



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI VI DPRRI
DENGAN DIRUT PT PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA (PERSERO),
DIRUT PT KERETA API INDONESIA (PERSERO), DAN DIRUT PT
BAHANA PEMBINAAN USAHA INDONESIA (PERSERO)**

- Tahun Sidang : 2021-2022
Masa Persidangan : I (satu)
Rapat Ke- :
Jenis Rapat : Rapat Dengar Pendapat
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 1 September 2021
Waktu : 10.37 s.d. 13.54 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi VI DPRRI Gedung Nusantara I
Lt.1, Jl. Jenderal Gatot Soebroto, Jakarta 10270
Ketua Rapat : Aria Bima, Wakil Ketua Komisi VI DPRRI
Acara : Pembahasan mengenai Penjelasan terhadap
Usulan Penyertaan Modal Negara Tahun Anggaran
2022
Sekretaris Rapat : Dewi Resmini, S.E., M.Si., Kabag Sekretariat
Komisi VI DPRRI
Hadir : A. Anggota DPRRI:
46 dari 54 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
12 dari 12 orang Anggota
1. Aria Bima
2. Adisatrya Suryo Sulistio
3. Muhammad Prakosa
4. Darmadi Durianto
5. Rieke Diah Pitaloka
6. S.T Ananta Wahana, S.H.
7. Sonny T. Danaparamita
8. I Nyoman Parta, S.H.
9. Deddy Yevri Hanteru Sitorus, M.A.
10. Dr. Evita Nursanty, M.Sc.
11. Sondang Tiar Debora Tampubolon
12. dr. H. Mufti A. Anam
2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
7 dari 8 orang Anggota
1. Gde Sumarjaya Linggih, S.E., M.A.P.
2. Ir. H.M. Idris Laena, M.H.
3. H. Singgih Januratomoko, S.K.H, M.M

4. Doni Akbar, S.E.
 5. Nusron Wahid
 6. Drs. H. Bambang Heri Purnama, S.T., S.H., M.H.
 7. Dra. Hj. Haeny Relawati R.W., M.Si.
3. FRAKSI PARTAI GERINDRA (F-GERINDRA)
5 dari 7 orang Anggota
 1. Andre Rosiade
 2. Dr. Supratman Andi Agtas, S.H., M.H.
 3. Ir. H. La Tinro La Tunrung
 4. M. Husein Fadlulloh, S.Bus., M.M. M.B.A.
 5. M. Hendrik Lewerissa, S.H., L.L.M.
 4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)
5 dari 5 orang Anggota
 1. Martin Manurung, S.E., M.A.
 2. Nyat Kadir
 3. H. Subardi, S.H., M.H.
 4. Zuristyo Firmadata, S.E., M.M.
 5. Muhammad Rapsel Ali
 5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-PKB)
4 dari 6 orang Anggota
 1. Ir. H. M. Nasim Khan
 2. Tommy Kurniawan
 3. Marwan Ja'far
 4. Drs. H. Mohammad Toha, S.Sos., M.Si.
 6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
3 dari 5 orang Anggota
 1. DR. Ir. E. Herman Khaeron, M.Si.
 2. Muhammad Dhevy Bijak
 3. Hj. Melani Leimena Suharli
 7. FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA (F-PKS)
4 dari 4 orang Anggota
 1. Amin AK., M.M.
 2. Hj. Nevi Zuairina
 3. Rafli
 4. Mahfudz Abdurrahman, S.Sos.
 8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)
4 dari 5 orang Anggota

1. Abdul Hakim Bafagih
2. Eko Hendro Purnomo, S.Sos.
3. Daeng Muhammad, S.E., M.Si.
4. Hj. Intan Fauzi, S.H., L.LM.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)
2 dari 2 orang Anggota
 1. H. Ach. Baidowi, S.Sos., M.Si.
 2. Elly Rachmat Yasin

B. Undangan:

1. Dirut PT Perusahaan Listrik Negara (Persero),
2. Dirut PT Kereta Api Indonesia (Persero),
3. Dirut PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT (ARIA BIMA / F-PDIP):

... (rekaman tidak jelas) ...

PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia Masa Sidang I Tahun 2021/2022 Rabu, 1 September 2021.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,
Salam sejahtera untuk kita semua,
Om Swastiastu,
Namo Buddhaya,
Salam kebajikan,

Yang saya hormati kawan-kawan Pimpinan Komisi VI,
Yang saya hormati kawan-kawan Anggota Komisi VI DPRRI, dan
Selamat datang saya ucapkan kepada yang terhormat saudara Direktur Utama PT Perusahaan Listrik Negara Bapak Zulkifli Zaini, sehat Pak?

Sehat-sehat Pak ya, mohon maaf ini tadi terlambat ternyata jalannya sudah normal lagi Pak.

Selamat datang saudara Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia Bapak Didiek Hartantyo, Pak Didiek.

Selamat datang kami ucapkan yang terhormat Saudara Wakil Direktur Utama PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia Bapak Hexana Tri Sasongko, Pak Dirut sudah ada izin suratnya ya tidak hadir ya wakilnya sampeyan toh Mas.

Tentunya beserta seluruh jajaran yang hadir pada hari ini.

Puji dan syukur kita panjatkan kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala Tuhan Yang Mahakuasa yang hari ini kita selalu diberi keadaan sehat wal'afiat sehingga kita dapat melaksanakan Rapat Dengar Pendapat antara Komisi VI dengan Direktur Utama PT Perusahaan Listrik Negara, Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia dan Wakil Direktur Utama PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia.

Walaupun berulang kali disampaikan dalam rapat tapi kami perlu menyampaikan lagi bahwa rapat kali ini masih terkait acara rapat dengan Alat Kelengkapan Dewan dan mitra kerja pemerintah dengan ketentuan-ketentuan rapat dalam situasi pandemi Covid-19. Sesuai dengan surat 11 September 2020 tata cara rapat komisi dan badan pada masa tatanan normal baru kehadiran fisik 20% dari Anggota Komisi tetap memperhatikan Surat Ketua DPR RI Nomor PW/10736/DPRRI/2020 tertanggal 11 September 2020 tentang tata cara rapat komisi/badan pada tatanan normal baru:

- Kehadiran fisik pada rapat-rapat DPRRI dengan ketentuan paling banyak 20% kapasitas tempat duduk pada ruangan rapat Komisi VI;
- Tata cara komisi dilaksanakan secara fisik maupun secara virtual dan peliputan rapat komisi dilakukan dengan *live streaming* oleh TV Parlemen, media cetak, dan media elektronik lainnya mendapatkan sumber berita TV Parlemen; dan
- Tata tertib tentang kepentingan administrasi setiap anggota menandatangani daftar hadir sebelum menghadiri rapat, dikarenakan situasi kondisi tidak kondusif maka daftar hadir anggota dapat dilakukan secara elektronik terlihat di dalam *list* partisipasi dalam aplikasi Zoom;
- Pada saat rapat berlangsung kita akan menjaga rapat suasana rapat tertib agar terdengar seluruh jalannya rapat, maka akan diatur oleh sekretariat;
- Hal-hal yang menyangkut potensi gangguan jalannya rapat akan dilakukan beberapa cara dengan mematikan suara *microphone mute* dari sekretariat;
- Secara fisik dan secara virtual rapat diusahakan semaksimal 2 jam maksimal 2 jam dan apabila dapat diperpanjang hanya bisa 30 menit. Yang menyangkut materi tadi sekretariat sudah *men-share* untuk disampaikan pada anggota-anggota termasuk yang hadir secara virtual;
- Setiap anggota berhak mengikuti rapat sidang virtual dan untuk menyampaikan pertanyaan dan tanggapan kali ini aturan Surat Pimpinan DPR melalui juru bicara di setiap fraksi ya, saya berusaha untuk tidak bijaksana dalam mengatur jalannya pendalaman ini lewat juru bicara fraksi. Apabila memang ada hal yang sangat perlu baru kita akan lakukan untuk tambahan-tambahan pertanyaan;
- Interupsi hal yang menyangkut dalam rapat ini ditiadakan dalam rapat virtual;
- Alur rapat seperti biasa ada:
 - Pembukaan;
 - Presentasi singkat dari kementerian/lembaga atau dari mitra kerja;
 - Pertanyaan yang disampaikan dari juru bicara;

- Tanggapan dari kementerian/lembaga atau mitra kerja;
 - Tanggapan balik dari juru bicara atau kalau ada yang mewakilkan ke temannya yang lain silakan;
 - Tanggapan akhir kementerian/lembaga; dan
 - Kesimpulan penutup.
- Presentasi kita harapkan secepat mungkin 10 menit dan juru bicara fraksi menyampaikan pertanyaan pendalaman selama 5 menit dan tanggapan balik 3 menit;
 - Lalu lintas alur pembicaraan oleh admin yang membantu pimpinan rapat terutama dalam menghidupkan dan mematikan *microphone* masing-masing peserta;
 - Pada sesi-sesi tanya jawab kesimpulan hanya memberikan hak bicara pada perwakilan-perwakilan fraksi.

Dan menurut laporan dari Sekretariat Komisi VI DPRRI, rapat dengar pendapat hari ini telah ditandatangani 23 orang 54 Anggota Komisi VI DPRRI yang terdiri dari 7 fraksi. Dengan demikian kuorum telah terpenuhi, maka izinkan saya membuka rapat dengar pendapat hari ini dan rapat saya nyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 10.37 WIB)

Sekali lagi terima kasih saya ucapkan pada para tamu undangan atas kesediaan waktunya untuk menghadiri rapat dengar pendapat hari ini untuk mendengarkan penjelasan Direktur Utama PT Perusahaan Listrik Negara, Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia, dan direktur utama yang diwakili Wakil Direktur PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia terkait dengan penjelasan terhadap usulan PMN Tahun Anggaran 2022 yang merupakan bagian dari proses persetujuan dari Komisi VI maupun bahan fungsi pengawasan kami nantinya dalam realisasi Penyertaan Modal Negara Tahun 2022.

Seperti biasa kita berharap ada satu dasar pemberian PMN, kemudian ada tujuan pemberian PMN, kemudian ada prasyarat-prasyarat hal-hal yang memang itu secara kooperatif maupun (*suara tidak jelas*) hal yang terkait dengan (*suara tidak jelas*) tapi juga menyangkut benefit rasio hal-hal yang menyangkut kepentingan hal-hal tidak hanya korporasi tapi juga BUMN dalam konteks hal-hal yang menyangkut kepentingan publik maupun *agent development*. Ini yang memberikan penguatan pada Komisi VI dalam situasi pandemi semacam ini pemberian PMN tidak lepas hal-hal yang berorientasi pada *public*. Demikian hal yang bisa kami sampaikan.

Terkait dengan penjelasan lain pandemi Covid yang sedang kita alami saat ini terus akan kita ikuti hal-hal yang terkait dengan dengan dengan mengatasi virusnya dengan vaksinasi, kemudian tetap menjaga bagaimana penularan itu bisa kita kurangi semaksimal mungkin dan kali ini kita lebih banyak bicara mengatasi dampak ekonominya dan kita berharap BUMN-BUMN yang saat ini terlibat dalam pemulihan ekonomi nasional yang antara lain memerlukan Penyertaan Modal Negara (PMN) bertujuan juga untuk memperbaiki struktur permodalan perusahaan yang berdampak dari

pandemi 19, serta dalam rangka meningkatkan kapasitas usaha BUMN untuk melaksanakan penugasan khusus oleh pemerintah khususnya dalam rangka pelaksanaan program pemulihan ekonomi nasional dan program strategis nasional lainnya.

Terkait dengan Penyertaan Modal Negara Tahun 2022 tersebut, Komisi VI DPRRI telah mengadakan rapat kerja dengan Menteri BUMN Republik Indonesia pada Masa Sidang ke-V Tahun Sidang 2020-2021 yang lalu. Berdasarkan hasil rapat kerja tersebut telah disampaikan beberapa daftar BUMN yang direncanakan akan mendapatkan Penyertaan Modal Negara Tahun 2022 di antaranya dari:

1. PT Perusahaan Listrik Negara dalam rangka pelaksanaan program pengadaan infrastruktur ketenagalistrikan, transmisi gardu induk, dan distribusi listrik pedesaan tahun 2021/2022.
2. PT Kereta Api Indonesia dalam rangka dukungan pelaksanaan proyek strategis nasional; dan
3. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia dalam rangka pelaksanaan restrukturisasi Jiwasraya.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas sebagai kelanjutan pembahasan terkait dengan Penyertaan Modal Negara Tahun 2022, pada kesempatan kali ini Komisi VI DPRRI ingin mendengarkan secara langsung dari PT Perusahaan Listrik Negara, dari PT Kereta Api Indonesia, dan dari PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia perihal perencanaan Penyertaan Modal Negara pada tahun 2022. Beberapa aspek yang ingin kami ketahui meliputi *background* latar belakang pemberian PMN, tujuan penggunaan PMN, *business line* beserta *timeline* mitigasi risiko, serta dampak pemberian PMN tersebut bagi kinerja perusahaan serta kontribusi terhadap perekonomian nasional.

Untuk mempersingkat waktu kami persilakan kepada Saudara Direktur PT Perusahaan Listrik Negara untuk menyampaikan paparannya. Untuk itu, kami persilakan Bapak Zulkifli Zaini waktu dan tempat kami persilakan.

DIRUT PT PLN:

Terima kasih.

***Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,
Salam sejahtera untuk kita semua,
Shalom,
Om Swastiastu,
Namo buddhaya,
Salam kebajikan,***

**Yang kami hormati Pimpinan Komisi VI DPRRI,
Ibu dan Bapak Anggota Komisi VI DPRRI,
Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia, Wakil Direktur Utama PT
Bahana Pembinaan Usaha Indonesia.**

Kami menghaturkan terima kasih atas kesempatan yang diberikan untuk menyampaikan paparan pada hari ini terkait dengan pendalaman Penyertaan Modal Negara Tahun 2022 PT PLN (Persero).

Pimpinan dan Anggota Komisi VI yang kami hormati,

Sebelumnya dapat kami sampaikan bahwa PMN PLN Tahun 2022 terdiri dari dua bagian besar yaitu:

1. PMN 2022 yang akan dipergunakan untuk pembiayaan belanja modal dalam pekerjaan transmisi, distribusi, termasuk di dalamnya pelaksanaan program listrik desa dan pembangkit EBT penunjang program listrik desa.
2. PMN 2022 dialokasikan untuk percepatan pembangunan 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) melalui program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) 2021 berdasarkan penugasan dari Kemenko Marves dan Kementerian ESDM yaitu untuk DPSP Likupang, DPSP Danau Toba, DPSP Labuan Bajo, DPSP Mandalika, dan DPSP Borobudur yang pembangunannya direncanakan mulai tahun 2021.

Dana PMN yang direncanakan digunakan untuk alokasi investasi tahun 2022 akan bermanfaat antara lain untuk:

1. Meningkatkan ketersediaan infrastruktur kelistrikan dan pelayanan penyediaan listrik, peningkatan kualitas distribusi listrik dan jangkauannya sehingga mampu meningkatkan aktivitas masyarakat, peningkatan produksi dan juga perdagangan.
2. Menciptakan *multiplier effect* melalui peningkatan penyerapan tenaga kerja, peningkatan pembayaran pajak, peningkatan ekonomi sektor riil sehingga dapat menjadi daya dorong pertumbuhan daripada daerah maupun nasional; sedangkan
3. Mempercepat pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan sebagaimana tertuang pada Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2017.

Sedangkan dana PMN untuk Pemulihan Ekonomi Nasional antara lain akan dimanfaatkan untuk:

1. Melayani calon pelanggan potensial di Kawasan Ekonomi Khusus yaitu 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP);
2. Menaikkan penjualan energi dari potensi penambahan pelanggan;
3. Meningkatkan kualitas pelayanan dan peningkatan keandalan;
4. Adanya potensi penurunan BPP dan peningkatan citra PLN serta Indonesia.

Pimpinan dan Anggota Komisi VI yang kami hormati,

Terkait dengan PMN tahun sebelumnya dapat kami sampaikan bahwa PMN tahun 2020 sebesar Rp5 triliun penyerapannya sampai dengan Juli 2021 sebesar 88% untuk proyek pembangkit transmisi gardu induk dan distribusi lisdes. Sedangkan alokasi PMN 2021 sebesar Rp5 triliun yang terdiri dari Rp2 triliun untuk transmisi, Rp3 triliun untuk distribusi termasuk

Pembangkit EBT Lides dan Penunjang Program Lides sampai saat ini belum ada pencapaian karena kami masih menunggu terbitnya peraturan pemerintah dan juga pencairan dana APBN.

Terkait usulan PMN Tahun Anggaran 2022 dapat kami sampaikan sebagai berikut:

1. Usulan PLN untuk permohonan Penyertaan Modal Negara (PMN) Tahun 2022 adalah Rp10 triliun pada bulan Maret 2021.
2. Kemudian PLN mendapatkan persetujuan bahwa alokasi PMN Tahun Anggaran 2022 adalah sebesar Rp7,5 triliun.
3. PLN mengusulkan anggaran PEN 2021 untuk 5 DPSP sebesar Rp730,58 miliar pada bulan April 2021.
4. Sesuai permintaan Kementerian Keuangan PT PLN (Persero) diminta untuk menyiapkan skenario usulan PMN 2022 sebesar Rp5 triliun.

Pimpinan dan Anggota Komisi VI DPRRI yang kami hormati,

Pada *slide* 4 dan 5 ini terkait dengan usulan alokasi program PMN Tahun Anggaran 2022 termasuk PEN 2021.

1. Usulan PMN Tahun Anggaran 2022 adalah untuk mendukung pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan yang ditugaskan oleh pemerintah kepada kami:
 - a. PMN Tahun Anggaran 2022 dipergunakan untuk pembiayaan belanja modal termasuk proyek-proyek sektor pembangkit EBT, transmisi, distribusi, dan juga lides dan pembangkit EBT.
 - b. Perencanaan investasi diutamakan untuk pengembangan transmisi terkait dengan evakuasi daya dari pembangkit, penurunan BPP, mengatasi kerawanan sistem, dan mendukung peningkatan penjualan.
 - c. Investasi pada fungsi transmisi untuk mendukung evakuasi daya dari pembangkit baru milik PLN maupun IPP ke konsumen.
 - d. Investasi di sisi distribusi dilakukan untuk mendukung peningkatan penjualan kepada pelanggan baru.
2. PMN Tahun Anggaran 2022 untuk program PEN Rp682,69 miliar tadi kami sampaikan untuk percepatan pembangunan infrastruktur di kawasan 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas yang direncanakan akan beroperasi di tahun 2022.

Pimpinan dan Anggota Komisi VI yang kami hormati,

Pada *slide* 6 adalah alokasi usulan alokasi program PMN Tahun 2022 Rp5 triliun termasuk PEN 2021. Untuk itu kami sampaikan rincian sebagai berikut:

- PMN 2022 untuk pembangkit EBT sebesar Rp225 miliar;
- Transmisi dan Gardu Induk sebesar Rp2,25 triliun, kemudian Rp306 miliar untuk PEN Tahun 2021 tadi untuk mendukung DPSP Danau Toba dan DPSP Nusa Tenggara;
- Distribusi dan lides sebesar Rp1,842 triliun untuk PMN Tahun 2022 dan Rp377 miliar untuk PEN 2021 bagi 4 DPSP yaitu Danau Toba, Borobudur, Nusa Tenggara, dan Likupang.

Slide 7 dan 8 sebaran dari alokasi PMN Tahun 2022 tersebut. Pada *slide 7 dan 8* kami sampaikan alokasi:

1. Untuk transmisi dan gardu induk Rp2,6 triliun di Sumatera, di Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Papua;
2. Sedangkan dana PMN sebesar Rp2,4 triliun dialokasikan untuk distribusi termasuk pembangkit EBT lisdas dan lain-lain.

Pada *slide 9 dan 10* kami paparkan sebaran usulan alokasi PMN PEN 2021. Ini terkait dengan kelistrikan di 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) sebesar Rp682,69 miliar yang dirinci pada *slide 9 dan 10* ini:

- DPSP Danau Toba Rp185,52 miliar;
- DPSP Mandalika 73,52 miliar;
- DPSP Borobudur 46,91 miliar;
- DPSP Labuan Bajo Rp290,24 miliar; dan
- DPSP Likupang Rp86,5 miliar.

Pimpinan dan Anggota Komisi VI yang kami hormati,

Bagi PLN PMN memiliki peran yang sangat strategis bagi pembiayaan investasi kami di tahun 2022.

1. PMN diperlukan untuk mendukung program prioritas khususnya kemandirian energi dan pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan di Indonesia.
 - a. PLN berkomitmen untuk target bauran energi 23% pada tahun 2025;
 - b. Perencanaan investasi diutamakan untuk pengembangan transmisi terkait evakuasi daya pembangkit, penurunan BPP, peningkatan keandalan, dan lain-lain.
2. PMN Tahun Anggaran 2022 sebesar Rp5 triliun untuk alokasi investasi dibutuhkan mengurangi *gap funding* dan meningkatkan *leverage* pendanaan yang sangat diperlukan untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur kelistrikan secara berkelanjutan.
3. PMN Tahun Anggaran 2022 Rp5 triliun terdapat program Pemulihan Ekonomi (PEN) 2021 sebesar Rp682,69 miliar diperlukan untuk pembangunan kawasan Destinasi Pariwisata Super Prioritas yang direncanakan beroperasi tahun depan 2022.
4. Membantu struktur keuangan dan permodalan PLN dengan kondisi beban hutang yang saat ini sudah cukup tinggi *Debt to EBITDA* kami relatif tinggi.

Untuk itu kami mohon dukungan Ibu Bapak Pimpinan dan juga Anggota Komisi VI untuk dapat menyetujui usulan tambahan pendanaan Penyertaan Modal Negara 2022 sebesar Rp5 triliun kepada PLN.

