



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIC INDONESIA**

**RISALAH RAPAT
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN IRJEN, KEPALA BPSDM, KEPALA BKT, DAN KEPALA BPTJ
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI**

- Tahun Sidang : 2022-2023
Masa Persidangan : I
Rapat Ke- : 10 (Sepuluh)
Jenis Rapat : Rapat Dengar Pendapat
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Selasa, 30 Agustus 2022
Waktu : Pukul 13.00 s.d. 16.20 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan secara virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : H. Syaifullah Tamliha, S.Pi., MS. (F-PPP) - Wakil
Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : 1. Evaluasi Pelaksanaan APBN T.A. 2022
sampai bulan Agustus 2022;
2. Membahas alokasi anggaran menurut fungsi
dan program masing-masing unit eselon I K/L
Mitra Kerja Komisi V DPR RI dalam RAPBN
T.A. 2023
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR
RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
43 dari 55 orang anggota, dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
8 dari 11 orang Anggota
 1. Mochamad Herviano
 2. Sukur H. Nababan, S.T.
 3. Ir. Sudjadi
 4. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
 5. Sri Rahayu
 6. H. Irmadi Lubis
 7. Ir. Effendi Sianipar
 8. 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. Cen Sui Lan
 4. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
 5. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.

6. Muhammad Fauzi, S.E.
3. FRAKSI PARTAI GERINDRA
(F-GERINDRA)
7 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.
 7. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M.
4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)
4 dari 6 orang Anggota
 1. Drs. H. Tamanuri, M.M.
 2. Drs. H. Soehartono, M.Si.
 3. Sri Wahyuni
 4. Drs. Fadholi, M. Ikom.
5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA (F-PKB)
6 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. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
 6. H. Syafiuddin, S.Sos.
6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
4 dari 5 orang Anggota
 1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
 2. Willem Wandik
 3. drh. Jhonni Allen Marbun, M.M.
 4. Lasmi Indaryani, S.E.
7. FRAKSI PARTAI KEADILAN
SEJAHTERA (F-PKS)
2 dari 5 orang Anggota
 1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
 2. Dr. H. Syahrul Aidi Maazat, Lc., M.A.
8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL
(F-PAN)
4 dari 5 orang Anggota
 1. H.A. Bakri H. M., S.E.
 2. Hj. Hanna Gayatri, S.H.

3. H. Boyman Harun, S.H.
4. 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. PEMERINTAH/UNDANGAN:

1. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan RI (Dr. Gede Pasek Suardika, M.Sc.)
2. Kepala BPSDM Perhubungan Kementerian Perhubungan RI (Dr. Ir. Djoko Sasono, M.Sc. (Eng))
3. Kepala Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan RI (Dr. Umar Aris, S.H., M.M., M.H.)
4. Plt. Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian perhubungan RI (Dr. Umar Aris, S.H., M.M., M.H.)

JALANNYA RAPAT:

**KETUA RAPAT/F - PPP (H. SYAIFULLAH TAMLIHA, S.Pi., M.S.) – WAKIL
KETUA KOMISI V DPR RI:**

Salam sejahtera bagi kita sekalian,

**Yang saya hormati Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang saya hormati Saudara Inspektorat Jenderal, Kepala Badan
Kebijakan Transportasi, Kepala Badan Pengembangan SDM
Perhubungan, dan Kepala BPTJ Kementerian Perhubungan,
beserta jajarannya yang saya hormati,
Hadirin yang saya hormati,**

Pertama marilah kita membacakan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, Allah SWT, atas lindungan rahmat dan karunia-Nya juga lah pada hari ini kita bisa menyelenggarakan kegiatan Rapat Dengar Pendapat Komisi V dengan Kementerian Perhubungan pada Eselon I dan jajarannya.

Menurut laporan Sekretariat, Ibu Nunik namanya, bahwa peserta rapat pada hari ini dihadiri 23 orang, 8 fisik dan 15 orang virtual. Jumlah fraksi yang hadir 6 fraksi, sehingga sudah memenuhi kuorum. Dan mengucapkan *Bismillahirrahmanirrahim*, rapat dengar pendapat untuk umum dan terbuka untuk umum saya nyatakan dibuka.

**(KETOK PALU 1 KALI)
(RAPAT DIBUKA PUKUL 13.00 WIB)**

(RAPAT DINYATAKAN TERBUKA UNTUK UMUM)

Komisi V DPR RI mengucapkan terima kasih kepada para Eselon I yang hadir pada hari ini untuk mengikuti dalam rapat dengar pendapat yang membahas agenda pelaksanaan APBN 2022 sampai dengan bulan Agustus Tahun Anggaran 2022. Dan alokasi anggaran menurut fungsi dan program masing-masing unit Eselon I mitra kerja Komisi V dalam Nota Keuangan RAPBN Tahun Anggaran 2023.

Pimpinan, Anggota Komisi V, dan Para Pejabat Eselon I Kementerian Perhubungan yang saya hormati,

Sebagaimana diketahui bahwa RDP kita pada, Rapat Kerja Komisi V DPR RI dengan Menteri Perhubungan pada hari Rabu, tanggal 24 Agustus 2022 yang lalu, telah disepakati beberapa hal diantara lain berdasarkan Nota Keuangan sebesar 33,4 triliun.

Dari alokasi tersebut, anggaran untuk Inspektorat Jenderal sebesar 98,65 miliar yang akan digunakan untuk mendukung kegiatan antara lain: audit, *review*, evaluasi, pemantauan, dan pengawasan internal Kementerian Perhubungan. Sementara realisasi Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan per Agustus 2022 adalah sebesar 62,51%.

Sedangkan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan memperoleh anggaran sebesar 3,67 triliun, yang akan dipergunakan untuk mendukung kegiatan di antaranya: pemenuhan sarana dan prasarana, diklat pemberdayaan masyarakat, diklat teknis, dan diklat vokasi. Sementara organisasi BPSDMP dalam Tahun Anggaran 2022 per Agustus sebesar 45,94%. Ini perlu menjadi catatan khusus, karena masih di bawah 50%.

Kemudian anggaran untuk Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebesar 259,71 miliar, yang akan digunakan untuk mendukung kegiatan antara lain: infrastruktur konektivitas Jabodetabek dan keselamatan transportasi Jabodetabek. Sementara realisasi anggaran BPTJ dalam Tahun Anggaran 2022 sudah terealisasi sebesar 58,99% terhitung per Agustus tahun 2022.

Sejalan di dalam itu, kami tegaskan kembali agar dalam proses penyusunan anggaran tahun 2023, agar tiap-tiap unit organisasi unit Eselon I Kementerian Perhubungan benar-benar dapat memperhatikan dan mengakomodir saran dan masukan dari Komisi V.

Selanjutnya berdasarkan pengawasan yang dilakukan Komisi V DPR RI, terdapat sejumlah permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian dari Saudara Irjen, para Kepala Badan antara lain:

- Pertama, perlu meningkatkan pengawasan internal dalam rangka meminimalisir temuan dan permasalahan dalam penggunaan anggaran.

- Yang kedua, perlunya meningkatkan kualitas sumber daya manusia Perhubungan untuk mewujudkan aparatur sipil negara yang dapat mengembangkan inovasi dan profesionalisme.
- Yang ketiga, perlu meningkatkan kegiatan sarana dan prasarana transportasi, integrasi moda, angkutan perkotaan, serta keselamatan dan keamanan transportasi.
- Yang keempat, perlu meningkatkan infrastruktur konektivitas Jabodetabek dan keselamatan transportasinya.

**Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati,
dan para Pejabat Eselon I Kementerian Perhubungan yang saya hormati,**

Selanjutnya kami berikan kesempatan yang pertama kepada Saudara Irjen untuk memberikan paparan. Jika berkenan, tidak lebih daripada 7 menit, silakan Saudara Irjen.

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc.):

Baik, terima kasih.

Yang saya hormati Pimpinan,

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
**Selamat siang, salam sejahtera untuk kita semua,
Shalom, Om Swastiastu, Namo Buddhaya, Salam Kebajikan, Salam
Kebangsaan, dan Salam Sehat buat kita semua,**

**Yang terhormat Bapak Ketua, Para Wakil Ketua dan Anggota Komisi V
DPR RI,
Serta para hadirin sekalian yang berbahagia,
Yang saya hormati Pak Kepala BKT sekaligus hadir sebagai Kepala Plt.
BPTJ, dan juga Pak Joko selaku Kepala BPSDM,**

Pada hari yang berbahagia ini, izinkan kami juga menyampaikan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena berkat rahmat karunia-Nya, kita semua bisa hadir pada acara RDP hari ini dalam rangka membahas Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2022 dan juga Rencana Kerja dan Anggaran tahun 2023.

Selanjutnya, izinkan kami menyampaikan secara garis besar mengenai Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2022 dan Rencana Alokasi anggaran Tahun 2023 Inspektorat Jenderal, sebagai berikut.

Pada tahun anggaran 2022, Inspektorat Jenderal mendapat alokasi anggaran sebesar 87,6 miliar dan selama pelaksanaan anggaran tersebut, alokasi anggaran Inspektorat Jenderal mengalami perubahan atau penambahan sebesar 9,9 miliar sehingga alokasi anggaran menjadi 97,5 Miliar dengan rincian:

- Rekomposisi penambahan belanja pegawai sebesar 4,6 miliar,
- Penambahan belanja barang operasional untuk pencegahan Covid sebesar 5,2 miliar.

Sebagaimana kebijakan pemerintah tahun anggaran 2022, terkait pencadangan anggaran atau disebut dengan *automatic adjustment* yang dilakukan melalui pencatatan halaman DIPA alias *self blocking*, alokasi anggaran Inspektorat Jenderal mengalami *self blocking* sebesar 10,5 miliar. Yaitu pada tahap 1 sebesar 3,5 miliar atau 4% dari DIPA awal, ini bersumber dari belanja pegawai dan komponen gaji ke-13 dan tunjangan kinerja THR sebesar 3,3 miliar dan paket *meeting* perjalanan dinas sebesar 200 juta.

Pada tahap kedua, jadi *automatic adjustment* yang kedua, sebesar 7,4 miliar atau 7,7% dari dipa revisi. Ini bersumber dari belanja barang non-operasional pada komponen perjalanan dinas sebesar 5,3 miliar, paket *meeting* sebesar 1,4 miliar, serta sisa kontrak dan efisiensi belanja modal sebesar Rp684 juta. Sehingga total anggaran Irjen yang dapat dilaksanakan setelah dikurangi *automatic adjustment* sebesar 86,5 miliar.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, dan para Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,

Sampai dengan posisi akhir Agustus ini, realisasi anggaran sebagaimana disampaikan Pak Pimpinan tadi, sudah mencapai 56%, tapi tadi Pimpinan menyampaikan 62,51%. Dan ini termasuk yang *outstanding*, Bapak, yaitu pelaksanaan kegiatan yang belum dicairkan anggarannya.

Selanjutnya sampai dengan bulan Agustus, realisasi capaian kerja *output* pengawasan, baik itu yang sifatnya *assurance* atau *consulting* melalui audit, *review*, evaluasi, pemantauan, dan pengawasan dan lainnya sudah tercapai sebesar 421 *output* atau 122%.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, dan para Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,

Kami mengucapkan terima kasih atas dukungan para Pimpinan dan Anggota Komisi V dalam meningkatkan alokasi anggaran pengawasan intern. Berdasarkan Surat Bersama Kepala Bappenas/Menteri PPN dan Menteri Keuangan per tanggal 27 Juli, pagu anggaran Kementerian/Lembaga tahun 2023 dan surat Sekjen Kemenhub per tanggal 9 Agustus 2022, Inspektorat Jenderal mendapatkan alokasi pagu anggaran sebesar 96,6 miliar atau sebesar 0,29% dari total pagu Kementerian Perhubungan yang sebesar 33,4 triliun. Alokasi anggaran pagu indikatif Inspektorat Jenderal masih di bawah usulan pagu yang kami usulkan yaitu Rp181 miliar.

Adapun komposisi anggaran Irjen tahun 2023 sebagai berikut:

- Belanja pegawai sebesar 38,8 miliar atau 40% dan ini merupakan belanja gaji dan tunjangan 335 pegawai.

- Belanja barang operasional atau mengikat sebesar 5,9 miliar, ini 6% dari pagu, untuk belanja pemeliharaan, berlangganan daya, honorarium dan perawatan sarana kantor.
- Belanja barang non-operasional sebesar 47 miliar atau 48% yang terdiri dari 27,2 miliar atau sekitar 28% untuk pelaksanaan tugas-tugas pengawasan dan 19,8 miliar atau 20% antara lain untuk pengembangan kompetensi SDM, dukungan teknologi komunikasi informasi pengawasan, dan juga termasuk peningkatan tata kelola pengawasan intern.
- Sedangkan belanja modal hanya sebesar 4,8% atau sekitar 4,7 miliar. Ini untuk meningkatkan pengadaan peralatan digital investigasi, termasuk juga sarana bantu audit dan perlengkapan perkantoran dan peningkatan sistem informasi pengawasan.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, dan para Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,

Kami Inspektorat Jenderal, selalu meningkatkan upaya-upaya peningkatan pengawasan, tidak hanya melalui pengawasan intern tapi juga termasuk melaksanakan fungsi-fungsi *consulting*, sehingga dapat memberikan pandangan-pandangan atau *insight* dan juga memberikan rekomendasi dan solusi pemikiran atau *foresight*.

Kemudian ruang lingkup pengawasan Inspektorat Jenderal memang cukup banyak, Bapak, yaitu 582 objek pengawasan dengan 30.000 pegawai Kemenhub. Anggarannya 33,4 triliun yang diawasi dan lebih dari 40 proyek strategis nasional dan 254 proyek strategis nasional serta 2.650 kegiatan strategis di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Adapun kapasitas Inspektorat Jenderal, SDM-nya sebanyak 335 orang dengan auditor 152 orang dan ditambah dengan tenaga PPNPN. Untuk mengoptimalkan itu, maka kami juga menggunakan sarana bantu teknologi informasi, Bapak, melalui pengembangan-pengembangan sistem informasi, untuk audit gitu ya namanya SIAU, kemudian untuk membantu monitoring terhadap pengaduan kita mengembangkan SIMADU (Sistem Informasi Manajemen Pengaduan), dan juga untuk mengontrol atau mengawasi prestasi dan celah pada pegawai atau Kementerian Perhubungan, kita mengembangkan Sistem Informasi Prestasi dan Celah.

Dengan keterbatasan yang pendanaan yang kami miliki, maka beberapa strategi yang kita lakukan. Yang pertama, melakukan pemetaan resiko terhadap objek-objek yang kita lakukan pengawasan. Kemudian, tentu saja mengoptimalkan peran penggunaan teknologi informasi dan melakukan *remote* audit. Jadi ini audit ini dilakukan 50% dari waktu audit *on the desk* dan 50% itu ada di lapangan, sehingga bisa mengurangi penganggaran yang diperlukan. Kemudian juga meningkatkan pengawasan dan penguatan regulasi pengawasan dan kami sangat banyak melakukan sertifikasi para auditor, lebih dari 50%, tahun ini sudah kita lakukan peningkatan sertifikasi.

Adapun fokus daripada pengawasan di tahun 2023, ya, pertama kami sampaikan pengawasan yang berbasis resiko yang memiliki resiko tertinggi. Kemudian fokus kepada proyek-proyek strategis nasional yang menjadi atensi direktif dari presiden maupun direktif dari Bapak-Ibu sekalian, dari Anggota Komisi V dan juga Pimpinan, serta memberikan pandangan-pandangan yang sifatnya *insight-foresight* kepada Kementerian Perhubungan.

Demikian, Bapak-Ibu sekalian yang dapat kami sampaikan,

Selanjutnya kami mohon berkenan dukungan arahan saran dari Bapak-Ibu Anggota Dewan yang terhormat, kiranya kami dapat menyelesaikan tugas pengawasan ini dengan baik.

Sekian, terima kasih.

Wassalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Om santi santi santi om,

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Irjen, tepat tujuh menit. Kita beri tepuk tangan dulu yang tepat tujuh menit.

(APPLAUSE)

Sekarang, urusan Jabodetabek, silakan Pak Kepala Badan, lima menit. Jabodetabek itu kecil.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Makasih, Pak Pimpinan.

Para Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang saya hormati,

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Shalom, Om Swastiastu, Namo Buddhaya, Salam Kebajikan,
Selamat siang dan salam sehat,

Bapak Pimpinan dan Anggota Dewan Komisi V yang kami hormati,

Pada rapat dengar pendapat hari ini, kami selaku PLT Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menyampaikan dua hal singkat saja. Pertama, Evaluasi Pelaksanaan APBN tahun 2022, yang kedua, Rencana Kerja Anggaran BPTJ tahun 2023.

Bagian pertama akan memaparkan evaluasi pelaksanaan APBN tahun 2022.

Pada awal penyusunan rencana kerja dan anggaran tahun 2022, BPTJ dan sesuai surat, mendapatkan alokasi dana sebesar 284,83 miliar yang seluruhnya merupakan rupiah murni. Alokasi anggaran BPTJ telah mengalami *automatic adjustment* kesatu sebesar 14,36 miliar dan *automatic adjustment* kedua sebesar 44,93 miliar dengan total *automatic adjustment* sebesar 59,29 miliar atau 20,82% dari total pagu. Sehingga total anggaran yang disediakan yang harus kami laksanakan yaitu 225,53 miliar.

Pada kesempatan ini dapat kami sampaikan bahwa penyerapan anggaran hingga 30 Agustus 2022 adalah sebesar 58,99% dari target yang direncanakan sebesar 46,82%, berarti ada peningkatan. Terdapat defiasi lebih target sebesar 12,17%, jika pagu dana di luar blokir sebesar 225 miliar, maka prognosa akhir Agustus menjadi 66,60% dengan defiasi lebih dari target sebesar 19,78%.

Apabila dilihat dari jenis belanja, maka penyerapan belanja pegawai sebesar 64,7%, belanja barang sebesar 59,8% dan belanja modal sebesar 51%. Sedangkan penyerapan menurut jenis kegiatan, maka untuk dukungan manajemen sebesar 64%. Infrastruktur konektivitas sebesar 38%, pelayanan sebesar 60%, keselamatan sebesar 99%, dan penunjang teknis sebesar 65%.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, serta para Anggota Komisi V DPR yang kami hormati,

Berikut merupakan kegiatan prioritas nasional yang telah dihasilkan oleh BPTJ tahun 2022 yang dilaksanakan oleh BPTJ, terdiri dari:

- Satu, reaktivasi stasiun dan fasilitas integrasi lintas Citayam-Nambo. Proyek ini bertujuan untuk mengakomodasi potensi *demand* antara stasiun Cibinong dan Citayam, berupa kegiatan penyesuaian ketinggian trek-trek dan listrik aliran atas, dengan progres fisik sampai dengan saat ini telah tercapai 40,20%, karena ini memang yang dibutuhkan masyarakat Jabodetabek, Bapak Pimpinan.
- Pembangunan fasilitas integrasi *skybridge* Stasiun Bojonggede ke Terminal Bojonggede yang dapat memberikan kemudahan aksesibilitas serta mengurangi kepadatan lalu lintas dan ke Stasiun Bojonggede ke Terminal Bojonggede berupa jembatan dengan panjang lebih kurang 243 Meter. Progres fisik sampai dengan saat ini telah mencapai 39,30%.
- Tiga, subsidi angkutan penumpang *by the service* Jabodetabek sebagai upaya bantuan pelayanan angkutan umum pada masyarakat yang terdiri dari empat koridor, dan saat ini adalah faktor penumpang telah mencapai 89% dengan jumlah penumpang sebesar lebih kurang 2 juta penumpang per Januari hingga Juli 2022.
- ATCS (*Area Traffic Control System*) terpadu Jabodetabek terdiri dari 10 unit, yang terpasang di Kota Tangerang 5 unit, Kota Tangerang Selatan 1 unit, Kabupaten Bekasi 1 unit, Kabupaten Tangerang 1 unit,

Kabupaten Bogor 2 unit, serta 31 titik pemasangan alat *counting* yang terpasang di koridor Bekasi 10 titik, koridor Bogor 10 titik, Tangerang 11 titik. Progres fisik sampai dengan saat ini telah mencapai 97,03%.

