, saat ini.

KETUA RAPAT:

Lewat Pimpinan Pak, belum diizinkan. Bapak ini belum, baru jadi Kapoksi sudah mengku deta Ketua Komisi *gimana*, silakan-silakan, Pak.

F – P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Saking seriusnya.

Pak Hamka saya apa namanya, ingin mengembalikan ke Pak Hamka, tadi tentang kelaikan kapal dan usia kapal yang sudah 25 dan 30 tahun. Tentu meskipun *docking* terus *maintenance* sedemikian rupa, maka kelayakannya dan menyangkut aspek keselamatan yang saya sebut tadi ini sudah disangsikan Pak, Bapak harus hadir sebagai apa representasi Komisi V yang ada di Banggar. Saya kira itu Pak Hamka, makasih.

KETUA RAPAT:

Perintah itu Pak, ini luar biasa.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS.):

Ini Bapak menjawab, mestinya Ibu Dirut yang menjawab nih.

KETUA RAPAT:

Ini Pak Sumail baru-baru kudeta Kapoksi Gerindra, Pimpinan Gerindra pun mau di kudeta juga. Saya bingung.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS.):

Banggar pun mau dikudeta.

KETUA RAPAT:

Masih ada Bu? Mau dilanjut lagi, silakan Bu.

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Saya rasa kalau terkait dengan peningkatan pelayanan kami terus melakukan peningkatan pelayanan Pak dari sisi di *pre on board*, *on board* maupun *post on board*. Di antaranya tadi mungkin disampaikan di dalam materi presentasi kami di antaranya adalah melakukan digitalisasi penjualan tiket sehingga mempermudah para pengguna jasa angkutan transportasi Pelni ini untuk memperoleh atau memudahkan mendapatkan tiket. Kemudian, kerjasama dengan teman-teman BUMN di antaranya Damri dan Pelindo untuk memudahkan konsumen hingga ke tempat tujuan mereka. Sedangkan untuk di *on board* juga beberapa kami tingkatkan baik dari aspek keselamatan, kebersihan, kemudian kenyamanan penumpang.

Dan, untuk Pimpinan rapat sendiri, terakhir untuk Pimpinan rapat dalam menghitung PSO ini kami duduk bersama dengan Kemenhub Pak dan PSO itu adalah selisih dari pendapatan dan total biaya dan untuk menghitung jumlah penumpang, juga *ter-record* dalam setiap penjualan tiket *day to day* secara *online* pada aplikasi *ticketing* sehingga jumlah penumpang akan *terupdate* secara terus menerus, dan dalam setiap penagihan atas penugasan PSO yang diberikan kepada kami dan subsidi setiap bulannya juga dilakukan verifikasi dari Kementerian Perhubungan dan dilakukan audit di tiap akhir tahun oleh BPK, sehingga dapat diyakini kebenaran dari data-data penumpang tersebut Pak.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik Ibu. Baru kali ini ya Bu Dirut PT. Pelni itu perempuan?

DIREKTUR UTAMA PT. PELNI (TRI ANDAYANI):

Dua kali.

KETUA RAPAT:

Oh dua kali ya Bu ya, saya kira baru pertama kali. Dulu saya pernah Bu ke pelabuhan menunggu KM Siguntang, Bukit Siguntang. Waktu itu KM Siguntang ini terlambat merapat, setelah dicek-cek ternyata *captain*-nya perempuan. Menurut orang Sulsel biasanya kalau perempuan nyetir itu suka lambat, tapi kalau Dirut PT. Pelni yang sekarang saya yakin pasti kenceng, Bu. Baik.

F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Pak Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Baik, silakan silakan, mau disambung silakan silakan.

F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Iya Pimpinan, sebelum tutup saya ingin minta Saudara Dirjen untuk menjadi perhatian. Tadi Saudara Dirjen sampaikan bahwa daerah-daerah yang memang tidak bisa ini yang dilayani oleh pelayaran rakyat.