Pimpinan dan Anggota Komisi VI yang kami hormati,

Dengan segala kerendahan hati dalam mensukseskan pelaksanaan PMN kami membutuhkan beberapa dukungan sebagai berikut:

1. Dukungan pembangunan akses infrastruktur jalan dan transportasi terkait dengan kondisi geografis;
2. Dukungan dari pemda terkait dengan pembebasan lahan;
3. Dukungan peningkatan produksi di pedesaan terutama usaha kecil, menengah, dan koperasi UMKM sehingga dapat meningkatkan konsumsi listrik;
4. Dukungan pendanaan dengan *cost of fund* yang murah untuk mengurangi *gap funding* dan meningkatkan *leverage* pendanaan yang sangat diperlukan untuk membiayai pembangunan infrastruktur kelistrikan secara berkelanjutan.

Pimpinan dan Anggota Komisi VI yang kami hormati,

Akhir kata demikian paparan kami.

Kami dengan ini dengan segala kerendahan hati mengucapkan terima kasih.

***Wabillahi Taufik Wal Hidayah,
Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.***

KETUA RAPAT:

Selanjutnya kami persilakan kepada PT Kereta Api Indonesia dan setelah itu nanti ke PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia. Jadi, memang yang sudah *firm* itu adalah PT Perusahaan Listrik Negara, tapi dari rapat kami dengan Kementerian BUMN pengajuan itu masih dinamis dan perlu adanya pendalaman. Ini yang kita harapkan dari PT Kereta Api Indonesia maupun dari PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia, kalau PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia kan dari persetujuan awal kan waktu itu 22 ya dan baru persetujuan 20 ya. Jadi, masih ada 2 yang perlu penjelasan dari yang 20 setelah disetujui.

Ini yang mengapa kami tetap mengundang PT Kereta Api dan PT Bahana Pembinaan Usaha untuk menjelaskan dalam forum Komisi VI ini karena Kementerian BUMN masih menyampaikan ke kita bahwa ini masih proses antara kementerian dengan dengan Menteri Keuangan saya kira itu. Terima kasih.

Saya persilakan dari PT Kereta Api Indonesia.

DIRUT PT KAI:

Terima kasih Bapak Pimpinan.

***Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamu'alaikum Warahmatullah Wabarakatuh.***

**Selamat pagi dan salam sejahtera untuk kita semua,
Shalom,
Om Swastiastu,**

Salam kebajikan.

Yang saya hormati Bapak Pimpinan Rapat Pak Aria Bima Pak Martin Pangabean, Martin Manurung Maaf, Bapak-bapak Pimpinan Komisi VI yang hadir secara *online*, dan Ibu Bapak Anggota Komisi VI yang saya hormati yang hadir secara *online* dan secara *offline* di ruangan ini, Yang terhormat Pak Dirut PLN dan jajaran, Pak Wadirut Bahana Pembinaan Usaha Indonesia dan jajaran.

Bapak Pimpinan, kami dari KAI. Selain kami Direktur Utama PT KAI, kami membawa Direktur Keuangan Pak Salusra Wijaya, kemudian juga Pak Jeffrie Korompis Direktur Perencanaan Strategis dan Pengembangan Usaha.

Sebelum kami memaparkan agenda pembahasan mengenai usulan PMN Tahun 2022 Pak Pimpinan, kami sampaikan bahwa latar belakang pemberian PMN ini adalah dalam rangka penugasan khusus pemerintah terkait dengan proyek strategis nasional yaitu kereta cepat Jakarta-Bandung sesuai dengan Perpres 107 Tahun 2015 yang saat ini sedang berproses untuk dilakukan revisi perpresnya.

Baik.

Bapak Pimpinan untuk tahun 2022 halaman pertama silakan proses permohonan PMN ini diawali dengan pada tanggal 24 Februari 2021 Menteri BUMN telah mengirimkan surat kepada Menteri Keuangan terkait permohonan usulan PMN pada APBN Tahun Anggaran 2022 di mana salah satu BUMN yang diusulkan mendapatkan PMN adalah PT KAI (Persero) yakni sebesar Rp10 triliun. Usulan PMN ini kemudian dikoreksi menjadi Rp4,1 triliun sebagaimana dipaparkan pada saat Rapat Kerja Komisi VI DPRRI dengan Kementerian BUMN pada tanggal 8 Juli 2021. PMN 2022 ini ditujukan untuk menutup *cost overrun* yang timbul pada penyelenggaraan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Bapak Pimpinan dan Bapak, Ibu Anggota Komisi VI yang kami hormati.

Untuk latar belakang kami sekilas akan menyampaikan mengenai *project* kereta cepat Jakarta-Bandung di mana *project* kereta cepat Jakarta-Bandung ini total nilai proyeknya adalah USD 6,07 miliar. Jadi, sekitar USD 6 miliar di mana penyelenggaraannya ini sesuai dengan konsesi yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan tanggal 16 Maret 2016 kemudian ada addendum 4 Oktober tahun 2017 di mana masa konsesi yang diberikan 50 tahun dan dapat diperpanjang sesuai dengan ketentuan perjanjian konsesi.

PT KCIC dimiliki oleh dua konsorsium. Yang pertama adalah PT PSBI (Pilar Sinergi BUMN Indonesia) yang terdiri dari PT Wijaya Karya *share*-nya 38%, kemudian KAI 25%, Jasa Marga 12%, dan PTPN VIII 25%. Secara konsorsium PT PSBI memiliki saham 60% di kereta cepat Jakarta-Bandung. Kemudian yang 40% ini dimiliki oleh konsorsium Cina yaitu Beijing Yawan yang terdiri dari 5 anggota konsorsium yang pertama adalah CRIC (*China Railway International Corporation*) 5%, kemudian CREC (*China Railway*

Engineering Corporation) 42,88%, *Sinohydro* 30%, *CRCC (China Railway Rolling Stock Corporation)* 12%, dan *CRSC (China Railway Signal and Communication)* 10,12%.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Izin Pak. Informatif Pimpinan.

Jadi kontraktor itu berapa orang Pak? Wika 1, sisanya Cina berapa Pak?

DIRUT PT KAI:

Ada 6 konsorsium Pak.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Jadi 6, 1 WIKA, 5 kontraktornya Cina?

DIRUT PT KAI:

6.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

6 Cina, 1 WIKA. Oke.

DIRUT PT KAI:

Betul.

Jadi, Pak Anggota dan Bapak Pimpinan yang kami hormati. Nilai USD 6,07 miliar tadi komposisi sumber dananya adalah 75% dari pinjaman China Development Bank, kemudian yang 25% itu berasal dari pada *equity* dari KCIC. 75% pinjaman itu nilainya USD 4,55 miliar di sisi kanan Bapak Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota, ditandatangani tanggal 14 Mei 2017, masa tenornya 40 tahun, *grace period* atau masa tenggang 10 tahun, dan *availability period*-nya sampai dengan 14 November 2022. Ini baru diperpanjang pada tanggal 7 Mei sesuai dengan *consent and waiver letter*, sebelumnya *availability*-nya sampai dengan 14 Mei 2021, kemudian suku bunganya 2% untuk USD dan 3,5% untuk CNY.

ANGGOTA KOMISI VI:

Izin Pimpinan. Pendalaman dikit aja.

KETUA RAPAT:

Nanti dulu Pak.

ANGGOTA KOMISI VI:

Pak Dirut saya mau tanya, ini biaya USD 6,07 miliar itu sudah *include* termasuk dengan *cost overrun* itu ya?

DIRUT PT KAI:

Belum Pak.

ANGGOTA KOMISI VI:

Belum?

DIRUT PT KAI:

Belum.

ANGGOTA KOMISI VI:

Sekitar Rp85 triliun itu belum termasuk itu?

DIRUT PT KAI:

Ini masih awal Pak.

ANGGOTA KOMISI VI:

Oh, oke.

DIRUT PT KAI:

Jadi nilai *Capex* awal Bapak Pimpinan dan Bapak Anggota.

Kemudian kalau kita ke arah sisi kiri Bapak Pimpinan dan Bapak Anggota ini nilai *project* 6,07 tadi maka EPC-nya nilainya USD 4,7 miliar, jadi dari 6,07 miliar 4,7 miliar itu merupakan EPC. Sesuai dengan pertanyaan Pak Andre tadi Pak ada 7 anggota konsorsium yang berkontrak di sini untuk membangun EPC, WIKA ini bobotnya 30%, kemudian yang 70% ini terbagi dalam 6 konsorsium dari Cina, waktu yang disepakati 36 bulan pekerjaan dimulai pada 9 Juni 2018. Sampai dengan saat ini minggu ke-2 bulan Agustus progres pekerjaan sudah 77,9%, kemudian dalam pelaksanaan *project* ini ada konsultan pengawas konsultannya adalah CDJO (*Cars Dardela Joint Operation*) dan ini kontrak kontrak konsultan pengawas ini pada tanggal 8 Maret 2018. Ini struktur *base* daripada *project* Bapak Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota ini menjadi landasan pemikiran bagi kita dalam *me-restructure* terjadinya potensi-potensi *cost overrun*.

Nah, kemudian Bapak Ibu Pimpinan, mungkin kami akan sampaikan *milestone* daripada *project* ini. Halaman berikutnya. Beberapa peristiwa-peristiwa penting yang ini akan menjadi dasar daripada progres penyelenggaraan kereta cepat Jakarta-Bandung. Tanggal 26 Maret 2015 ini

ada penandatanganan MoU antara NDRC China ini semacam Bappenasnya ya Pak ya di Cina sana dengan Kementerian BUMN. Kemudian diikuti dengan 2 Oktober 2015 adalah pendirian PSBI, jadi konsorsium PSBI ini Pak (Pilar Sinergi BUMN Indonesia) yang kami sampaikan tadi terdiri dari WIKA (Wijaya Karya), kemudian PT Karetapi Indonesia, PT Jasa Marga, dan PTPN VIII didirikan dalam rangka untuk diberikan penugasan penyelesaian Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini.

Kemudian 6 Oktober 2015 Perpres 107 Tahun 2015 ditandatangani Pak Presiden tentang percepatan penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta cepat. Kemudian 6 Oktober itu juga dilakukan pendirian KCIC dengan komposisi kepemilikan 60% oleh PSBI dan 40% oleh konsorsium Cina. Nah, kemudian 16 Maret 2016 dilakukan penandatanganan konsesi penyelenggaraan kereta cepat oleh Kementerian Perhubungan.

Saya tidak akan menyebut semua Pak, tapi mungkin akan saya *highlight* yang beberapa *milestone* yang penting.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Sorry Pak, informatif Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Nanti dulu Pak biar selesai dulu. Nanti pertanyaannya setelah selesai dulu Pak.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Nanti tolong konsisten Mas, jangan PDIP nanti boleh.

KETUA RAPAT:

Iya, nanti selesai. Konsisten dulu karena *nggak* ada waktu nanti.

DIRUT PT KAI:

Mohon izin Pimpinan.

Kemudian 4 April 2017 dilakukan penandatanganan kontrak EPC dengan konsorsium High Speed Railway Corporation. Nah, kemudian tanggal 14 Mei ada penandatanganan *facility agreement* dengan China Development Bank. Kemudian proses-proses lanjut dan konstruksi EPC-nya itu dimulai pada bulan Juni 2018 dengan dimulainya penyelenggaraan konstruksi. Nah, di dalam prosesnya Pak Pimpinan di 2019 ini terdapat indikasi keterlambatan penyerahan lahan kepada *project* ini Bapak Pimpinan sehingga di bulan Juli 2019 itu Pak Kemenko Maritim atas perintah Pak Presiden mengambil inisiatif untuk mengkoordinasikan perihal kecepatan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan LRT Jabodebek.

Kemudian proses-proses itu berjalan dan sampai dengan September 2020 sudah terindikasi adanya potensi *cost overrun* terkait dengan keterlambatan daripada *project* ini dan apalagi di awal tahun 2020 di bulan Maret itu pandemi Covid sudah terjangkit di Indonesia sehingga September 2020 rapat di Kemenko Maritim perihal tinjauan *cost overrun* proyek KCJB dengan menunjuk konsultan. Mulai itulah Bapak Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota Komisi VI sudah dilakukan berkali-kali pembahasan mengenai *cost overrun* ini dan dibantu oleh konsultan PwC, kemudian juga Bahana. Dan kemudian di dalam tahun 2021 prosesnya ini Pak Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota Komisi, surat konsorsium PSBI Kementerian BUMN perihal kekurangan *base equity* dan dampak *cost overrun* ini di bulan Februari 2021. Kemudian tanggal 17 dan 24 Februari Pak Menteri BUMN berkirim surat kepada Menteri Keuangan perihal usulan PMN.

Kemudian bulan Februari dan Maret ini terjadi pergantian pengurus manajemen di PSBI dan pengurus di KCIC serta dibentuk tim PMO (*Project Management Office*) percepatan *project* oleh Kementerian BUMN. Nah, kemudian Maret 2021 sampai sekarang Bapak Pimpinan Kementerian BUMN beserta dengan konsorsium PSBI ini terus melakukan komunikasi dengan Kementerian Keuangan dalam hal ini DJKN terkait dengan usulan PMN Tahun 2021 dan 2022 disertai dengan kajian-kajian baik itu *review* ataupun *update FS (Feasibility Study)* maupun *restructuring Financial Model* yang dilakukan. Kemudian Maret sampai sekarang ini juga dengan formulasi pembahasan mengenai kesiapan operasi serta *training*, sertifikasi, manajemen sistem, dan biaya-biaya praoperasi.

Nah, kemudian pada bulan April Pak Pimpinan dan Bapak, Ibu Anggota, Komisi Menko Maritim dan Investasi beserta dengan Dubes Cina, Menteri Perhubungan, Pak Wamen BUMN II, dan Gubernur Jabar dan yang beberapa *stakeholder* lainnya melakukan peninjauan ke Stasiun Padalarang. Kemudian, pada bulan Mei Pak Presiden disertai dengan Pak Menko Maritim, Dubes Cina, kemudian Menkeu, Menteri BUMN, dan Gubernur Jabar serta Pak Menteri Perhubungan diwakili oleh Dirjen KA, beserta *stakeholder* lainnya melakukan kunjungan ke Casting Yard 1 dan terowongan yang nomor satu Pak ini untuk melihat progres dan bagaimana solusi-solusi yang diperlukan dalam rangka untuk percepatan penyelesaian kereta cepat ini. Kemudian tanggal 8 sampai 14 Juli Rapat Kerja Komisi VI DPRRI dengan Kementerian BUMN terkait dengan usulan PMN tahun 2021 dan 2022 dan serta (*suara tidak jelas*) kemarin Pak Menteri BUMN sudah berkomunikasi dengan Komisi VI lagi dalam rangka usulan ini.

Bapak Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota Komisi VI,

Struktur biaya awal proyek dan pendanaan proyek saya akan persilakan.

KETUA RAPAT:

Ya silakan ada yang mau tanya? Mas Andre, yang tentang *milestone* perkembangan proyek. *Nggak* ada? Ya udah lanjut Pak.

DIRUT PT KAI:

Baik.

Mohon izin selanjutnya Direktur Keuangan akan menjelaskan mengenai struktur dan kenapa munculnya biaya *overrun* ini.

Silakan Pak Salusra.

DIREKTUR KEUANGAN PT KAI:

***Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,***

Yang terhormat Pimpinan Komisi VI dan Anggota.

Izinkan kami untuk meneruskan memaparkan kelanjutan dari paparan dari KAI atas rencana PMN Tahun 2022.

Untuk struktur biaya proyek dan pendanaan proyek itu terlihat tadi Bapak Dirut KAI udah menyampaikan bahwa struktur dari *project* ini memang *heavily* di EPC di konstruksi yaitu 80% atau kurang lebih USD 4,8 miliar dari USD 6,07 miliar tersebut. Porsi terbesar kedua yaitu di lahan ya kira-kira USD 0,8 miliar. Lalu yang terbesar ketiga itu di *financing cost* ya USD 0,27 miliar. Lalu ke terbesar ke-4 ya ini udah udah mirip-mirip itu ada apa biaya lain *HR management consultant*, nah EPC ini udah termasuk biaya kontijensi 0,09.

Nah, dari mana pendanaan ini dibiayai? dari US\$ 6 miliar tersebut itu apa tadi udah disebutkan bahwa 75% itu berasal dari *loan* yang berasal dari *China Development Bank* dan 25% dari ekuitas. Ekuitas itu terdiri dari pemegang saham Indonesia yang diwakili oleh PSBI tadi 60% dan 40% itu dari konsorsium Cina dari Beijing Yawan. Jadi, kira-kira dari US\$ 6,07 miliar itu 4,55 dari *loan* dan 1,5 itu dari ekuitas dan 60% dari PSBI yang terdiri dari tadi sudah disebutkan oleh Pak Dirut yaitu Wijaya Karya, KAI, Jasa Marga dan PTPN.

Nah, ini apa baru di sini tadi Pak Dirut udah sebutkan juga dalam satu *milestone* bahwa ini penting sekali bahwa salah satu dokumen persyaratan dengan CDB dengan *China Development Bank* waktu kita *throw down* pinjaman itu ada *commitment sponsors letter* ya yang membebankan ya masing-masing *Ultimate Shareholders* sesuai dengan porsi kepemilikan ekuitas ya. Jika terdapat ya tambahan *cost overrun* ya akan dibebankan secara *best endeavor* sesuai porsi masing-masing dari pemegang saham ya. Jadi, kalau terjadi *event of default* atas *level project* ini, maka sesuai perjanjian *commitment sponsors letter* itu maka tanggung jawab ini sampai ke level BUMN sponsor yaitu WIKA, KAI, PTPN, dan Jasa Marga.

Bapak Pimpinan Komisi VI dan Anggota yang sangat kami hormati ya.

Kami dari tim dari apa KCIC terutama udah berusaha *me-restructure* sedemikian rupa sehingga banyak hal yang udah dilakukan efisiensi-efisiensi oleh tim KCIC untuk menekan adanya *excess* dari *cost overrun* ini yang berlebihan. Jadi, mohon dilihat di sini kalau lihat dari tabel dari *historical cost structure* yang dilakukan dari awal USD 6,07 miliar biaya *project project* awal tadi yang 4,8 EPC dan 1,3 non-EPC itu perkiraan awalnya itu akan berkembang menjadi 8,6 waktu dibuat estimasi bulan November tahun 2020. Nah, setelah dilakukan kajian dengan bantuan konsultan juga *project* ini berkembang karena apa adanya *change of cost* sama *change of operation* tadi dan apa penundaan karena pembebasan lahan dan sebagainya. Lalu perkiraan dari *consultant* PSBI itu ada dalam *range*-nya dalam *scenario low and high* itu kira-kira *low*-nya USD 9,9 miliar sampai USD 11 miliar, berarti kita tinggal itung selisihnya *cost overrun*-nya itu kurang lebih dari *total cost* dikurang dengan *original cost* investasi 6,07 tadi. Jadi, kalau *range*-nya 9,9 sampai 11 miliar dolar itu ada artinya ada *cost overrun* kira-kira 3,8 sampai 4,9 miliar dolar.

Nah, dengan *new management* tadi Pak Dirut udah sebutkan bahwa udah dilakukan pergantian dalam manajemen *new management* dari KCIC dibantu *consultant* ya itu berhasil dilakukan beberapa efisiensi-efisiensi *cost cutting* juga apa efisiensi dalam pengelolaan TOD ya juga pengelolaan stasiun yang dengan relokasi stasiun dan sebagainya itu alhamdulillah bisa bisa di *press* dari *range* 9,9 sampai 11 miliar dolar tadi itu bisa di *press* menjadi US\$ 8 miliar. Jadi, artinya kalau total *project* ini US\$ 8 miliar kalau kita kurang kurangkan dengan *original cost* 6,1 berarti ada *additional cost overrun* kira-kira US\$ 1,9 miliar ya dengan komposisi proporsional antara EPC non-EPC kira-kira tetap 8, 8 banding 2, 80 banding 20%.

Bapak Pimpinan Komisi VI dan Anggota yang sangat kami hormati,

Sampai sekarang sebenarnya kita terus ya manajemen dari KCIC ini terus melakukan *review* negosiasi dengan konsorsium kontraktor HRCC ini terus dilakukan ya efisiensi terus dilakukan ya, *restructuring* dari fisik *project* juga dilakukan ya, *restructuring* dengan apa kreditur dari CDB (*China Development Bank*) juga itu terus dilakukan dan itu memang sangat-sangat *tuft* sekali karena persyaratan pertama sendiri dari kami yaitu setoran modal itu belum kita penuhi Pak itu *basic* sekali, jadi *paid-up capital* kita kita belum belum setor lagi kira-kira apa totalnya Rp4,3 triliun itu belum kita lakukan sehingga *by law* secara hukum sebenarnya per 30 Desember 2020 kami dari pihak Indonesia bisa udah kena *event of default* karena itu bagian dari perjanjian untuk pemenuhan modal dasar.

Nah, untuk itu kami udah minta penundaan setoran modal dasar ini dari Desember 2020 ke Mei 2021 dan ini sudah kita ajukan dan juga belum ada jawaban dari pihak Cina bahwa itu disetujui penundaan setoran modal ini. Nah, jadi kalau Bapak-bapak Ibu lihat memang sebenarnya *sequence* kita kalau kita ngomong PMN 2022 itu sebenarnya agak loncat dari 2021 karena 2022 ini 4,1 itu sebenarnya udah kelanjutan dari 2021 yang kita sebenarnya harus *fulfill* dulu, jadi *base equity* kita setor dulu ya di perjanjian orang bisnis kan begitu kita setor modal baru ngomong bisnis. Nah, kita *base equity* aja

4,3 itu belum kita penuhi ya belum kita belum kita setorkan ke ke pihak ke tim ini. Jadi, itu kalau Bapak-bapak Ibu perhatikan agenda kita besok sebenarnya kita bahas *base equity* itu sebenarnya itu itu dulu kewajiban baru kemudian apa baru *cost overrun* Rp4,1 triliun ini.

Nah, kalau dibuat ringkasan boleh izin ke *next page* ya. Ini adalah *break down* dari penyebab-penyebab utama kenapa sampai terjadi *cost overrun*.