- Demikian juga fasilitas sistem keamanan, keselamatan dan keamanan transportasi perkotaan di Provinsi Jawa Barat dengan kegiatan pengadaan dan pemasangan marka di ruas jalan Ciawi sampai Puncak, serta Provinsi Banten sebanyak tiga ruas yang terdiri ruas jalan raya Serang, BTS Kota Tangerang, ruas jalan Cigeluk, Jasinga, dan ruas jalanan nasional wilayah Kota Tangerang, saat ini progres fisik telah mencapai realisasinya sebesar 100%.
- Dan terakhir, *Final Bussiness Case* pembangunan *transit oriented development* Terminal Poris Plawad yang sudah mempertimbangkan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara Soekarno Hatta, di mana ketinggian pembangunan terbatas.

Bapak Pimpinan dan Anggota yang kami hormati,

Itulah yang tahun 2022.

Dan berikut ini rencana kerja tahun 2023, BPTJ dalam rancangan strategis BPTJ 2020-2024, kami merencanakan anggaran tahun 2023 sebesar 756,9 miliar. Kemudian melalui pembahasan internal BPTJ, untuk memenuhi adanya kebutuhan kegiatan-kegiatan baru, maka terjadi peningkatan pagu kebutuhan tahun 2023 menjadi 908,2 miliar. Pertambahan anggaran tersebut untuk pemenuhan anggaran 2020 sampai 2022 yang masih terdapat *backlog* sebesar 161,3 miliar sebagai dampak *refocusing*. Namun berdasarkan surat bersama pagu indikatif, pagu indikatif BPTJ sebesar 259,7 miliar sehingga terdapat *gap* masih 648 miliar terhadap pagu kebutuhan yang sebetulnya atau sebesar 497,2 miliar terhadap pagu renstra.

Dan berdasarkan surat Setjen tanggal 27 Mei 2022 pagu anggaran BPTJ sebesar 259,7 miliar, dengan belanja operasional sebesar 56 miliar atau 21,85% dan belanja non-operasional sebesar 202 miliar, 78,18 dari nilai total anggaran.

Secara singkat dapatkan, dapat kami laporkan, Bapak Pimpinan, bahwa untuk tahun 2023, beberapa hal yang sesuai dengan RITJ yang menjadi pedoman dari kebijakan BPTJ ini, kegiatan BPTJ ini:

1. Peningkatan bangunan operasional Stasiun Pondok Rajeg dengan pekerjaan jalan rel, berupa penambahan peron yang semula 60 Meter menjadi 240 Meter. Pemanjangan peron ini dilakukan sesuai panjang rangkaian kereta commuter sepanjang 240 meter atau 12 kereta, karena ada kebutuhan.

2. Penyediaan layanan angkutan umum *by the service* di Kota Bogor yang merupakan lanjutan dari subsidi angkutan umum trayek Kota Bogor yang merupakan program tahun 2021-2022.
3. Tetap pembangunan *Area Traffic Control System* yang terdiri atas:
 - o pengadaan dan pemasangan ATCS sebanyak 9 unit pada persimpangan yang terpasang di Kabupaten Tangerang, Kabupaten Bogor 22 unit, serta pemasangan alat *counting* pada 29 titik yang terdiri dari koridor Bekasi, Kota Bogor, koridor Kota Tangerang,
 - o Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di Provinsi Jawa Barat pada 15 ruas yang terdiri dari lampu *overweight*, LPJU *solar cell* dan marka jalan lebih kurang 143.000 meter,
 - o Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan Provinsi Banten sebesar 3 ruas jalan yang terdiri dari LPJU *solar cell* dan marka jalan 35.000.

Berikut disampaikan bahwa dalam RKA BPTJ 2023, kegiatan tersebar di Provinsi Jawa Barat dan Banten yaitu:

- Provinsi Banten di Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang Selatan, dengan 7 kegiatan prioritas dan total anggaran sebesar 27,35 miliar.
- Jawa Barat: Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Depok, Kota Bogor dan Kabupaten Bogor dengan 11 kegiatan total anggaran 114,24 miliar.

Bapak Ketua, Bapak Wakil Ketua, dan Bapak/Ibu Anggota Komisi V DPR yang kami hormati,

Pada tahun 2023 berdasarkan evaluasi kami di 2022 yang sedang berjalan, kami sangat memohon berkenan Bapak-Bapak Anggota Dewan yang terhormat untuk selalu mengarahkan dan secara bersama-sama dengan BPTJ untuk langsung ke masyarakat, kira-kira mendengar apa hal yang dibutuhkan. Kemudian itu akan kita tampung untuk kita formulasikan dalam ... (*suara tidak jelas*).

Demikian dari kami, mohon maaf apabila kelebihan waktu dan kurang berkenan.

Makasih.

Wassalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Makasih, kita maafkan, lebih daripada 5 menit.

Ya berikutnya kan Bapak tebal sekali *nih*, Bapak Kepala Badan, supaya beliau bisa bernafas.

**KEPALA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA
PERHUBUNGAN (BPSDMP) KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. Ir.
DJOKO SASONO, M.Sc. (Eng)):**

Bismillahirrahmanirrahim,

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang kami hormati Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Ibu-Bapak sekalian,**

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
**Selamat sore, salam sejahtera untuk kita,
Om Swastiastu, Namo Buddhaya,
Salam kebajikan, Salam kebangsaan,**

Izinkan kami melaporkan pelaksanaan anggaran tahun 2022 di Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDM) Perhubungan. Setelah melalui proses *automatic adjustment* 2 kali dan juga penambahan anggaran, pagu akhir dari BPSDM Perhubungan adalah 3,65 triliun. Anggaran ini bersumber dari rupiah murni sebesar 2,24 triliun atau 61,33% bersumber dari PNBPN, BLU 1,35 triliun atau 37,03% serta dari SBSN sebesar 60 miliar atau 1,64%.

Anggaran ini dibelanjakan untuk belanja pegawai sebesar 9,64% atau 330 miliar. Kemudian untuk belanja barang operasional sebesar 774 miliar atau 21,2%. Untuk belanja barang non-operasional 1,9 triliun atau 52,8%, serta belanja modal sebesar 619,8 miliar atau 16,96%. Sampai hari ini kami telah mencapai penyerapan sebesar 46,7%. Tentunya arahan dari Pimpinan nanti akan kami laksanakan untuk percepatan-percepatan agar supaya penyerapan bisa lebih baik di kemudian hari. **30:33**

Berdasarkan capaian indikator kinerja program, saat ini telah dicapai 98,9% untuk jumlah peserta diklat transportasi. Kemudian untuk persentase lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi telah dicapai 90,37%. Untuk persentase penyerapan lulusan diklat ... (*suara tidak jelas*) transportasi telah dicapai 78,9%, dan untuk jumlah pengabdian masyarakat yang dilaksanakan sebesar 93,41%, serta jumlah penelitian oleh tenaga pengajar yang ditugaskan sebesar 47,79%.

Berdasarkan kegiatan capaian Satwil BPSDM Perhubungan tahun 2022 ada 10 kegiatan, yang mana yang pertama adalah Diklat Vokasi sebagai prioritas nasional telah dicapai 45,9%. Kemudian untuk Diklat Pemberdayaan Masyarakat atau DPM sebagai program nasional telah dicapai 61,32%. Untuk anggarannya baru dicapai sekitar 37%, Pak Pimpinan. Kemudian untuk sarana dan prasarana sebagai program nasional, itu adalah 78,9%. Kemudian sarana prasarana nonprogram operasional 69,23%. Lainnya, peningkatan sistem manajemen mutu, pengembangan sistem informasi dan LMS, kegiatan kuliah umum, akreditasi, kurikulum dan silabus, pengelolaan beasiswa rintisan gelar

double degree, peningkatan tenaga pendidik serta peningkatan tenaga kependidikan semua telah dicapai 100%.

Sedangkan untuk program Diklat Pemberdayaan Masyarakat saat ini penyerapan anggarannya sudah 30% dari anggaran sebesar 164 miliar dan capaian untuk pesertanya sebesar 61%.

Selanjutnya, kami izin melaporkan bahwa terkait dengan pelaksanaan Padat Karya, kami tidak seperti unit organisasi lainnya, karena kami bagian dari upah pekerja yang saat ini penyerapan pagunya sendiri telah tercapai 30,6% dan dari biaya upah sebesar 49,61%.

Bapak Pimpinan dan para Anggota Komisi V yang kami hormati,

Itulah yang kami laksanakan selama tahun 2022 sampai tanggal 30 Agustus hari ini.

Selanjutnya izinkan kami melaporkan tentang rencana alokasi anggaran menurut fungsi, program, dan prioritas anggaran BPSDM Perhubungan tahun 2023.

Pagu anggaran BPSDM Perhubungan untuk tahun anggaran 2023 sebesar 3,66 triliun. Anggaran ini bersumber dari BLU sebesar 1,15 triliun atau 31,51%, bersumber dari PNPB sebesar 39 miliar atau 1,07% bersumber dari SBSN sebesar 250 miliar atau 7,69% dan bersumber dari rupiah murni sebesar 2,21 triliun atau 60,33%.

Dari anggaran tersebut, akan kami gunakan untuk melaksanakan program strategis di BPSDM Perhubungan, antara lain adalah rencana kegiatan prioritas nasional. Yang isinya adalah kegiatan untuk bantuan pendidikan, kegiatan untuk diklat vokasi, kegiatan untuk diklat vokasi, kegiatan untuk diklat BPM dan kegiatan pemenuhan sarana prasarana yang jumlahnya sekitar 1,58 triliun.

Kemudian untuk pengadaan sarpras di tahun 2023 dianggarkan sebesar 683,07 miliar atau 18,63%. Ini antara lain adalah untuk pengadaan simulator di 9 lokasi pembangunan lab program di 9 lokasi, pengadaan perlengkapan mebel 6 lokasi, pembangunan dan renovasi gedung 8 lokasi, rehabilitasi gedung 1 lokasi, pembebasan lahan 1 lokasi, perlengkapan diklat 12 lokasi dan pengelolaan sumur resapan 1 lokasi, serta *off road* pesawat latih di 2 lokasi. Yang lainnya adalah rencana strategis BPSDM ada 9, yang anggarannya sebesar 693 miliar.

Selanjutnya izinkan kami melakukan, Pimpinan dan Para Anggota Komisi V yang terhormat,

Berdasarkan alokasi anggaran untuk Diklat Pemberdayaan Masyarakat untuk tahun 2023 adalah sebesar 5,92% dari total keseluruhan pagu BPSDM Perhubungan. Dan rencana alokasi pelaksanaan kegiatan Diklat

Pemberdayaan Masyarakat sebesar, tersebar di 24 Provinsi. Selanjutnya kami akan nanti mohon arahan bimbingan dari anggota dalam pelaksanaannya, *insya Allah* kami akan berkoordinasi dengan tenaga ahli dalam rangka untuk mendetailkan hal ini.

Terkait dengan Diklat Pemberdayaan Masyarakat, untuk matra darat, kegiatannya antara lain adalah:

- Keselamatan berlalulintas;
- Pengemudi angkutan umum;
- Pengemudi angkutan barang;
- Peralatan-peralatan Korlantas dan diklat pengemudi angkutan dan pengurusan alat berat;
- Kecakapan awak kapal,
- Pencegahan dan pemadaman;
- Diklat teknisi motor tempel, serta juru parkir.

Untuk matra udara adalah kegiatannya antara lain adalah:

- ... (*suara tidak jelas*) *regulation*;
- ... (*suara tidak jelas*) *Type E*;
- *Uni factor*;
- Perawatan hasil lingkungan;
- *Safety management system*;
- *Security awareness training*;
- Teknis las listrik dan;
- Teknik pemadaman api.

Sedangkan untuk matra laut ada:

- *Advance fire fighting*;
- *Basic safety training*;
- BSTKLM;
- JMHBT;
- JNT;
- MFE;
- SAP;
- SAPSDSD;
- SKK 30 mil deck dan mesin,
- serta SKK 60 mil deck dan mesin.

Demikian, Pimpinan dan Para Anggota Komisi V,

Selanjutnya kami mohon arahan dan juga bimbingan dalam rangka pelaksanaan kegiatan-kegiatan di Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Om santi santi santi om,

KETUA RAPAT:

Terima kasih, tepuk tangan untuk Kepala Badan ini, dia 7 menit.

(APPLAUSE)

Ini yang terakhir, Bapak, tipis, 5 menit selesai ini.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Terima kasih, Bapak Pimpinan.

Dalam hal ini saya selaku Kepala Badan Kebijakan Transportasi, menyampaikan *insya Allah* lebih singkat saja.

Daya serap anggaran hingga saat ini sudah mencapai 62,51% dari DIPA awal adalah sebesar 174,3 miliar dan karena terjadi beberapa pemotongan yang sebetulnya yang dikelola oleh Badan Kebijakan Transportasi adalah 107,8 miliar. Dan dalam bentuk kegiatan yang telah dilakukan, itu terserap, kami ulangi adalah 62,51%.

Bapak Pimpinan dan Bapak-Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Karena Badan Kebijakan Transportasi adalah transformasi dari sebelumnya Kepala Badan Litbang Perhubungan, maka dengan Perpres 23 Tahun 2023 terjadi beberapa transisi, blokir anggaran, kemudian pemindahan beberapa jabatan fungsional ke BRIN. Namun berkat dibantu dan didukung oleh Bapak Anggota Komisi V yang terhormat, *alhamdulillah* telah dapat kami selesaikan, sehingga beberapa kebijakan yang sudah diwujudkan oleh BKT ini antara lain secara singkat:

1. Dukungan analisis terhadap strategi kebijakan pengendalian mobilitas masyarakat pada masa angkutan lebaran tahun 2022. Itu yang kami rekomendasikan ke sampai ke Bapak Presiden, yaitu terbitnya 11 regulasi yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan dan instansi terkait.
2. Dukungan analisis perencanaan sistem Ibu Kota Negara sehingga konfigurasi transportasi Ibu Kota Negara adalah dipedomani dari yang dihasilkan oleh Badan Kebijakan Transportasi yang sebelumnya juga dari Badan Litbang Perhubungan.
3. Dukungan analisis kebijakan terhadap program angkutan pariwisata yang ...(suara kurang jelas),

KETUA RAPAT:

Sebentar Pak Kepala Badan, *enggak* perlu dibaca semuanya *lah*, garis besarnya saja. Ini kan baca-baca semua.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Iya.

Kemudian dukungan analisis kebijakan penyesuaian biaya jasa ojek *online*, itu hal-hal yang direkomendasikan oleh BKT, dan beberapa kegiatan-kegiatan lainnya. Selanjutnya itu yang kami lakukan untuk kegiatan 2022, sekarang kita maju ke 2023.

Terdapat beberapa parameter yang kami jadi acuan dari pengalaman dari 2022.

Pak Pimpinan yang kami hormati,

Sebagaimana diperintahkan oleh Perpres tentang BKT ini sendiri, dia dapat mengusulkan sebagai *political will* kepada pengambil keputusan, baik Bapak Menteri maupun di tingkat nasional, Bapak Presiden. Yaitu bisa merubah regulasi yang ada, mengusulkan maksud kami, bisa mengusulkan perubahan kelembagaan dan untuk kemajuan teknologi dan SDM. Maka tahun 2023 itu sudah dialokasikan anggaran yaitu sekitar 164,8 miliar.

Dari hal-hal itu, beberapa kegiatan yang kita rencanakan adalah ya apa hal-hal sesungguhnya yang diinginkan untuk kebijakan transportasi. Termasuk hal-hal yang direkomendasikan dari sidang RDP maupun dari raker, yang hal-hal yang disampaikan oleh Bapak Anggota Dewan yang terhormat. Dan yang kedua, kami juga melihat perkembangan yang disampaikan masyarakat, dengan mengeluarkan NSPK (Norma, Standard, Prosedur, Kriteria) yang kami usulkan sebagai kebijakan. Demikian, Bapak Pimpinan.

Sebelum kami akhiri, kami mengevaluasi karena kebijakan itu adalah di tingkat dasar adalah sifatnya melibatkan regulator yang terkait, yang kedua operator, yang ketiga *user*, dan kami dengan segala hormat, karena ini adalah seluruh Indonesia kebijakannya akan diberlakukan, kami mohon perkenan Bapak Pimpinan dan Anggota Dewan yang terhormat, apabila kami sebagai mitra, seizin Bapak Menteri Perhubungan, mengajak untuk bersama-sama melakukan sosialisasi atau advokasi kepada masyarakat untuk mendengar dengan sungguh-sungguh apa hal-hal yang diinginkan masyarakat.

Demikian, Bapak Pimpinan.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Ini Bu Cen, dia baju hijau hari ini, kemarin baju kuning.

Pak Kepala Badan,

Ini saya sebelum lanjut ke tanya jawab, ini rasanya tidak ada Komisi V itu merekomendasi untuk penyesuaian tarif ojek *online* itu. Kita tidak pernah membahasnya.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Kami koreksi, Pak.

KETUA RAPAT:

Siapa yang mengusulkan?

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Kami koreksi nanti, apakah salah redaksi, nanti kami lihat.

KETUA RAPAT:

Selanjutnya di meja Pimpinan sudah banyak sekali yang ingin mendalami. Yang pertama, Pak Sudewo, silakan.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Terima kasih.

**Pimpinan yang saya hormati,
Bapak-Ibu sekalian Anggota Komisi V yang saya hormati,
Inspektorat Jenderal, Kepala BPSDM, Kepala Litbang, dan Kepala Badan
Pengelolaan Transportasi Jabodetabek,
dengan seluruh jajarannya yang saya hormati,**

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

Saya tidak bisa mencermati secara detail apa yang disampaikan oleh pemerintah dalam rapat kali ini, karena terlalu banyaknya *item* yang disajikan. Dan apa sesungguhnya *item-item* itu harus dilaksanakan atau harus direncanakan pada tahun 2023. Saya tidak mendapatkan suatu gambaran apa latar belakang item tersebut. Kalau andaikata kita identikkan satu peristiwa Sambo ini, ada satu peristiwa tapi motifnya itu, motifnya apa itu belum kita bisa tahu. Maka saya ingin melakukan pendalaman secara global saja.

Pertama kepada Kepala BPSDM. Saya ingin mendapatkan satu peta, ya, sesungguhnya di Kementerian Perhubungan di masing-masing direktorat,

baik itu perhubungan darat, laut, udara dan kereta api, termasuk juga yang di Litbang, termasuk juga yang di BPSDM itu sendiri. Itu sesungguhnya kebutuhan ideal jumlah pegawai berapa, untuk memastikan bahwa kinerja Kementerian Perhubungan ini berjalan secara baik, secara optimal. Pelayanan kepada masyarakat itu tidak akan terganggu apabila jumlahnya itu betul-betul tercukupi atau memadai.