Saya kira ini yang menjadi fokus untuk memberikan subsidi, karena angkutan pelayaran rakyat itu yang melayani masyarakat yang sangat membutuhkan daerah-daerah terpencil dan kepulauan. Ini saya kira kalau liat skema subsidi, itu mereka tidak terjangkau dengan subsidi yang diberikan oleh Pemerintah. Maka tolong Pak Dirjen ini jadi catatan penting untuk ke depan agar betul-betul subsidi ini dirasakan oleh masyarakat yang memang membutuhkan sangat membutuhkan. Karena pasti mereka tidak terjangkau, maka mereka sangat-sangat terbebani dengan biaya angkutan yang pasti sangat mahal.

Kalau kita lihat sekarang di angkutan udara itu, daerah perintis yang memang ya itu diberikan di Papua, perintis-perintis angkutan bahan pokok juga diberikan subsidi. Dan, itu betul-betul dirasakan oleh saudara-saudara kami yang memang tinggal di daerah pegunungan. *Nah*, sekarang di daerah kepulauan, daerah pulau-pulau terluar ini yang belum menurut saya, ini yang perlu diperhatikan.

Itu saja Pimpinan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik Pak Roberth sebelum saya,

F – PDIP (Ir. SUDJADI):

Saya usul sebentar, Ketua.

KETUA RAPAT:

Silakan Pakde, silakan.

F – PDIP (Ir. SUDJADI):

Selama ini *problem* yang kronis di Kementerian Perhubungan itu PKT kecuali Dirjen Darat. Tolong nanti Kereta Api, Perhubungan Laut, lalu yang satu itu Udara, dimantapkan apa dia yang mau nyumbang PKT itu apa, PKT itu bisa fasilitas lingkungan, lampu, penghijauan, sanitasi. Tapi, kalau misalnya mencuci kapal sama membersihkan pelabuhan ya bukan PKT itu odol-odol, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak, nanti Pak Dirjen coba pikirkan PKT apa yang cocok dari Dirjen Perhubungan Laut.

Iya, terus sedikit saya tambahkan, Pak, sejak kecelakaan KM Ladang Pertiwi. Masyarakat kami di sana itu agak sulit melakukan penyebrangan karena tidak ada kapal penumpang atau kapal perintis. Saat ini terjadi penumpukan yang cukup banyak di (suara kurang jelas), karena layanan kapal perintis tadi ini masih menunggu rute yang baru yang akan ditetapkan nanti, itu tambahan saja, Pak, baik.

Bapak-Ibu sekalian,

Demikian tanggapan dari Pak Dirjen beserta Dirut PT. Pelni dan Direktur PT. Pelindo. Selanjutnya, kita akan masuk kepada kesimpulan dan akan saya bacakan draf kesimpulannya.

Draf Kesimpulan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen, Perhubungan Laut, PT. PELINDO dan PT. PELNI, Senin, 4 Juli 2022.

1. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Laut, PT. Pelindo dan PT. Pelni agar meningkatkan koordinasi dalam rangka mendukung aspek keselamatan, keamanan dan kualitas pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi laut termasuk pengawasan dan audit secara berkala terhadap semua moda transportasi laut.
2. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Laut untuk melakukan evaluasi menyeluruh terhadap program tol laut dengan memperhatikan potensi dan kebutuhan masing-masing daerah serta hasilnya dilaporkan kepada Komisi V DPR RI.
3. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Laut, PT. Pelindo dan PT. Pelni untuk memperhatikan masukan dan saran Komisi V DPR RI antara lain:
 - A. Melakukan evaluasi dan penyesuaian tarif penumpang dan barang muatan.

- B. Meningkatkan koordinasi antar *stakeholder* termasuk dengan Pemda setempat dalam mendukung angkutan laut perintis.
- C. Membuat terobosan skema untuk peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) sektor perhubungan laut.
- D. Mengoptimalkan kegiatan jasa kepelabuhanan dengan melibatkan peran penyedia jasa setempat.
- E. Menindaklanjuti hasil rekomendasi KNKT untuk meminimalisir kecelakaan pada transportasi laut.
- F. Meningkatkan program padat karya di sektor perhubungan laut.