Bapak-bapak Ibu-ibu yang sangat kami hormati,

Terbesar porsi dari *cost overrun* ini di EPC ya di *construction* ya, lalu pembebasan lahan. Pembebasan lahan juga ini apa cukup-cukup *tough* ya karena apa jalur yang dilalui itu sangat-sangat banyak ya sangat-sangat luas dan melewati daerah-daerah daerah komersial. Nah, daerah komersial ini bahkan ada beberapa kawasan industri yang dipindahkan digeser dan sebagainya yang cukup *costly* untuk apa penggantian. Lalu tentu saja ada *financing cost* karena keterlambatan dari beban *project* ini itu menyebabkan *interest during construction* juga pasti akan membengkak. Juga pasti membengkak adalah biaya *head office* operasi, dengan mundurnya proyek ini tentu saja beban operasi juga meningkat dan biaya-biaya lain.

Nah, biaya-biaya lain ini juga cukup cukup *tough* ya karena dengan 142 KM jalur ini itu membutuhkan kekuatan sinyal *signaling* yang yang harus kuat harus bagus karena ini kereta cepat yang harus berkualitas tinggi ternyata juga apa *costly* sekali ya untuk menjaga standar *safety* dan *security* yang kita harus harus pertahankan untuk apa keamanan dan keselamatan.

Nah, dari total apa EPC, pembebasan lahan, *financing cost*, biaya pra-op dan lainnya ini itu menghasilkan kenaikan tadi yang kami sebutkan adalah estimasi *cost overrun* USD 1,9 miliar. Nah, kenapa sekarang bisa kita ngomong 4,1 ya kalau USD 1,9 miliar itu kira-kira kan kalau kita kalikan rupiah 1,9 kita kalikan Rp15.000 aja itu kira-kira kan bisa-bisa Rp30 triliun ya kira-kira nih kalau kalau 2 miliar kali Rp15.000 padahal kurs kurs Rp14.000. Nah, kenapa kita bisa Rp4,1 triliun *instead of* kita bilang miliar dollar?

Nah, Bapak-bapak, Ibu-ibu sebenarnya ini masih banyak *subject to* ya masih banyak asumsi ya, jadi USD 4,1 miliar ini itu terjadi kita asumsikan adalah satu, dari porsi *ownerships* 60:40 kepemilikan ini dan porsi pendanaan yang 75:25 di mana 75 *loan*, 25 *equity*, kita asumsikan 75% tadi itu juga berlaku dalam *cost overrun*. Artinya dari total biaya USD 1,9 miliar ini 75% itu akan dibiayai dari *loan* dari China Development Bank dan 25% itu dari *equity*, *equity* dari Cina dan Indonesia.

Nah, porsi Indonesia 60, porsi Cina 40. Nah, sehingga kita dapat Rp4,1 triliun ini adalah 40% dari 25% dari USD 1,9 miliar dikali kurs tentu saja itu akhirnya kita dapat Rp4,1 triliun ini. Nah, dari perhitungan ini Bapak-bapak Ibu-ibu Pimpinan Komisi VI dan anggota ini yang kami ajukan ke Kementerian BUMN dan apa Pemerintah Indonesia untuk diusulkan dipenuhi melalui PMN ya.

Nah, dari studi riset yang kami ajukan. Boleh ke *next page*. Kira-kira itu Pak. Nah, Cina itu terbagi Pak ada porsi *loan*, porsi *equity*, 75% dari *loan* dari *China Development Bank*, 25% dari partner *equity* China, tapi memang porsi Cina. *Loan* sama *equity* tetap Pak porsi *loan* 75, porsi *equity* 25, nanti. Betul *exactly* Pak, benar. Nah, yang kita ini Pak yang 60 karena porsi kita 60 dikali tadi sisa apa total 1,9 *cost overrun*-nya. Terima kasih Pak.

Nah, dari apa apa riset yang kami lakukan terhadap beberapa *project* kereta cepat ya itu memang apa karena *project*-nya sangat besar sangat apa ya *Mega Project* kita bilang ya dan ini *costly* sekali, kami itu buka 13 atau 14 *tunnel* orang bilang kita buka gunung ya kita belah gunung kita membuat apa jalur-jalur baru yang yang sangat sulit medannya. Nah, itu memang terjadi *cost overrun* di di di apa *project-project* kereta cepat ini baik di Cina sendiri, di Taiwan, di Madrid, sampai di Djibouti. Nah, yang menarik juga adalah semua *project* kereta cepat di dunia ini itu satu, ada *cost overrun*. Kedua, pendanaan itu semuanya dibiayai dari anggaran pemerintah.

Jadi, memang kita masih ada PR Bapak-bapak *so far* ini sesuai dengan apa penugasan pemerintah untuk kereta cepat, penugasan kita waktu itu masih masih B to B ya belum memasukkan ini pemerintah sehingga kita perlu merevisi dulu perpresnya untuk memungkinkan pemerintah masuk di sini. Dan memang dengan dengan besarnya *project* ini ya itu di semua *project* kereta di seluruh dunia itu tadi memang apa pinjaman, bantuan pemerintah itu memang memang tidak mau tidak mau harus dilakukan karena memang dari *size* dan apa *again* ya ke halaman selanjutnya kenapa kami ajukan ke pemerintah.

Nah, di sini Bapak-bapak Pimpinan Anggota yang sangat kami hormati, pada saat yang sama di satu sisi kita butuh pendanaan tadi dari *cost overrun* 4,1 dan kebutuhan kekurangan modal dasar yang 4,3. Jadi, dengan kebutuhan kira-kira dalam 2 tahun ini kita butuh 4,3 dan 4,1 *moreless* sekitar Rp8,4 triliun, namun sayang sekali pada saat yang sama pandemi ini sangat berdampak sangat apa ya membuat KAI secara keuangan sangat apa berdampak sekali.

Nah, mohon Bapak-bapak Ibu lihat dari pendapatan dan volume penumpang ya di situ akan sangat apa mudah terlihat sekali bahwa di tahun 2019 boleh kursornya ke 2019 itu ekstrem sekali Pak boleh dilihat, dari total penumpang 429 juta di 2019 selama setahun itu kita bisa jatuh bebas ke hanya 186 juta penumpang ya jadi kita kehilangan lebih dari 50% kita kehilangan 60 sampai 70% penumpang tahun ketahun *year to year year on year*. Sementara, di 2021 ini kita berharap 214 juta penumpang. Namun, rasanya juga sulit tercapai karena Bapak-bapak tahu bahwa kita sangat *comply* dengan PSBB, PPKM, dan sebagainya, larangan mudik dan sebagainya, dan maksimum kapasitas penumpang 70% dengan seluruh protokol Covid ya kami sangat *comply* dengan kewajiban apa harus antigen dengan masker dan sebagainya itu sangat-sangat kami kami apa perhatikan sekali sehingga target dari 214 ini.

F-P.GERINDRA (Ir. H. LA TINRO LA TUNRUNG):

Izin Pimpinan, pendalaman.

Tadi yang katakan jumlah penumpang yang disebutkan tadi untuk seluruh kereta api atau khusus untuk Jakarta-Bandung?

DIREKTUR KEUANGAN PT KAI:

Seluruh seluruh Pak, seluruh kereta api termasuk Commuter Jakarta, terima kasih Pak. Nah, jadi kalau dilihat langsung ke boleh kursor ke bagian kanan, itu terus saja langsung terdampak Pak dari penumpang tadi dari 429,3 juta penumpang ke 186 tadi kalau dilihat di sini Pak jatuh bebasnya kereta api terlihat bahwa *net income* kita dari Rp2 triliun ya Rp2 triliun di tahun 2019 ya *net income* kita itu bisa jatuh ke Rp1,7 triliun di tahun buku kita 2020 kemarin, *audited* Pak ini. Nah, untuk 2021 ini kita prediksi dengan efisiensi yang kita lakukan secara masif secara besar-besaran ya, walaupun pendapatan

penumpang kita jatuh bebas ini dari pendapatan nih kita dengan penurunan segini itu kira-kira kita hampir Rp7 triliun hilang.

Kehilangan Rp7 triliun tersebut tentu saja *net income* kita terdampak namun dampaknya *nggak* sampai kehilangan Rp7 triliun dengan efisiensi-efisiensi di segala bidang dengan *restructuring loan* yang kita lakukan, dengan permohonan apa pengampunan pajak diskon pajak, dengan penundaan pembayaran ke vendor, dengan pengurangan fasilitas karyawan dan sebagainya itu kita bisa menekan *losses* kita tidak seburuk penurunan kita sehingga *losses* kita di 2021 ini kita harapkan udah bisa berkurang dari Rp1,7 triliun tahun lalu menjadi maksimum Rp0,7 triliun di tahun 2021.

Ya tentu saja ini masih kita usahakan terus kita supaya supaya sekecil mungkin ya dan alhamdulillah ya kita harapkan untuk EBITDA, EBITDA kita walaupun kita masih *losses* kira-kira Rp700 miliar kita harapkan EBITDA kita di 2021 ini udah positif. Artinya kita harapkan pemupukan dari EBITDA ini bisa kita pakai untuk memulai untuk investasi kebutuhan kita karena investasi apa di kereta api ini keharusan Pak karena apa motto kita *safety* dan *security*, nah untuk *me-maintain safety* dan *security* yang tinggi itu harus apa sangat membutuhkan investasi yang besar untuk sarana dan prasarana.

Nah, kalau Bapak-bapak lihat ya arus kas operasi kita masih minus yang kursornya tolong kiri bawah ya, jadi masih 0,6 artinya apa? Artinya dari segi operasi KAI belum mendapatkan apa *cash flow* yang positif dari operasi korbisnis kita dari jantung bisnis kita, kita masih negatif Rp0,6 triliun di 2021 ini masih positif juga tapi kita insya Allah kita bisa tekan walaupun masih positif negatif dari operasi tapi bisa turun dari 0,6 jadi 0,2.

Nah, ini terakhir tapi penting banget Pak dari *chart* dari *Debt to Equity Ratio*, mungkin Bapak-bapak kalau megang BUMN udah sering liat ini. Jadi, rasio ini Pak penting banget ya untuk melihat kemampuan *equity* kita, modal kita terhadap hutang kita. Nah, Bapak-bapak bisa lihat ya hutang rasio hutang

ke modal kita yang tadinya 2019 masih di bawah 1 masih 0,8 itu bisa jatuh jadi 1,5 di 2020 dan meningkat lagi 1,8 di 2021.

Nah, terus terang ini apa sangat memberatkan kami artinya hutang kami semakin besar ya kita harus bayar bunga pokok semakin besar sementara kemampuan kita Bapak lihat sendiri dari operasi kita negatif *net income* kita juga kian besar negatifnya, sementara kewajiban membayar hutang dan pokok kita semakin meningkat. Dan tentu saja ini membuat *leverage* kita untuk menarik pendanaan untuk perbankan dan lain-lain semakin semakin berkurang karena *rating* kita kemarin kita abis di *rating* oleh Pefindo untuk obligasi yang kita tarik dan kemungkinan besar Pefindo akan merevisi *rating* kita karena kemampuan finansial kita yang semakin menurun.

Demikian. AA+ kemarin Pak mungkin ya belum tahu nih kemarin kita *fight* habis Pak bahwa kita ya kita bilang kita PPKM udah selesai penumpang mudah-mudahan balik dan sebagai kita ya kita kita dan efisiensi Pak kita bisa buktikan total *cost* kita dari tahun lalu ke sekarang jauh berkurang. *Benefit* karyawan kita *nggak* berikan sama sekali kecuali *basic salary* ya, vendor-vendor pembayaran kita tunda dari sebulan jadi 2 bulan, ke kreditor kita tingkat bunga kita turun Pak dari *average* kira-kira hutang kita ke Bank itu bisa 8% bunga sekarang alhamdulillah kita bisa 4%. Untuk cicilan pokok yang kita harus bayar kita bisa *reschedule* ke tahun depan. Untuk pajak itu PPH 25 pasti *nggak* kita bayar, tapi bahkan PBB aja kita minta diskon jadi apa dua arah ya dari *revenue* kita *push* dari pendapatan barang, tapi dari biaya kita *push down* sehingga penurunan dari pendapatan itu bisa dikompensasi dengan penurunan di biaya yang lebih besar lagi makanya *net income* kita bisa lebih baik lebih bagus walaupun masih *loss* tapi masih lebih bagus dari tahun lalu.

Demikian Pak Pimpinan para anggota yang sangat kami hormati.
Mungkin Pak Dirut mau menambahkan, silakan Pak.

DIRUT PT KAI:

Baik, terima kasih Pak DirKeu.

Jadi, Pak Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota Komisi VI DPRRI. Demikian pemaparan kami dengan melihat bahwa dengan adanya penugasan-penugasan pemerintah Pak Pimpinan, maka hutang yang kami di kereta api itu sebagian besar sudah merupakan hutang karena penugasan. Ini proyek-proyek belum selesai Pak, LRT Jabodebek itu direncanakan akan selesai di pertengahan tahun 2022 bulan Juli Pak, kemudian kereta cepat ini apabila semua perencanaan terlaksana dengan baik ini akhir tahun 2022 juga terselesaikan, pada saat itulah hutangnya akan muncul semua dan kalau kami lihat ini potensi akan sangat memberatkan kereta api. Untuk itu kami mohon pertimbangan para Pimpinan dan Anggota Komisi VI untuk memberikan *support* kepada Kereta Api untuk terus bisa memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka untuk membangun efisiensi transportasi nasional.

Demikian.
Terima kasih Bapak Pimpinan dan Bapak Ibu Anggota Komisi VI.

*Wabillahi Taufiq Wal Hidayah.
Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Demikian dari Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia.
Kita cermati betul tadi satu per satu dari Pak Didiek Hartantyo.

Selanjutnya kami persilakan PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia,
Wakil Direktur Utama Pak Hexana Tri Sasongko.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Terima kasih.

***Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,
Shalom,
Salam sejahtera untuk kita semuanya,
Om Swastiastu,
Namo buddhaya,
Salam kebajikan,***

**Yang kami hormati Pimpinan Komisi VI DPRRI,
Ibu Bapak Anggota Komisi VI DPRRI,
Bapak Dirut PLN, Bapak Direktur Utama Kereta Api, dan
Bapak Ibu sekalian yang kami hormati.**

Pertama-tama kami mengucapkan terima kasih sudah diberikan izin untuk mewakili Pak Robertus Bilitea Direktur Utama BPUI yang sedang menjalankan cuti.

Jadi, kalau boleh kami sampaikan terkait dengan permohonan PMN Tahun Anggaran 2022 untuk BPUI sebenarnya merupakan bagian dari seluruh kebutuhan PMN untuk menyelesaikan persoalan Jiwasraya yang direncanakan sebelumnya adalah Rp22 triliun dan akan dialokasikan dalam Tahun Anggaran tahun 2021 sebesar Rp20 triliun dan Tahun Anggaran tahun 2022 sebesar Rp2 triliun.

Izinkan kami menyampaikan *background* atau latar belakang dari kebutuhan PMN tersebut, ini terkait dengan penugasan yang diberikan kepada Bahana Pembinaan Usaha Indonesia yang ditunjuk sebagai *Holding* Perasuransian dan Penjaminan di mana salah satunya juga mendapat penugasan dengan dibentuknya Asuransi Jiwa IFG-Life yang ditugasi sebagian fungsinya adalah menerima transfer portofolio dari Jiwasraya yang

telah disehatkan. Nah, kenapa itu ditempuh karena kita kami memahami bahwa di Jiwasraya. Selanjutnya, *slide* berikutnya, *next*, langsung aja.

Kondisi Jiwasraya dalam keadaan *insolvent* dan kebetulan negatif *equity*-nya sudah mencapai angka Rp38 triliun. Menghadapi persoalan ini maka pemegang saham sebagai konsekuensi dari Undang-Undang Perasuransian mengambil opsi. Selanjutnya, mohon maaf saya agak cepat karena ini sudah sering kita presentasikan di Komisi VI, yaitu opsi *Bail In*, tetapi untuk melakukan *Bail In* dilakukan dulu melalui tahap restrukturisasi polis di Jiwasraya supaya polis yang dipindahkan itu sudah dalam keadaan yang sehat, kemudian ditransfer ke perusahaan baru yang tadi saya sampaikan yaitu IFG Life yaitu perusahaan asuransi yang dibentuk oleh *Holding* IFG dan IFG ini menerima PMN dari pemerintah untuk dilanjutkan diteruskan kepada IFG Life.

Skema yang disepakati sebagaimana tertuang di dalam rencana penyehatan keuangan dan mendapat persetujuan dari pemegang saham serta tidak keberatan dari OJK dan ini pernah kami paparkan juga. *Next*. Kita paparkan juga di Komisi VI dan ini mendapat komitmen dari rakortas skema yang ditempuh adalah pertama tadi skemanya melalui restrukturisasi penyehatan polis dan kemudian IFG yang ditugasi untuk menyelamatkan membentuk perusahaan baru namanya IFG Life yang pada waktunya IFG akan menerima sumber dana untuk penyelamatan itu berupa PMN dari pemerintah untuk Tahun Anggaran tahun 2021 sebesar Rp20 triliun karena kebutuhannya Rp2 triliun maka ada *bridging* Rp2 triliun yaitu melalui surat hutang yang akan dilunasi dari PMN Tahun Anggaran tahun 2022 ya.

Kemudian di samping itu karena kebutuhannya tidak hanya Rp22 triliun, IFG juga melakukan upaya lain yaitu melakukan *raising fund* sebesar 4,7 sehingga untuk menyelesaikan seluruh persoalan Jiwasraya itu dibutuhkan Rp26,7 triliun. Itu gambaran umum *background* kebutuhan total PMN itu berupa.

Selanjutnya. Berbasis komitmen tentang ketersediaan dana PMN Rp22 triliun dan sumber-sumber lainnya ini kita pakai sebagai basis di dalam membuat skenario restrukturisasi polis sehingga *liabilities* dari sebelumnya itu Rp59,7 triliun turun menjadi Rp35 triliun. Dari restrukturisasi itu dibutuhkan Rp22 triliun untuk menyelesaikan semua persoalan di Jiwasraya sehingga nanti IFG Life itu berjalan sebagai sebuah perusahaan asuransi yang sehat dengan tingkat kecukupan modal atau RBC di atas ketentuan 120%.

Selanjutnya. Nah, berdasarkan keputusan tadi Jiwasraya telah melakukan restrukturisasi polis dengan hasil yang sangat baik, bisa kita lihat di sini 97,6% untuk korporasi sudah terestrukturisasi, untuk ritel 99,8 dan *Bancassurance* 9,6. Nah, semua yang sudah terestrukturisasi ini harus bisa ditransfer kepada IFG Life, artinya IFG Life harus punya kapasitas untuk menerima transfer dari Jiwasraya karena ini merupakan komitmen kepada nasabah.

Selanjutnya. Bapak Ibu, jadi diagram ini kami sampaikan karena kami sebagaimana tadi Bapak Pimpinan sudah menyampaikan bahwa kami juga mendapat informasi di dalam rapat koordinasi dengan Kementerian Keuangan dengan DJKN bahwa Tahun Anggaran 2022 itu untuk BPUI tidak ada alokasi PMN Rp2 triliun, nah padahal komitmen untuk menerima tadi dibutuhkan Rp26,7 triliun. Artinya kalau tadinya BPUI itu harus berupaya Rp4,7 triliun bagian yang sebelah kiri ya, BPUI harus mencari upaya sendiri sebesar Rp6,7 triliun atau naik Rp2 triliun dari sebelumnya.

Nah, tentu ini akan membawa konsekuensi finansial bagi BPUI di mana *leverage*-nya akan sangat ketat ya boleh dibilang sudah *strict* sekali dan ini tentu akan mempengaruhi kapasitas atau fleksibilitas BPUI untuk menjalankan tugas memperkuat industri asuransi bahkan mengembangkan industri asuransi karena keterbatasan kemampuan untuk *leverage* tadi.

Bapak, Ibu yang kami hormati.

Demikian isu utama sebenarnya sebagai konsekuensi apabila PMN Tahun 2022 itu tidak terealisasi untuk BPUI.

Kami sebagai *update* saja kepada Komisi VI bahwa, selanjutnya mohon maaf. Bahwa IFG Life telah kami siapkan untuk menerima transfer portofolio dari Jiwasraya yang sudah di restrukturisasi. Jadi, perusahaan sudah dibentuk tahun lalu, sudah mendapat lisensi dari OJK untuk beroperasi sebagai asuransi jiwa, kemudian juga operasionalnya sudah kita siapkan termasuk infrastruktur-infrastruktur lainnya pada intinya nanti *timeline* kami sampaikan bahwa IFG Life sudah siap untuk menerima transfer portofolio dari Jiwasraya.

Selanjutnya. Next. Ini adalah *timeline*, kami sudah siap dari produk, dari infrastruktur, Teknologi Informasi, dari SOP, dari *policy-policy*, termasuk dari *human capital*-nya. Dan kemudian BPUI juga sudah menambahkan Rp360 miliar disamping Rp150 miliar pendirian untuk melengkapi kebutuhan BPUI oh IFG Life dalam *men-setup* perusahaan setelah melakukan *preparation-preparation* lainnya.

Untuk transfer polis dari Jiwasraya juga sudah dilakukan hal-hal yang berkaitan *legal* dan *compliance* kita lakukan audit polis. Kemudian ada *Due Diligence* dan dihitung secara cermat berapa *liabilities* yang akan ditransfer kepada IFG Life dan sehingga IFG harus menyiapkan permodalannya atau kecukupan dananya di samping Rp20 triliun dari PMN yang saat ini kami masih menunggu peraturan pemerintahnya turun untuk pencarian PMN tahun 2021 yang diperkirakan kita targetkan di awal September ini sehingga transfer portofolio bisa kita selesaikan segera karena komitmen yang diperoleh dari nasabah sudah sudah cukup lama.

Saya kira itu Bapak Ibu, Bapak Pimpinan Komisi VI yang kami hormati *update* dari kami. Jadi, sekali lagi kami sampaikan bahwa kebutuhan seluruhnya untuk mampu menyelesaikan persoalan Jiwasraya itu adalah 26,7, dipenuhi dari PMN semula ditargetkan dihitung adalah Rp22 triliun, tapi

informasi terakhir kami hanya menerima 20 sedangkan yang Rp2 triliun di Tahun Anggaran 22 itu kami tidak ada alokasi lagi. Oleh karena itu, BPUI harus mencari upaya-upaya lain untuk menutup yang Rp2 triliun itu melalui *raising fund*.