Saya melihat kejadian di lapangan yang berkali-kali adanya kecelakaan lalu lintas dengan fatalitas tinggi, itu masih sering terjadi. Padahal tujuan kita melakukan satu kegiatan pemerintahan khususnya di Kementerian Perhubungan, itu tidak jauh daripada bagaimana kita mewujudkan satu keselamatan bertransportasi, tapi faktanya kecelakaan terjadi di mana-mana. Apakah hal yang demikian juga disebabkan oleh karena jumlah pegawai yang masih tidak seimbang dengan apa yang dibutuhkan? Maka saya minta ada penjelasan dari Kepala BPSDM, jumlah pegawai yang ideal yang dibutuhkan itu sesungguhnya berapa untuk kondisi yang sekarang ini? Dan dalam rangka, dan dalam rangka rencana jangka menengah, bukan panjang dulu, rencana jangka menengah.

Kemudian produk atau lulusan sekolah-sekolah di bawah pembinaan BPSDM ini, ini memadai untuk kebutuhan yang dibutuhkan oleh Kementerian Perhubungan atau tidak? Ya ibarat kata, antara *supply* dan *demand* ini, imbang atau tidak, *gitu* ya. Kalau itu tidak imbang, ya kalau itu tidak imbang, kira-kira BPSDM punya *roadmap* semacam apa, ya semacam apa? Dan itu masih bisa dirinci di masing-masing direktorat. Yaitu ada yang bertugas di bidang perencanaan, ada yang bertugas di bidang pelaksanaan di lapangan, ada yang bertugas di bidang pengawasan, ada yang di bidang keuangan, dan sebagainya.

Andaikata, andaikata di tahun 2023 itu ada penerimaan pegawai negeri, Kementerian Perhubungan harus menerima berapa, di tiap matra itu, di tiap direktorat itu, ya? Itu memang perlu saya mendapatkan satu gambaran. Jangan sampai BPSDM hanya melakukan satu kegiatan pendidikan yang bersifat rutin tanpa melihat apa kebutuhan, tantangan ke depan yang dihadapi oleh Kementerian Perhubungan. Bahkan Kementerian Perhubungan itu kelihatan sekali kerja di lapangannya, oleh masyarakat umum. Ya bagaimana pengelolaan pada jalan tol laut, bagaimana peningkatan PNBPN-nya, bagaimana penertiban pelayanan masyarakat supaya tidak terjadi tiket-tiket liar. Atau baik itu di terminal, baik itu di stasiun, baik itu di bandara, semuanya itu pasti dikelola oleh Kementerian Perhubungan yang digodok melalui BPSDM dan juga Litbang. Maka saya ingin mendapatkan penjelasan.

Jadi tidak hanya sekedar bahwa ada uang sekian di tahun 2022, kita belanjakan, progres fisiknya sekian, progres keuangannya sekian. Tahun 2023 nanti ada pagu indikatif sekian, yang akan kita belanjakan untuk belanja operasional sekian, belanja modal sekian, untuk belanja pegawai sekian, tidak begitu. Tetapi filosofi, kemudian apa maksud dan tujuan daripada diberikan anggaran itu. Jadi tidak hanya berwujud *output* ya, lulusan-lulusan daripada sekolah-sekolah itu, tapi *outcome*-nya itu coba kita lihat.

Kemudian Litbang, coba saya ingin mendapatkan satu penjelasan, dengan adanya pegawai yang dirotasi, ya dirotasi. Yang dulu sekolah di sekolah transportasi darat, sudah bekerja di Kementerian Perhubungan sebagai pegawai negeri, lama bekerja di transportasi darat, kemudian tiba-tiba pindah di kereta api atau pindah di laut dan begitu juga sebaliknya, hal demikian sering terjadi. Dari hasil penelitian dan pengembangan Litbang oleh Pak Umar ini, di bawah Pimpinan Pak Umar, mengganggu kinerja atau tidak? Tentu ada satu evaluasi, ya karena itu kan kebijakan itu kan perlu dievaluasi. Kalau memang itu tidak tepat, segera berikan rekomendasi kepada Pak Menteri, supaya hal demikian tidak dilakukan, *gitu ya*.

Karena tidak mungkin yang namanya mendapatkan satu ilmu baru dalam waktu yang cepat. Kemudian dalam melaksanakan pekerjaan itu juga dibutuhkan jam terbang, pengalaman. Tetapi tidak cukup waktu dia untuk mendapatkan pengalaman, oleh karena baru bekerja di unit yang baru. Itu antara pengalaman, antara *track record* dengan pengetahuan itu, tidak bisa dipisahkan, dalam dia bekerja untuk meningkatkan kinerjanya. Jadi Litbang punya fungsi apa terhadap hal yang demikian?

Kemudian juga kepada Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek. Saya sangat menyayangkan terjadinya kecelakaan yang terjadi di Jalan Trans Yogi alternatif Cibubur, itu tragedi Cibubur saya katakan, sampai sekian puluh meninggal, sampai sekian puluh meninggal. Itu sesungguhnya tidak akan terjadi, andaikata Kepala Badan Pengelolaan apa itu, Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek itu tidak lalai dalam menjalankan tugasnya. Mengapa ada lampu merah di situ, tetapi BCBB, BPTJ tidak tahu, *gitu ya*.

Sebenarnya kan ini gampang, tidak begitu luas cakupannya wilayahnya yang harus dimonitor oleh BPTJ. Tetapi mengapa itu terjadi? Setelah terjadi kecelakaan dengan fatalitas tinggi, kita baru melakukan evaluasi menyalahkan sana sini. Yang harus salah adalah dari BPTJ dulu, mengapa lampu merah itu terjadi? Yang tidak pada tempatnya, lampu merah itu diadakan oleh pihak lain yang tidak prosedural. Tidak punya kewenangan untuk mengadakan lampu merah, tapi mengapa ini sampai bisa terjadi? Saya berharap di titik-titik yang lain di seluruh Jabodetabek ini dilakukan monitoring, lakukan evaluasi. Jangan sampai hal yang serupa terjadi di tempat lain, saya ingin tahu monitoringnya sejauh mana ini.

Maka saya juga, coba jelaskan kondisi *real* persoalan transportasi di Jabodetabek itu semacam apa, eksistingnya dari 2021-2022? 2022 saja tidak masalah, coba jelaskan kepada kami. Sampai harus ada *item-item* kegiatan terhadap wilayah tersebut. Kalau tidak ada, tanpa kita tahu bagaimana kondisi eksisting, bagaimana kami di Komisi V itu bisa mengamini bahwa program kegiatan yang direncanakan 2023 ini kami anggap satu kebijakan yang tepat.

Tapi kalau kami ini diberikan satu pemaparan dengan kondisi *real* transportasi di Jabodetabek sehingga kemudian program dan kegiatan yang direncanakan 2023, kami bisa memahami bahwa ini adalah prioritas, seperti

yang disampaikan oleh Kepala BPTJ tadi, apa tadi yang semula panjang 60 meter kemudian direncanakan berubah menjadi 240 Meter. Ini spot-spot yang semacam ini tidak masalah, itu mungkin masuk dalam prioritas dari sekian yang kita lihat di Jabodetabek. Tetapi kalau potret Jabodetabek itu tidak ditampilkan, ya kami tidak bisa melihat, yang spot ini merupakan suatu prioritas, penanganan yang harus didahulukan daripada yang lain yang lain, *gitu* kan. Maka pentingnya itu diberikan penjelasan kepada kami.

Saya kembali lagi kepada tragedi Cibubur. Sejauh mana ini koordinasinya, penanganannya, kalau memang itu dimungkinkan ada indikasi pelanggaran hukum, pidana, sudah sejauh mana? Kemudian bagaimana terhadap yang mengadakan lampu merah di situ *tuh*, tindakannya bagaimana ya, dan supaya tidak terjadi.

Tadi, Pimpinan, sebelum memberikan kepada kami, itu menyampaikan soal kebijakan kenaikan tarif ojol, Ini kan peran dari Litbang. Sebelum Menteri membuat suatu kebijakan kenaikan tarif ojol kan Litbang atau badan tentang Kebijakan Transportasi kan melakukan kajian, dianalisis dulu, ya, mengapa tarif ojol itu harus dinaikkan. Ini kan harus dikaji dulu di sini, tidak serta-merta Menteri membuat kebijakan, ada draf, terus kemudian menteri akan tanda tangan kan *enggak* begitu, mesti di bawahnya melakukan analisa terlebih dulu.

Yang saya pertanyakan, mengapa sampai ada kebijakan dari hal demikian, yang saya tahu, Menteri Perhubungan itu tidak pernah melakukan audit terhadap ojol. Apakah itu terhadap *driver*-nya, apakah itu terhadap operatornya, apakah itu terhadap aplikasinya, tidak pernah melakukan audit. Kalau tidak pernah dilakukan audit, berarti kan tidak tahu gambaran *real*-nya, sebenarnya yang dirugikan dengan tarif yang sekarang ini, siapa? apakah operator? apakah aplikator? apakah driver? tapi tiba-tiba mau dinaikkan tarifnya. Kalau terus dinaikkan tarifnya, yang akan diuntungkan siapa? apakah yang akan diuntungkan operatornya? apakah yang akan diuntungkan aplikatornya? apakah yang diuntungkan *driver*-nya?

Jangan langsung membuat suatu kebijakan baru, naikkan tarif ojol, dilepas begitu saja, akhirnya *driver* juga menjadi alat memperkaya diri oleh kapitalis yang punya operator dan yang punya aplikator. *Driver* juga tidak ditingkatkan kesejahteraannya, *driver* tidak dipikirkan bagaimana hubungan perindustriannya dengan Kementerian Tenaga Kerja, ya. Sudah menjadikan, dijadikan korban *driver* itu, kemudian masyarakat secara luas dengan kenaikan tarif jadi korban pula. Apalagi akan ada kenaikan BBM, apalagi situasi kondisi ekonomi yang semacam ini, ya. Ini kan sesua, *timing*-nya tidak tepat dan juga prosesnya tidak cepat, tidak ada dasar hukum. Karena memang Kementerian Perhubungan selama ini tidak pernah melegalkan ojol, tapi tiba-tiba mau mengatur kenaikan tarif.

Kalau persoalan hukum ini adalah persoalan sisi yang lain, kemudian kenaikan tarif adalah persoalan sisi yang lain, maka yang saya pertanyakan adalah untuk siapa kenaikan tarif ojol ini? untuk *driver* kah? untuk operator kah? Kalau itu belum ada suatu pengaturan yang konkrit bahwa ini untuk driver harus

sekian persen sekian rupiah, operatornya sekian, aplikator sekian, hanya dilepas kenaikan tarif begitu saja, saya tidak sependapat. Dan saya dalam pendapat pribadi, kenaikan tarif ojol ditunda atau tidak diberlakukan terlebih dulu.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Sudewo.

Ini Pak Kepala Badan, kemarin mereka demo di depan sana. Para *driver* itu mengeluhkan karena pendapatan dia kecil sekali. Jadi yang mesti itu kan korbannya itu *driver* dengan pengguna. Jadi jangan mengatakan sesuatu yang tidak ada. Ini yang saya tangkap dari Pak Sudewo. Jangan sampai kita ini menjadi negara kapitalis. Kapital-kapital besar yang dilayani, sementara rakyatnya tidak diurus.

Silakan dari Papua, Pak Willem Wandik. Ustad.

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Baik,

**Pak Ketua dan juga rekan-rekan Bapak/Ibu Anggota Komisi V,
Dan Bapak Irjen dan juga Kepala BPSDM, Kepala BPTJ,
serta seluruh jajaran yang kami hormati dan kami banggakan,**

Dari kami, yang pertama, kepada Irjen, kami harap secepatnya memfasilitasi penyelesaian tindak lanjut temuan dan rekomendasi secara, secara tepat waktu yang telah disampaikan oleh BPK RI. Selain itu, tingkatkan langkah-langkah antisipatif dalam mengatasi potensi kerugian negara. Dan kami minta Bapak Irjen dapat mengecek langsung program dan kegiatan yang telah dilakukan oleh Kementerian Perhubungan di Provinsi Papua dan memberikan hasilnya kepada kami, agar kami bisa dapat membandingkan dengan kondisi *real* yang ada di lapangan. Dan kami juga sangat mengharapkan pengawasan internal oleh Irjen, agar pelaksanaan kegiatan di daerah itu tetap tepat sasaran dan kualitas kerja serta pelayanan yang berjalan, dapat berjalan secara maksimal.

Dan juga perhatikan juga terkait dengan, dalam melakukan pengawasan terhadap rotasi pegawai di daerah. Di sana, adanya rotasi pegawai yang tadinya Kepala Bandara di Terminal Entrop Jayapura, dirotasikan ke Danau Sentani, sementara di Danau Sentani itu tidak ada kantornya, masih hutan rimba, tanpa difasilitasi sarana prasarana penunjang kantor, langsung dirotasikan begitu saja. Ini orang Papua, sementara tenaga baru yang dihadirkan di sana itu orang dari luar Papua, tadinya tugas di Kalimantan, terus ditaruh di sana. Yang dirotasikan ini orang Papua. Sudah pernah ajukan surat keberatannya terus kami juga sudah menyuarakan di sini, sampai hingga hari

ini tidak ada tanggapan dari Dirjen Darat, bahkan Pak Dirjen Darat sendiri sudah pensiun ya. Jadi kami harap jangan sampai hal-hal seperti ini terjadi yang kesekian kali lagi, cukup sekali, karena sakitnya *tuh* di sini.

Baik, yang kedua kepada BPSDM. Kami memberikan apresiasi kepada BPSDM yang telah memberikan rasa keadilan dalam merekrut peserta didik-peserta didik di sekolah-sekolah yang dikelola oleh BPSDM Kementerian Perhubungan. Dan kita sama-sama yakin bahwa sumber daya manusia menjadi faktor penting dalam terwujudnya pelayanan prima kepada masyarakat di sektor transportasi. Dan ke depan kami berharap agar pengawasan dan proses pendidikan di sekolah BPSDM ini dapat berjalan maksimal dan tidak ada lagi cerita tentang kekerasan yang berakibat pada kematian taruna.

Dan selain itu, untuk sekolah BPSDM yang ada di Papua, kami minta agar fokus pada pengembangan putra asli Papua. Jangan terlalu banyak siswa yang berasal dari daerah lain. Terus BPSDM perlu melakukan ke sama sosialisasi dengan sekolah-sekolah unggulan di Papua, dalam menjangkau taruna di sekolah BPSDM Kementerian Perhubungan ini.

Dan yang ketiga, Badan Kebijakan Transportasi sebagai unit kerja di Kementerian Perhubungan. Pada kesempatan ini kami mengingatkan di awal, agar kebijakan di sektor transportasi harus melalui kajian yang komprehensif dan mendengarkan masukan dari berbagai elemen masyarakat. Karena selama ini kita sering dihadapkan pada kebijakan transportasi yang sering mendapatkan kritikan tajam dari masyarakat luas. Misalnya terkait dengan penyesuaian tarif tol yang juga tadi disampaikan oleh Pak Dewo tadi. Perlu dilakukan studi, termasuk berdialog dengan pelaku usaha agar menemukan rumusan yang tepat.

Dan yang kedua, kami juga mengingatkan agar ada transportasi di, ada transformasi di sektor perhubungan, termasuk kegiatan penyusunan rekomendasi pengoperasian kereta api, kereta api cepat di Indonesia tahun anggaran 2023 mendatang. Dan juga harus dilakukan, baik agar tidak terjadi lagi seperti kasus-kasus pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, yang terkait dengan juga menimbulkan kesan yang tidak bagus. Oleh karena itu perlu dilakukan sosialisasi secara optimal kepada pengguna, khususnya masyarakat baik sebelum ataupun sesudah kebijakan tersebut ditetapkan, agar mengurangi adanya reaksi masyarakat yang dapat berdampak pada kondisi sosial ekonomi masyarakat.

Ya itu yang bisa dapat kami sampaikan, dan kami kembalikan waktu. Sekian, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Willem Wandik.

Selanjutnya, silakan Pak Sumail.

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

Terima kasih, Pimpinan.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semuanya,

**Anggota, Ibu-Bapak,
Dan mitra kerja Komisi V dari Kementerian Perhubungan yang juga saya hormati,
beserta seluruh jajaran,**

Kaitannya dengan evaluasi terhadap anggaran 2021-2022, saya memberikan catatan, utamanya, serapan, Pak. Karena kita sudah memasuki apa namanya, triwulan ketiga lah ya, akhir, akan tetapi masih di bawah 70%. Karena kalau kita bagi secara proporsional, kalau kita bagi empat, seharusnya sudah mendekati 70%. Tentu ini perlu ada strategi atau skema, agar percepatan serapan ini ditingkatkan, itu yang pertama.

Yang kedua, kaitannya dengan Badan Kebijakan Transportasi. Tadi juga sudah disinggung, saya memperkuat saja, Pak, kaitannya dengan ojol, ini harus ada cantolan yang kuat dulu kan, dan tidak hanya sebatas permen, mungkin harus dibuat apa namanya, undang-undang khusus katakanlah sistem transportasi *online* atau seperti apa, bisa saja usulannya datang dari pemerintah ataupun dari teman-teman inisiatif Dewan, Pak Ketua. Bisa saja ini diluncurkan, kan. Terlepas dari Undang-Undang Transportasi yang sementara sedang berjalan, akan tetapi masih *mandek*, mungkin ada ini perlu menjadi prioritas. Karena kalau tidak ada cantolannya, nanti kata Gus Dur, ini jadi negara bukan-bukan katanya, kayak *gitu* kan. Nanti yang tidak ada aturannya sehingga nomenklaturnya tidak jelas, binatang apakah transportasi ojol ini, *kan?*

Juga kaitan dengan, mungkin Bapak pernah datang atau meninjau pelabuhan Ketapang, Pak, di situ. Kaitannya dengan rotasi KSOP yang sedang berlangsung, saya juga kaget, di hari Selasa tanggal 3, besok tanggal 31 kalau tidak salah, ada kisah sambutan, yang saya mendengar bahwa selama ini kinerja dari KSOP yang ada. Saya memberikan catatan tersendiri itu luar biasa di dalam mengkoordinasikan dengan entitas-entitas ataupun insitusi terkait yang ada di dalamnya.

Karena Ketapang itu termasuk salah satu pelabuhan terpadat, Pak, selain Banten, Merak, Bakauheni ya, kayak *gitu*. Disitu juga ada Angkatan Laut, Kepolisian dan lain sebagainya, sejauh ini mampu, beliau ini mampu mengkoordinasi dan kelihatan hidup dan kelihatan bahwa terdepan di dalam mengkoordinasikan kegiatan, kaitannya dengan keselamatan dan keamanan di pelabuhan Ketapang. *Nah*, walaupun misalnya harus diganti, tentu harus dicarikan orang yang sepadan, Pak, agar mampu menjadi dirigen *lah* di situ dengan baik, itu yang kaitannya dengan kebijakan transportasi maupun SDM,

yang harus ditempatkan di beberapa daerah yang menurut saya harus menjadi perhatian-perhatian khusus.

Yang kedua, ah yang ketiga, bahwa saking padatnya, saya kira perlu nanti sebuah analisa kaitannya dengan tol laut dari Ketapang menuju Lembar, sementara panjang dermaganya sangat terbatas, mungkin perlu sebuah kajian. Sehingga bisa dipindahkan, itu ada pelabuhan Panarukan, nah pelabuhan Panarukan, sehingga nanti juga memberikan keseimbangan dan beban terhadap jalan, itu bisa dikurangi. Kami melihat bahwa Probolinggo menuju Banyuwangi seringkali di sisi kiri itu kerusakannya lebih awal, ini kaitannya juga dengan efektivitas keberadaan timbangan.