Bapak-Ibu sekalian, Anggota dan Pimpinan Komisi V,

F – PDIP (Ir. SUDJADI):

Padat karya tunai, padat karya tunai.

KETUA RAPAT:

Padat karya tunai, oh iya. Poin F-nya ditambahkan, meningkatkan program padat karya tunai di sektor perhubungan laut. Begitu, Pakde?

F – PDIP (Ir. SUDJADI):

Iya.

KETUA RAPAT:

Iya, Bapak-Ibu Anggota Komisi V, Pimpinan apakah disetujui kesimpulan ini?

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Poin F, itu padat karya tunai di sektor perhubungan laut, dan Pelindo dan PT. Pelni undang *dong* Komisi V.

KETUA RAPAT:

Untuk CSR-nya ya, untuk CSR-nya ya, CSR-nya jangan di Komisi VI saja Pak.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Iya.

KETUA RAPAT:

Karena kan Bapak menggalinya di Komisi V.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Memang Pimpinan lebih cerdas, maksud saya seperti itu tadi.

PESERTA RAPAT:

Pak Ketua, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Iya.

PESERTA RAPAT:

Jangan keras-keras Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Oh nggak kan ini kan kita cuman,

PESERTA RAPAT:

Nggak maksudnya dari V ke VI deketan ini.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Lebih cerdas itu Ketua.

KETUA RAPAT:

Iya.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Maksud saya tadi seperti itu.

KETUA RAPAT:

Jadi memang betul ini teman-teman Pelindo, Angkasa Pura, Pelni ya tolong lah kalau selama ini nyangkulnya di Komisi V ya jangan CSR-nya ke Komisi VI terus Pak. Masa di Komisi V.

F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):

Nanti Tahun 2023.

KETUA RAPAT:

Mengingat Tahun 2023 itu tahun politik, mungkin begitu sekedar dicatat Pak Dirjen.

Baik apakah disetujui kesimpulan tadi Bapak-Ibu sekalian? Bisa saya ketuk?

(RAPAT: SETUJU)

Setuju, oke.

Dari Pak Dirjen, Pak Direktur, Ibu Dirut apakah menyetujui kesimpulan ini, ada yang mau ditambahkan atau dikurangi Pak? Setuju.

(RAPAT: SETUJU)

Tambahan PKT ya.

Baik Bapak-Ibu sekalian,

Dengan telah disepakatinya beberapa kesimpulan dan keputusan tersebut maka rangkaian acara rapat dengar pendapat pada hari ini selesai. Sebelum saya tutup saya akan memberikan kesempatan kepada Dirjen Perhubungan Laut untuk menyampaikan sambutan penutup, silakan, Pak Dirjen. Pakde tolong micnya dimatiin, Pakde.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ARIF TOHA TJAHHAGAMA, DEA):

**Yang kami hormati Pimpinan Komisi V DPR RI,
Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI Yang Mulia,**

Kami mengucapkan terima kasih atas segala arahan, dukungan dalam pelaksanaan program khususnya untuk keperintisan dan tol laut di Dirjen Perhubungan Laut. Kami akan tindaklanjuti segala arahan dan petunjuk dari Bapak-Ibu sekalian untuk peningkatan pelayanan bagi pengguna jasa transportasi laut Indonesia, terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Jangan tepuk tangan dulu Pak, belum saya tutup ini. Ya, iya, iya, gitu ya.

Baik Bapak-Ibu sekalian,

Rangkaian acara rapat pada hari ini telah kita selesaikan, kami mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan selama berlangsungnya rapat. Semoga hal-hal yang telah kita diskusikan dan kita putuskan dapat bermanfaat bagi masyarakat, bangsa, dan negara, amin.

Maka dengan ini saya menutup rapat ini dengan ucapan terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

(RAPAT DITUTUP PADA 17.30 WIB)

JAKARTA, 4 Juli 2022
a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002