Kami mohon dukungan untuk bisa melakukan *raising fund* ini dan disamping itu juga perlu relaksasi dari OJK karena sesuai ketentuan dasar itu penambahan modal itu tidak boleh di bersumber dari hutang, sedangkan sebagai konsekuensi dari kita mengganti PMN yang Rp2 triliun itu maka kita *raising fund* yang bersumber dari utang Bank.

Demikian kami sampaikan.
Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,
Selamat siang,
Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam Warahmatullahi Wabarakatuh.

Terima kasih saya ucapkan kepada saudara Dirut PT Perusahaan Listrik Negara, Direktur PT Kereta Api Indonesia, dan Wakil Direktur PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia yang telah menyampaikan penjelasannya.

Selanjutnya, kami beri kesempatan kepada masing-masing juru bicara yang mewakili untuk memberikan tanggapannya. Kami persilakan Pak Andre Rosiade tapi saya beri catatan Pak La Tinro juga meminta untuk bicara, mohon waktunya dibagi dua.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Terima kasih Pak.
Tenang, saya singkat, padat.

Pertama soal kereta api. Pak, *over cost overrun* ini kan hampir USD 1,9 miliar. Yang menjadi catatan saya Pak ini saya minta Bapak melakukan audit Pak ya saya agak nyinyir kemarin juga dalam saya minta audit investigasi sebelum Bapak masuk ke memimpin apa namanya konsorsium ini Bapak minta saya minta untuk segera lakukan audit investigasi Pak ya.

Karena bagaimanapun juga Pak dari awal kan di Kepres atau Perpres ini tahun 2015 itu ya Perpres 107 Tahun 2015 itu awalnya kan janjinya *nggak* pakai APBN, faktanya sekarang kita pakai APBN kan. Nah, ini pasti suatu saat akan jadi persoalan Pak ya setelah mungkin saja setelah rezim berganti pasti ada yang genit nanti memperlumahkan ini. Nah, saya minta ke Bapak audit investigasi dulu ya, selesai audit investigasi tahu barangnya baru Bapak masuk dan Bapak jelas tanggung jawab Bapak di mana, jangan sampai Pak

Didiek sudah pensiun nanti dipanggil-panggil Pak ya ini penting Pak ya untuk pagar diri dulu.

Yang kedua ya ini juga agak menarik Pak soal bagaimana ada 7 kontraktor 1 kontraktornya lokal 70%-nya kontraktornya dari Cina, sampai rel kereta api-nya pun di-*import* dari Cina ya. Saya ingin bicara Pak Luhut, Presiden selalu bicara soal TKDN, nah ini PR, apa *nggak* mampu kita bikin rel kereta keretanya Pak ya. Ya ini kan pekerjaan yang sederhana bikin rel ya ini tolong catatan Pimpinan, apa Indonesia tidak mampu bikin rel sehingga kita impor dari Cina? Ini PR juga Pak. Ini kan kita bicara TKDN, ini yang gampang bikin rel besi gitu doang diimpor.

Nah, jadi kita buktikan TKDN itu relnya ya dari kita. Nah, jadi tolong Pak ini PR besar ya. Dari awal Perpresnya bilang *nggak* ada APBN ya sudahlah sekarang ternyata ada APBN ini banyak lobangnya. Ya intinya kami mendukung kereta api mensukseskan ini tapi tolong Bapak hati-hati ya tolong catatannya itu audit investigasi Pak, yang kedua soal rel, tolong saya minta relnya lokal Pak ya. Kasihlah industri dalam negeri, masa rel kereta api aja kita impor dari Cina, kayak kita *nggak* bisa produksi itu. Apalagi katanya kan ngakunya kita di berita-berita kita baca pemerintah kita mampu ekspor apa besi, stainless steel, kita impor stainless steel, negara ini dapat untungnya banyak kan gitu kata pejabat-pejabat kita. Masa rel kereta apinya rel ini diimpor, kan berbeda ya antara pernyataan pemerintah stainless steel kita ekspornya besar masa rel kereta api kita impor, jadi gitu Pak.

Itu saja mas Bimo, supaya bisa bagi dengan Pak La Tinro.
Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Masih 2 menit, Pak La Tinro. Satu fraksi saya beri waktu 5 menit.

F-P.GERINDRA (Ir. H. LA TINRO LA TUNRUNG):

Terima kasih Pimpinan yang saya hormati.

**Pimpinan yang saya hormati, terima kasih,
Teman-teman Anggota Komisi VI yang saya hormati,
Para Dirut PLN, KAI, dan BPUI yang saya hormati.**

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Pertama PLN. Mengenai PMN yang untuk perencanaan khususnya listrik desa itu tentu sangat membantu untuk meningkatkan elektrifikasi yang ada saat ini. Cuma yang kami harapkan dari PLN untuk menghitung elektrifikasi ini jangan menghitung yang baru diberikan kepada masyarakat pelayanan 2-4 jam itu sudah dihitung sebagai full sudah mendapatkan daya yang baik dari PLN, artinya sebaiknya elektrifikasi dihitung itu kalau masyarakat sudah mendapatkan pelayanan 24 jam. Apa yang telah dilakukan

selama ini untuk listrik desa betul-betul dapat dimanfaatkan oleh masyarakat, saya telah banyak membuktikan itu di lapangan.

Kemudian yang kedua, kita ketahui bahwa masih banyak menggunakan diesel-diesel khusus yang di pulau-pulau. Tadi juga sudah disampaikan bahwa ada rencana untuk membuat pembangkit EBT. Jadi, sebaiknya dana-dana itu diprioritaskan Pak Dirut untuk pada daerah-daerah kita ini pulau-pulau itu yang masih menggunakan diesel. Kita ketahui bahwa diesel itu jika membangkitkan 1 Mega 1 Kilowatt mungkin bisa dengan biaya yang Rp3.000,- ya, tetapi kalau dengan EBT atau tenaga matahari misalnya itu pasti lebih menguntungkan dan ini mungkin bisa memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat khususnya di pulau-pulau.

Kemudian yang ketiga saya meminta kepada PLN untuk bisa melakukan pengawasan ataupun memberikan saran. Tolong kami saya tak dapat diberikan mengenai per wilayah Pak data per wilayah, Berapa daya yang terpasang, berapa yang dibutuhkan oleh masyarakat artinya ada berapa kelebihan daya per wilayah, kemudian berapa yang dari pemerintah, pemerintah pembangkit dari pemerintah berapa persen dari swasta berapa persen, dan elektrifikasi pada wilayah itu berapa dan berapa energi terbarukan pada wilayah itu. Bisa jelas Pak ya, kami minta data ini supaya kita bisa memberikan gambaran secara global di Indonesia tentang kelistrikan kita. Daya yang terpasang, berapa yang disuplai, swasta berapa, pemerintah berapa, energi terbarukannya berapa persen, elektrifikasi pada wilayah itu berapa persen.

Kemudian, pemerintah ataupun pada yang lalu-lalu sangat memprioritaskan energi terbarukan 10 Megawatt ke bawah, itu saya pikir sangat baik. Kenapa? Karena kita tahu bahwa suatu sistem, suatu sistem elektrik, suatu sistem yang dibangun itu apabila kita menggunakan misalnya 10 Mega dengan 10 Unit pembangkit berarti 100 Mega jauh lebih efektif, jauh lebih baik pelayanannya kepada masyarakat daripada membangun satu pembangkit yang 100 Mega. Apabila terjadi *blackout* pada 100 Mega, 1 kota akan sunyi senyap, gelap. Tetapi dalam 10 Mega dengan 100 Mega apabila terjadi satu yang kerusakan pada pembangkit bisa manuver itu sudah pasti Pak. Jadi, kebijakan yang lalu saya lihat sudah hilang lagi bahwa diprioritaskan untuk pembangkit-pembangkit yang kecil memberikan pelayanan kepada masyarakat. Itu Pak yang saya mohonkan kepada PLN nanti masalah apa yang terjadi pada wilayah-wilayah kita sehingga kita bisa melihat dan memberikan saran yang baik.

Kemudian untuk kereta api.

KETUA RAPAT:

Waktunya Pak, mohon dipersingkat.

F-P.GERINDRA (Ir. H. LA TINRO LA TUNRUNG):

Kereta Api Cepat. Saya cuman berpikir Pak bahwa Kereta Api Cepat ini kan sudah disampaikan dengan kecepatan 350 km/jam atau sama dengan Shinkansen dan Jakarta-Bandung itu 150 km kurang lebih jadi ibaratnya hanya kurang lebih ditempuh dalam setengah jam dan mungkin ada (*suara tidak jelas*) stasiun. Saya cuma berpikir secara teknis apakah nanti memang kereta api cepat ini mampu sampai pada kecepatan 350 km/jam, apakah bisa dicapai itu? Saya kira susah. Karena belum sampai maksimal kecepatan itu sudah sampai pada satu stasiun, sampai ke Bandung saya kira tidak akan tercapai. Tapi itu oke, di luar daripada masalah teknis saya cuma ingin mendapatkan sedikit informasi masalah kecepatan-kecepatan apakah bisa terpenuhi dengan 350 km/jam.

Kemudian tadi disampaikan bahwa mengenai *cost*, *cost* yang sudah bertambah *cost overrun* ada lagi. Saya cuma berpikir *break even point*-nya kapan ini dan kemungkinan besar kemungkinan besar harga tiket untuk bisa mencapai waktu yang ditentukan dengan *break even point* itu kemungkinan harga tiket nanti akan mahal dan tidak dan kurang akan bisa dinikmati oleh masyarakat umum. Apabila masyarakat umum tidak bisa menikmati mungkin tiket akan diturunkan berarti di situ ada lagi nanti masuk pemerintah untuk bisa memberikan harga yang murah artinya ada lagi subsidi pemerintah apakah itu akan terjadi atau tidak.

KETUA RAPAT:

Mohon waktunya Pak.

Saya memberi kesempatan jubiir untuk dibagi 2 Pak. Pak La Tinro.

F-P.GERINDRA (Ir. H. LA TINRO LA TUNRUNG):

Mungkin satu lagi Pak kalau bisa dari dapil.

Kalau lihat di Sulawesi Selatan ada kereta api yang sudah dibangun tetapi dikatakan di sana bahwa akan nanti bisa operasi tahun 2020, sampai sekarang 2021 belum beroperasi dan mungkin sekarang baru mencapai 50%. Semua sarana persyaratan sudah siap, tetapi sampai saat ini kereta api itu belum bisa berfungsi. Pertanyaannya adalah kapan ini Pak, apa memang bisa terlaksana pada tahun 2022 atau tidak.

Terima kasih Pimpinan.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Pimpinan 10 detik.

KETUA RAPAT:

Substansinya menarik sekali untuk dibicarakan. *Nggak nggak* Pak, saya Pak.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Mas, mas, sebentar mas. 350.000 tiket.

KETUA RAPAT:

Substansinya menarik sekali. Silakan Pak Deddy Sitorus.

F-P.GERINDRA (ANDRE ROSIADE):

Mas Bimo saya minta 10 detik doang mas.

F-PDIP (Ir. DEDDY YEVRI HANTERU SITORUS, M.A.):

Sebentar dong.

KETUA RAPAT:

Udah dua kali Pak saya kasih kesempatan, 2 jubir loh Pak Gerindra. Mohon maaf Pak.

F-PDIP (Ir. DEDDY YEVRI HANTERU SITORUS, M.A.):

Izin.

Jadi, yang pertama untuk PT KAI. Pak saya hanya ingin tahu kayak apa sih sebenarnya apa namanya kita kan tahu bahwa biaya logistik itu kita masih menjadi masalah, dulu kan sudah ada rencana agar kereta api itu sampai ke pelabuhan ya terutama pelabuhan-pelabuhan besar di Pulau Jawa misalnya di Priuk, di Semarang, di Jawa Timur itu udah seperti apa Pak sampai sekarang apakah masih ada rencana ke sana. Yang kedua tentu *update* yang lebih pasti tentang kereta cepat kita seperti apa ini yang kapan terakhir kita ini bisa diselesaikan.

Yang kedua, tentang PLN. Pak, saya hanya ini saja langsung teknis saja Pak. Ketika saya terpilih jadi Anggota DPRRI tahun 2019 itu jumlah desa yang belum sampai hari ini saya katakan setelah 2 tahun kami baru berhasil menambah 20 desa Pak di Kalimantan Utara. Jadi, bayangkan dalam 2 tahun 20 desa saja yang bertambah, saya *nggak* kebayang nih untuk menghabiskan sisa 169 desa perlu berapa tahun Pak? Jadi, saya mohon perhatiannya Pak terutama untuk Kalimantan Utara karena ini beda dengan daerah lain Pak dari satu desa ke desa lain itu bisa 80 km, 100 km.

Nah, ini yang di kendala dihadapi teman-teman PLN di lapangan itu adalah bahwa jauh lebih murah dan lebih efektif kalau membuat pembangkit di satu tempat yang kemudian bisa melistriki sebanyak mungkin desa daripada menarik via jaringan. Saya ambil contoh misalnya di Labang yang

dekat dari PLBN di Kabupaten Nunukan, itu kalau kita pasang satu pembangkit itu bisa 6 desa Pak. Tapi kalau mau ditarik jaringan 60 km Pak, biayanya jauh lebih besar melewati kebun sawit dan itu prosesnya lama. Kemarin saya baru membantu teman-teman di sana supaya ada swasta yang mau menebang 500 pohon Pak pohon sawit supaya bisa lewat jaringan kita.

Saya titip Pak tolong perhatiannya untuk Kalimantan Utara karena masih ada 169 desa yang belum dilistriki, tahun ini sudah menyala 18 desa tapi tahun depan hanya 8 sampai 7 desa Pak. Saya mohon karena dulu Pak Wiluyo juga sudah berjanji bahwa anggaran kita untuk Kalimantan Utara sebagai daerah penyangga ibukota negara yang baru itu akan dipercepat. Jadi, tolong Pak karena ada anggaran untuk tahun depan itu hanya cukup untuk melistriki 8, 7 desa.

Dan saya titip khusus tiga daerah yang sangat membutuhkan Pak itu di daerah Lombok yang tidak mungkin ditarik listrik dari manapun karena dia sangat di perbatasan itu titip satu pembangkit, lalu di daerah Sekaduyan Taka itu kalau ditarik Pak 60 km dan kalau hanya satu desa yang bisa dialiri, lalu daerah Labang tadi Pak. Saya mohon Pak Dirut perhatiannya untuk ini karena ini adalah daerah-daerah yang apa namanya sudah sangat lama merindukan listrik dan sangat strategis buat kita.

Saya kira itu Pimpinan.
Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Kami persilakan Pak Daeng.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

PDI mestinya 3 Pak, Gerindra 2.

KETUA RAPAT:

Daftar aja Pak ke sini Pak. Ini saya bagi-bagi dari yang masuk ke sini ya, ke belakang ya. Pak Daeng.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

Terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Saya dari sini Pak. Silakan Pak Daeng.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

**Yang saya hormati Pak Dirut PLN,
Yang saya hormati Pak Dirut KAI,**

Yang saya hormati juga dari Pak Dirut IFG.

Syukur *Alhamdulillah* hari ini kita dapat rapat kerja bersama di Komisi VI. Saya ingin menyoroti sebetulnya yang paling mendasar adalah berkaitan dengan kinerja PLN. Pertama adalah yang saya ingin bahas saya berharap gini Pak Dirut, PLN ke depan itu melakukan namanya *repositioning* atau melihat sebetulnya dari pengalaman-pengalaman yang sudah dilakukan selama ini persoalannya adalah begini. Orang selalu bertanya kepada saya sebagai Anggota DPRRI, PLN itu adalah perusahaan negara yang kerjanya jualan listrik dan konsumennya udah pasti ada dan dia memonopoli, tapi kok laporan keuangannya tidak pernah menjadi luar biasa gitu loh. Itu saya butuh jawaban seperti itu.

Kedua, kalau persoalannya adalah ini pelayanan publik yang sifatnya mungkin adalah kepentingan publik dan sosial ada bagian dari sosial juga, ada bagian yang ekonomis dan lain-lain. Harusnya kan dihitung betul bagaimana pengelolaan PLN ke depan itu capaiannya adalah tidak setiap kita ingin *expand* perluasan dan lain-lain itu diajukan misalnya dengan PMN, bisa ada kerja-kerja yang memaksimalkan ini dengan dihitung ulang semua.

Jangan-jangan pertanyaannya adalah satu, produksi listrik yang dilakukan PLN itu adalah tidak efisien atau *high cost*. Nah, ini kalau dalam manajemen modern itu ada namanya *cost down* harus diinventarisir sebetulnya oleh Pak Dirut persoalannya di mana, pengeluaran biaya begitu besar misalnya, apakah ada upah untuk kan ini udah modern masa PLN masih muter-muter dengan orang pencatatan dengan honorer sekian. Apakah betul sekian ribu orang honorer itu dicatat dan dikasih honor itu melakukan kerja-kerja itu? Jangan-jangan juga banyak juga soalnya *nggak* dicatat juga tagihannya tetap keluar misalnya kayak begitu, ini kan perlu indikasi-indikasi seperti itu. Jangan-jangan perlu evaluasi dengan hal-hal seperti itu.

Kedua, tadi tentang *cost* produksi PLN yang mungkin saja menjadi mahal. Kedua, saya melihat tadi *expand* instalasi dan lain-lain. Saya sepakat dengan Pak Deddy dengan Pak La Tinro bahwa PLN ke depan dengan luasnya republik ini dari Sabang sampai Merauke, wilayahnya kan sulit terjangkau Pak. Polarisasinya bagaimana pembangkit ke depan itu bukan membangun instalasi dan Pak Dirut harus tahu ketika instalasi itu dibangun ditunjuk ke instalator yang kontraktor swasta itu, itu kerjanya mau-mau *nggak-nggak* Pak. Bikin tiang kayak apa yang penting *nyeblok* begitu. Jadi, setelah apa 2 bulan 3 bulan pada miring-miring kayak begitu tuh.

Kedua, tidak ada koordinasi dengan pemerintah daerah. Tata kota pemerintah daerah dengan PLN itu kadang lucu, jalannya dibangun PLN memasang tiang listrik di bawahnya taman kota, ketika pohonnya besar itu ada kerjaan di PLN mangkasin daun terus kerjanya orang pasang tiangnya juga di taman kota. Taman kota di kota di tengah apa tengah jalan itu Pak. Ini buat saya menjadi evaluasi sebetulnya untuk perbaikan PLN ke depan supaya PLN mampu mengakselerasi perusahaan ini supaya tidak tergantung dengan PMN dan ada kemandirian untuk menjadi Perusahaan Listrik Negara

yang besar dan mampu mandiri memberikan pelayanan yang terbaik buat rakyat Indonesia. Ini catatan buat PLN ya.

Yang kedua saya mau bicara KAI. Tadi, kenapa saya tanya berkaitan dengan *cost overrun*. KAI itu merencanakan awalnya itu sekitar 6,07 atau sekitar US\$ 6,1 miliar, itu sebanding kalau hitungan saya itu sekitar 85 sampai Rp90 triliun. Jarak yang dibangun tuh 142 km dari mulai Jakarta sampai ke Bandung *tracking* stasiunnya itu di Karawang, Walini, dan Bandung ya Pak, itu jaraknya berapa kilo. Kereta cepat kecepatan 350 km/jam tiba-tiba ngerem di Karawang, ngerem lagi di Walini, ngerem lagi di Bandung, ini kereta cepatnya macam apa saya belum kebayang.

Kedua, tadi Bapak bicara *cost overrun*, *cost overrun* itu adalah pembengkakan biaya dari estimasi awal. Pertanyaannya kalau ada US\$ 2 miliar itu sebanding dengan Rp30 triliun, terus kita kan minta PMN-nya Rp4,1 triliun. Saya paham Pak Rp30 triliun karena 75% adalah *loan*, maka ditanggung 70%-nya oleh pinjaman Bank of China.

Loan ini bukan gratisan Pak, *loan* ini pinjaman yang kena bunga kalau tidak salah dengar saya tadi adalah 2% per tahun dalam bentuk US\$. Yang 25%-nya dibagi menjadi apa yang 25%-nya 60% Indonesia, 40% Perusahaan Cina, maka Rp30 triliun dikurangi 75% sisa 25% ketemulah angka Rp4,1 triliun. Pertanyaannya, semua yang dipakai oleh perusahaan Cina yang dipakai oleh perusahaan kita termasuk *loan* itu adalah pinjaman Pak. Saya menghitung kalau Rp90 triliun + Rp30 triliun walaupun tadi dibagi menjadi *loan*, tetap kan itu kewajiban hutang dan bunga yang harus kita bayar, totaliter semuanya sekitar Rp120 triliun, 142 km Jakarta-Bandung *nggak* kebayang dalam kepala saya Pak.

Pertama adalah saya pernah dengar bahwa Jakarta-Bandung tiketnya Rp350.000, Bandung-Jakarta Rp350.000. Kalau orang yang tiap hari kerja ke Bandung anggaplah 20 kali Pak dalam satu bulan pulang-pergi dia butuh Rp14 juta Pak.

KETUA RAPAT:

Mohon dipersingkat Pak.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

Rp14 juta dan 14 juta itu lebih baik pakai DP mobil Pak. Ini jujur saja kereta api cepat ini kalau dengan pola hitungan seperti ini saya tidak ngerti kapan bayar utangnya kalau 50 tahun *nggak* mungkin Pak, nanti subsidi bebaskan kepada keuangan negara lagi ini kereta api kosong Pak. Dan ini akan menjadi hutang totaliter sekitar Rp120 triliun yang akan ditanggung oleh anak cucu kita termasuk Anggota Fraksi PAN namanya Hakim yang masih muda jadi Anggota DPR Pak, ini nanggung hutang nanti.

KETUA RAPAT:

Mohon dipersingkat waktunya Pak.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

Ini menjadi garis besar saya, mohon ini dan ini berpotensi menjadi beban masa depan keuangan negara kita. Saya jujur dari awal memang tidak *care* dengan proyek ini. Terima kasih.

Dan ketiga berkaitan dengan Asuransi.

KETUA RAPAT:

Mohon waktunya Pak.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

Ya sebentar Pak.