Saya pernah bertanya tempo hari, *kenapa* tidak dioperasikan *full time* timbangan itu, sehingga mengurangi beban-beban jalan yang selama ini sudah dibangun oleh Kementerian PUPR. Tetapi karena kebijakan kita tidak begitu tegas, sehingga banyak mengganggu keselamatan pengguna jalan lain. Selain kerusakan yang timbul tentu karena apa namanya, *overload*, *overdimension* itu masih kita temui di mana-mana. Ini harus segera kita tertibkan, saya kira, Pak.

Dengan BPSDM, Pak, kaitannya dengan, saya ingin tahu sebenarnya seberapa banyak *sih* sekolah-sekolah penerbangan yang ada di Indonesia ini? seperti itu. Karena di Banyuwangi juga ada Pak, Akademi Penerbangan Indonesia Banyuwangi. Saya mohon bahwa secara proporsional memberikan kesempatan kepada masyarakat yang ada di Banyuwangi, sehingga tidak hanya jadi penonton. Memang besar sekali biayanya, kalau saya perhatikan antara 700 sampai 900 juta, hingga selesai itu, Pak. Dengan kriteria-kriteria tertentu, sehingga mereka-mereka atau anak-anak yang berprestasi di Banyuwangi, tanpa mengesampingkan dari daerah-daerah lain, karena harus juga punya kesempatan yang sama. Akan tetapi maksud saya, karena berdirinya bertempat lembaga itu di daerah dapil, bukan dapil, maksud saya di Banyuwangi, maka harus memberikan kesempatan yang lebih *lah*.

Berikutnya kaitan dengan setelah mereka lulus, jangan sampai ada apa namanya, pandangan *lah*. Ini hanya mencetak-mencetak terus, kemudian apa namanya, mengeluarkan lulusan-lulusan baru, namun setelah lulus, mereka selamat datang di dunia pengangguran. Ini harus dihitung, Pak, seberapa besar *sih* sebenarnya kebutuhan akan pilot-pilot yang ada di wilayah Indonesia kebutuhan domestik, *supply and demand*. Terlebih di masa pandemi ini banyak maskapai-maskapai yang meng-*grounded*, karena aktivitas untuk penerbangan baik di domestik maupun luar negeri itu apa namanya, berkurang akibat pandemi.

Saya kira itu dulu, Pak, catatan-catatan saya. Mudah-mudahan ini menjadi masukan dan kemudian bisa dilaksanakan untuk masa-masa yang akan datang.

Terima kasih, Ketua.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam warrahmatullahi wabarakatuh,

Luar biasa dari Ketapang. Dulu saya punya Ketua Umum orang Ketapang, Pak, namanya Hamzah Haz, sekampung berarti sama beliau ini. Jadi saya juga mesti hormat sama Pak Sumail.

Silakan, Pak Eddy Santana, beda-beda tipis sama apa namanya, Edi Sanjaya. Silakan, Pak.

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

Iya, terima kasih.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

Pimpinan beserta seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati, Yang sama saya hormati, teman-teman mitra dari Kementerian Perhubungan, Eselon I dan seluruh jajaran, BPTJ ya, kemudian Badan Kebijakan Transportasi, dengan BPSDM,

Betul tadi Pak? Irjen *ndak* ada ya? Oh Irjen. Berarti satu? 1, 2, 3, 4, BPSDM. Ya tapi bisa juga disampaikan, sama saja ya.

Jadi secara umum yang ingin saya sampaikan, kami sampaikan adalah, tadi disinggung juga kebijakan transportasi, masalah ojol. Kemarin kami menerima demonya, *gitu*. Saya ditugaskan itu dalam rapat Pak Ketua. Jadi saya, Bu Cen dan Irwan ya, Pak Irwan, menerima ojol itu. Banyak yang kami diskusikan. Dan kami sampaikan juga diskusi itu, bahwa keinginan mereka itu sebetulnya sama yang kita sedang lakukan, perjuangkan, sedang berproses, *gitu*. Antara lain revisi Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Tetapi walaupun itu masih lama kita membahasnya, ada terobosan yang lebih cepat tadi disinggung Pak Sumail *gitu*, itu sudah kita sampaikan juga. Ada hak inisiatif Anggota DPR atau DPR RI, yaitu membuat secara khusus Undang-Undang Transportasi *Online*. *Nah*, ini ini mungkin jalan, jalan tengahnya begitu, jadi cepat, jadi mengatur khusus itu.

Nah, kami juga, saya heran kalau Menteri sudah mengatur di bawahnya, *gitu*, padahal cantolannya belum ada Undang-Undang nya belum ada. Jadi kita harusnya percepat itu, karena suka tidak suka, mau tidak mau, mereka adalah jumlahnya banyak sekali. Kalau seluruh Indonesia mungkin hitungan juta, *gitu*. Dan ini menjadi profesi, profesi artinya lapangan pekerjaan, yang pemerintah juga harus hadir *gitu*, ini menyambut baik mereka ini. Kalau misalnya *gini* ya, sepeda motor itu tidak dilarang, kan boleh itu, salah satu transportasi, sepeda motor, biasa bawa bisa boncengan. *Nah*, kenapa tidak ini dilegalkan saja, begitu, jadi salah satu sistem transportasi publik. *Nah*, jadi bisa bawa orang, ya mengikuti aturan, tapi ya *enggak* boleh bertiga.

Dan juga mengirim, mengantar barang, ini juga sudah suatu kebutuhan. Saya sampaikan kemarin, saya sehari tiga kali anak saya itu mesan segala macam itu, makanan, *gitu ya*. *Nah*, ini sudah jadi kebutuhan saya kira, sama di mana-mana. *Nah*, mari kita akomodir ini.

Masalah lain yang mereka keluhkan adalah dengan perusahaan aplikatornya, *gitu*. Jadi misalnya dia kita tugaskan *gitu*, kita dari aplikasi *gitu ya* dan nilainya sampai rumah kita itu 17.000 atau 20.000, itu 20% dipotong. Mereka terima hanya 70-80%, itu yang dikeluhkan. Sementara kita belum tahu, apa ini untuk pajak atau apa, kan, belum terdengar bahwa transportasi *online* ini ataupun sistem aplikasi *online* ini membayar pajak, saya belum tahu itu.

Nah, ini jadi masih terjadi perdebatan juga, masuk di mana mereka? apakah transportasi ataupun, kalau transportasi masuknya mitra kita, Komisi V. Tapi kalau masuk di aplikasi, ya aplikator, mungkin masuknya ke Kominfo, *gitu*. *Nah*, ini tapi secara nyata, kita lihat, kita rasakan bahwa mereka ini transportasi. *Nah*, ini ini yang harus, kita makanya harus ada pengaturan khusus, ya undang-undang khusus yang mengatur tentang transportasi *online* ini. Kita sudah harus, ini suatu kebutuhan, *nah* ini.

Kemudian untuk BPTJ *nih ya*, saya juga ingin tahu, sampai sejauh mana *gitu ya*, pengelolaan transportasi Jabodetabek. Yang pertama saya ingin tanyakan, kapan LRT itu beroperasi, *gitu*? Dari Jakarta ke Cibubur dan sampai ke mana nanti arahnya, apa sampai Bogor atau ke Puncak, *gitu ya*.

Nah, yang kedua, apakah semua yang berkaitan dengan transportasi Jabodetabek itu masuk di BPTJ ini? *Nah*, saya lihat juga ada bus Bogor-Jakarta ya, Trans Bogor-Jakarta itu sudah berlangsung cukup lama dan baik itu, sudah *settle*. Dan ini harus juga mendapat perhatian, tambahan-tambahan busnya kali itu. *Nah*, ini saya *enggak* tahu juga apa sistemnya *by the service ya*, BTS, atau sudah seperti konvensional biasa, *gitu*.

Tapi sayangnya di seperti di Ciawi itu *enggak* ada terminal *gitu*, padahal dekat situ ada terminal Kota Bogor ya, Kota Bogor, tidak terpakai, Pak. Kalau dikoordinasikan dengan walikotanya, saya kira itu bisa. Tidak terpakainya dulu untuk angkot, tapi angkotnya *enggak* mau masuk. *Nah*, ini juga jadi masalah kan, saya *enggak* tahu *kenapa* angkot itu menolak itu ada terminal itu, sehingga tetap saja mutar *gitu*, *enggak* ada tempat berhenti. Mungkin ada kurang penataan di situ ya, kalau ada pujasera di situ, ramai itu, mau barangkali.

Nah, selanjutnya mengenai lampu *gitu*, lampu lalu lintas pengatur, lampu pengatur lalu lintas dan lampu penerangan jalan umum. Apakah ini masuk juga, termasuk penataan-penataan persimpangan, *gitu ya*. *Nah*, saya lihat, kita perhatikan, di situ sekitar Gadog, Ciawi, itu masih ruwet, masih gelap, masih kumuh, *gitu* kan. *Nah*, *alhamdulillah* mungkin kita sering, saya sering sebutkan juga, sekarang Ciawi itu, Simpang Ciawi, sudah berubah, Pak. Semua ikut, Jasa Marga membereskan bangunan liar, juga transportasi sudah bagus, sudah ada pemisahan untuk tol ke jalan biasa, *U-turn* nya juga. *Nah*, ini, ini

sudah luar biasa tapi sayangnya masih gelap *gitu*, masih gelap. Padahal kalau kita pasang tiang besar, lampu yang keliling itu, beres satu simpang itu ya.

Saya ingin mungkin mengusulkan, mulai dari, ini ramai sekali, Pak, mulai dari *toll, toll gate* gerbang Tol Ciawi sampai ke Pasar Ciawi sampai ke Simpang Gadog itu terang. Seperti juga yang baru di Summarecon itu *kok* bisa terang *gitu*, apakah dia pasang sendiri atau juga dibantu oleh Kementerian Perhubungan, saya *enggak* tahu itu. Tapi selayaknya itu yang lama-lama ini ya bagus sekali, itu kalau kita tata dengan baik itu ya, persimpangan-persimpangan dan kemudian penerangan-penerangan jalannya.

Nah, untuk Badan Kebijakan Transportasi ini, seperti transportasi multi moda. Di dapil saya, Pak, Palembang itu ya, LRT kalau *enggak* kita hubungkan, sudah ada sekarang angkot yang baru, *new* angkot, *feeder*-nya ada bus, *gitu* ya, tapi harus jelas. Misalnya ini LRT-nya dari *airport* ke Jakabaring, utara-selatan *lah*, sekitar sekitar 12-20 km 20 km. *Nah*, di stasiun akhir itu, Jakabaring, harusnya ada terminal bus, bus itu pernah ada Damri, Pak, Damri yang menuju ke Universitas Sriwijaya lewat tol Palembang-Indralaya.

Nah, kalau hanya melayani itu saja, jadi LRT *stop* di situ, perpindahan dari LRT ke bus, busnya Palembang-Indralaya, ada terminal kecil di situ. Saya kira mahasiswa akan pakai itu semua, dosen-dosen semua, itu bisa puluhan ribu sehari yang ke Indralaya itu, angkutan ke Indralaya. Yang bekerja di sana mahasiswa dan dosen-dosennya. *Nah*, itu sudah akan terpakai *tuh*, jadi bisa optimal keberadaan LRT Palembang. Tidak seperti sekarang, kadang ada, kadang *enggak, gitu*, kita nunggunya lama, *gitu* ya. *Nah*, ini ini mohon diperhatikan lagi sistem multi modanya *gitu* ya, supaya berhasil apa yang kita bangun.

Nah, untuk BPSDM, Pak, tadi sama sebetulnya kita ininya, saya punya pengalaman, sudah saya buat surat, tolonglah ini di Poltek Mariana itu ada 1 km dari situ, ada satu anak mau sekolah, *enggak* bisa dia, *enggak* lolos. Saya malu, Pak, malunya begini, keberadaan Poltek *tuh* untuk apa *gitu*, kalau *enggak* bermanfaat bagi masyarakat sekitar. *Nah*, ini itu dulu, malahan kalau saya yang jadi kepala di situ, menawarkan dulu harusnya, "Ayo kita siapkan berapa, 10 orang apa untuk daerah sekitar sini siapa yang mau jadi mau sekolah di Poltek". *Nah*, ini kan ada manfaatnya, Pak, jadi keberadaan itu harusnya seperti itu juga. Bahkan kita bisa keluarkan CSR-nya untuk beasiswa atau berikan beasiswa untuk mereka, *gitu*. *Nah*, bagaimana minat mereka supaya lebih? Ya ada sosialisasi-sosialisasi, baik itu di sekolah-sekolah terdekat, dari Poltek tersebut maupun di kota-kota sekitarnya.

Saya kira ini, Pimpinan, jadi mohon ke depan *gitu*, ada satu lagi, mohon maaf. Di Sekayu *tuh* ada lapangan terbang *ndak* terpakai, Pak. *Runway*nya sudah bagus, gedungnya banyak, disiapkan, bupatinya menyiapkan lahan juga. Kalau itu dibangun Poltek Penerbangan, bagus sekali, kalau sekarang *enggak* ada Pak, yang terbang di situ. Jadi mubazir *runway* sana.

Makasih

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Eddy.

Jadi, Kepala Badan, Bung Karno bilang, “Bercita-citalah kamu setinggi bintang di langit, tapi jangan lupa kamu berpijak di atas bumi”. Boleh apa ojol-ojol itu di atas, tapi atur dulu yang di bawahnya, itu Pak. Karena itu dari Bung Karno.

Selanjutnya Bu Sri Rahayu dari PDIP, *enggak* ada? Silakan, Pak Soehartono.

F- P. NASDEM (Drs. H. SOEHARTONO):

Makasih,

Assalamu’alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

**Ketua dan Anggota Komisi V yang saya hormati,
Bapak Irjen berikut jajarannya,
Bapak Kepala BPSDM berikut jajarannya,
Bapak Pengelola, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek dan jajarannya,**

Sudah lengkap dari teman-teman anggota, apa yang diuraikan, ya seperti itu, tidak jauh. Saya hanya ingin *stressing* saja, tentang kinerja badan-badan ini. Yang dilaporkan dari Irjen tadi 56% kurang lebih, atau ketiganya ya, BPSDM, BPTJ, juga di bawah 60%. Oleh karena itu saya menghimbau kinerjanya dimaksimalkan, sehingga anggaran ‘22 ini tidak ada masalah, lancar semuanya.

Yang kedua, ojol, tarif dinaikkan. Logikanya ojol atau tarif dinaikkan, ya nunggu saja nanti setelah apa, kenaikan bahan bakar, *gitu* ya. Tapi perlu diketahui oleh Bapak BPTJ ya, ojol terutama *transport* sepeda motor, itu kan secara undang-undang belum diakui, itu bukan alat *transport*, baik orang maupun barang. Sehingga secara yuridis mau membuat peraturan yang terkait itu, itu juga banci, banci itu *enggak* jelas, mau lewat mana *gitu* ya. Sedangkan negara sendiri juga tahu kalau ojol itu pendapatannya besar sekali. Tapi sampai sekarang yang masih dipertanyakan, *gimana* pajak mereka? Itu saya kira BPTJ bisa mengumpulkan para pakar dan ahli di negeri ini, untuk membicarakan hal ini.

Tetapi sepengetahuan saya periode tahun lalu, periode pengabdian lalu, beberapa tahun yang lalu, pernah rapat-rapat tentang Undang-Undang *Transport*, eh apa, sepeda motor sebagai *transport*, itu tidak menemukan peluang sama sekali, sehingga sampai sekarang *transport* sepeda motor itu tidak dilindungi oleh undang-undang.

Itu saja dari saya, terima kasih.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Soehartono.

Kepala Badan,

Saya itu di Kalimantan, transporter minyak Pertamina. Tiba-tiba turun gunung, ada orang bawa barang, televisi, yang bawa laki-laki, naik motor belakangnya perempuan, ketabrak, kakinya patah. Saya ganti rugi kakinya untuk dipasang itu 140 juta, saya tanya, apakah dia ojol, *enggak* tahu, Pak katanya, tapi bajunya hijau.

Silakan, Pak Syahrul Aidi.

F- PKS (H. SYAHRUL AIDI MAAZAT, L.c., M.A.):

Ya terima kasih, Pak Ketua.

**Pimpinan dan Anggota Komisi V,
Bapak-Bapak Eselon I dan jajaran dari Kementerian Perhubungan,**

Ada beberapa catatan mewakili fraksi saya ingin menyampaikan. Pertama untuk BPSDM berdasarkan laporan hasil pemeriksaan kepatuhan atas pengelolaan pendapatan dan belanja Badan Layanan Umum Tahun Anggaran 2019 dan semester I Tahun Anggaran 2020 No. 92, ditemukan bahwa dari hasil pemeriksaan kepatuhan terhadap pengelolaan pendapatan dan belanja pada 7 BLU Tahun Anggaran 2019 dan Tahun Anggaran 2020. Pada BPSDM Perhubungan terdapat tiga satker BLU yaitu BP3 Curug, BP3IP Sunter dan PPJ Curug yang belum memiliki pengendalian atas pengelolaan pendapatan dan piutang yang memadai.

Mengingat porsi pendanaan dari BLU cukup besar yaitu sebesar 31,51% dan sifat dari kegiatan BLU yang memperoleh fleksibilitas dalam pengelolaan pendapatan, sehingga tidak disetorkan terlebih dahulu ke kas negara, maka Fraksi PKS meminta agar Kepala BPSDM untuk dapat mengawasi kegiatan BLU dengan lebih ketat dan agar segera menindaklanjuti setiap temuan BPK sebagaimana tercantum dalam laporan hasil pemeriksaan No. 92 tahun 2021 tersebut.

Kemudian selanjutnya, Fraksi PKS untuk Badan Kebijakan Transportasi, Fraksi PKS mempertanyakan Keputusan Menteri Perhubungan No. 564 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, yang baru saja ditunda oleh Kemenhub.

Pertama, Keputusan Menhub No. 564 Tahun 2022 menyebutkan, perusahaan aplikasi melakukan penyesuaian pencantuman biaya jasa pada aplikasi paling lambat 10 hari kalender sejak keputusan menteri ini ditetapkan. Itu tanggal 13 Agustus 2022, lalu diubah dengan nomor keputusan 580/2022 menjadi paling lambat 25 hari kalender. Namun di media, Kemenhub menyebutkan, penundaan ini untuk berkoordinasi dan menjaring masukan dari para pemangku kepentingan termasuk pakar transportasi mengenai tarif ojek *online*, tanpa menyebutkan kapan akan terbit peraturan terbarunya. Fraksi PKS mempertanyakan, mana yang benar, apakah ditunda menjadi 25 hari, yaitu tanggal 13 Agustus 2022 sesuai dengan keputusan Menhub atau memang tak ada batas waktunya?

Kedua, Fraksi PKS mempertanyakan mekanisme pembuatan keputusan Menhub No. 564/2022 tersebut, karena tidak pernah berkonsultasi dengan Komisi V DPR. Tiba-tiba saja muncul, sehingga menimbulkan gejolak bagi masyarakat, lalu tiba-tiba saja ditunda. Akibatnya bukan Kemenhub yang didemo oleh para pengemudi ojol, melainkan Komisi V, seperti yang terjadi pada hari Senin, 29 Agustus 2022 lalu.

Ketiga, Fraksi PKS meminta progres peraturan tentang tarif ojol ini dikonsultasikan dulu dengan Komisi V DPR, karena rawan menimbulkan gejolak bagi para pengemudi ojol dan berpotensi meningkatkan inflasi, apalagi di tengah isu akan adanya kenaikan BBM subsidi. Beban masyarakat akan semakin tinggi dan berpotensi menyebabkan masyarakat beralih kepada kendaraan pribadi, sehingga akan menambah kemacetan lalu lintas.

Keempat, Fraksi PKS meminta biaya sewa aplikasi jangan, paling tinggi 20%, karena ini menjadi keluhan para pengemudi ojol. Meskipun ini disebutnya paling tinggi, ternyata 20% ini benar-benar diberlakukan oleh dua perusahaan aplikasi *on-demand* terbesar di Indonesia, yaitu Gojek dan Grab. Fraksi PKS meminta kajian yang lebih matang, sehingga kepentingan para pengemudi ojol juga terfasilitasi, bukan hanya perusahaan aplikasi yang diuntungkan.

Fraksi PKS meminta penjelasan lebih lanjut kepada Badan Kebijakan Transportasi Kemenhub, terkait rekomendasi penyesuaian harga tiket pesawat dan penyesuaian tarif ojol. Sebab berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan, kedua tarif tersebut mengalami kenaikan, walaupun saat ini penyesuaian tarif ojol ditunda. Terkait harga tiket pesawat, Fraksi PKS berpandangan bahwa salah satu cara untuk mensiasati naiknya harga avtur maka dapat dilakukan penyesuaian terhadap PPN avtur, agar tidak menaikkan harga tiket. Ini harga tiket luar biasa ini sekarang.

Kemudian terkait kesejahteraan *driver* ojol, maka untuk menaikkan kesejahteraannya, seharusnya bukan dengan menaikkan tarif ojol tersebut, namun dengan memperkecil pemotongan pengelola aplikasi. Dengan demikian *driver* ojol dapat mengalami peningkatan kesejahteraan, di sisi lain masyarakat tidak terbebani kenaikan tarif ojol.

Kemudian Fraksi PKS berharap kepada BKT, Badan Kebijakan Transportasi, agar dapat memberikan masukan kepada Menteri Perhubungan dengan selalu mempertimbangkan kepentingan masyarakat. Jangan sampai keputusan-keputusan Menteri Perhubungan yang didasari dari hasil rekomendasi BKT justru memberatkan terhadap masyarakat.

Kemudian Fraksi PKS meminta kepada BPTJ untuk turut memperhatikan keselamatan transportasi yang berkaitan dengan lintasan sebidang. Dalam paparan BPTJ, belum ditemukan adanya kegiatan untuk penanganan lintasan sebidang, sebab wilayah Jabodetabek memiliki jaringan kereta api yang sangat aktif. Sehingga perlu perhatian dari banyak pihak, agar perlintasan sebidang tidak menimbulkan korban jiwa. Selain itu diperlukan juga upaya khusus agar perlintasan-perlintasan liar tidak bertambah lagi. Ini mewakili pandangan Fraksi PKS.

Kemudian ada dua lagi, Bapak, yang pertama, saya ingin menanyakan ke BKT ini, tentang kebijakan pelabuhan Samudra Kuala Enok di Indragiri, Pak. Saya mendengar ini tidak lagi menjadi program strategis nasional. Tolong saya diberikan alasannya apa? karena dana APBN itu sudah puluhan ratusan miliar di sana, Pak, sayang kalau ini tidak dimanfaatkan. Bahkan Kementerian PU sudah membuat jalan, memperbaiki jalannya yang cukup bagus. *Nah*, saya sebagai wakil dari masyarakat Riau ingin mendapatkan dasarnya, apa? Dan kalau ini kemudian tidak lagi menjadi program strategis nasional, ini kan sangat disayangkan, karena dana sudah habis ratusan miliar untuk pembangunannya, sebaiknya itu tetap dimanfaatkan.

Kemudian yang kedua adalah tentang tenaga honor, ini BPSDM, tenaga honor. Menanggapi kebijakan dari Kementerian Menpan RB tentang penghapusan honorer di pemerintah tahun 2023. Bagaimana, apa strategi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan? karena kita tahu bahwasannya Kementerian Perhubungan ini banyak sekali menggunakan tenaga honor terutama untuk tenaga lapangan, ya. Jembatan Timbang misalnya, itu rata-rata adalah tenaga honor.

Saya selaku Anggota Komisi V banyak ditanyai juga, “Bagaimana ini kami, nasib kami ke depan seperti apa”. Demikian mungkin, terima kasih.

Assalamu’alaikum warrahmatullahi wabarakatuh.

Eh satu lagi Ketua, tertinggal mohon maaf.

KETUA RAPAT:

Lima juga boleh.

F – PKS (H. SYAHRUL AIDI MAAZAT, L.c., M.A.):

Saya sempat menanyakan, Pak, terkait bandara, bandara yang dibangun oleh daerah, di Riau itu ada kemarin dibangun oleh Rohul, dibangun oleh Inhu, Indragiri Hulu. Dan *gimana* nasibnya ini setelah diserahkan ke Kementerian Perhubungan, apakah, kalau dilihat dari segi jarak, ya tidak *worth it* lagi untuk digunakan sebagai apa namanya, penerbangan. Tetapi kalau untuk bandara yang di Indragiri Hilir, itu memungkinkan, karena jaraknya dari Pekanbaru itu cukup jauh, sampai 8 jam, Pak. Tapi sekali lagi, sebagai wakil dari Riau saya ingin mendapatkan, apa strategi dan langkah yang akan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dalam apa namanya, merencanakan ini.

Terima kasih.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Demikianlah Pendapat Akhir Fraksi PKS.

Selanjutnya ini kita mesti kasih perempuan, dari Fraksi Golkar. Golkar itu warna kuning, durian yang dibawa dari Kepulauan Riau pun kuning isinya.

Silakan Bu Cen Sui Lan.

F- P. GOLKAR (CEN SUI LAN):

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati Pimpinan dan teman-teman Anggota Komisi V,
Yang saya hormati dari mitra kita, Kementerian Perhubungan,**

Saya langsung saja, kemarin saya salah satu juga yang menerima demo ojol. Jadi saya ingin menyampaikan, Bapak, itu ojol-ojol itu jutaan jumlahnya. Dan saat ini mereka ini berkontribusi besar untuk kita. Bukan hanya untuk penumpang, tapi juga pengantaran barang dan makanan. Bagaimana, kita bayangkan kalau mereka mogok seluruhnya, akan berdampak besar para UKM-UKM. Jadi kita harus membantu, bagaimana ada payung hukumnya.

Saat ini kita bicarakan itu, saya juga *enggak* mengerti mau bicarakannya di mana, kalau di Hubdat sudah pasti belum, karena belum ada payung hukumnya. Jadi mereka terkatung-katung. Itulah, karena itu mereka berdemo kepada kita. Saya sampaikan, yang disampaikan pemotongan 20%, mungkin dari keputusan Menteri atau apa, itu tidak benar, mereka dipotong bahkan sampai 30 sekian persen. Dan saat ini mereka dipaksa untuk memakai motor listrik, kita ini mungkin kita juga baru tahu. Jadi bukan hanya motor, motor yang memakai itu, sekarang dipaksa menyewa motor listrik dari aplikasi.

Kita ketahui kalau dengan aplikasi, *business to business*, kita tidak bisa intervensi. Tetapi dengan adanya payung hukum, sudah ada jenisnya, dia mau masuk di mana, kita tentu bisa membantu untuk mengenai harga dan yang lain-lain. Saat ini mereka ini sebenarnya kalau kita lihat, lebih banyak diuntungkan, menguntungkan aplikasi saja. Jadi tolong, bagaimana dipikirkan, supaya tidak terjadi hal-hal yang seperti ini terus. Sudah berapa tahun, sepertinya hampir sudah dua periode kalau *enggak* salah di sini, mereka itu selalu demo-demonya ke Komisi V karena tidak ada kejelasan.

Jadi tolong sampaikan kepada Pak Menteri, bagaimana solusinya, jangan hanya berdasarkan kenaikan harga berdasarkan Permen-Permen, harus ada titik jelasnya seperti apa.

Itu saja Pimpinan, terima kasih. Sekian dari saya.

KETUA RAPAT:

Ya itu Permen pahit Pak, dari Bu Cen. Sebenarnya saya itu 12 tahun di bidang Kominfo, Pak, aplikasi itu kan dibuat sekali. Jadi apa yang mau dinaikkan? Aplikasi Peduli Lindungi, sekali, *enggak* ada ganti-ganti, Pak. Kalau naiknya untuk *driver* dan keselamatan penumpang, perlu diatur. Tapi jangan *offside* dulu, undang-undang yang di atas *enggak* ada, sementara Bapak mau *ngatur-ngatur* yang di bawahnya. Jadi kalau perempuan itu biasanya cepat curiga.

Silakan perempuan lagi, Bu Eem.

F- PKB (NENG EEM MARHAMAH ZULFAH HIZ., M.M.):

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,
Salam sejahtera untuk kita semuanya, Om swastiastu,

**Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati dan saya banggakan,
Mitra kerja Komisi V dari BPTJ, BKT, BPSDM, dan apa ya, Litbang ya, Irjen? Irjen,**

Saya langsung saja *to the point*, Pak. Memang kita tahu badan-badan ini anggarannya memang agak minim ketimbang Dirjen yang lain, ketimbang Eselon I yang lain. Tetapi saya berharap, itu tidak menghilangkan bentuk kemitraan kita, bentuk sinergitas kita. Saya juga mungkin *enggak* akan terlalu muluk-muluk minta program yang bisa dibawa ke dapil seperti dirjen lain. Tetapi minimal, Pak, saya kira harus ada *lah* manifestasi bentuk sinergitas kita itu, yang bisa menyapa dapil. Apakah itu sifatnya seminar atau kemudian FGD, atau sosialisasi, atau apalah.

Saya kira kalau program yang seperti itu, pasti paket *meeting* di setiap badan itu ada, tidak mungkin tidak ada. Kita untuk kontennya, *ngikutin* apa yang menjadi kehendak Bapak, apa yang menjadi konten di bidang kerjanya masing-

masing, di unit kerjanya masing-masing. Tetapi harap ini karena mungkin kita selama, saya kira sudah saya di Komisi V sudah dua periode, belum ada tuh kegiatan yang sifatnya kita kerja bersama, Pak, di dapil, dari badan-badan ini, *gitu* kan.

Mungkin BPTJ, karena mungkin itu apa, kalau BPTJ karena di dapil saya *gitu* kan, memang pernah ada. Tetapi yang lainnya itu tidak pernah ada. Saya kira tidak ada salahnya kalau kemudian kita juga ada kegiatan, *gitu*, ada manifestasi dari bentuk kegiatan bersama. Saya *enggak, enggak ngikutin* apa, *ngurus* kontennya, silakan saya kira karena mungkin perlu di LPJ-kan oleh Eselon Bapak, saya kira *ngikutin* itu kontennya, tetapi saya kira mungkin pesertanya itu dari kita di dapil kita, saya kira setuju *enggak nih* teman-teman di Komisi V *nih*? Sangat setuju kan? *Nah*, saya kira diawalilah di tahun 2023 ini. Saya yakin apa, Pimpinan komisi juga setuju, walaupun diam itu, saya yakin setuju, *gitu* kan. Seperti itu, karena biar, biar kita *tuh* ada bentuknya *gitu*, bahwa kita itu mitra *gitu* kan, ada bentuknya bahwa kita itu sinergi *gitu*, tidak hanya rapat abis itu selesai, rapat abis itu selesai. Saya kira seperti itu, itu yang pertama.

Terus kemudian yang kedua, untuk BPTJ ini. BPTJ ini saya lihat, ya walaupun ini kan sebenarnya ketimbang Eselon I yang lain, ini jelas ada Perpresnya *gitu* kan dan saya lihat selalu anggarannya, semakin hari semakin mengecil. Padahal kalau kita bicara aglomerasi *nih* untuk wilayah Jabodetabek, hari ini kan sudah meluas *gitu* kan penyangga ibukota walaupun mungkin kita ibukota direncanakan akan pindah. Tetapi semakin meluas *gitu* kan, mobilitas itu tidak hanya Jabodetabek, tetapi apa kota-kota yang berdekatan dengan Jabodetabek misalkan Sukabumi, Cianjur, apa, Serang, itu juga menjadi kesibukannya tidak, tidak kalah dengan kota-kota penyangga tersebut *gitu* kan. Jadi kalau kita bicara aglomerasi hari ini kurang faktual kalau hanya Jabodetabek itu karena saya kira sekarang pun undang-undang apa Bopunjur, itu kan sudah dibentuk juga seperti itu. Harusnya ini juga bisa mengakomodir, bisa apa, beradaptasi dengan beberapa undang-undang yang baru, seperti itu, untuk wilayahnya.

Oleh karena itu, ini pun makanya ketika anggarannya justru semakin berkurang, *nah*, itu yang tidak rasional, tidak masuk akal, menurut saya harusnya, justru itu ditambah. Kecuali kalau misalkan IKN itu sudah jadi, okelah, *gitu* kan, tidak masalah, karena beberapa kesibukan mungkin akan berpindah *gitu* kan secara bertahap ke sana. Ini kan belum berpindah, *gitu* kan, baru masih dalam proses perencanaan baru akan mulai dianggarkan dan lain sebagainya di tahun depan, seperti itu.

Jadi ini saya kira, apa lagi ini kita saya kira, *enggak tahu nih* kapan kita pindah ke IKN, itu kan masih agak lama *nih*. Kita masih, walaupun kita mungkin punya dapil masing-masing, ada yang di Aceh, ada yang di Papua, di seluruh Nusantara, tetapi tinggalnya di Jabodetabek ini *gitu* kan, kita tinggal. Dan kalau misalkan kemudian transportasi di wilayah Jabodetabek ini, di wilayah aglomerasi ibukota ini kemudian terhambat, itu juga akan mempengaruhi efisiensi dan efektivitas kerja-kerja kita. Padahal kita kerja adalah dalam rangka

untuk memikirkan kepentingan nasional, kepentingan seluruh bangsa, seperti itu.

Jadi mohon ini juga mungkin menjadi apa, perhatian kita bersama juga. Mungkin itu saja Pimpinan, terima kasih.

*Wallahumafiq Illaqwamuthoriq,
Wassalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam warrahmatullahi wabarakatuh,

Ya meragukan kapan pindah ke IKN, jawabannya, setelah Abdul Muhaimin Iskandar menjadi Wakil Presiden.

Silakan, Pak Fadholi.

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

Terima kasih.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

**Yang saya hormati Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota Komisi,
Yang saya hormati dari seluruh mitra yang nanti akan, tadi sudah banyak disebut dari,**

Yang pertama saya akan menyampaikan kepada Bapak Umar Aris, ya ini luar biasanya ini, topinya ini topi apa, Pak, Aladdin ya Pak? nah ini. Bapak sebagai Kepala BKT, ini menjadi tumpuan segalanya. Bagaimana dengan estimasi kemungkinan akan terjadi kenaikan BBM, apakah ini sudah diantisipasi? Dan ini nanti akan terjadi gejolak yang luar biasa, bahkan demo akan ada. Apa yang sudah Bapak rencanakan dengan rencana kenaikan BBM itu, ini mesti harus diantisipasi. Apakah kemudian akan tiba-tiba semuanya akan menaikkan tarif seenaknya dari semuanya?

Dan yang kedua juga, lewat Bapak ini, banyak keluhan terkait masalah BBM ini, ini kan kaitannya dengan transportasi, Pak. Keterbatasan solar terutama untuk komoditas mereka, masyarakat di perkampungan, ini sangat susah Pak, apa yang sudah Bapak lakukan untuk mengantisipasi itu?

Maka perlu ada, apakah ini sudah ada riset apa belum? *Nah*, ketika kemudian gejolak itu tidak akan bisa tercapai, apa yang harus kita lakukan bersama dan apa yang akan Bapak lakukan? Ini penting untuk bisa kita antisipasi. Karena kenaikan BBM ini ternyata cukup signifikan, negara sudah defisit, negara sudah memberikan subsidi, tetapi ini pun juga tidak cukup, maka masih tetap akan menaikkan BBM. Estimasinya, ketika BBM itu bisa betul-betul dinaikkan dengan sesuai yang sekarang sudah disampaikan di beberapa

media, kemungkinan akan ada gejolak. Gejolak yang pertama adalah gejolak ekonomi dan lain sebagainya.

Saya menggarisbawahi bahwa ojol itu dibuat payung hukumnya dulu, bukan tarifnya dulu, *enggak* bisa kalau tarifnya dulu, *gitu*. Saya dulu sudah pernah menyampaikan bahwa bagaimana agar transportasi itu bisa berjalan dengan lancar lagi, termasuk perhubungan udara, ini menjadi bagian yang sangat penting. Karena saat sekarang ini kan penerbangan sangat sulit, ketika penerbangan sangat sulit, kemudian tiket pesawat juga susah, maka itu akan mengganggu ekonomi. *Nah*, harapan saya, ada satu kebijakan secara umum melalui riset atau apapun, untuk bisa mengatur transportasi di Indonesia ini, sejak mulai dari darat dan sebagainya dan kemudian efek-efeknya disampaikan, termasuk juga masalah BBM-nya, Pak. Terima kasih, saya yakin Bapak sudah punya itu, tetapi mungkin belum disampaikan kepada kita semua.

Bapak Djoko Sasono, Kepala BPSDM Kementerian Perhubungan, yang saya hormati Bapak Djoko Sasono,

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, ini dalam satu garis besar adalah pengembangan sumber daya, ada dua hal yang perlu saya tanyakan. Ini kan kalau saya lihat programnya itu kan ada dua, yang pertama adalah program peningkatan secara internal di seluruh Kementerian Perhubungan. Dan kedua adalah Bapak mencetak kader-kader baru melalui pendidikan.

Seberapa banyak Bapak memberikan porsi terhadap pembinaan untuk peningkatan sumber daya di seluruh jajaran SDM di Perhubungan, apa bentuknya itu? Apakah itu dilakukan secara berkala atau bagaimana? Saya belum melihat di dalam paparan Bapak ini, ada program itu yang secara signifikan. Jadi sebetulnya SDM ini kan sangat diperlukan sekali peningkatannya, sejak dari eselon yang paling rendah sampai eselon yang paling tinggi. *Nah*, ini program apa yang Bapak ingin lakukan untuk bisa pembinaan secara internal? Kalau secara internal ini tidak ada programnya secara jelas dan itu belum dilakukan, Pak, kan ini nanti akan mendukung kinerja secara keseluruhan di Menteri Perhubungan.

Nah, sementara ini Bapak lebih banyak pada konsentrasi pada pencetakan di pendidikan dari secara eksternalnya, *gitu*. *Nah*, untuk itu, perlu ada satu gambaran secara umum atau akan lebih detail lagi, program-program yang akan Bapak lakukan secara detail, kemudian secara berkala, dan kemudian juga secara terukur, terarah, untuk bisa memberikan peningkatan kapasitas bagi seluruh karyawan ataupun yang terlibat di dalam Menteri Perhubungan. Saya pikir ini ada di semua BPSDM, karena itu peningkatan sumber daya manusia.

Ini yang sekarang ini atau mungkin sudah ada, tetapi karena waktunya sangat singkat, dan saya mendapatkan materi juga baru, sehingga kami belum bisa mencermati secara keseluruhan, *gitu*. Tolong itu nanti disampaikan.