Asuransi saya berharap apa pun skenario yang digunakan, apa pun skenario yang digunakan oleh IFG yang penting satu Pak sekedar jangan pernah lagi korbakan rakyat dalam penyelesaian. Okelah ada *haircut* dan lain-lain, tapi bersikap memang kondisinya seperti itu kita memahami bersama. Tapi Bapak harus punya dasar yang kuat dengan sistem yang baru dalam asuransi kita ke depan ini tidak boleh terulang.

Tadi Bapak bilang butuh sekitar Rp22 triliun untuk *me-recovery* dari asuransi kita dan butuh sekitar Rp26,7 triliun untuk supaya ini bisa *running* jalan oke. Pertanyaannya Pak, kalau ini semua diadakan dari PMN, aset sitaan itu ke mana Pak? sudah *inkracht*-kah, berapa duitkah, dulu pernah diumumkan Rp14 triliun itu *feedback*-nya yang seperti apa, bisa diakuisisi kembali *nggak* oleh IFG.

Itu saja catatan-catatannya.

Terima kasih Pimpinan atas keleluasaan waktunya.

KETUA RAPAT:

8 menit Pak.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

8 menit, biar kawan-kawan tahu 8 menit ini.

Selanjutnya kami persilakan dari Pak Daeng ke Pak Nusron Wahid.

F-PG (NUSRON WAHID):

Dilihat dulu *nggak* apa-apa Pak, dilihat dulu *nggak* apa-apa, PKS dulu *nggak* apa-apa.

KETUA RAPAT:

Kami persilakan kalau begitu ada 2 dari NasDem Pak Rafsel sama, tadi ada 2 mana ya, Pak Subardi mana? Nah mohon dibagi 2. Salah satu dulu siapa ini, ada 3 mengajukan semua, nanti saya dituduh *nggak* adil.

Silakan rapat dulu NasDem. Silakan Pak Rapsel.

F-NASDEM (MUHAMMAD RAPSEL ALI):

Terima kasih Pimpinan.

Saya langsung aja.

KETUA RAPAT:

Kalau Pak Rapsel kecepetan Pak.

F-NASDEM (MUHAMMAD RAPSEL ALI):

Ke Pak Dirut PLN bahwa beberapa minggu lalu saya sempat bertemu dengan Menteri ESDM itu membahas sekitar 18 PLTU yang mangkrak Pak, tapi perlu saya luruskan yang mangkrak itu bukan di eranya Bapak. Kami diskusikan bahwa apakah memungkinkan PLTU itu dilanjutkan lagi diteruskan (*suara tidak jelas*) bahan bakarnya dari batu bara ke gas. Beliau menyatakan setuju silakan disampaikan ke Pak Menteri BUMN bahwa saya setuju. Kemarin waktu rapat dengan Menteri BUMN hari Senin saya sampaikan juga demikian dan beliau juga setuju. Jadi, tinggal di-eksekusi oleh Pak Dirut PLN aja nih demikian.

Untuk KAI. Pandemi ini memang menurunkan jumlah *passenger*, tapi untuk logistik cargo saya kira potensinya masih sangat besar. Untuk itu saya minta KAI membuat satu desain yang terintegrasi untuk konektivitas logistik nasional sehingga bisa dikerjasamakan dengan cargo-cargo BUMN-BUMN lainnya.

Untuk itu kepada BPUI, saya salam hormat saja Pak, terima kasih.
Terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Pak Bardi.

F-P.NASDEM (H. SUBARDI, S.H., M.H.):

Iya baik, terima kasih. Langsung pokok masalah.

Pertama saya ingin secara umum bahwa ada PLN, KAI, dan Bahana, BUMN yang berkaitan dengan publik dengan masyarakat. Sepertinya saya sinyalemen bahwa BUMN yang berdekatan bersinggungan dengan masyarakat tuh sangat suka sangat gerak apa itu sangat suka dan sangat itu keseringan untuk menggunakan PMN. Sebuah *corporate* yang mestinya itu usaha tentunya ya harusnya suatu upaya bagaimana bisa meningkatkan kinerja melalui bisnisnya. Nah, sehingga selalu PMN-PMN ini, ini yang saya lihat ya.

Nah, kemudian fokus satu yang PLN ya PLN. Tadi sempat dipaparkan ada suatu kegiatan 5 apa 5 destinasi wisata yang super ya super super yang di 5 titik tadi, saya menyoroti khusus di Borobudur. Pak Dirut bahwa Borobudur itu tidak hanya di Magelang, tidak hanya di titik di Candi Borobudur, kawasan wisata Borobudur itu menyangkut DIY dan Jawa tengah. Di situ yang akan dikembangkan antara lain adalah Pegunungan Menoreh, termasuk Jogjakarta dan Pantai Selatan dan sebagainya, itu sudah ada dalam satu kawasan.

Apakah PLN sudah melakukan sebuah koordinasi, komunikasi bahkan sudah kajian di dalam rangka untuk men-*support* kebutuhan infrastruktur dari PLN ini, ini yang kaitannya dengan apa namanya apa yang 5 destinasi wisata ini. Kemudian apakah juga sudah ada jadi apa namanya pendekatan ataupun koordinasi dengan para pengguna swasta yang tentunya nanti akan memanfaatkan potensi ini bukan hanya untuk kepentingan penanganan masyarakat tapi tentunya itu ada ada investasi yang masuk yang itu mendukung keberadaan destinasi wisata ini.

Apakah sudah dihitung secara cermat bagaimana kebutuhan-kebutuhan mereka karena saat ini memang masih sangat dibutuhkan pada Pegunungan Menoreh, Pantai Selatan, masih sangat perlu, tapi apakah itu sudah dilakukan kebutuhannya berapa dan sebagainya terkoordinasi dengan pihak-pihak calon-calon investor.

Yang berikutnya saya menyoroti tentang bagaimana program Listrik Masuk Desa ya. Saya mempunyai satu pengalaman ya ataupun mempelajari dari saya praktek daripada PDAM ya, PDAM itu adalah awal investasi dari pemerintah diberikan hibah, tapi berikutnya ketika ada kaitanya dengan kebutuhan-kebutuhan air desa dia lakukan dengan memberdayakan potensi sumber daya alam desa mungkin dengan sungainya dengan sumber airnya ya dia teknis dari PDAM itu teknisnya.

Mestinya program Listrik Masuk Desa ini tentunya juga bisa dilakukan itu tidak harus PMN tidak harus PMN, tentunya apakah dengan sumber air yang ada diberikan pembangkit atau mungkin dari apa sumber apa yang itu bisa diciptakan menjadi energi. Apakah itu sudah dilakukan oleh PLN dalam melakukan program Listrik Masuk Desa sehingga ada penghematan terhadap penggunaan PMN. Yang berikutnya untuk pembangkit-pembangkit itu kan bisa juga dengan kerja sama swasta apa juga sudah maksimum harus melakukan penggunaan PMN, itu PR-nya.

Kemudian KAI secara konsepsi saya hanya 2 aja Pak Ketua. Bahwa dulu adanya kereta cepat Jakarta-Bandung inilah inisiasi daripada swasta tentunya adanya korporasi yang berkolaborasi untuk membangun ini. Saya melihat KAI itu kan peninggalan zaman Belanda kenapa tidak ada pikiran mengembangkan rel yang sudah ada yang itu tanahnya, lahannya sudah dimiliki dikuasai oleh KAI. Surabaya sampai Banyuwangi sampai Jakarta dan sebagainya, kok kenapa tidak itu yang dikembangkan sehingga jalurnya lebih cepat lebih punya manfaat yang tinggi. Kok hanya prestisius ya seperti yang dikatakan teman-teman tadi hanya Jakarta-Jogja belum tentu apakah itu punya kelayakan, apakah itu punya kemanfaatan, belum tentu. Apalagi kalau ada risiko-risiko nanti kerugian negara nanti, akhirnya apa yang terjadi? PMN masuk lagi, PMN digunakan lagi.

Nah, oleh karena itu, dengan adanya *cost overrun* ini *overrun* ini, ini saya masih agak ini ya apa masih agak-agak agak ragulah ini harus bagaimana ini ya *overrun* tahulah.

KETUA RAPAT:

Mohon dipersingkat Pak.

F-P.NASDEM (H. SUBARDI, S.H., M.H.):

Jadi, saya mohon ini nanti kami mendapatkan satu penjelasan kenapa menjadi seperti ini? Menjadi proyek prestisius yang akhirnya dikorbankan adalah negara PMN yang akhirnya nanti rakyat yang seperti disampaikan Pak Daeng tadi akhirnya apa? Utang utang utang yang berkelanjutan dan tidak ada hentinya utang kita ini.

Itu aja Pak, terima kasih waktunya habis.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Waktunya lebih Pak. Kami persilakan Pak Nusron.

F-PG (NUSRON WAHID):

Baik Pak, terima kasih.

Assalamu'alaikum Warahmatullah Wabarakatuh.

Pertama, sama Pak Didiek. Kami mendukung yang disampaikan Pak Andre Rosiade untuk melakukan audit terlebih dahulu oleh BPKP sebelum KAI terlalu jauh masuk ke dalam KCIC karena *project* ini kelahirannya bukan di tangan KAI tapi kelahirannya di tangan WIKA dan tempat-tempat lain. Jangan sampai nanti suatu hari temennya Pak Bimo sama-sama orang Solo

nanti jadi masalah, Pak Didiek harus kita jaga. Jadi, karena itu saya mohon meskipun nanti duitnya cair Pak, tahan dulu, nunggu audit kelayakan dari BPKP minimal BPKP, BPK maksimal. Jangan hanya percaya sama KAP-KAP, semua karena kita sayang sama kereta api terutama sama Pak Didiek.

Yang kedua saya mendukung Pak Rapsel tentang migrasi usaha kereta api dari mengangkut manusia menjadi mengangkut barang di tengah-tengah pandemi ini. Cuma ada hambatan, seperti saya sampaikan kemarin di depan Pak Erick Thohir, pemerintah ini lambat mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas yaitu prinsip ODOL (*over dimension over loading*). Kita sama-sama tahu angkutan logistik di negara-negara maju itu di manapun melalui kereta api bukan angkutan darat, truk dan sebagainya yang ujung-ujungnya angkutannya melebihi 50 ton, padahal dalam prinsip ODOL itu minimal hanya dua maksimal 20 ton. Tapi dalam perjalanan kalau kita lewat di tol Waskita itu ada yang sampai 100 ton ngangkut baja, ngangkut mobil sampai bertingkat-tingkat dan sebagainya sehingga jalannya cepat *kroak-kroak gentet-gentet* jalannya itu.

Nah, ini dalam kesimpulan rapat ini harus kita masukan, dalam rangka membantu menyelamatkan kereta api pemerintah harus tegas berpihak semua arus distribusi logistik yang melalui angkutan darat harus menggunakan prinsip ODOL (*over dimension over loading*) maksimal 20 ton tidak lebih itu.

1. menyelamatkan kereta api supaya migrasi logistik ke sana;
2. demi memperpanjang usia jalan supaya dia tidak tiap tahun ada biaya perawatan jalan dan sebagainya.

Ini yang yang untuk kereta api.

Yang kedua untuk Pak Zulkifli Zaini. Boleh kesempatan dikit Pak untuk dialogis, sesungguhnya Pak kalau seandainya elektrifikasi ini semua selesai itu butuh duit berapa Pak, dan tahun berapa bisa selesai Pak?

DIRUT PT PLN:

Sesuai kajian dari Kementerian ESDM untuk Lisdes itu bisa selesai semua dibutuhkan sekitar Rp31 triliun.

F-PG (NUSRON WAHID):

Rp31 triliun, sekarang baru ada Rp5 triliun Pak, yang tahun ini kan tahun 2021 Rp5 triliun.

DIRUT PT PLN:

Rp5 triliun ini Pak Nusron bukan hanya untuk Lisdes. Yang Rp5 triliun ini kan untuk Lisdesnya mungkin hanya 1 atau Rp2 triliun. Jadi, kita masih butuh 16 tahun Bapak.

F-PG (NUSRON WAHID):

Oke. Begini Pak.

KETUA RAPAT:

Cukup?

F-PG (NUSRON WAHID):

Oke cukup, terima kasih Pak.

Boleh *nggak* Pak saya mengusulkan PLN ini tidak egois dan tidak jumawa, lebih membuka diri seperti Telkom. Telkom harus kita akui percepatan terhadap *interconnectivity*-nya cepat kenapa? Karena dia menggunakan mekanisme KPPU. Seandainya PLN itu untuk yang KPPU di sektor hulu kan sudah dilakukan lewat IPP-IPP yang hari ini dampaknya *over supply*.

Tapi menurut hemat saya listrik itu lebih bagus *over supply* daripada kurang minimal kita ada *energy-saving* sehingga kita tidak ragu-ragu dalam rangka menggenjot pertumbuhan ekonomi karena tidak ada hambatan listrik, kita tidak ragu-ragu untuk menawarkan kepada investor untuk masuk karena dulu juga hambatannya listrik. Tetapi kalau sekarang hambatannya di sektor hilir yaitu di samping listrik desa dan sebagainya kenapa tidak PLN itu daripada minta PMN tiap tahun menggunakan prinsip KPBU, tower-tower itu diswastakan PLN menjadi *provider* sewa jangka panjang 10 tahun, 15 tahun, 20 tahun, 25 tahun.

Saya kira kalau itu dilakukan tidak ada lagi isu soal elektrifikasi, apalagi di tengah-tengah isu *over supply* di sektor hulu. Tapi persoalannya adalah ada kajian maupun ada keegosentrisan keengganan PLN melepas ini kepada sektor swasta semua mau diambil padahal di sektor hulu pun sudah dilepas kepada swasta, saya tidak mengerti apa dibalik ini.

Nah, kemudian yang ketiga Pak. Kawasan pariwisata itu kan kawasan yang sangat ekonomis, Borobudur destinasi Borobudur kemudian apalagi yang di sini yang akan dibiayai PMN ini, Labuan Bajo listriknya kan sangat ekonomis. Apa ini tidak bisa dimasukkan dalam Capex-nya PLN, apa PLN tidak menganggap karena ini ekonomis tidak tidak tidak tidak ekonomis, tidak menguntungkan bisnis jual listrik di kawasan pariwisata sehingga harus membutuhkan PMN. PMN kalau ini adalah penugasan, saya lebih senang kalau penugasannya itu adalah dalam rangka untuk membiayai *project-project* yang secara ekonomis itu rendah, tapi yang secara ekonomis itu tinggi lebih baik menggunakan Capex internal perusahaan. Listrik desa semua, saya setuju.

Jadi, saya mengusulkan kalau memang kita masih menggunakan pendekatan PMN dalam rangka elektrifikasi ini, pada kesempatan rapat ini semuanya digunakan untuk listrik desa. Tidak perlu lagi yang pariwisata sama yang Pulau Jawa ini, itu biarkan Capex internal PLN berhemat kemudian di

supply ke situ, kalau kita ingin cepat melakukan elektrifikasi jaringan desa. Di samping itu, saya mengusulkan supaya setiap tahun kita tidak PMN urusan elektrifikasi ini, saya minta ada keputusan dari PLN mulai membuka opsi KPBU *Public Private Partnership* di bidang di sektor hilir yaitu pemasangan kabel dan pendirian tower, sutet, maupun tiang-tiang listrik itu supaya dimasuki dikasih kesempatan kepada swasta masuk dan PLN hanya menyewa di situ seperti halnya *provider* Telkom (*suara tidak jelas*) biar lebih cepat.

KETUA RAPAT:

Persingkat Pak.

F-PG (NUSRON WAHID):

Saya kira cukup Pak, ya kan. Golkar cuma tunggal, *nggak* panjang-panjang maunya ini aja. Untuk Asuransi saya *nggak* ada isu Pak. Terima kasih Pak. Yang penting Bapak selamat saya udah alhamdulillah Pak.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Pak Amin, kami persilakan.

F-PKS (AMIN AK, M.M.):

Terima kasih Pimpinan.

**Pimpinan dan Anggota Komisi VI yang saya hormati,
Dirut PLN, Dirut PT KAI dan Direktur Keuangan PT KAI, Wakil Dirut PT
BPUI, dan semua jajaran yang hadir,**

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Pertama, saya mengapresiasi dulu Pak Zulkifli Zaini ya atas respon cepatnya memindahkan tiang listrik di depan masjid sebuah masjid di Surabaya yang begitu renovasi tiang listriknya menutupi pintu masjid, terima kasih Pak.

Kemudian yang terkait dengan PT PLN, Pak. Saya ini selalu terngiang-ngiang PT PLN itu salah satu di antara dua perusahaan BUMN terbesar di Indonesia ini ya selain Pertamina salah satunya dan setiap saya membaca konstitusi Pasal 33 Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 itu selalu teringat PT PLN dan juga PT Pertamina Pak khususnya terkait dengan Pasal 2 Ayat(3) itu, cabang-cabang produksi yang sangat penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak itu dikuasai oleh negara. Jadi, seharusnya bisnis PT PLN PT Pertamina ini

sangat *moncer* gitu ya apalagi dikuatkan oleh putusan MK selesai *judicial review* terhadap Undang-Undang 20, 22 Undang-Undang 20 Tahun 2002 dan Undang-Undang 30 Tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan menegaskan kembali Pasal 33 itu.

Namun, kalau lihat kita lihat kinerjanya dengan pangsa pasar yang sangat besar dan dengan landasan konstitusi yang begitu kuat ini kan masih belum sesuai harapan Pak. Dan saya lihat laporan keuangan tahun 2020 ya beban usaha terbesar PT PLN, pertama pembelian energi primer 35%. Yang kedua pembelian tenaga listrik swasta Pak 33%, ini Pak ya. Dan ini pembelian listrik swasta ini meningkat terus ya dari 3 tahun terakhir saya lihat di laporan keuangan itu.

Nah, kami Pak dari PKS ini menyarankan untuk bagaimana nanti di perjanjian terpembaharuan perjanjian itu ada negosiasi ya terkait dengan pembelian listrik swasta dengan mekanisme TOP itu ya agar ini tidak terlalu membebani PT PLN sehingga kinerja PT PLN itu semakin baik ya. Belum lagi ini saya dengar akan ada revisi Permen ESDM No 49 tahun 2018 tentang apa PLTS Atap, jangan sampai ini juga nanti membebani PT PLN yang ujung-ujungnya juga membebani rakyat.

Konon kabarnya akan ada perubahan tarif ekspor listrik dari 65% ke 100%, masalahnya kita bukan tidak mendukung subsidi kita sangat senang ada subsidi kalau itu memang benar-benar sampai ke rakyat bawah. Tapi ini kan kemungkinan besar yang akan produksi dan menikmati PLTS Atap ini kan golongan menengah ke atas juga mungkin perusahaan-perusahaan industri. Nah, jangan sampai PLN ini hanya numpang lewat aja *nggak* dapat apa-apa, itu Pak. Walaupun apa namanya ini bagian dari proyek *Green Lifestyle* ya yang juga dicanangkan oleh Pak Jokowi tahun 2025 agar EBT ini komposisinya bisa 23%, itu Pak.

Jadi, ini kami terus terang aja mendukung Pak adanya PMN sepanjang itu tentu saja untuk memenuhi kadar *electricity* tingkat *electricity* yang semakin bagus sebagaimana yang sudah disampaikan oleh kawan-kawan tadi. Tapi kami berharap bahwa pengelolaan PMN ini benar-benar efisien dan efektif karena seharusnya seharusnya kalau bisnis PT PLN ini PT PLN menjalankan bisnis bisa dengan efisien dan efektif mungkin dana Rp5 triliun itu *nggak* perlu minta PMN kepada pemerintah ya. Artinya kas *money*-nya apa di neraca Bapak itu mungkin nilainya bisa ratusan triliun dibanding dengan laporan keuangan tahun 2020 cuma Rp54 triliun dari total asset yang 1589 T ya tentu ini setelah melakukan evaluasi. Itu Pak Zaini untuk PT PLN.

Kemudian singkat saja 2 poin untuk PT KAI. Memang ini dari awal kami menilai Pak untuk proyek KCJB ini memang dari berbagai kajian para pakar ini proyek yang sebetulnya tidak *visible*. Makanya kalau tadi Bapak memaparkan di sini ada apa nih *update feasibility study* ini, ini saya kira wajar ya karena memang dari awal itu proyek ini lebih kepada dinilai banyak orang proyek ambisius bahkan ada indikasi untuk memenuhi kepentingan pihak-pihak tertentu dari sisi bisnis itu tidak menguntungkan. Tapi kami mengingatkan sebagaimana tadi sudah disinggung oleh Pak Andre dan Pak

Nusron juga, menurut Perpres Nomor 107/2015 kan memang ini tidak pakai APBN mestinya Pak, tapi sekarang ujug-ujug malah ada PMN ini harus harus hati-hati ya Pak karena posisi Pak Didiek tentu dalam hal ini sebagai pelaksana ya tentu nggak bisa menolak sebagai direksi, itu aja.

Kemudian yang PT BPUI Pak. Kami juga menekankan apa yang sudah disampaikan oleh teman-teman. Pertama, seharusnya Bapak juga tahu ya dan mamantau sesungguhnya proses *fraud* ini dilakukan oleh direksi lama itu sampai di mana dan aset-aset yang sudah diidentifikasi sudah sejauh mana realisasinya sehingga bisa benar-benar mengurangi beban negara ya Pak.

Yang kedua, jangan sampai restrukturisasi produk ini, ini merugikan ya banyak nasabah karena kami menerima banyak aspirasi dari beberapa masyarakat termasuk BUMN, pensiunan yang mereka tentu sangat sangat-sangat merasa rugi karena mereka apa namanya mengikuti program ini di Jiwasraya dulu sebagai gantungan hidupnya sudah mencanangkan dapat Rp3 juta setiap bulan, tahu-tahu dengan restrukturisasi produk ini kok jadi segini Pak kok ruginya banyak sekali begitu dan itu ada dari beberapa BUMN yang menyampaikan aspirasi kepada kami.

Demikian Pimpinan.
Terima kasih.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Sebelum Pak Herman Khaeron, Pak Tommy Kurniawan.

F-PKB (TOMMY KURNIAWAN):

Wah, saya paling terakhir daftarnya dapat duluan. Terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Karena Pak Herman Khaeron ini juga agak sulit dihentikan Pak.

F-PKB (TOMMY KURNIAWAN):

Terima kasih Pimpinan.