Dan juga kami akan menanyakan bahwa *outcome* yang selama ini sudah Bapak sampaikan ini, di bawah Pimpinan Bapak, ini semua unit-unit yang sudah dilakukan ini, bagaimana *outcome* nya? Secara umum tentu saya menyampaikan apresiasi kepada Bapak Djoko Sasono yang telah banyak dan sudah membawakan beberapa program yang bagus dan tentu diharapkan Bapak Djoko, ini nanti akan bisa menjadi lebih baik.

Nah, untuk itu, karena Bapak ini juga baru ya Pak ya, di BPSDM ya Pak ya? *Nah*, ini harapan saya, bahwa Bapak bisa merombak struktur dan bisa merombak kinerja yang ada di bawah Menteri Perhubungan dari seluruhnya, dengan memberikan pelatihan peningkatan kapasitas sumber daya manusia dari seluruh eselon di instansi itu.

Menyambung apa yang disampaikan tadi dari Bu Eem, ini jadi bagian yang sangat bagus, mungkin juga di BPSDM ini untuk bisa menyampaikan dan sekaligus mensosialisasikan dengan masyarakat, bahwa BPSDM punya program-program, punya pendidikan, punya ini dan lain sebagainya, ini kan juga perlu disosialisasikan dengan masyarakat. *Nah*, tentu ini juga bisa dikerjasamakan dan melibatkan mitra. Bahkan juga saya pikir ketika Bapak kemudian mengadakan program-program tersebut di wilayah masing-masing di dapil, semua tenaga-tenaga kerja yang ada disana baik dari Dinas Perhubungan Darat, dinas itu macam-macam, kemudian Bapak mengadakan pelatihan-pelatihan di daerah dengan melibatkan dan mengundang mitra-mitra yang ada di dapilnya masing-masing, saya pikir itu bagian dari apa yang tadi disampaikan oleh Bu Eem, ini menjadi satu bagian yang bagus, *kan gitu*. Dan ini bagian dari kemitraan yang kemungkinan juga bisa, Anggota DPR bisa berpartisipasi untuk bisa melakukan itu.

Saya pikir ini juga bagian yang sangat penting, untuk bisa nanti bisa menjadi agenda, ketika di setiap dapil, ada dua hal yang bisa disosialisasikan. Yang pertama adalah sosialisasi dengan kaitannya persoalan masalah program-program pendidikan yang Bapak lakukan selama ini kepada pemuda-pemuda, misalkan. Kita bisa undang pemuda-pemuda itu, untuk bisa mengikuti, "Ini loh di BPSDM ini ada punya sekolah ini, ini, atau kampus ini, ini, ini, yang nantinya akan semacam ini", kan bisa ini kita adakan di setiap daerah. Ini juga bagian yang penting, satu sisi adalah mengangkat daripada BPSDM untuk bisa mempublikasikan, bisa dilakukan.

Kemudian yang kedua juga tadi ada yang sudah disampaikan yang terdahulu, bahwa sekolah-sekolah ini tidak seperti yang di *image*-kan, di situ ada gemblengan yang sangat menyakitkan, ini, itu, macam-macam, ini juga perlu disosialisasikan kembali kepada orang tua atau masyarakat, saya pikir ini juga bagian. Karena kalau saya, kalau menurut saya, bahwa peserta itu kan ada dari seluruh wilayah nusantara, dari beberapa wilayah kabupaten, itu kan sepeertinya ada yang daftar di situ dan itu bisa disosialisasikan.

Nah, itu, terus tadi aku baca sedikit di halaman 11 sama halaman 24, kalau *enggak* salah, ada istilah Padat Karya. Sebetulnya kalau di situ yang dilihat cuma itu, ini sebetulnya bukan Padat Karya kalau saya lihat, itu adalah

pemeliharaan rutin saja, jadi bukan padat karya. Nah coba itu nanti disikapi, saya baru melihat sekilas untuk itu, itu ada di halaman 11 sama di halaman 24 kalau *enggak* salah tadi, nanti bisa dilihat. Dan itu ada istilah Padat Karya, padahal sebetulnya disitu kan hanya pemeliharaan rutin saja di masing-masing sekolah.

Dan kalau Padat Karya itu yang dimaksud Padat Karya itu adalah satu kegiatan, kalau yang di Kementerian yang di apa namanya di Kementerian lain itu yang disebut dengan Padat Karya adalah padat karya yang melibatkan dengan banyak orang, masyarakat, kemudian yang diundang mempersiapkan banyak orang, kalau ini kan hanya pemeliharaan rutin. Maka istilah Padat Karya saya pikir itu perlu, kalau memang perlu memang mau dikasih Padat Karya, ya mestinya harus diubah modelnya. Ini mungkin bagian catatan, Pak Ketua. Terima kasih, jadi saya berharap dengan Pak Djoko Sasono, mudah-mudahan BPSDM akan semakin jaya dan semakin bagus.

Kepada Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan, Bapak Pasek nah ini, Suardika. Mungkin ini, terima kasih, Pak, telah bekerja banyak, anggarannya kelihatannya sangat minim ini untuk bisa melakukan. Sudah yakin, Pak, ini anggarannya cukup, Pak? Kalau *enggak* yakin ya *ngomong*, Pak, jangan apa mungkin takut sama Pak Menteri, "Wah ini *enggak* cukup". Sudah cukup itu, Pak? Ini sudah bisa menghasilkan suatu Inspektorat yang bagus ya ini, Pak? Oke, terima kasih, Pak. Cuma ini mungkin akan lebih dipertajam lagi, Pak, untuk kegiatan-kegiatannya dan lebih diintensifkan, Pak.

Kemen, eh Plt. Kepala BPTJ ya, Pak Umar Aris, ya ini sama yang tadi ya, Pak Umar ya, sama. Jadi Pak Umar, saya berharap Bapak ini melakukan satu kegiatan dengan anggaran minim, tetapi tanggung jawab Bapak sangat besar sekali. Tolong Bapak membuat suatu hal yang sangat, jadi sekarang konsepnya yang dibesarkan dulu, Pak, programnya yang dibesarkan, tentu nanti akan dipertimbangkan terkait dengan masalah anggarannya. Tetapi yakinkan bahwa kebijakan-kebijakan masalah transportasi ini, Pak, ini betul-betul nanti bisa menjadi tumpuan dan akan menjadi panduan ke depannya, jadi kompas.

Terima kasih, Pak Ketua yang baik, mudah-mudahan rapat ini bisa segera diselesaikan dan bisa segera mengambil kesimpulan. Tetapi perlu tindak lanjut yang lebih mendalam, terima kasih.

Wassalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Fadholi.

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Pak Ketua, ada sedikit.

KETUA RAPAT:

Sebentar dulu saya mau komentari itu. Itu catatnya SDM bukan SDP, beda, Pak. SDM sumber daya manusia, kalau SDP, Surya Dharma Paloh, Ketua Umum beliau.

Silakan, Pak Willem.

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Luar biasa, Pak Ketua ini.

Baik, Pak Ketua, saya tadi ada kelewatan sedikit. Pak Irjen dan juga BPSDM. Coba di apa ditinjau atau dilakukan kajian terhadap kehadiran Sekolah Politeknik Penerbangan di Jayapura dan juga sekolah SMK Penerbangan di Mimika, Kabupaten Mimika di Timika. Kalau yang dilihat, perkembangan SDM dari kehadiran luar sekolah ini, sejauh ini kami belum mendapatkan progress, terutama dalam hal kerjasama dengan Kementerian Perhubungan.

Terus yang kedua, kami di wilayah timur ini memang biasanya harga tiket begitu lumayan mahal, dan hari ini di tengah-tengah situasi kita sedang mengalami ketidakstabilan keuangan negara dalam negeri dan juga global. Memang kami sangat terasa betul, di mana harga tiket semua maskapai penerbangan wilayah timur itu memang gila-gilaan, luar biasa. Kita sekali terbang itu dari sini sampai Jayapura saja puluhan juta lebih, belum lagi kita lanjut terbang ke kabupaten lain, *gitu*. Biaya operasional kita habis hanya biaya tiket pulang pergi bahkan *enggak* cukup, apalagi masyarakat kecil. Oleh karena itu kami butuh adanya kerjasama yang baik dengan Kementerian Perhubungan dengan seluruh maskapai penerbangan, dalam hal menentukan tarif tiket itu, antara batas atas dan batas bawah ini perlu diperhatikan.

Dan juga perlu perhatikan Bandara Sorong itu sudah berapa kali terjadi kerusakan di titik *runway*nya, landasan *takeoff* dan juga *landing*nya, sudah berapa kali terjadi insiden, mungkin perlu lakukan kajian untuk bisa diantisipasi supaya tidak terjadi kerusakan yang lebih besar.

Pak Ketua, mungkin itu yang bisa dapat kami sampaikan, sekian, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Selama saya Pimpinan Komisi V ini, Pak Willem itu selalu bertanya atau memberi tanggapan itu, dua kali. Yang penting ada lagunya, jangan sampai tiga kali. Ini giliran saya yang terakhir.

Malam tadi, ada jembatan yang menghubungkan Kalimantan Selatan – Kalimantan Timur, satu-satunya jembatan itu, padahal jembatan itu baru selesai dikerjakan empat bulan yang lalu. Saya tanya tadi kepada Kepala Balai dan Dirjen Bina Marga, penyebabnya adalah muatan, Dirjen Bina Marga, Pak. Bagaimana saudara Irjen mengawasi kelebihan muatan yang berakibat bagi rusaknya infrastruktur, apakah takut dengan semen Conch yang punya pabrik di pedalaman Kalimantan, jalan rusak, manfaatnya *kagak* ada bagi bangsa dan negara.

Yang kedua, petunjuk arah jalan itu, Pak, berbeda jauh dengan di Amerika dan lain-lain. Besar-besar, Pak, di tengah jalan mereka, tapi ini tulisannya kecil sekali. Dulu yang paling gede itu tulisannya Cikeas, tapi sekarang, kecil-kecil sekali. *Nah*, itu bisa membahayakan keselamatan pengendara mobil.

Kemudian ini dapil saya, setiap tahun itu ratusan ribu orang umroh melalui Bandara Syamsuddin Noor, bisa *enggak* itu dibuka penerbangan, haji sudah, Pak, embarkasi haji sudah, tapi ini untuk yang umroh. Kalau di situ bisa dibuka untuk penerbangan internasional, itu kita bisa, saya dari Kalimantan Selatan ke China bisa menghemat waktu kurang lebih dua jam. Itu saja, Pak, ini yang paling banyak pertanyaan ini kan kepada Pak Umar Aris. Bapak boleh lebih daripada 10 menit, maksimal 15 menit, untuk memberikan tanggapan. Sambil Bapak memberikan jawaban 15 menit, saya izin untuk kencing dulu, terima kasih.

F- PAN (H.A. BAKRI, H.M., S.E.):

Ketua, saya.

KETUA RAPAT:

Ya silakan, nanti selanjutnya, ini terakhir kan?

F- PAN (H.A. BAKRI, H.M., S.E.):

Iya terakhir.

KETUA RAPAT:

Terakhir, nanti langsung.

F- PAN (H.A. BAKRI, H.M., S.E.):

Iya terima kasih, Pak Pimpinan.

Anggota Komisi V yang saya banggakan,

2:17:29 Saya ke Pak Irjen ini, Pak Irjen. Saya mungkin sudah dua, ketiga kalinya saya menyampaikan, tapi ke Pak Irjennya baru sekali ini, mungkin ya. Itu di Jambi itu, Pak, dulu pada saat sebelum jembatan yang namanya Kabupaten Tanjung Jabung Timur, Muara Saba, pada saat pemekaran itu. Itu penyeberangan antara satu wilayah itu ada Roro dulu, Pak, Roro. *Nah*, setelah jembatan Muara Saba itu selesai, roro itu tidak berfungsi. Kira-kira setengah tahun apa hampir setahun lah mungkin, saya pernah pergi ke satu tempat yang karena disampaikan oleh LSM wartawan itu ada Roro yang bekas di Muara Saba itu difungsikan atau ditempatkan di satu tempat namanya di Kecamatan Genang, itu sangat miris sekali, Pak, melihatnya. *Nah*, saya berharap, bagaimana, apakah itu bisa difungsikan lagi, atau kalau memang tidak, ditarik, Pak. Karena kita tahu bahwa di Jambi itu ada namanya pelabuhan roro di Kuala Tungkal itu sangat butuh kapal lagi, saya pernah *nyampaikan*, perlu pelebaran Pelabuhan Roro dan perlu penambahan kapal.

Nah, yang perlu saya sampaikan hari ini, kapal itu seperti sudah jadi barang rongsokan, Pak. *Nah* alangkahnya baiknya itu barang itu kalau memang tidak dipakai lagi, diambil, ataupun kalau *toh* memang difungsikan, diperbaiki lagi. Itu saja mungkin Pak Irjen, *makasih*.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Interupsi Pak, ini Pak Dewo saja dulu untuk mewakili sebentar.

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Kalau saya ditanya, setuju saya, Pak Dewo.

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Awas, hati-hati.

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Jangan ada isu dikudeta.

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Ketok palu. Hati-hati jangan sampai terjadi kekosongan kekuasaan.

KETUA RAPAT/F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Baik, saya lihat dari Anggota sudah *enggak* ada yang mau nambah pendalaman, Cukup ya? Yang virtual, *enggak* ada? Pak Tamanuri? Oh silakan, iya.

F- P. NASDEM (Drs. H. TAMANURI, M.M.):

Atas perintah Pak Ketua.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

Ini Pak Dirjen, Pak Irjen ya? Pak Irjen dan kawan-kawan,

Saya baru datang ini, dari Anggaran, jadi *enggak ngikut* dari awal. Cuma terpikir saja jalan tadi itu adalah, kita ini begitu hujan baru *ngambil* payung, ini yang sering terjadi sama kita ini. Lebaran yang lewat di Bakaheuni dan Merak itu, terhampar mobil tidak bisa *nyebrang*. Ini saya lihat kita di dalam punya anggaran, belum ada *nih*, belum kelihatan apa langkah-langkah yang akan kita ambil. Jangan nanti kalau sudah terjadi lagi, barusan turun semua. Menteri ini turun, menteri ini turun, menteri ini turun, semuanya mau menunjukkan pencitraan. Aturannya dari sekarang kita sudah mulai berpikir apa langkah-langkah yang akan kita ambil. Apakah kita akan memperluas untuk *rest area* nya, apakah kita mau bangun lagi sandaran kapal, ataukah kita menggunakan pelabuhan-pelabuhan yang sudah ada, dengan ditambah dengan fasilitas-fasilitas yang lain.

Nah, ini yang perlu, Pak, jadi jangan keburu di mana sudah mau berak, di situ barusan kita cepat-cepat cari kakus. Saya rasa demikian, terima kasih.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Kok singkat sekali Pak Tamanuri, saya kasih waktu tanpa batas. Dari Anggota sudah cukup? Ya.

Baik, saya beri kesempatan kepada Pemerintah untuk memberikan tanggapan.

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Siap.

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Mungkin saya mau serahkan ini.

KETUA RAPAT:

Silakan, Kakak Wandik.

Yang diberikan Kakak Wandik kepada Pak Irjen ini *kayaknya* kesimpulan rapat *nih*. Jadi tidak perlu pemerintah menanggapi pendalaman anggota *nih*. Baik, saya serahkan kepada pemerintah untuk menanggapi, mungkin Inspektorat Jenderal terlebih dulu.

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Baik, terima kasih, Pak Pimpinan.

Yang saya hormati Pimpinan, Ketua, dan Wakil Ketua, dan Anggota DPR RI yang saya hormati,

Berkaitan dengan arahan-arahan dari Anggota Komisi V yang kami catat yang langsung berkaitan dengan tusi Inspektorat Jenderal, Pak Willem Wandik, terima kasih, Pak Willem, masuknya berkaitan dengan tindak lanjut BPK RI. Posisi terakhir yang dapat kami laporkan adalah capaian daripada Kemenhub dalam meningkatkan atau menindaklanjuti temuan atau LHP BPK RI sudah mencapai 82% lebih. Capaian ini sangat jauh dari rata-rata rasional yang hanya 77%. Bapak Menteri sudah juga pernah menyampaikan di dalam laporan rapat kerja di tempat ini, bahwa itu adalah capaian tindak lanjut BPK RI yang tertinggi selama sepanjang tahun Kementerian Perhubungan.

Artinya Pak Willem, tindak lanjut temuan rekomendasi BPK RI itu sudah kami tindak lanjuti, ya, dan capaiannya melebihi dari rata-rata nasional. Bahwa berkaitan dengan program-program yang di Papua. Pak Willem, kami memang ditugaskan oleh Pimpinan, Pak Menteri, untuk memberikan atensi-atseni, penekanan yang khusus berkaitan dengan *pilot project* atau program yang menjadi direktif, baik itu Presiden, Bapak-Ibu sekalian dari Komisi V maupun dari Pimpinan. Termasuk antara lain yang di Papua itu yang menjadi atensi kami, Bandara Nabire, Pak, Fakfak, itu juga menjadi atensi lebih dari Inspektorat Jenderal dan sudah kami lakukan pengawasan yang lebih ketat.

Berkaitan dengan rotasi mengenai kepegawaian, akan kami teruskan, Pak, yang sudah kami terima, terima kasih. Kami teruskan ke Pak Sekjen untuk menyikapi dan mengkoordinasikan dengan direktorat jenderal terkait.

Berkaitan daya serap, memang tadi beberapa anggota memberikan arahan agar ditingkatkan. Kalau dibagi dengan *automatic adjustment*, itu memang sudah diatas 60% Pak. Tapi kalau belum termasuk *automatic adjustment*, itu memang menjadi 50-an 6% sekian. Intinya kami sepakat untuk mendorong itu, supaya lebih meningkat lagi.

Yang lain, berkaitan dengan beberapa atensi dari Anggota Dewan, bahwa Inspektorat Jenderal juga ikut mengawal, Bapak, termasuk ojol kemudian termasuk juga ODOL *gitu* ya, bagaimana ODOL ditegakkan melalui fungsi-fungsi yang sudah ada, instrumen yang ada, melalui jembatan timbang

gitu ya, mohon maaf. Kami juga selalu memberikan pengawasan agar pelaksanaan jembatan timbang itu dapat dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi.

Pak Fadholi, terima kasih, Pak, atensinya, maaf, memang anggaran ini relatif stagnan ya tahun ke tahun, antara 85-an sampai 90-an miliar di Inspektorat Jenderal. Tapi capaian yang dapat kami lakukan, tidak mengurangi daripada *output*. Tadi kami laporkan, melalui strategi-strategi penggunaan teknologi informasi dan juga melakukan inovasi pengawasan melalui, 50% melakukan dengan *remote* audit atau *on the desk* ya, menggunakan bantuan teknologi informasi dan 50% lagi dilakukan pengawasan di lapangan. Artinya ini mensiasati keterbatasan anggaran.

Yang kedua, strateginya adalah supaya anggaran itu efektif, kita menggunakan strategi melalui pada tahapan risiko. Jadi yang risiko tinggi yang kita lakukan audit, tapi kalau risikonya rendah mungkin tidak. Antara lain nilainya besar, kemudian menjadi atensi pimpinan, atensi direktif-direktif baik presiden maupun Anggota Komisi V dan pimpinan-pimpinan, dan juga memiliki nilai strategis atau *strategic* di dalam pembangunan itu menjadi atensi dan menjadi prioritas untuk melakukan audit.

Saya kira demikian dari kami, Bapak, yang hal-hal lain, prinsip, Inspektorat Jenderal selalu melakukan pengawasan dan pemikiran-pemikiran tidak hanya melalui audit *review*, Bapak. Tapi juga termasuk memberikan, kalau istilah kami itu *insight*, *insight* itu pemikiran-pemikiran terhadap kondisi-kondisi yang ada, yang berkembang di dalam pelaksanaan pembangunan.

Demikian lebih kurangnya kami mohon maaf, terima kasih.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT/F - PPP (H. SYAIFULLAH TAMLIHA, S.Pi., M.S.) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Silakan, Pak Gede Pasek. Oh Pak Irjen sudah? lupa saya. Pak Djoko Sasono.

KEPALA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN (BPSDMP) KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc. (Eng)):

Siap, terima kasih, Pimpinan.

Yang kami hormati Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,

Pertama-tama kami haturkan terima kasih banyak, *matur suwun* atas berbagai pandangan, tanggapan, juga saran masukan dan arahan-arahan. Izinkan kami secara garis besar untuk bisa memberikan tambahan penjelasan sebagaimana tadi juga kami laporkan, khususnya kepada Pak Sudewo, Pak

Willem Wandik, Pak Eddy Santana, Pak Sumail, Pak Syahrul, kemudian Pak Fadholi.

Pimpinan dan Anggota Komisi V,

Bahwa pendidikan yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan di bawah BPSDM Perhubungan adalah pendidikan vokasi. *Nah*, di dalam pendidikan ini, saat ini ada dua model yang kami laksanakan. Satu model pola ikatan dinas kita sebut adalah pembibitan dan juga yang reguler. Yang pola pembibitan ini diperuntukan untuk memenuhi kebutuhan pemerintahan, sehingga penerimaannya pun juga melalui proses-proses yang dikoordinasikan oleh BKN sebagaimana penerimaan CPNS. Sedangkan kami hanya menyelenggarakan hal-hal yang tentunya secara teknis yang, yang menjadi bagian dari porsi BPSDM Perhubungan. Sedangkan yang reguler adalah diperuntukan utamanya untuk industri transportasi dan juga bisa menjadi bagian daripada nanti masuk di dalam pemerintahan.

Oleh karenanya, terkait dengan kebutuhan pegawai di Kementerian Perhubungan tidak saja dipenuhi dari basis vokasi, tetapi juga ada pendidikan umum. Kalau dilihat dari anatomi kepegawaian di Kementerian Perhubungan, vokasi ini memenuhi porsi setara 40%, yang lainnya misalnya adalah penerimaan umum. Seperti contoh kalau ada di perhubungan darat misalnya di perhubungan udara ada misalnya sarjana hukum, ekonomi, sipil dan sebagainya, yang mana tidak dipenuhi melalui pendidikan di sekolah-sekolah BPSDM.

Oleh karenanya memang terkait dengan hal ini, tentunya tugas daripada pemenuhan kebutuhan tenaga dan kompetensi vokasi transportasi ini tidak saja dipenuhi sebenarnya dari sekolah BPSDM. Sebagai contoh di penerbangan maupun di pelayaran, ada sekolah-sekolah yang tentunya juga bergerak di bidang pendidikan vokasi. Bahkan di pelayaran lebih banyak lagi, bahkan di sana ada juga SMK-SMK, penerbangan juga demikian. Artinya sekolah-sekolah Kementerian Perhubungan ini adalah sekolah yang memang secara regulasinya sebagai bagian dari sekolah-sekolah yang ada di semua sekolah yang di bawah naungan daripada Kementerian Dikbud juga, secara administrasi dan segala macam.

Nah, terkait dengan pemberian kepada masyarakat setempat yang kaitannya dengan lokasi sekolah, memang kami berusaha untuk bisa melakukan semaksimal mungkin, tadi ada saran atau seperti CSR, segala macam. Hal ini hanya bisa kita lakukan untuk yang mungkin yang reguler, memang ada satu keberpihakan. Namun di dalam pendidikan pola kepemimpinan ini juga ada keberpihakan khususnya untuk membantu menambah percepatan, penguatan kapasitas di Papua dan Papua Barat. Ada memang khusus untuk orang Papua asli, asli Papua (OAP). Dan saat ini kita selalu bersama-sama dengan kawan-kawan dari pemda untuk bisa menjaring putra-putra terbaik dari orang asli Papua ini.

Kaitannya dengan bagaimana kita menyiapkan *roadmap* segala macam, mohon izin kami nanti akan koordinasi dengan Sekjen, karena kebijakan kewenangan tentang perencanaan kepegawaian itu ada di Sekjen. Ibaratnya BPSDM hanya memasak saja apa yang menjadi kebutuhan daripada perencanaan pegawai.

Seperti yang Pak Fadholi tanyakan, juga kita memberikan porsi kalau untuk pendidikan penjenjangan. Seperti untuk menduduki jabatan, kalau dulu ada eselon IV, sekarang sudah *enggak* ada eselon IV, kita masih ada eselon III juga dan II dan eselon I. Dalam koordinasi LAN, kita bisa menyelenggarakan pendidikan itu. Namun untuk pendidikan sampai apa, PIM I kita tidak bisa, karena memang persyaratannya hanya LAN yang bisa melaksanakannya.

Tapi untuk kebutuhan-kebutuhan katakanlah tenaga-tenaga instruktur yang kaitannya dengan kompetensi keteknisan, kita juga menyelenggarakan hal demikian, untuk misalnya untuk *recurrent* dan sebagainya. Sedangkan untuk yang diklat-diklat, selain itu di luar kami, misalnya untuk pemenuhan kebutuhan pengetahuan akademis umum, misalnya kita juga mengirimkan dengan beasiswa melalui LPDP Kementerian Keuangan maupun sebagian anggaran kami untuk sekolah S2-S3 baik dalam negeri maupun luar negeri.

Pada hakikatnya kami sangat senang dengan saran, masukan, yang disampaikan oleh oleh Pimpinan dan Anggota Komisi V. Kami tentu saja nanti akan menindaklanjuti dan akan terus berkonsultasi melalui forum-forum, baik melalui rapat kerja, rapat RDP ini, maupun dengan forum-forum lainnya.

Saya rasa demikian Pimpinan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Makasih, Pak Djoko.

F- PDIP (SRI RAHAYU):

Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Selanjutnya Pak ...

F- PDIP (SRI RAHAYU):

Pimpinan, izin Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya.

F- PDIP (SRI RAHAYU):

Sekalian menyambung dari Pak.

KETUA RAPAT:

Maksud saya biar selesaikan dulu saja, Bu.

F – PDIP (SRI RAHAYU):

Oh oke.

KETUA RAPAT:

Siapa tahu ada yang sama. Silakan Pak Umar.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Makasih, Pak Pimpinan.

Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang kami hormati,

Dari beberapa yang menyampaikan pendapat tadi, Anggota Dewan yang terhormat, kami secara sederhana, kalaulah mungkin lebih lengkap nanti secara tertulis, seizin Pimpinan, kalau tidak, kami mencoba beberapa menjawab yang dapat kami sampaikan.

Pertama dari Pak Sudewo, walaupun tidak secara urut, kami coba jawab yang kami tangkap. Soal kebutuhan jumlah ideal pegawai, itu tentu sudah disampaikan juga oleh Pak Kepala BPSDM tadi. Yang kami pahami Badan Kebijakan Transportasi (BKT) itu, itu tentu kami terikat dengan hal-hal yang merupakan tugas, fungsi, dan tanggung jawab. Itu sudah diatur bahwa Badan Kebijakan Transportasi itu adalah mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan bidang transportasi. Katakanlah itu hanya sebatas memberikan rekomendasi, menganalisis, sedangkan analisis itu dapat akurat atau tidaknya, kami pasti dengan sendirinya melibatkan unsur-unsur lain baik akademisi maupun praktisi yang diketahui, itu yang mohon dimaklumi.

Dan sebagaimana diketahui, kalau katakanlah untuk pegawai, itu ranahnya ada di Sekretariat Jenderal, di sana ada Kepala Biro Kepegawaian. Sedangkan eksekusinya, siapa yang memutuskan untuk menjabat itu, saya berpendapat itu lebih ke hak prerogatif dari Pimpinan. Tetapi rekomendasi-rekomendasi, sudah ada standarnya berdasarkan analisis jabatan, data kebutuhan, dan lain sebagainya. Jadi kami tidak begitu terlalu bisa menjawab konkrit.

Yang kedua, terkait dengan yang direkomendasikan khusus Pak Sudewo dulu, Trans Yogi. Hal-hal yang sudah kami inventarisasi, kita juga sudah sama-sama mendapatkan informasi dari KNKT. Di sana juga sudah ditugaskan kepada BPTJ khususnya untuk yang di Jakarta, Bogor, Tangerang, dan Bekasi, kami sudah menginventarisasi hal-hal apa yang memang ranah itu. Karena ada juga yang kewenangan pemda provinsi, ada kabupaten/kota, kami sudah inventarisasi hal-hal yang merupakan jalan nasional yang merupakan tanggungjawab BPTJ, sudah kami anatomikan. Kami akan liat satu persatu apakah penempatan APILnya, apakah hal-hal yang tidak sesuai dalam waktu dekat, kami akan rekomendasikan untuk itu diperbaiki, Bapak Sudewo.

Yang berikutnya yang banyak beberapa masukan dan pendapat tadi, terkait dengan ojol dapat kami laporkan, Pak, sesungguhnya keputusan Menteri Perhubungan sudah dikeluarkan, tapi itu sudah *digodog* oleh tentunya yang terkait, bahkan dalam pengundangannya pun juga melibatkan Kementerian Hukum dan Perundang-Undangan, tapi tentu tidak menjadi alasan pembenaran.

Fungsi kami dari Badan Kebijakan Transportasi, kami bertugas untuk sudah itu didasarkan pada melakukan survei, Pak. Apakah kenaikan didasarkan pada *ability to pay*, apakah *willing to pay*, kesanggupan masyarakat membayar. Dari hasil survey mengatakan, itu ada juga yang tidak menginginkan naik, dan pada saat survei, kami sudah melibatkan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, kemudian para pakar di bidang transportasi, yang hasilnya bisa dipahami kalau itu disesuaikan. Tapi tentu melihat juga hal-hal kebijakan secara sosiologis atau masyarakat yang akan terkena. Dan seperti diketahui, sampai saat ini tarif ojol itu ditunda.

Nah, soal, sedangkan induknya, sepeda motor itu bukan kendaraan, memang itu ranah dari penyempurnaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Tetapi secara *de facto*, ojol itu ada, pemerintah harus hadir melihat, dan di dalam rekomendasi kami BKT, kepada di dalam keputusan Menteri Perhubungan, kami menyarankan agar pihak aplikator melakukan hal-hal yang sifatnya adil. Jadi tidak hanya kemauan aplikasi, aplikator saja, tapi sungguh mendengarkan apa hal-hal yang diinginkan pengemudi, itu kami rekomendasikan dari BKT.

Dan sebagai penanggung jawab, tanggung jawab pemerintah terhadap pelayanan jasa angkutan berbasis *online*, kami juga sudah merekomendasikan agar pihak-pihak instansi terkait, karena unsurnya regulator, operator dan *user*, regulator di sini tidak hanya Kementerian Perhubungan. Kami sudah menghimbau juga agar BKPM kalau itu kaitan investasi, KPPU, Kementerian Tenaga Kerja, dan Kemenhub, harus didengarkan dengan sungguh-sungguh sebelum kebijakan itu dikeluarkan. *insya Allah* sudah digodok itu, pegang penjurunya adalah Dirjen Perhubungan Darat, kami tidak bermaksud mengelakkan itu tanggung jawab sebagai insan perhubungan. Kami, hal-hal yang disampaikan oleh Komisi V ini akan kami sampaikan ke Bapak Menteri Perhubungan untuk kebijakan itu untuk menjadi perhatian-perhatian berikutnya.

Hal-hal lain sifatnya adalah banyak masukan dan kami menyadari masih ada beberapa yang dari himbauan dari beberapa Anggota Dewan yang terhormat, bahwa *insya Allah* diberikan suatu kepercayaan di Badan Kebijakan Transportasi ini, untuk memberikan rekomendasi yang akurat, yang akurat, yang dapat dipertanggungjawabkan. Tapi sekali lagi, tentu tidak sekedar mengelakkan setelah rekomendasi kami berikan. Kami juga selalu mengawal apakah rekomendasi-rekomendasi yang kami sampaikan, bagaimana perwujudannya.

Itu termasuk juga secara ringkas kami tidak sebutkan dari Bapak penanya tadi, menyarankan tadi. Termasuk tarif angkutan udara, dan langkah-langkah itu mungkin Bapak Ibu sekalian lebih paham. Secara nasional sudah dapat arahan Bapak Presiden dan Bapak Menteri Perhubungan dengan *stakeholder* terkait, bekerja keras untuk bagaimana mengurangi kenaikan tarif. Dari BKT sudah menyarankan, kita menganatomikan unsur apa saja yang terlibat dalam kebijakan, dalam menentukan tarif, tarif batas atas, tarif batas bawah. Hal-hal yang bisa kita kendalikan misalnya penerbangan, kemudian JPU, JP3U yang hal-hal yang bisa di bawah kendali Kementerian Perhubungan, kita sudah himbau, duduk bersama untuk mengurangi. Sedangkan untuk avtur, untuk minyak, dan lain sebagainya itu tentu sudah dibicarakan antar kementerian, yang dari masukan hari ini kami akan sampaikan ke Bapak Menteri Perhubungan.

Hal-hal lain secara garis besar, kami sangat akan mematuhi dari yang disampaikan tadi. Dan yang terakhir sekali kaitan saya juga kalau boleh diizinkan sekaligus sebagai Plt. BPTJ, rasanya kalau idealnya karena Jabodetabek, BPTJ itu adalah bekerja didasarkan pada RITJ, Rencana Induk Transportasi Jabodetabek, ada IKU-nya, Indikator Kinerja Utamanya, ada target-target dalam tahun-tahun tertentu, kapan *enggak* macet, berapa jarak halte. Saya kira apa yang disampaikan yang terhormat Ibu Eem tadi, kami mencoba, tidaklah menjadi alasan kalau hal-hal itu, dengan anggaran yang terbatas, tentu kami semaksimal mungkin mencoba. Dan bahkan ada terobosan bagaimana *creative financing*, kami melibatkan unsur-unsur terkait untuk mencoba menyelesaikan apa yang dibutuhkan.

Dan beberapa saran tadi yang tidak bisa kami jawab, kami akan catat dan akan kami konsultasikan ke dalam.

Dan terakhir sekali yang dihimbau oleh Bu Eem dan Bapak-Ibu sekalian, baik BKT maupun BPTJ, kami sangat mohon dengan sangat, tahun 2023 memang kami agendakan kita secara bersama-sama dalam kemitraan, karena kebijakan itu akan sebelum direkomendasikan keluar, dia harus mendengar dulu apa yang aspirasi masyarakat. Kami mohon berkenan Bapak-Ibu yang terhormat untuk kami akan konsolidasi dengan staf tadi, nanti akan bersama-sama kami sesuaikan jadwalnya, sesuai dapil-dapil yang sudah ditentukan.

Demikian, Pak Pimpinan, *makasih*, Pak.

KETUA RAPAT:

Makasih. Ini catatan *teh*, yang punya Bapak ini, jangan sampai Komisi V di, seolah-olah sudah dilibatkan dalam pembahasan.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Siap.

KETUA RAPAT:

Penyesuaian tarif itu.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Saya ralat, tadi saya menyampaikan juga.

KETUA RAPAT:

Iya.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Kami akan perbaiki redaksinya, tidak bermaksud mem-*vetacomply* bahwa seolah-olah Komisi V menyarankan ojol, *enggak*. Tapi ini yang kami maksud dalam kalimat redaksi staf kami adalah ini hal ikhwal ojol dibicarakan, bukan penyesuaian tarifnya, termasuk saran-sarannya, kami akan ralat, Pak Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya.

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Bu Sri Rahayu, silakan ke Pak BPSDM.

F- PDIP (SRI RAHAYU):

Iya, terima kasih, Pimpinan.

Saya hanya menanyakan satu hal, terkait dengan Diklat Pemberdayaan Masyarakat, Pak. Itu jumlahnya kan besar *tuh* ya, 81.000 yang tahun 2022, saya yakin 2023 juga ada. Itu dasar penentuan orang-orangnya seperti apa? Ada kriteria, kemudian lokasinya juga demikian, kan mesti di kabupaten mana, di kota dan provinsi, itu saja pertanyaan saya.

Kemudian melanjutkan apa yang disampaikan terkait dengan ojol, Pak, betul apa yang disampaikan bahwa seingat saya waktu itu kita tidak pernah bicara tentang kenaikan, tetapi bagaimana menangani itu. Yang ingin saya sampaikan, yang ingin saya tegaskan, bahwa kenaikan tarif itu pasti akan berdampak kepada penerimaan bagi yang punya aplikasi atau aplikator maupun operator, itu yang perlu dipertimbangkan. Dan saya berharap bahwa ojol ini harus ada yang bertanggung jawab, siapa yang bertanggung jawab, *gitu loh*. Karena dia apapun yang dia lakukan pekerjaan itu, akan berdampak pendapatan bagi orang lain, meskipun ada simbiosis di situ.

Nah, oleh karena itu bagaimana jaminannya juga *gitu*, itu memang harus diatur ke depannya. Untuk, meskipun disampaikan kemarin, waktu kita melakukan RDP, itu bukan merupakan pekerjaan utama, tetapi pilihan untuk sementara. Bahkan suatu saat bisa menjadi bukan pilihan sementara, tetapi seterusnya, karena tidak ada pekerjaan lain, *nah*, ini perlu mendapatkan perhatian dari pemerintah juga.

Saya juga menyampaikan, kemarin kalau *enggak* salah menyampaikan juga, saya masih ingat itu. Sepertinya ojol ini orang yang bisa memberikan penghasilan kepada orang lain, tetapi dirinya tidak diperhatikan begitu. Saya menyampaikan bagaimana dari sudut pakaian dan seterusnya itu, orang yang di *pantry*, orang OB saja punya seragam yang bagus. Tapi kalau itu, luar biasa, sekali mungkin untuk bertahun-tahun itu. *Nah*, itu siapa yang harus memperhatikan ini juga harus diatur, supaya karena ini secara fakta atau *de facto* itu menjadi alat ya transportasi, maka kita juga harus bertanggungjawab untuk itu. Jangan sampai mereka ini hanya diambil apanya, tenaganya dan hasilnya.

Satu lagi dari, apapun mereka itu rakyat Indonesia, Pak, yang, dan saya yakin kehidupannya juga menginginkan untuk lebih sejahtera untuk keluarganya.

Dari Bapak Inspektorat ya, saya ingin menanyakan, di dalam program tahun 2023 itu antaranya adalah belanja modal 4,7 M itu adalah digital forensik, kemudian peralatan fasilitas perkantoran, dan sistem informasi pengawasan. Tentu dengan adanya peralatan-peralatan baru maupun sistem yang baru, tentu akan berdampak kepada bagaimana kualitas hasil yang diharapkan dari Inspektorat. Tentunya untuk menuju pemerintahan yang bersih, terkait dengan pemanfaatan atau penggunaan dari anggaran itu sendiri. Saya tidak melihat atau tidak membaca dari hal tersebut, tolong saya diberikan penjelasan untuk hal tersebut.

Saya kira itu saja Pak Ketua, tambahannya, *makasih*.