**Pak Aria Bima yang saya hormati, serta
Seluruh kawan-kawan Komisi VI yang saya hormati, beserta dengan
Yang saya hormati Dirut PLN yang hadir pada hari ini,
Pak Wadirut PT BPUI Pak Hexana yang saya hormati,
Pak Direktur Utama PT KAI yang saya hormati beserta dengan seluruh
jajaran yang hadir pada hari ini.**

Saya langsung saja kepada apa namanya hal yang ingin saya tanyakan dalam presentasi yang sudah disampaikan. Yang pertama saya ingin meng-*highlight* presentasi dari PLN. Kalau kita lihat pemaparan tadi terkait dengan dana kebutuhan terkait listrik desa ya Pak ya ini kan program yang sangat baik sekali program yang itu luar biasa. Di awal pemerintahan Pak Jokowi juga Pak Jokowi ingin membangun dari desa menuju ke kota, artinya *concern* terhadap pembangunan desa ini termasuk elektrifikasi sudah sudah searah dengan tujuan awal. Cuma tadi dalam pemaparan Bapak ada peraturan pemerintah yang belum keluar terkait hal tersebut sehingga dana PMN-nya tidak bisa dicairkan tahun lalu, betul *nggak* Pak? ya itu kenapa. Nah, itu boleh dijelaskan kepada kami apakah ada permasalahan dan lain sebagainya, itu kenapa.

Nah, kemudian dalam dalam halaman 6 di sini dalam usulan alokasi program PMN Tahun 2022 ini ada di Jawa Barat Pak, di *slide* terakhir Bapak jelaskan bahwa butuh dukungan pemerintah daerah terkait dengan dukungan ya pelaksanaan masalah ini. Nah, kalau ada di Kabupaten Bogor Pak kalau ada di Kabupaten Bogor di dapil saya, kalau Bapak bisa lihat nih Pak di *slide* terakhir ya dukungan pelaksanaan di point nomor 2 dukungan dari pemda terkait dengan pembebasan lahan. Maksud saya kalau misalkan ada permasalahan di Kabupaten Bogor saya kira-kira bisa membantulah kurang lebih seperti itu.

Yang terakhir yang ingin saya tanyakan Pak, kalau tadi disampaikan oleh Gus Nusron bahwa program listrik desa ini membutuhkan sekitar Rp30 triliun lagi dan Bapak katakan bisa 15 tahun atau 16 tahun lagi ini bisa mencapai 100%. Misalnya Pak, misalnya kalau tidak ada PMN lah seandainya untuk PLN ini seandainya, apakah PLN bisa melaksanakan target dari rencana tersebut? Ini ini ini inilah apa namanya saya ingin mengetahui pandangan dari Bapak.

Kemudian yang berikutnya saya ingin menanyakan kepada KAI. Kalau kita dengar tadi Pak paparan dari Bapak dan juga Direktur Keuangan terkait dengan *project* kereta cepat ini kok rasanya jadi ngeri-ngeri sedap Pak, apalagi Bapak katakan sebenarnya kita Indonesia ini sudah masuk kategori *event of default* di *level project*, dengan negosiasi akhirnya bisa diperpanjang karena kita belum menyetorkan ekuitasnya Pak. Nah, pertanyaannya adalah apa kendala sehingga kita belum menyetorkan ekuitas tersebut?

Nah, kemudian tadi setelah dikaji bahwa ada biaya *cost overrun*, *cost overrun* USD 1,9 miliar ini ini untuk berapa lama Pak? Seandainya kalau menurut kajian ini kan oke dari dibutuhkan 2,5, USD 3,8 miliar sampai 4,9 akhirnya diputuskan 1,9. Seandainya ini ternyata tidak selesai juga, apa yang akan terjadi apakah sudah ada kajian terhadap hal tersebut. Nah, ini kan dengan membengkaknya biaya otomatis nanti akan dibebankan kepada penumpang penumpang kereta yang akan menikmati kereta cepat dari Jakarta ke Bandung Pak. Nah, ini berapa sih Pak estimasi biaya besaran tiket ya dengan penambahan ini kan pasti ada kajian-kajian lagi. Apalagi kalau Bapak jelaskan kepada kami bahwa pinjaman atau *loan* untuk *project* ini

adalah sekitar 20 tahun ya itu kan pasti secara bisnis ada hitungannya ya kan dan lain sebagainya itu mohon jelaskan.

Untuk BPUI saya tidak ada isu.

Terima kasih Pimpinan.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Dari juru bicara terakhir Pak Herman Khaeron.

F-PD (DR. Ir. E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Terima kasih Pak Bimo.

F-PPP (ELLY RACHMAT YASIN):

PPP hadir Ketua.

F-PD (DR. Ir. E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Pak Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi VI,

KETUA RAPAT:

PPP.

F-PPP (ELLY RACHMAT YASIN):

Ya, PPP hadir.

F-PD (DR. Ir. E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Saudara para mitra Direktur Utama PLN, IFG Life Direktur Utama BPUI Wakil ya, ke mana Pak Pak Robert Pak? cuti, sakit, sehat?, dan PT PLN Pak Didiek,

Terima kasih kesempatannya. Saya sebentar saja. Pertama terkait dengan BPUI, belum ada pendapat karena laporannya ya begini-begitu saja laporannya menunggu Rp2 triliun. Jadi, mungkin tahun depan kita bisa mendalami terhadap rencana aksi dan implementasi dari BPUI terkait dengan IFG Life karena ini adalah merupakan perwujudan penjelmaan baru dari Jiwasraya, ini yang mungkin menjadi PR Pak. Saya 2022 akan mendalami betul terkait dengan persoalan ini.

Yang kedua terkait dengan PLN. Saya justru merasa ya ya ini ini pendapat saya gitu PLN *nggak* perlu lagilah mendapatkan PMN karena apa? PLN sudah mendapatkan subsidi, PLN sudah mendapatkan hak monopoli,

PLN juga mendapatkan *project-project* dari Kementerian ESDM seperti *solar cell* yang dilimpahkan ke PLN itu juga bagian dari *project* yang diberikan oleh Kementerian ESDM. Bagi swasta barangkali kalau diberi hak monopoli seperti apa yang diberikan kepada PLN, saya yakin tidak perlu lagi tuh ada PMN.

Apalagi kalau melihat ada beberapa *project* alokasi usulan program PMN Tahun 2022 ya menurut saya ini sebetulnya menjadi kerja *regular* dan dari hasil kerja inilah juga akan mendapatkan *feedback*, akan mendapatkan *cash* dari para pelanggan. Kalau kemudian pola usahanya adalah pola usaha biasa, tidak ada hak istimewa yang diberikan kepada masyarakat menurut saya ya semestinya nggak usah lagilah saya nanti akan akan mengkritisilah terhadap PMN yang diberikan kepada PLN. Mohon maaf ya Pak Zulkifli, ini pendapat saya dan saya juga akan berbicara kepada publik bahwa tidak perlu lagilah PMN mendapatkan eh diberikan kepada PLN.

KETUA RAPAT:

Pendapat Fraksi Demokrat Pak ya.

F-PD (DR. Ir. E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Saya Pak.

KETUA RAPAT:

Fraksi Demokrat.

F-PD (DR. Ir. E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Saya Pak.

Yang kedua, PLN juga harus mampu untuk melakukan akselerasi. Tadi pola KPPU menurut saya ini sudah waktunya digunakan gitu karena dengan pola KPPU akan membuat perusahaan negara lebih lincah kemudian mampu untuk bisa berkolaborasi dengan berbagai pihak sehingga target-target yang ingin dicapai ini bisa dicapai dan tentu tidak memberatkan terhadap anggaran negara. Jadi, PMN lebih baik ke depan ya Pak Bimo kalau yang 2001 kan sudah jalan gitu ya, ke depan menurut saya bisa dialokasikan ke hal-hal yang lebih esensial dan ini bisa lebih bermanfaat bagi rakyat. Listrik sudah bisa jalan sendiri dengan hak monopoli keuntungannya besar, tinggal ya disisir-sisir saja di mana yang menjadi sumbatan dan persoalan.

Bahkan saya juga mengusulkan mungkin perlu dilakukannya audit investigatif terhadap PMN di PLN khusus untuk penyelenggaraan anggaran negara yang berdasarkan alokasi PMN. Nanti saya akan usul karena ini rutin gitu, kalau rutin semestinya ada audit yang memadai khusus segmen PMN yang ini menjadi kepastian bahwa efektif atau tidak sih untuk rakyat atau bukan sih, atau memang dia hanya untuk mempertahankan eksistensi PLN sebagai korporasi negara.

Yang ketiga, saat ini saya sudah meyakini bahwa PLN kalau tidak dibantu negara kesulitan di dalam pemenuhan energi primer. Umpamanya batu bara, batu bara sekarang harga sudah US\$ 114 per metrik ton dan semua mereka mengalokasikan untuk ekspor. Harga komoditas hampir seluruh komoditas di luar negeri sekarang sedang naik, PLN paling ekonomis di harga 70, USD 75 per metrik ton. Ini yang kejadian saya sudah mengatakan harga batu bara sekarang sedang rendah, tapi suatu saat harga batu bara akan naik di antara 80 mungkin yang dengan gar 42 itu di antara harga 70, 75 saja ini akan membuat susah, apalagi sekarang dollar menguat rupiah agak terkoreksi ini juga akan menyulitkan. Nah, kalau kemudian bahwa PMN hanya untuk mempertahankan eksistensi karena terjadinya penetrasi atas ketersediaan energi primer dan apa yang tadi saya sebut dengan berbagai aspeknya di PLN menurut saya ingin menjadi persoalan tersendiri.

Yang terakhir untuk PLN. Saya juga ingin mendapatkan lebih rinci kalau di sini kan alokasi PMN tahun 2022 itu untuk pembangkit transmisi dan gardu induk, distribusi dan listrik desa. Kalau listrik desa okelah gitu ya, tapi kan juga rakyat nantinya bayar juga kepada PLN gitu. Nah saya minta agak di *breakdown* gitu ya berdasarkan nilai-nilainya berapa sih sebetulnya untuk Lisdes, untuk distribusi perluasan distribusi dan Lisdes berdasarkan nilai nominal dan nilai *value* gitu ya. Bukan hanya nilai nominal, tapi *value*-nya apa di situ.

Untuk PLN eh PLN, Kereta Api, terakhir ini sedikit. Saya setuju bahwa sebelum kereta api masuk dalam lingkaran Kereta Cepat Indonesia-China menurut saya memang harus ada audit yang komprehensif, ini untuk menyelamatkan diri Pak Didiek sebagai dirut karena pengambil kebijakan. Jadi, mohon menurut saya termasuk rencana dan operan dan lain sebagainya yang berbasiskan pada PMN ini harus didasarkan kepada hasil audit baik BPKP secara teknis maupun investigasinya BPK. Kalau dua ini sudah cukup gitu ya, nanti pelaksanaannya baru barangkali bersama dengan aparat penegak hukum.

Yang terakhir sekali, saya ingin bertanya itu KCIC itu sampai ke Padalarang atau sampai ke Tegalluar yang hitung-hitungan terakhir itu? Ini karena saya mendapatkan informasi Pak Bimo bahwa dengan dana yang sekarang dibutuhkan itu hanya akan sampai ke Padalarang. Saya mohon kepastian.

Terima kasih pas waktunya Pak sesuai dengan keinginan Pak Bimo.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wah dapet rekor Muri ini Pak. Selama saya jadi Pimpinan baru kali ini bisa 5 menit tepat, luar biasa.

Kepada yang tercinta, juru bicara PPP.

F-PPP (ELLY RACHMAT YASIN):

Ya, siap terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Silakan Ibu Elly Rachmat Yasin.

F-PPP (ELLY RACHMAT YASIN):

Terima kasih Pimpinan.

**Yang saya hormati Pimpinan Komisi VI, juga
Direktur PLN, KAI, dan BPUI.**

Nah, yang pertama untuk PLN tadi disampaikan PLN mendapatkan PMN di tahun 2022 sebesar Rp5 triliun yang salah satu tujuan pemberian PMN kepada PT PLN pada tahun 2022 adalah untuk mendukung pengembangan 5 destinasi pariwisata yaitu Danau Toba, Mandalika, Labuan Bajo, Borobudur, dan Likupang. Lalu berapa investasi yang akan dikeluarkan PT PLN pada masing-masing destinasi wisata tersebut dan berapa *return of investment* dan *payback ratio* dari masing-masing daerah tersebut, apakah investasi tersebut layak secara finansial.

Lalu yang kedua selain itu PMN juga PT PLN juga masukan untuk pembangunan transisi, gardu induk, dan distribusi listrik desa. Untuk distribusi listrik desa berapa sih besaran anggaran modal untuk keperluan tersebut dan berapa juga jumlah desa yang ditargetkan serta bagaimana peta distribusi wilayahnya.

Lalu untuk KAI ya. Tadi sudah disampaikan, tadinya saya mau tanya tapi tadi sudah dijawab tentang terkait dengan *cost overrun* yang terjadi pada KAI yang apa yang menjadi penyebabnya dan apa yang sudah dan sedang dilakukan. Namun, ada lagi ini yang ingin saya tanyakan yang pada Semester I tahun 2021 PT KAI mengalami kerugian sebesar Rp454 miliar yang dikarenakan selisih pencapaian yang sebesar Rp7,2 triliun dengan biaya yang dikeluarkan Rp7,7 triliun. Yang ingin saya tanyakan, apa yang menjadi penyebab terjadinya selisih tersebut, baik dari sisi penerimaan maupun dari sisi biaya.

Lalu tadi saya sepakat juga dengan Pak Nusron, tantangan KAI ke depan yaitu apa membangun sistem perkeretaapian yang memiliki kemampuan pendistribusian dan mendukung kelancaran logistik barang secara cepat ke seluruh nusantara. Jadi, tidak hanya menyangkut orang tapi juga bagaimana pendistribusian logistik gitu ke seluruh nusantara.

Yang terakhir dengan BPUI, tidak banyak juga. Ini dengan menurut BPUI dengan tidak adanya PMN Tahun 2022 sebesar Rp2 triliun dan kebutuhan dana itu dipenuhi melalui *fundraising-fundraising internal* yang maka BPUI tidak memiliki fleksibilitas untuk mengembangkan bisnisnya

secara organik dan unorganik selama 1 tahun ke depan ya dikarenakan penambahan beban keuangan untuk pembayaran *fundraising* internal BPUI. Dengan tidak adanya fleksibilitas tersebut apakah menjadikan BPUI mengalami pertumbuhan statis atau tidak tumbuh sama sekali sehingga dapat mengganggu *going concern* perusahaan. Sementara dari paparan yang disampaikan pada halaman terakhir, tadi kami melihat indikator yang disampaikan mengalami peningkatan dari tahun ke tahun selama 10 tahun.

Mungkin itu saja Pimpinan, singkat.
Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih dari juru bicara PPP yang terakhir dari Bu Elly Rachmat Yasin.

Masih ada yang mau disampaikan? Saya ada waktu 5 menit untuk dibagi-bagi 5 orang.

F-PKB (MARWAN JAFAR):

Pak Bimo, saya daftar Pak Bimo. Marwan.

KETUA RAPAT:

Pak Darmadi 1 menit, Pak Marwan 1 menit.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Oke, terima kasih Pimpinan.

Saya langsung saja memang ini tekanan berat kalau PDI Perjuangan yang berbicara karena Pimpinannya dari PDI Perjuangan, selalu disorot.

Yang pertama adalah soal PLN Pak. Mungkin biar cepat aja saya minta sebenarnya *debt policy* ke depannya itu bagaimana untuk soal utang yang banyak disorot tinggi sekali. Jadi, sistem pengurangan hutangnya apakah dialokasikan ke depan atau bagaimana, itu yang pertama. Yang kedua saya sama tadi minta data-data elektrifikasi Pak ya termasuk data-data mengenai EBT. Nah, yang ketiga saya apresiasi Pak pelayanan kalau tadi ada yang kritik saya apresiasi atas pelayanan PLN yang luar biasa, ada keluhan di Jakarta cepat sekali dalam waktu 1 hari selesai Pak Pak Doddy ya membantu Pak Bambang membantu luar biasa.

Dan yang kemudian ada titipan dari teman-teman di Indonesia Timur Pak agar percepatan mengenai proses itu lagi ditunggu-tunggu Sokoria Pak SGP Pak, itu lagi ditunggu-tunggu oleh masyarakat sana. Nah, kita minta Pak Dirut bisa monitor agar bisa dipercepat ini untuk kepentingan di NTT Indonesia Timur yang PPA-nya ini sudah berjalan hampir 3 bulan belum selesai-selesai Pak bolak-balik tapi sekarang saya dengar sudah selesai dan

tinggal tanda tangan Direksi. Jadi, saya minta Pak Dirut bisa memonitor ini karena sudah lama. Itu dari saya mengenai PLN.

Mengenai kereta api ini penting Pak karena saya mendukung bahwa ini proyek ini *nggak* boleh mangkrak Pak, akan ada efek yang kurang bagus gitu. Nah, perhitungan-perhitungan itu harus akurat tapi udah disampaikan teman-teman 1,9 miliar itu apakah sudah akurat atau belum? ini menjadi poin penting. Kemudian komitmen Cina sampai saat ini bagaimana? Beijing Yawan ini, CDB, sejauh ini apakah sudah *confirm* atau belum.

Sebelum FGD saya sempat berbicara dengan CEO-nya dan mereka belum terlalu *confirm* Pak soal ini Pak soal uang ya, *nggak* tahu Bapak ketemu sama siapa. Saya sempat bicara bahwa sebetulnya ini masih ada hal-hal yang belum selesai Pak. Jadi, mohon nanti diperjelas ya supaya dikasih PMN itu sebetulnya udah selesai mestinya gitu kalau dari sana sudah *confirm* juga. Karena kan Bapak cuma 4,1 yang besar di sana kalau di sana ingkar juga *nggak* jalan proyek ini. Nah, ini CEO-nya sendiri Pak yang ngomong ya. Jadi, saya *nggak* tahu Bapak selama ini dengan siapa koordinasinya.

Kemudian *benchmarking* ke beberapa proyek kalau saya lihat tadi investasi USD 6,1 miliar tadi Bapak minta 1,9 *cost overrun*-nya berarti kan 30% lebih Pak cukup tinggi Pak kalau Bapak bandingkan dengan yang lain, apakah ada total investasi yang naik cukup banyak atau bagaimana. Kalau 1,9 dibagi dengan USD 6,1 miliar kan ketemu 33 lebih Pak ya sementara di Taiwan cuma 15 *cost overrun*-nya jadi *benchmarking* mana yang Bapak mau pakai dan Bapak bisa menjelaskan ke kami apakah memang *cost overrun*-nya begitu tinggi dibandingkan dengan negara-negara lain, itu dari soal kereta api.

Saya apresiasi juga Pak *plan* kereta api Pak, beberapa laporan konstituen saya diselesaikan dengan baik oleh tim Bapak Pak Krisna luar biasa ya. Jadi, kami terima kasih kepada pelayanan Bapak terhadap beberapa permasalahan.

Yang ketiga soal ini isu ini sudah sering presentasi sebetulnya sudah sering kurang lebih kayak gitu cuma hanya satu Pak. Ini yang 6,7 Pak yang Bapak utarakan *problem*-nya hanya di sini kan utang Bank Pak. Nah, saya pingin tahu sebetulnya Rp6,7 T ini ya solusinya seperti apa, memang udah bisa melakukan pinjaman ke bank begitu? Nah, ini nanti nanti yang Bapak harus jawab karena ini kan *stuck* nih hanya dikasih 20. Jadi, memang harus butuh 6,7, kalau dikasih 22 jadi 4,7 ya kan.

Terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Pak Jafar.

F-PKB (MARWAN JAFAR):

Terima kasih mas Bimo.

Pimpinan, rekan-rekan, dan para mitra kerja yang saya hormati,

Langsung saja teknis saya 1 menit. Yang pertama saya senang sekali teman-teman menyinggung tentang listrik desa, itu dulu *legacy* saya yang pertama merintis tentang listrik desa Pak.

Kemudian yang kedua adalah memang listrik desa mau tidak mau harus diseriusi dan memang harus direalisasikan dengan baik karena memang ya di Jawa saja untuk listrik desa ada beberapa desa yang memang ya juga belum teraliri oleh listrik. Saya kira ini adalah program bagus yang sering kita sampaikan.

Kemudian yang kedua adalah tentang biomassa. Pak Dirut PLN ini juga harus kita mulai galakkan untuk dalam rangka Energi Baru Terbarukan, biomassa ini saya kira penting karena yang batu bara itu bisa dikerjasamakan dengan *wood chips* di dari misalnya Perhutani atau PTPN dan juga mungkin juga ada kerja sama dari PT Semen Indonesia. Saya kira ini kolaborasi yang baik tentang biomassa dan itu akan menjadi *legacy* juga dari Pak Dirut PLN kalau ini terwujud Energi Terbarukan karena Energi Terbarukan adalah isu yang sangat menghangat 20 tahun terakhir ini. Jadi, bukan hanya isu tapi kita buktikan bahwa kita bisa mengurangi fosil-fosil yang memang tidak bisa terbarukan.

Kemudian yang kedua Pak adalah bahwa saya masih berangan-angan sejak dulu sejak di Komisi V hampir 20 tahun yang lalu kita sudah bahas soal peran-peran kereta api yang di kota-kota besar dan untuk pengangkutan ini saya kira perlu dihidupkan kembali, jadi ini adalah menunjang logistik nasional di tengah masa pandemi ini sangat relevan. Oleh karena itu, maka KRL-KRL apa KRL-KRL atau *train-train* itu bisa dihidupkan kembali, jalan Jakarta karena kereta api jadi bagian dari transportasi massal dan sekaligus untuk melancarkan logistik kita. Jadi, di Semarang ada, di Jakarta ada, di Medan ada, di Palembang ada dan seterusnya. Saya kira ini menjadi PR yang cukup strategis dan juga bagi negara juga sangat membanggakan kalau memang ini terjadi biomassa yang masif dan serius.