KETUA RAPAT:

Saya *tuh* dari tadi cemburu dengan Ibu Sri Rahayu itu. Bajunya tuh motifnya sama dengan Pak Hamka. Duduk berdampingan, *gitu*.

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Itu dari undangan, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Silakan, kalau ojol kan itu masukan saja, silakan Pak SDM yang titik-titik itu. Ini penting titik-titik ini, silakan Pak.

KEPALA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN (BPSDMP) KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc. (Eng)):

Makasih, Pimpinan, terima kasih Ibu Rahayu, izinkan kami untuk menambah penjelasan saja. DPM ini adalah satu kegiatan yang kami laksanakan dengan dua maksud, yang pertama adalah membekali tambahan kapasitas bagi mereka yang sudah bekerja di bidang itu. Misalnya seperti nelayan, sudah menjadi nelayan tapi belum punya pengetahuan tentang bagaimana melaksanakan keselamatan pelayaran, maka ada pendidikan seperti itu. Ada juga yang artinya Diklat Pemberdayaan Masyarakat ya Bu DPM, *njeh*. Ada juga yang memang orang yang belum punya pengetahuan diberi pengetahuan untuk bisa menggunakan itu untuk nanti mencari pekerjaan.

Jadi misalnya ada seseorang yang lulus dari kemudian katakanlah punya latar belakang SLTA, terus kemudian mendapat pendidikan pelatihan dari kami, misalnya pengelasan segala macam, itu nanti keahliannya bisa dipakai untuk bekerja.

Nah, tentang kriteria peserta dan segala macam, kita menerapkan sebagaimana biasanya untuk sesuai dengan keahlian yang akan dimiliki. Seperti misalnya untuk *basic AVSEC* misalnya di udara, *AVSEC security* itu. Mereka harus punya latar belakang pendidikan, sekarang pun sudah ada di sana. *Nah*, siapa saja nanti yang akan bisa ikut? Kami kadangkali juga berkomunikasi dengan beberapa sumber atau kalangan juga termasuk dari kami juga dari Pimpinan dan Anggota Komisi V yang mungkin punya *resource-resource* di mana kami bisa lakukan.

Demikian Bu, nanti wilayahnya juga kita sebenarnya terkait dengan kedekatan dengan sekolah-sekolah, misalnya di Aceh ada sekolah pelayaran, maka di sana kita sekitar Aceh yang kita utamakan untuk itu. Memang dimungkinkan misalnya untuk kebutuhan misalnya untuk penerbangan, segala

macam, bisa saja. Tapi kita, jumlah kita tidak akan banyak bisa kita lakukan untuk daerah yang jauh dari sekolah penerbangan seperti itu. Demikian Ibu, semoga bisa menambah penjelasan.

KETUA RAPAT:

Silakan Pak Irjen.

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Makasih.

Yang saya hormati Ibu Sri Rahayu, terima kasih atas atensinya, Ibu,

Berkaitan dengan belanja modal ini memang antara lain itu untuk pengadaan peralatan digital forensik, sarana alat bantu audit, dan juga termasuk pengembangan sistem informasi pengawasan. Jadi kami tadi laporkan bahwa dengan keterbatasan anggaran, maka kita menggunakan strategi pengawasan itu tidak semuanya fisik, Bu. Jadi ada yang kita sebut dengan *remote* audit, *remote* audit itu kalau kita mengaudit misalnya 20 hari itu 10 hari di *on the desk*, semua data itu dikirim melalui teknologi informasi, kemudian 50% lagi itu melakukan pengawasan di lapangan, jadi 10 harinya di lapangan. *Nah*, untuk itu diperlukan sarana alat bantu audit.

Yang kedua, juga dalam rangka untuk melakukan investigasi terhadap sebuah aduan masyarakat, kami melengkapi peralatan-peralatan bagaimana melakukan investigasi mendekati standar. *Nah*, kami berkoordinasi dengan BPKP, di sana ada Deputi Investigasi, terus ternyata memang diperlukan peralatan-peralatan. Selama ini itu yang kami belum miliki, salah satunya adalah peralatan digital forensik ini, mudah-mudahan tahun 2023 bisa kami lengkapi dalam rangka untuk membantu investigasi.

Saya kira itu, Bu, penjelasannya, Bu, *makasih*, Bu.

KETUA RAPAT:

Bapak-Ibu sekalian.

F- PDIP (SRI RAHAYU):

Izin, Pak, tadi ada satu ketinggalan.

KETUA RAPAT:

Apa?

F – PDIP (SRI RAHAYU):

Ini terkait dengan tarif, Pak, lupa saya. Bukan, bukan tarif ojol, Pak, tapi tarif apa itu, tiket angkutan udara, Pak. Saya sudah pernah menyampaikan, tolong antara jarak antara bisnis dengan tiket ekonomi jangan terlalu jauh. Saya *enggak* tahu, saya belum baca, apakah ada katanya aturan bahwa tidak boleh lebih dari 300%. Tapi dalam kenyataannya, antara yang ekonomi dengan yang bisnis itu lebih dari 300%.

Oleh karena itu bagian dari, Bapak, mungkin untuk menganalisis melihat secara langsung, coba dilihat kalau misalnya di apalah yang jual tiket itu, itu kenyataannya demikian. Kenapa ini saya sampaikan? Karena kalau misalnya Anggota Dewan ini mau ke bisnis, pulang bisnis itu *enggak* cukup uang untuk kunjungan itu *enggak* cukup, *gitu loh*. Padahal tiketnya kan bisnis, tapi kalau dibelikan untuk PP itu *enggak* bisa. *Nah*, oleh karena itu ini perlu mendapatkan perhatian, paling nggak ditegur lah ini maskapainya ini.

Terima kasih, Pimpinan.

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Pak Ketua, Pak Ketua, ya interupsi sedikit.

KETUA RAPAT:

Saya sudah sudah bilang tadi jangan sampai tiga kali.

F – P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Ya interupsi sedikit.

KETUA RAPAT:

Hahaha, silakan.

F- P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Baik, terkait itu tadi, ini harus jelas apakah penentuan tarif tiket batas atas dan bawah ini apakah di bawah kendali kewenangan seluruh maskapai penerbangan atautkah di Kementerian Perhubungan? Harus jelas, *gitu*. Karena hari ini luar biasa harga tiket gila-gilaan, banyak masyarakat mengeluh sekarang.

Sekian, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Cukup kan, Pak? Ibu perlu jawaban atau menyampaikan keluhan saja kan tadi? Iya iya, yang terbaik, ini kita akan bacakan kesimpulan.

F- PDIP (SRI RAHAYU):

Yang penting, *bikin* kepala pusing, Ketua.

KETUA RAPAT:

Iya, yang saya sering bilang itu. Jangan ikan kakap ikan mujair, banyak cakap tapi tidak cair-cair. Jadi betul-betul dicatat, diperhatikan soal tiket pesawat ini, terus menerus banyak keluhan ke Komisi V ini, Pak.

Kesimpulan:

1. Komisi V DPR RI meminta Inspektorat Jenderal, BPSDMP, BKT, dan BPTJ Kementerian Perhubungan untuk meningkatkan capaian serapan anggaran APBN Tahun Anggaran 2022 sesuai saran dan masukan Komisi V DPR RI, di mana capaian per Agustus 2022 sebagai berikut:
 - a. Inspektorat Jenderal, realisasinya secara keuangan 55,81%. Realisasi fisiknya 58,31%. Betul ya, Pak Irjen?
 - b. BPSDMP, realisasi keuangan 45,94%, realisasi fisik 48,98%. Betul ya?
 - c. BKT, realisasi keuangan 62,51%, realisasi fisik 64,01%. Betul ya?
 - d. BPTJ, realisasi keuangan 58,99%, realisasi fisik 63,9%. Setuju ya?

**(KETOK PALU 1 KALI)
(RAPAT: SETUJU)**

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan, itu apakah BPSDM atau BPSDMP? Berdasarkan SK Menpan, itu BPSDMP, bukan BPSDM saja, Pak? Karena yang namanya Inspektorat Jenderal, itu juga ada di kementerian lain. Tapi mengapa *enggak* pakai P juga, Perhubungan. Kemudian BKT, kalau BPTJ memang spesifik di situ, Kementerian Perhubungan. Tapi kalau Itjen itu kan ada juga di Kementerian yang lain, lembaga yang lain. Tapi mengapa tidak ada P-nya, tidak ada inisial kementerian atau lembaga tersebut, begitu kan. Jadi nomenklaturnya mengapa berbeda, kalau memang itu berdasarkan Surat Keputusan Menpan RB? Jadi kalau membuat kesimpulan semacam ini, mestinya harus jelas, kita itu rapat dengan Eselon I Kementerian apa? Jadi kalimat panjang itu mestinya terakhir ada kalimat lanjutannya, yaitu Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Jadi jelas di situ Itjen, maupun BPSDM, BPKT, dan BPTJ itu masuk dalam struktur organisasinya Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jadi tidak boleh semacam ini, *gitu*, karena RDP itu merupakan kelanjutan dari rapat kerja. Jadi tolong dipastikan dulu oleh Kepala BPSDM, apakah betul SK Menpan RB itu BPSDMP? Nanti akan saya pertanyakan dengan kementerian lain. Kementerian PU, mengapa tidak disebut BPSDM PUPR, *gitu* kan. Saya kira itu Pimpinan, supaya diperjelas.

KETUA RAPAT:

Sudah *anu*, Pak, ini kan ada Kementerian Perhubungannya, Pak. Iya sudah di atas itu, iya. Maka itu ketika Pak Fadholi tadi tanya, saya minta penegasan. Yang diminta oleh Pak Fadholi dari Fraksi Nasdem tadi itu adalah SDM, bukan SDP, kalau SDM, sumber daya manusia. Tapi kalau SDP itu bosnya Pak Tamanuri, Surya Darma Paloh. Iya, iya betul, sudah diminta penegasan tadi, Pak, iya, bukan Surya Darma Paloh. Yang kedua, Komisi V memahami penjelasan ...,

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Sebentar, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Belum belum *clear* ini.

KETUA RAPAT:

Oh belum *clear*.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Yang poin satu, perlu dipertegas dulu. Ini rasanya kalau bahasanya Pak Hamka dulu apa itu yang, yang ini diulangi lagi apa istilahnya. Hah?

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Pleonasme.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Pleonasme, kalau sudah ada BPSDMP Perhubungan, di situ. Kemudian ada keterangan lanjutan Kementerian Perhubungan itu namanya pleonasme. Dalam bahasa Indonesia yang benar Pak, *gitu* kan. Jadi diperjelas dulu.

KETUA RAPAT:

Ayo coba Pak, Bapak *anu*, waktu SK Pelantikan Bapak, coba *anu* diperiksa, apa judulnya. Bapak nanti jadi Kepala apa. Tetap itu, BPSDMP Perhubungan. *Nah*, itu Pak, aneh ya Kementerian Perhubungan ini. Iya, iya.

2. Komisi V DPR RI memahami penjelasan Saudara Irjen, Kepala BPSDMP, Kepala BKT, dan Kepala BPTJ Kementerian Perhubungan mengenai rencana kerja dan anggaran masing-masing unit organisasi Eselon I dalam RAPBN Tahun Anggaran 2023, sebagai berikut:

- 1) Irjen. Pagu kebutuhan tahun anggaran 2023 Rp181.014.460.000,00. Di Nota Keuangan 96, kemudian ada selisih 84,3.
- 2) Ini lagi *nih* Pak Dewo. BPSDMP Rp8.384.405.318.000,00. Nota Keuangan Rp3.665.888.200.000,00 selisih 4,7 triliun.
- 3) BKT, pagu kebutuhan Tahun Anggaran 2023 Rp446.130.489.000,00. Nota Keuangan Rp164.691.139.000,00 Selisih 281,4 miliar.
- 4) BPTJ, pagu kebutuhan Rp908.233.231.000,00. Pada Nota Keuangan Rp259.712.953.000,00. Ada selisih 648,5 miliar.

Ini saya mau tanya dulu, kan ada tambahan 400 miliar, apakah di tempat Bapak sudah ada yang naik dari pagu indikatif kemarin? *Enggak* ada, Pak? Kan ada tambahan dari Menteri Keuangan itu. Masih proses, maksudnya ada proses itu, Bapak sudah mendapat tambahan belum? Belum? *Gimana* kalau

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Hm.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Ya ini rupanya Irjen, BPSDMP dan yang lain ini lupa kali ya, bahwa berapa yang disampaikan kepada Komisi V waktu pagu indikatif persidangan yang sebelumnya. Yaitu pada bulan Juni 2022, mungkin lupa. *Kenapa* saya yakin bahwa pemerintah lupa? Karena saya yakin dengan tambahan gelondongan di

Kementerian Perhubungan, itu empat unit ini pasti mendapatkan. Karena tidak mungkin akan dialokasikan pada satu direktorat saja, pasti dibagi kepada masing-masing unit secara proporsional, sesuai kebutuhannya.

Nah, yang menjadi esensi atau perhatian kita perhatian kita, perhatian kita, bukan hanya masalah angka bilamana nanti ada penambahan. Itu dialokasikan ke mana, begitu? Pengalokasian atau tambahan *item* yang baru ini sebenarnya menjadi prioritas atau tidak begitu ya, jadi tolong jangan buru-buru diketok, Pimpinan. Biar oleh mitra kerja kita melihat dulu, kita kasih kesempatan.

KETUA RAPAT:

Ya betul ini, Pak, jangan sampai kita ketok di sini, Bapak terkunci, tiba-tiba ada tambahan di tempat Bapak. Ada tambahan?

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Kami mohon maaf, setelah dicek tadi, betul, Pak Sadewo, kami ada tambahan 4 miliar terkait untuk IKN, Pak. Jadi 164, maaf, BKT, 164 itu sudah termasuk yang ditambahkan yang tadinya 160, ya itu.

KETUA RAPAT:

Jadi berapa tambahannya?

PLT. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H.):

Itu sudah termasuk ditambah, yang lain saya kurang paham, *makasih*, Pak. Kami minta maaf.

KETUA RAPAT:

Kalau Pak Irjen dikurangi? *Enggak?*

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Kami sudah cek, Pak, tidak ada penambahan untuk Irjen, *makasih*, Pak.

KETUA RAPAT:

Kalau BPSDMP?

KEPALA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN (BPSDMP) KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc. (Eng)):

Kami kemarin ini informasi dari cek, kita sedang diskusi, belum diputuskan, Pak. Jadi masih di tingkat kami masih belum diputuskan. Iya Pak Sesdirjen, Pak Seswan? Mohon izin, Pak, tadi yang rapat.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN:

Izin menambahkan kami baru rapat dengan Biro Perencanaan kemarin, Pak, untuk penambahan baru disampaikan, hanya untuk diklat pegawai aparatur, Pak.

Terima kasih.

F- P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):

Kesimpulan yang persidangan dulu mungkin bisa dibuka itu.

KETUA RAPAT:

Oh Pak Sudewo, dulu kita belum menetapkan mau finalisasi angka yang kita ketok, di saat pagu indikatif. Ini kan tambahan dari Menteri Keuangan dan surat dari Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional.

Jadi dipastikan dulu, Pak, kalau kami ketok di sini, Bapak terkunci, *enggak* bisa lagi Bapak terima tambahan. Coba cermat, cermat. Yang lalu, Pak Hamka, kita tidak, para Eselon I, dulu kita tidak kasih. *Gimana*, Pak Djoko?

KEPALA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN (BPSDMP) KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc. (Eng)):

Mohon izin, kami belum ada tentang pembahasan itu, Pak. Jadi belum ada keputusan dari Sekjen, Pak.

KETUA RAPAT:

Jadi jangan salahkan kami ya, ketika ada tambahan, Bapak tidak bisa lagi, karena sudah terkunci di sini.

KEPALA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN (BPSDMP) KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc. (Eng)):

Baik, kami coba koordinasi dengan Sekjen.

KETUA RAPAT:

Coba. Ya silakan, Pak Irjen.

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Baik Pak, berkaitan dengan ini untuk kami Itjen, sudah kami pastikan tidak ada tambahan. Namun untuk yang berkaitan dengan ini, mungkin kami akan koordinasikan dengan Pak Sekjen, Pak.

KETUA RAPAT:

Ya coba saya skors, lima menit, Bapak koordinasi.

**(KETOK PALU 1 KALI)
(RAPAT DISKORS PUKUL 16.15 WIB)**

**(KETOK PALU 1 KALI)
(SKORS DICABUT PUKUL 16.30 WIB)**

Pak Irjen.

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Terima kasih, Pak Pimpinan. Jadi setelah kami diskusi, koordinasikan dengan Biro Perencanaan, itu memang ada tambahan 400 itu.

KETUA RAPAT:

419,2, Pak.

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Iya, itu untuk Perhubungan Darat. Jadi ada dua, Pak, untuk rupiah murni tambahan dan juga untuk tambahan IKN, dibagi dua ini. Di mana yang mendapat tambahan itu darat, laut, udara, perkeretaapian, dan juga BKT 3.878.546.000 dan menurut

KETUA RAPAT:

Kalau BKT?

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Sudah, Pak.

KETUA RAPAT:

Sudah sesuai angkanya dengan kesimpulan kita?

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Sudah Pak, sudah termasuk ke sana, Pak. Demikian, Pak, terima kasih, Pak.

KETUA RAPAT:

Oke ya pokoknya jangan salahkan Pak Hamka kalau tiba-tiba BPSDMP dan BKT dan BPTJ ini untuk kemudian ada tambahan. Ya setuju ya?

**(KETOK PALU 1 KALI)
(RAPAT: SETUJU)**

3. Komisi V DPR RI bersama Irjen, BPSDMP, dan BKT beserta BPTJ Kementerian Perhubungan sepakat bahwa program dan kegiatan pada Tahun Anggaran 2023 diprioritaskan antara lain dari hasil kunjungan kerja dan masukan serta usulan Komisi V DPR RI.

Setuju?

**(KETOK PALU 1 KALI)
(RAPAT: SETUJU)**

4. Komisi V DPR RI meminta Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan untuk melakukan kajian secara komprehensif terkait dengan kenaikan tarif angkutan bagi masyarakat dan hasilnya disampaikan kepada Komisi V DPR RI.

Ini dengan hasilnya, jangan-jangan setelah dapat duit hasilnya diserahkan Komisi V gitu maksudnya ya? Itu diperlembutlah kalimat ini, hasil kajiannya *aja* kan? "Dan hasil kajian tersebut disampaikan kepada Komisi V". Hasil kajian kan, diminta untuk melakukan kajian, Pak.

Saya minta maaf, karena ini apa namanya, supaya ini angka-angka ini benar. Bagaimanapun setiap Kementerian kan dilakukan supervisi oleh Komisi Pemberantasan Korupsi. Jangan sampai ada satu sen pun yang tidak benar di angka-angka ini.

Dengan demikian, mana, hasil kajian tersebut, ya, "Dan hasil kajian tersebut disampaikan kepada Komisi V DPR RI".

Demikian, selanjutnya sudah setuju semua, Anggota? Mau tambahan? *(suara tidak jelas)*

**(KETOK PALU 1 KALI)
(RAPAT: SETUJU)**

Silakan kepada Pak Irjen.

INSPEKTUR JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN (Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc):

Terima kasih, Pimpinan.

Atas nama kawan-kawan di sini, Pak, kami sepakat dan setuju, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Dengan mengucapkan *alhamdulillah*, rapat pada hari ini dinyatakan ditutup.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

(RAPAT DITUTUP PUKUL 16.20 WIB)

JAKARTA, 30 Agustus 2022

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002