Kemudian yang selanjutnya adalah tentang privatisasi di PLN. Saya kira ini kita butuh penjelasan yang cukup serius tentang privatisasi di PLN karena memang salah satu dampak dari apa namanya PLN belum bisa maksimal adalah soal swastanisasi atau privatisasi yang memang belum selesai dan ini harus dikerjakan bareng-bareng Pak antara swasta dan PLN karena apa pun swasta butuh pekerjaan hari ini karena semuanya hampir kesedot oleh BUMN. Salah satu ekonomi melambat ini adalah karena swasta tidak diberi peran. Dalam pemerintahan yang lalu-lalu memang ini swasta diberikan peran sebanyak 30% dari *project-project* yang ada di BUMN.

KETUA RAPAT:

Mohon dipersingkat Pak.

F-PKB (MARWAN JAFAR):

Iya, Terima kasih.

Kemudian yang soal PT KAI. Sekali lagi kita dukung sepenuhnya dan termasuk yang paling penting adalah kita melakukan digitalisasi ekosistem IT di PT Kereta Api. Ini saya kira juga menjadi bagian yang tidak bisa kita lupakan di era yang sudah berubah peradaban kita ini. Oleh karena itu, maka diskursus mengenai ini saya kira harus kita realisasikan dengan baik.

Itu saja Mas Bimo.
Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Dari meja Pimpinan kami persilakan Pak Martin.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Terima kasih mas Bimo. Saya agak panjang.

Pimpinan kalau saya amati dari 3 mitra kerja yang hadir pada hari ini hanya PT PLN yang sebenarnya masuk ke dalam list penerima PMN RAPBN 2022. Jadi, supaya ini nanti mungkin dalam kesimpulan kita bedakan antara PLN dengan BPUI dan KAI karena memang harusnya *nature* rapatnya berbeda.

Nah, kalau saya melihat pertama kepada PT PLN. Saya sih tidak terlalu pusing PLN mendapatkan PMN karena memang banyak penugasan-penugasan yang harus dilakukan, yang saya lebih pusing justru PLN ini persoalan hutangnya nih. Sekarang berapa posisi utang PLN dan utang pemerintah yang ada di dalamnya dan bagaimana manajemen PLN ini akan mengatasi ini karena kalau untuk pembiayaan super prioritas Danau Toba dan lain-lain saya rasa itu wajar-wajar aja karena itu juga penugasan negara. Nah, yang persoalan ini utangnya harus kita dengarkan juga dari Pak Dirut dan bagaimana sebenarnya harusnya penyelesaiannya. Karena kalau tidak salah tahun lalu itu kan juga sudah dicairkan sebagian ya Pak ya. Jadi, berapa yang *existing* gitu dan ke depan menurut PT PLN seperti apa skema yang harusnya terjadi supaya Bapak punya buku itu membaik gitu loh Pak. Jadi, supaya kami juga bisa memberi apa mendukung Bapak mendukung PLN supaya bisa bertambah sehat.

Nah, untuk BPUI karena ini tidak terkait dengan PMN. Saya mau bertanya Pak, saya menerima kabar masukan dari beberapa nasabah yang sudah ikut restru ya kan yang sudah ikut restru, katanya dia sempat

mendapatkan manfaat selama 3 bulan sesuai dengan setelah ikut restru sesuai dengan skema baru, lalu kemudian setelah 3 bulan itu berhenti. Nah, ini betul atau tidak, apakah ada masalah terkait dengan likuiditas atau apa supaya ini juga Bapak di sini punya forum meyakinkan pemegang-pemegang polis yang sudah direstru itu bahwa mereka akan tetap ya aman gitu ya, mereka udah kena *haircut* Pak ini segala macam nanti terkendala lagi kan kasihan juga.

Nah, kepada PT KAI saya pikir ini akhirnya Pak menjadi kembali lagi isu-isu atau penilaian-penilaian bahwa proyek kereta cepat ini tadi saya dengar misalnya dari Pak Herman dan kawan-kawan, ada persoalan dari sisi *visibility*. Nah, sekarang ini agak jadi malah menurut saya agak ya harus kita lihat persoalannya itu pada *existing problem*-nya karena itu kan kemarin ya dan kita susah untuk mengatakan kemarin itu benar atau tidak. *Existing problem*-nya itu memang karena dia tidak *visible* atau karena ada persoalan atau *problem* pelaksanaannya yang membuat pembengkakan biaya, ini kan beda Pak, karena bisa saja dengan pembengkakan biaya terus kemudian mempengaruhi *feasibility* sekarang gitu bukan *feasibility* kemarin. Ini supaya jangan dianggap proyek pemerintah ini cuman proyek ambisius gitu, saya sebagai pendukung pemerintah agak kurang terima juga. Jangan-jangan kesalahan dari pelaksanaan proyek ini, nah itu maksud saya.

Jadi, memang ya bagus juga usulan audit supaya jelas Pak, pertama Bapak juga terlindungi, kedua juga jelas persoalannya pada manajemen atau memang persoalan pada *feasibility*. Kalau persoalan *feasibility* harusnya tidak ada juga terbentuk konsorsium yang harusnya masuk ini atau memang konsorsium yang masuk pada waktu itu tidak tidak melihat atau tidak punya kecukupan modal atau seperti apa ini kan harus kita dalam Pak, berapa yang udah dia setor apa dia sudah setor semua, terus kemudian dalam perkembangan pembengkakan biaya *cost overrun* dan segala macam tadi sehingga mereka nahan sekarang posisinya *wait and see*.

Saya rasa itu Mas, jadi ini menurut saya KAI ini harus kita bahas tersendiri Mas karena memang *nggak* terkait juga sama PMN sekarang.

Itu Mas Bimo.
Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih kepada Bapak Ibu Anggota Komisi VI.

F-PKB (TOMMY KURNIAWAN):

Pimpinan, izin. Kalau bisa kita usulkan audit aja Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Ya kita sekarang ini PMN dulu Pak.

Jadi, saya ucapkan terima kasih untuk Direktur Utama PLN udah ke Komisi VI selanjutnya kami persilakan direktur.

Tapi intinya begini, mengenai KAI. Pak Dirut apa transfer pemahaman *feasibility study* awal karena waktu itu di Komisi VI itu tidak hanya *An sich* kereta cepat, kenapa waktu itu PTPN VIII dilibatkan? Karena juga *me-leverage* beberapa aset di *nggak* tahu tapi ini untuk apa yang akhirnya akan menjadi menjadi *integrated real estate* yang cukup mempunyai *value* yang naik menjadi *resort* juga keseluruhan itu dihitung di dalam *project* ini.

Jadi, tidak bisa hanya dilihat *An Sich* hanya kereta cepatnya aja tapi ada beberapa titik termasuk *industrial estate* di wilayah Karawang dan sebagainya, waktu itu saya lupa ya jadi ada beberapa titik yang memang kereta cepat ini akan *me-leverage regional development* dengan berbagai *project-project* bisnis yang cukup *profitable* dan nanti akan prospek ke depan nyambung sampai Surabaya ini. Jadi, masa-masa semacam ini nanti kita akan tanya lebih dalam, tapi saya sepakat teman-teman tadi kritis untuk bagaimana KAI harus betul-betul mampu menempatkan pada posisi seperti apa terutama dalam posisi terkait dengan sisi keterlibatan untuk terkait dengan investasinya.

Kami persilakan kepada Pak Dirut untuk merespon beberapa hal yang kira-kira perlu untuk disampaikan. Terus kemudian yang terkait dengan Direktur Utama KAI saya kira akan ada forum khusus karena ini juga baru, teman-teman tidak terlibat dalam proses sebelumnya untuk kereta cepat ini, maka nanti kita FGD atau rapat khusus untuk dibawa dengan seluruh *stakeholder* yang ada di sini untuk menjelaskan secara komprehensif baik *business plan* yang dalam waktu pembangunan.

Tadi kan banyak yang tanya seolah-olah keuntungan *break even point* itu hanya dari *An Sich* kereta cepatnya, waktu itu sangat tidak *visible* kan kereta cepatnya awal muawal akan dibuat. Kemudian ditambahkan dampak atau akibat atau pengembangan dari kereta cepat ini yang nantinya konsorsium itu akan untung itu juga dari pengembangan *regional development* di wilayah-wilayah yang akhirnya menjadi objek perumahan atau *resort* di wilayah Bandung dan wilayah industri di kalau *nggak* salah di Cikarang atau Cikampek saya lupa. Saya kira itu dijelaskan dalam rapat berikutnya.

Kami persilakan Pak Dirut PLN.

DIRUT PT PLN:

Terima kasih Bapak Pimpinan.

Terima kasih sekali atas begitu banyak pertanyaan maupun juga kritik kepada PLN. Terkait dengan Lides ini Bapak Ibu dan juga PMN pada umumnya kami ingin memberikan *background* bahwa setiap tahun PLN itu investasi di masa lalu investasi 1 tahun itu Rp120 triliun, kemudian diturunkan

sekitar Rp100 triliun per tahun. Di masa kami Kementerian BUMN meminta dari Rp100 triliun diturunkan menjadi Rp78 triliun tahun ini.

Jadi, Bapak, Ibu Rp5 triliun ini dibandingkan dengan investasi kami Rp78 triliun itu tidak terlalu besar. Sisanya dari mana? Sisanya itu adalah dari *cash* yang ada di PLN dan itu juga tidak cukup sehingga setiap tahun PLN harus meminjam ke bank. Jadi, Bapak Ibu, kalau Bapak Ibu lihat kenapa PLN itu punya pinjaman bank sampai hampir Rp500 triliun? Karena memang *cash flow* PLN tidak cukup untuk membiayai investasi Rp100 triliun tiap tahun. Padahal, labanya hanya 2 hanya Rp5 triliun. Jadi, kalau Bapak Ibu bertanya bagaimana supaya PLN lebih baik? Tarifnya ya harus naik sehingga antara tarif dengan biayanya itu delta menjadi sedikit besar, tapi kan kita paham bahwa tidak mungkin menaikkan tarif pada saat seperti ini.

Jadi, Bapak Ibu sekalian, saya ingin *sharing* ke Bapak, Ibu. Kita investasi Rp75 triliun, Bapak Ibu berikan PMN Rp5 triliun selisihnya kan Rp70 triliun Bapak Ibu. Dengan segala hormat Bapak Ibu itu kami harus selalu pinjam dari luar, dari bank dan lain-lain. Jadi, itulah situasi PLN ya itulah situasi PLN. Jadi, itu belum kita bicara mengenai perencanaan RUPTL di masa lalu yang asumsi *demand*-nya naik 7 sampai 8% per tahun, kenyataannya realisasi *demand* hanya 4,5% sehingga apa yang terjadi adalah PLN *over supply* karena infrastrukturnya disiapkan untuk *demand* 7 sampai 8% kenyataannya *demand*-nya hanya 4,5%. Jadi, kalau kami sejak tahun lalu menyampaikan bahwa ini *over supply* ya *over supply*.

Kami membeli listrik dari IPP dengan *terms* yang sudah ditandatangani bahwa apabila tidak dibutuhkan karena *over supply* kami mesti tetap bayar yang istilah terkenalnya itu *take or pay*, mau dipakai atau tidak ya bayar gitu. Jadi *take or pay* tahun ini belum terlalu besar, *take or pay* tahun depan dan seterusnya akan bertambah besar karena tahun depan 8 Giga Watt listrik IPP akan masuk. Itulah Bapak Ibu, kami ingin *sharing* kepada Bapak Ibu, kita *over supply*. Itu baru *over supply* listrik, kami juga mengalami *over supply* gas karena PLN berkontrak sampai 10 tahun ke depan jumlah gas yang melebihi kebutuhannya dan kami manajemen saat ini harus meng-*handle* ini.

Bapak Ibu, jadi segala hormat kami harus menangani masalah ini dari waktu ke waktu. Bapak Ibu pasti bertanya monopoli kok *nggak* bisa *handle* gitu, ya monopoli kalau hutangnya tidak terlalu besar ya pasti bisa *handle* gitu. Kalau kita invest Rp100 triliun PMN-nya hanya Rp5 triliun ya repot Pak Ibu, kalau Rp100 triliun invest ya mungkin PMN-nya Rp30 triliun setiap tahun gitu. Jadi, mungkin itu yang yang kita kadang-kadang tidak mendiskusikan itu.

Jadi, intinya adalah PLN hidupnya dari subsidi PLN hidupnya sebagian dari kompensasi karena sejak 1 Januari 2017 tarifnya tidak pernah naik sehingga kalau kami datang ke sini kami selalu seolah-olah minta subsidi, minta kompensasi, tapi kenyataannya adalah ya memang tarif listriknya itu lebih rendah dibandingkan dengan biaya penyediaannya. Kemudian kompensasi, kenapa harus minta kompensasi? Karena tarif listrik sejak 1 Januari 2017 tidak pernah naik, padahal biaya naik terus, harga minyak naik, harga gas naik, harga batu bara memang di *pack* di 70. Kalau harga batu

bara saat ini DMO tidak di *pack* di 70, saya tidak bisa bayangkan bagaimana keadaan keuangan PLN dengan harga batu bara USD140 per ton kami terbantu dengan itu. Jadi.

F-PD (DR. Ir. H.E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Itu saya dulu yang memimpin rapat ketuk.

DIRUT PT PLN:

Saya kira itu aja Bapak Ibu, secara umum ya. Kami pahami *concern* Bapak Ibu, kami akan penuh Lisdes, Lisdes tidak mungkin kita serahkan ke swasta ini kan tidak *visible*, siapa yang mau melaksanakan Lisdes? Jadi, kalau Bapak Ibu ada yang berpendapat, udah Lisdes serahkan aja ke swasta, *nggak* ada yang mau Pak di ujung-ujung Indonesia itu. Jadi, mungkin itu ya yang secara umum saya ingin sampaikan, kami *commit* untuk jaga PMN ini betul-betul dilaksanakan sesuai dengan rencana, betul itu Pak Insya Allah kami jaga ini, tapi kami mohon dibantu karena tahun ini sebetulnya tahun 2022 kami minta Rp10 triliun dikasihnya hanya 5.

Jadi, itu aja Bapak Ibu secara umum, yang lain-lain kami akan sampaikan secara tertulis. Lebih dan kurangnya saya dengan segala kerendahan hati, saya mohon maaf.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Pak Dirut. Sebentar Mas, ini informatif aja dari penjelasan Pak Dirut.

Tadi seperti saya katakan Pak Dirut ya saya mendukung PMN untuk PLN, justru saya ingin mendukung bagaimana kita bisa berperan membuat PLN ini bukunya semakin bagus juga. Jadi, sekarang 500 T itu Pak utangnya itu biaya bunga berapa Pak? Ini kan pokok ya *principal* ya, biaya bunga?

DIRUT PT PLN:

Kalau kita hitung 5% saja Pak ya 5% kali Rp500 triliun Pak sehingga 25.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Berat sekali ya.

DIRUT PT PLN:

Itu hanya bunga Pak.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Ya maka itu saya ngeri juga, *revenue* Bapak?

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Nggak bisa naik revenue-nya.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Berapa per tahun? Supaya saya dapat *gap*-nya dulu nih, ini memang harus kita bahas tersendiri nih Mas kasihan juga.

KETUA RAPAT:

Masalah korporasi sebaiknya kita adakan dengan waktu khusus Pak.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Dan tertutup aja, rapat tertutup. Karena kan ini berarti tiap tahun kan Bapak harus nambah terus dong ini?

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Nggak, hutangnya naik terus tiap tahun.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Iya iya maksudnya utangnya.

DIRUT PT PLN:

Betul Pak, betul Pak. Dan sebagai bankir kan saya paham Pak bahwa *debt* per EBITDA-nya PLN ini kan sudah berat Pak.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Pak Dirut, aspirasi NTT tolong diperhatiin.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Saya rasa ini ini ini sebenarnya tugas.

KETUA RAPAT:

Saya kira cukup dulu Pak.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Tupoksi kita di Komisi VI Mas.

KETUA RAPAT:

Iya.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Masalah korporasinya PLN ini dan saya minta kita bahas secara tersendiri dalam yang tertutup. Jadi, kita sebenarnya *nggak* ada urusan sama subsidi segala itu di Komisi VII, kita justru urusannya ini menurut saya.

F-PD (DR. Ir. H.E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Pak Bimo, bikin pertemuan khusus saja Pak Bimo dengan (*suara tidak jelas*).

F-PG (GDE SUMARJAYA LINGGIH, S.E., M.A.P.):

Nanti, nanti kita di panja kan.

KETUA RAPAT:

Itu juga nanti kita akan masukkan juga usulan-usulan dari BUMN, kita akan undang hal-hal yang terkait dengan penugasan pemerintah itu menurut kalangan BUMN itu sebaiknya seperti apa. Di satu pihak ada sesuatu yang harus dikerjakan BUMN sebagai pelaksana *Public Service Obligation*, di satu pihak juga ada urusan keuangan korporasi, aturannya harus seperti apa. Inilah yang saat ini kita akan bahas untuk materi RUU *draft* BUMN nanti kita akan undang para jajaran direksi untuk memberikan masukan supaya *draft* RUU BUMN ke depan itu ada *benefit* korporasinya dan ada *benefit* rasionya untuk hal-hal yang menyangkut *public oriented* atau dukungan-dukungan BUMN terhadap pembangunan perekonomian nasional, saya kira itu.

Saya kira cukup Pak, nanti hal-hal yang terkait dengan pertanyaan-pertanyaan lainnya dijawab secara tertulis dan tadi saya sepakat dengan kawan-kawan kita harus secara khusus membantu dukungan politik jajaran direksi untuk Direksi PLN ini *way out* atau solusi-solusi yang perlu ada satu keputusan itu seperti apa saya kira itu.

F-PG (GDE SUMARJAYA LINGGIH, S.E., M.A.P.):

Mas Bimo.

Nanti kita akan perjelas PLN nanti di panja, kita punya Panja Energi Mas.

Terima kasih Mas.

KETUA RAPAT:

Ada Panja Energi di Pak Demer mohon di bisa diundang untuk memperjelas hal-hal yang menyangkut kondisi PLN saat ini maupun ke depan. Namun, pertumbuhan ekonomi nasional *pasca* pandemi kita harapkan tadi rencana pertumbuhan 7 hanya 74 Pak ya, itu pun kena pandemi Pak ya.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Demand, demand listrik.

KETUA RAPAT:

Iya, rencananya 7 Pak ya. Kami persilakan untuk KAI.

DIRUT PT KAI:

Terima kasih Bapak Pimpinan atas waktunya.

Kami dari Kereta Api Pak Pimpinan mendukung Pak kalau memang diberikan kesempatan secara tertutup ya Pak Martin, Pak Pimpinan semuanya sehingga kami pun bisa mengundang konsultan Pak secara *factual* apa yang terjadi dengan FS yang lama, apa yang sudah terjadi, dan apa rencana kita ke depan Pak.

KETUA RAPAT:

Bisa dijelaskan di sini ya konsultan bisa menyampaikan dalam forum ini ya.

DIRUT PT KAI:

Saya rasa, tapi yang tertutup aja Pak.

KETUA RAPAT:

Tertutup, tertutup iya.

DIRUT PT KAI:

Karena ada beberapa hal yang tidak perlu diketahui oleh publik ya secara ini Pak, artinya kita penanganan. Jadi, Bapak Pimpinan mungkin saya akan *address* beberapa pertanyaan yang terwakili ya dalam rapat komisi pada siang hari ini.

Yang pertama usulan dari Pak Andre, Pak Herman Khaeron, Pak Nusron Wahid, dan Pak Amin ya mengenai audit investigasi Pak kami sepakat dan sekarang sedang dalam pembahasan kami dengan Kementerian Keuangan dan Kementerian BUMN. Jadi, memang kita perlu ada suatu *cut off* ya bagaimana pertanggungjawaban dari awal sampai dengan saat ini ya. tadi yang Pak Pimpinan sampaikan bahwa *Feasibility Study* itu bukan hanya angkutan keretanya saja tetapi ada aspek TOD ya Pak ya *Transit Oriented Development*. Kenapa itu tidak terjadi? Nanti, kami akan paparkan Pak, kenapa itu tidak terjadi? Karena kalau hanya angkutan keretanya saja inilah yang terjadi.

Mengapa kita perlu adanya dukungan pemerintah yang sangat besar? Pak Darmadi tadi menyampaikan apakah proyek ini akan dibiarkan mangkrak? Karena proyek ini proyek antar 2 negara yang harus kita jaga nih Pak Darmadi ya sehingga kereta api yang sekarang sedang mendapatkan penugasan ini kami akan selesaikan dengan *governance* dan dukungan dari 3 menteri atau 4 menteri Pak, Pak Menteri BUMN, Menteri Perhubungan, Kemenkomaritim dan Menteri Keuangan itu berpesan bahwa koreksi ini restrukturisasi ini sifatnya harus *end to end*, kita selesaikan semua permasalahan, kita ungkap semuanya untuk kebaikan negara ini.

Nah, untuk itu saya sepakat Pak Pimpinan untuk kita bikin tertutup, kita kaji semuanya sehingga perbaikannya itu menyeluruh bahwa konsekuensi-konsekuensi apa yang akan ditanggung negara ini sama-sama kita tanggung bukan hanya di kereta api. Dan kami sudah sampaikan kepada jajaran Kementerian Keuangan dukungan ini Bapak Pimpinan, yang kita bahas sekarang kan *cost overrun, cost overrun*. Yang 2021 kami me- *low base equity capital*-nya dulu 4,3, kalau 4,3 ini belum dipenuhi ini kita jangan ngomong *overrun* dulu. Sehingga, memang *sequence*-nya ini agak agak terbalik ya. Jadi, kalau besok kita bahas 2021 sebetulnya itu bangunannya udah ada di sini.

Nah, kenapa setelah operasi nanti kami masih perlu dukungan? Nanti kami akan buka Pak kajian daripada konsultan independen, apa yang akan terjadi dengan pola operasi kereta cepat ini apabila ini dibiarkan seperti seperti ini. Tadi kekhawatiran dari Bapak-bapak sekalian akan membebani keuangan negara persis itu akan terjadi. Jadi, saya sepakat dan nanti kami akan mengajak Kementerian BUMN, Kementerian Keuangan, dan Perhubungan untuk bersama-sama Pak mari kita *pict picture*-nya seperti, *governance* seperti apa. Karena kami masuk ke sini Pak kami akan tata kelolanya kami akan atur lagi, *governance*-nya kami akan atur lagi sehingga pertanggungjawaban yang diminta Bapak-bapak sekalian kami akan lakukan.

Kami dibantu Pak Salusra ini Komisaris Utama Pilar Sinergi BUMN Indonesia Pak. Kami tempatkan Pak Jeffrie ini sebagai komisaris di Kereta Cepat Indonesia-Cina dalam rangka betul-betul mensupervisi Pak dan nanti Pak Darmadi ya kalau bangsa negosiasi Indonesia dengan Cina itu ini ahlinya Pak, Pak Jeffrie ini.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Nggak, saya minta transparansi konfirmasi komitmen Cina, itu perlu ada.

KETUA RAPAT:

Ya nanti-nanti Pak jangan jangan tanggapi dulu Pak.

DIRUT PT KAI:

Tapi Pak tapi itu masih *on the way*, negosiasi masih berlangsung. Jadi, Bapak Pimpinan selama ini komunikasi antara pihak Indonesia dan Cina itu tidak *smooth*. Nah, sekarang Pak Pimpinan bisa membayangkan *lead* daripada proyek ini adalah Wijaya Karya, itu perusahaan apa? Konstruksi. Sekarang yang dibangun apa? Kereta Api. Orang sana orang kereta api, ini namanya konstruksi, nyambung *nggak* ini bahasanya? Sehingga sekarang setelah Pak Erick, Pak Wamen Pak di Tiko Pak, mari kita luruskan apa yang selama ini belum lurus belum *governance*.

Tadi masalah lintas Pak, kan dulu stasiunnya banyak saya sepakat dengan Pak Daeng kereta cepat kok berhenti-berhenti kapan mencapai kecepatan maksimalnya? maka kita akan kurangi Pak stasiunnya. Bahkan ke Bandung ini Pak kalau yang lama itu kita nembaknya sampai ke Tegalluar, Bandungnya malah *nggak* ada, Karawang, Walini, Tegalluar. Nah, kalau ke Tegalluar Pak kembali ke Bandung pakai apa? Belum dipikirin.

KETUA RAPAT:

Oke. Persingkat Pak.

DIRUT PT KAI:

Nah, sehingga Pak, kami dalam menghitung *cost overrun* ini Pak melakukan simplifikasi melakukan efisiensi Pak sehingga jangan sampai *cost overrun* ini itu melampaui batas-batas yang kewajaran Pak. Dan proses ini masih berlangsung Pak kami dibantu dengan konsultan untuk itulah maka kami terus berkomunikasi Pak intens sesekali di Kementerian BUMN ada Pak Wamen, ada Deputy Keuangan dan Manajemen Risiko, terus di Kementerian Keuangan ada Direktur Jenderal Kekayaan Negara Pak sedang proses untuk menghitung. Dan kami semua sudah sepakat bahwa sebelum pemerintah melalui BUMN apa APBN masuk ke sini maka audit investigatif itu sudah menjadi kesepakatan. Jadi, *update* kajian FS Pak kami akan lakukan tadi Pak La Tinro, Pak Daeng, Pak Deddy Sitorus, Pak Amin ya dan Pak Martin menyampaikan itu sedang dilakukan Pak.

Kemudian cara logistik Pak, logistik sepakat bahwa ke depan bagaimana kita membangun efisiensi biaya logistik nasional. Kalau Indonesia itu masih 24-26% sementara negara maju itu 8-12% bagaimana kita bersaing? Nah, untuk Pak saya terima kasih tadi dukungan Pak Andre dan Pak Nusron ya kami ingin membangun ekosistem transportasi logistik Pak efisien. Namun, tangan saya kan di satu sisi Pak. Kami ingin masuk pelabuhan kalau pelabuhannya belum kooperatif kami lakukan apa Pak? Nah, untuk itu kami kemarin mohon dukungan Pak kami udah ada kerja sama dengan Pelindo I, Pelindo III Pak ya. Tapi progresnya ini kan masih sama-sama membangun Pak, sementara sistem digital kami Pak ini kami sudah memakai SAP mereka juga pakai SAP Pak, sebetulnya kalau sudah ada *willingness* Pak itu bisa nyambung.

Contoh yang paling sederhana Pak, karya akses kami aplikasi kami itu bisa memberikan *first mile* dan *last mile*. Jadi, Bapak-bapak sekalian, para

penumpang kereta api yang pesan taksi sekarang Pak pakai aplikasi kami. Ini akan terus kami kembangkan akan menjadi *Super App* sehingga semua moda transportasi bisa melalui ini. Nah, kalau logistiknya ini ya kita bangun juga Pak akan sangat mudah bagaimana orang mengimpor Pak kapal datang, kereta api kita masukkan di pelabuhan, dia langsung angkut ini jadi *double handling, triple handling*-nya akan hilang ini akan memanfaatkan efisiensi. Nah, kami ini tidak bisa bergerak sendiri Pak, kami perlu dukungan untuk itu kami seluruh *stakeholders* kami gerakan bagaimana membangun efisiensi logistiknya ini termasuk ODOL tadi Pak.

Yang terakhir mungkin mengenai *cost overrun* Pak Tommy ya akurasi *credibility* sekarang sedang kami bangun Pak. Kami tidak sendiri kami dibantu konsultan dan nanti hasil konsultan itu akan diverifikasi oleh auditor BPKP. Kami sudah bicara dengan BPK Pak, Pak Daniel, mereka menyampaikan bahwa BPK itu nanti belakangan. Jadi, di awal ini harus BPKP setelah selesai nanti baru BPK.

Jadi, strukturnya seperti itu Bapak-bapak sekalian, kami mohon pertimbangan dan mohon dukungan. Kereta api secara komersial Pak kami korporasi Pak, tugas kami membuat keuntungan selain melayani masyarakat yang PSO Pak. Namun, dengan adanya penugasan ini saya sepakat dengan Pimpinan bagaimana menata BUMN ini agar bentuk korporasi tetap kita lakukan dengan baik tapi bisa juga mendapat penugasan tetapi dengan dukungan pemerintah dan DPR.

Demikian Bapak Pimpinan.
Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullah Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Kami persilakan dari BPUI.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Terima kasih Pimpinan.

Barangkali singkat saja kami sampaikan merespon apa yang disampaikan atau yang menjadi konsen Pak Daeng, Ibu Elly, dan Pak Martin tadi. Intinya benar Pak kami harus menjaga tidak boleh terulang apa yang terjadi di masa lalu. Oleh karena itu, menjadi fokus kami adalah membuat tata kelola, kemudian membuat *risk management* dan pengawasan, serta mengontrol bisnis model kita akan fokus kepada *protection*. Kemudian pengelolaan investasi secara *prudent* ya untuk memastikan bahwa penyelamatan dana penyelamatan ini benar-benar bisa menyelesaikan bahkan membawa IFG Life untuk tumbuh *sustainable*.

Kemudian yang menjadi konsen Ibu Elly sebagai konsekuensi juga kaitan dengan pertanyaan Pak Darmadi tadi bahwa yang Rp2 triliun alternatifnya akan menjadi konsekuensi IFG untuk mencari pendanaan itu. Yang mencari pendanaan itu di *level holding* Pak. Jadi, memang kami sudah *eligible* untuk *raising fund* melalui hutang bank ya sehingga *posit*-nya bisa kita turunkan ke bawah ke IFG Life. Yang menjadi isu justru nanti barangkali perizinan mengenai permodalan karena aturan sekarang itu modal tidak boleh bersumber dari hutang. Jadi, tentu yang Rp2 triliun tadi harus mendapat relaksasi untuk diizinkan sumbernya dari utang sebagai penguatan permodalan di IFG Life.

Kemudian yang transaksional Pak Martin, kami akan dalam karena perlu diketahui semua bahwa Jiwasraya itu sudah *technically bankrupt* tidak mempunyai kemampuan untuk membayar lagi. Jadi, selama ini tinggal beroperasi menuju transfer. Oleh karena itu, sesuai dengan skema restrukturisasi semua pembayaran kepada nasabah. Restru itu baru bisa dilakukan setelah berpindah ke IFG Life. Kapan itu? Yaitu setelah menerima PMN. Oleh karena itu, kami mengupayakan bagaimana pencairan PMN itu (*suara tidak jelas*).

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Setelah menerima PMN yang kapan, yang kemarin apa?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Yang yang 2021.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Yang kemarin kan, yang Rp20 T itu ya.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Iya, iya. Terima kasih Pak.

Demikian saya kira dari kami mengucapkan terima kasih atas dukungan dari Komisi VI selama ini sudah (*suara tidak jelas*).

Terima kasih.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Ini *space* 6,7 cukup ya Pak? Pak Dirut, *space* 6,7 cukup ya untuk ambil 6,7 kredit bank?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Ya *leverage* masih bisa Pak.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Cukup ya, bisa ya.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Masih cukup.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Pak Dirut tadi belum jawab pertanyaannya. Jadi, apa sekarang ada *payment* yang berhenti?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Jadi, semua *payment* itu memang tidak bisa dilakukan menjadi hutang klaim sampai dengan nanti berpindah kepada IFG Life kecuali kecuali pensiunan, kalau pensiunan masih jalan terus.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Nggak, maksud saya yang orang yang udah di Restru kan sekarang sudah di IFG Life berarti kan? Oh belum, oh, kapan Pak?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Jadi, Pak yang kita transfer itu kan insolvensi.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Ya.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Jadi *bottom line*-nya IFG Life itu harus selalu sehat.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Iya, iya paham.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Artinya aset IFG Life harus *balance*. Nah, kapan dia mempunyai kemampuan menerima?

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Setelah ada duitnya.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Setelah ada uangnya.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Jadi, kemarin belum ya?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Belum.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Yang Rp20 T belum turun ya?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Belum, belum.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Yang udah diketuk.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Belum.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Oh. Sama sekali Pak?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Belum.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Oke.

KETUA RAPAT:

Saya kira cukup. Kami beri kesempatan kalau ada jubir yang mau merespon, cukup.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

Pimpinan dikit aja.

Pak Dirut Jiwasraya. Saya Pak saya Pak Daeng Daeng.

KETUA RAPAT:

Pak Daeng.

F-PAN (DAENG MUHAMMAD, S.E., M.Si.):

Iya. Saya tadi tanya kaitan aset-aset yang sitaan yang di pengadilan itu sudah inkrah belum dan kalau misalnya inkrah itu dilelang atau apa pun bentuknya aset itu bisa diakuisisi sama FG apa, IFG *nggak*? Kayak gitu untuk meng-*cover* tadi berkaitan dengan kerugian akibat kasus dulu Pak.

Terima kasih.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Mohon izin.

Jadi, sampai sekarang perkaranya belum selesai Pak. Jadi, belum inkrah. Kalau nanti inkrah itu akan masuk ke kas negara Pak. Iya.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Pak saya tanya sedikit Pak Pimpinan ke KAI.

KETUA RAPAT:

Ndak, ini hanya respon saja dari Jubir Pak.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Respon, respon tadi. Pak Dirut ini yang soal *cost overrun* itu dengan perbandingan dengan negara lain itu belum dijawab, total investasi berapa sekarang? 6,1 kan, berarti 1,9 bagi 6,1 33% lebih ya.

KETUA RAPAT:

Sudah dijawab Pak nanti hal yang menyangkut korporatif nanti akan dipanggil tersendiri Pak, ini rapat terbuka kaitannya nanti.

F-PDIP (DARMADI DURIANTO):

Ini kan belum jawab Pak Ketua biar dijawab dulu.

KETUA RAPAT:

Penting *nggak* Pak dibuka kayak gini Pak? Menurut butuhnya tertutup kita ke ketuk tutup dulu. Tadi sudah disampaikan ada hal-hal yang menyangkut itu aksi korporasi yang masih dalam suatu perencanaan juga. Nah, apa kita udah sepakat untuk mengundang lagi PT KAI secara khusus dan tertutup. Apa mau dijawab Pak atau memang perlu tertutup?

DIRUT PT KAI:

Begitu aja Pak. Saya sampaikan Pak Darmadi ini belum selesai Pak, hitung-hitungannya masih dalam tahapan kajian Pak sehingga nanti secara menyeluruh kami akan *revisit* kajian FS-nya Pak termasuk finalisasi *cost overrun*-nya ini.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Bapak Ibu dan hadirin sekalian.

Saya ucapkan terima kasih kepada Saudara Direktur PT PLN, Direktur PT Kereta Api, dan Wakil Direktur PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia yang telah memberikan respon dan juga beberapa tambahan pendalaman dari kawan-kawan dan karena ini masih menyangkut persoalan PMN kami akan sampaikan kesimpulan. Yang rapat hari ini memang hanya PLN yang sudah dipastikan mendapat, yang lainnya kami kita juga masih ingin mendengarkan karena dari Kementerian BUMN sendiri masih dalam usaha proses untuk merealisasi PMN terutama untuk PT KAI dan PT BPUI.

Untuk itu, kami persilakan dari sekretariat menampilkan *draft* kesimpulan.

1. Komisi VI DPRRI telah mendapatkan penjelasan Direktur Utama PLN mengenai Penyertaan Modal Negara Tahun Anggaran 2022 sebesar Rp5 triliun yang akan digunakan untuk:
 - a. Pembiayaan belanja modal dalam proyek sektor pembangkit EBT, transmisi, distribusi termasuk di dalamnya pelaksanaan program listrik desa dan pembangkit EBT penunjang program Lises.
 - b. Pembiayaan Percepatan Pembangunan 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas melalui Program Pemulihan Ekonomi Nasional 2021 berdasarkan penugasan dari Kemenko Marves dan Kementerian ESDM yaitu untuk DPSP Likupang, DPSP Danau Toba, DPSP Labuan Bajo, DPSP Mandalika, dan DPSP Borobudur.

Setuju? Pak Dirut oke kalimatnya?

(RAPAT:SETUJU)

2. Komisi VI DPRRI telah mendapatkan penjelasan dari Direktur PT KAI mengenai usulan ya Penyertaan Modal Negara masih usulan ya Tahun Anggaran 2022 sebesar Rp4,1 T yang akan digunakan untuk *cost overrun* pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan Komisi VI meminta PT KAI untuk melakukan audit investigasi terkait dengan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

Ini dua jadi satu, nyambung aja ya. Bisa ya bisa disetujui ya? Ada hal, cukup Pak Dirut?

(RAPAT:SETUJU)

Usulan masih usulan.

3. Dalam rangka penyelamatan PT KAI, Komisi VI DPRRI mendorong fokus bisnis PT KAI ke arah logistik pada masa pandemi Covid-19 mempertimbangkan pasar guna, pasar, mempertimbangkan pasar pengguna jalan yang mengalami *Over Dimension Over Load* (ODOL) dengan dengan bobot di atas 20 ton.

Ini kesimpulan siapa ini?

DIRUT PT KAI:

Itu mungkin tadi me-refer ke Pak Andre Pak. agar pemerintah segera melakukan.

KETUA RAPAT:

Over Dimension Over Load gitu ajalah. Covid-19 titik ajalah, ya toh. Masuk akal nggak ini? Dari KAI silakan Pak.

DIRUT PT KAI:

Mantap Pak titik aja Pak, artinya ini kan sebetulnya Pak Andre dan Pak Nusron.

KETUA RAPAT:

Himbauan aja kan.

DIRUT PT KAI:

Dari pemerintah untuk menerapkan Undang-Undang Nomor 22 itu Pak.

KETUA RAPAT:

Udah ada undang-undangnya Pak?

DIRUT PT KAI:

Undang-Undang Angkutan Darat Pak. Jadi, yang membatasi ODOL ini Pak supaya angkutan darat itu tidak ODOL Pak.

KETUA RAPAT:

Jadi, ini ini *nggak* perlu masuk Pak ya?

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Tapi yang saya ini kan kita *nggak* pernah bikin kesimpulan mengenai arah kebijakan yang seperti ini toh Mas. Apa kita sudah bisa masuk?

KETUA RAPAT:

Nggak bisa.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Iya, itu maksud saya. Itu yang saya pikirkan gitu apa misalnya.

KETUA RAPAT:

Mas, Undang-Undang BUMN itu kita dilarang mencampuri urusan korporasi terlalu dalam Mas.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Kecuali ada misalnya perangkat peraturan apa gitu kan yang harus diperhatikan. Nanti misalnya kita bisa bisa ini bisa bikin kesimpulan misalnya BPUI agar memperhatikan pasar *market* asuransi apa gitu *nggak* bisa Mas. Iya kan?

KETUA RAPAT:

Oke. Kita *drop* dulu karena itu menyangkut aksi korporasi di dalamnya.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Kebijakan Bapak aja yang penting sama kita kan itu untung dan efisien gitu.

3. Komisi VI DPRRI telah mendapatkan penjelasan Direktur Utama BPUI mengenai dana *fundraising* internal BPUI sebesar Rp6,7 triliun yang akan digunakan untuk melanjutkan proses restrukturisasi Jiwasraya.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Wakil Direktur Utama itu Pak.

KETUA RAPAT:

Oke, *nggih*. Wakil Direktur. Mengenai dana *fundraising* internal BPUI Rp6,7 triliun Pak ya.

(RAPAT:SETUJU)

4. Komisi VI DPRRI akan mengambil keputusan terkait dengan Penyertaan Modal Negara Tahun Anggaran 2022 dalam rapat kerja dengan Kementerian BUMN.

(RAPAT:SETUJU)

5. Memberikan waktu kepada Direktur PT PLN, PT KAI, dan PT BPUI untuk menjawab pertanyaan Anggota Komisi VI secara tertulis paling lama 10 hari kerja setelah rapat ini.

(RAPAT:SETUJU)

Ada lagi *nggak*? Saya kira itu kesimpulan.

F-P.GOLKAR (GDE SUMARJAYA LINGGIH, S.E., M.A.P.):

Mas, Mas, Mas Bimo interupsi sebentar Mas.

Itu yang *fundraising* mungkin sebaiknya dalam kurungnya itu justru *fundraising*-nya dalam kurung menggalang dana mungkin Mas sehingga Bahasa Indonesia Mas.

KETUA RAPAT:

Buka lagi.

F-P.GOLKAR (GDE SUMARJAYA LINGGIH, S.E., M.A.P.):

Menggalang dana mungkin atau dalam kurung *fundraising* gitu ya. Oke. Itu barangkali ya, bahasa Indonesianya *fundraising* kan? Menggalang dana ya.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Apa Pak terjemahan *fundraising* Pak Hexana?

KETUA RAPAT:

Diganti apa itu Pak?

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Karena alternatifnya sebenarnya menerbitkan *bond* sama utang bank.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Jadi, apa bahasa Indonesianya Pak?

KETUA RAPAT:

Apa Pak?

F-P.GERINDRA (HENDRIK LEWERISSA, S.H., L.L.M.):

Project finance itu *project finance*.

KETUA RAPAT:

Kami persilakan untuk mencari pengganti kata *fundraising* ya kepada.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Pak Wadirutlah yang paling tahu apa istilahnya itu dari sisi *finance*?

F-P.GOLKAR (GDE SUMARJAYA LINGGIH, S.E., M.A.P.):

Menggalang dana mungkin itu, menggalang dana.

F-P.GERINDRA (HENDRIK LEWERISSA, S.H., L.L.M.):

Pimpinan, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Silakan, silakan Pak.

F-P.GERINDRA (HENDRIK LEWERISSA, S.H., L.L.M.):

Kalau *fundraising* itu memang lebih identik dengan kegiatan sosial. Tapi untuk kepentingan di sini korporasi lebih identik dengan *project finance* sebenarnya.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Apa?

F-P.GERINDRA (HENDRIK LEWERISSA, S.H., L.L.M.):

Project finance.

KETUA RAPAT:

Bahasa Indonesianya apa Pak?

Penggalangan dana tapi *project finance* gitulah.

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Project financing, *project financing* supaya kata.

KETUA RAPAT:

Ya, gimana Pak Wadirut? Kalau Wadirutnya aja bingung urusan keuangan ya kita orang politik semakin lebih mumet Pak.

WAKIL DIRUT PT BPUI:

Mengenai upaya pencarian pendanaan (*fundraising*).

KETUA RAPAT:

Upaya pendanaan dalam kurung?

F-P.NASDEM (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A.):

Udahlah nggak usah pakai bahasa Inggris aja udah.

KETUA RAPAT:

Udahlah, upaya pencarian dana udahlah. Oke ya.

Kami ucapkan terima kasih sekali lagi dengan kesimpulan udah kita sampaikan dan saya mengucapkan terima kasih kepada Pak Direktur dan Wadirut yang hadir beserta seluruh jajarannya. Dan kepada kawan-kawan yang telah dengan sabar ya dan dengan penuh perhatian yang Pimpinan rapatnya kurang sabar Pak.

F-PD (DR. Ir. E. HERMAN KHAERON, M.Si.):

Pemimpinnya, Mas Bimo yang kurang sabar hari ini.

KETUA RAPAT:

Iya, Pimpinan rapatnya kurang sabar karena ingin mentradisikan peraturan yang agak aneh dalam rapat kita ini, 2 menit 5 menit dia ngomong. Suruh suruh suruh punya juru bicara aja sulit kita kan. Tapi itulah aturan yang Insya Allah segera kita rubah kembali ke rapat normal yang mana hak setiap anggota kan mempunyai hak yang sama untuk mengartikulasikan dan mengagregasikan berbagai hal terkait dengan rapat-rapat di komisi maupun Rapat Dengar Pendapat sehingga demokrasi di dalam forum rapat ini lebih menjamin hak-hak dari setiap Anggota Komisi VI. Dan saya kira penurunan angka penderita Covid yang semakin menurun, Pimpinan DPR akan segera mengubah mekanisme atau tata cara rapat kita.

Sekali lagi terima kasih saya sampaikan kepada jajaran dirut dan terima kasih saya sampaikan kepada kawan-kawan Anggota Komisi VI yang telah mengikuti rapat hari ini dan semoga rapat hari ini bisa memberikan suatu gambaran berbagai hal yang benar-benar menyangkut dasar tujuan dan juga dampak dari hal-hal yang menyangkut keputusan politik anggaran terkait dengan Penyertaan Modal Negara.

Demikian.
Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 13.54 WIB)

JAKARTA, 1 SEPTEMBER 2021
a.n KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

Ttd.

DEWI RESMINI, S.E., M.Si
NIP.197104071992032001