



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIC INDONESIA**

**RISALAH
KOMISI VI DPR RI
RAPAT DENGAR PENDAPAT DENGAN DIREKTUR UTAMA
PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)**

- Tahun Sidang : 2023-2024
Masa Persidangan : V
Rapat Ke- : 23 (Dua Puluh Tiga)
Jenis Rapat : Rapat Dengar Pendapat
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 3 Juli 2024
Waktu : Pukul 10.47 s.d. 13.15 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi VI DPR RI,
Gedung Nusantara I Lt. 1
Jl. Jend. Gatot Subroto, Jakarta 10270
- Ketua Rapat : Martin Manurung, S.E., M.A.
(Wakil Ketua Komisi VI DPR RI/ F-P.Nasdem)
- Acara : 1. Evaluasi Kinerja Korporasi Tahun 2023;
2. Rencana Kerja Korporasi Tahun 2025;
3. Tindak Lanjut Pembahasan Materi Kunjungan
Kerja Reses Komisi VI DPR RI Tanggal 22-26
April 2024; dan
4. Lain-lain
- Sekretaris Rapat : Dewi Resmini, S.E., M.Si.
(Kabag Sekretariat Komisi VI DPR RI)
- Hadir : **A. ANGGOTA DPR RI:**
25 dari 55 orang Anggota dengan rincian:

**1. FRAKSI PARTAI DEMOKRASI INDONESIA
PERJUANGAN (F-PDIP)**

10 dari 12 orang Anggota

1. Adisatrya Suryo Sulisto
2. Prof. Assc. Dr. Darmadi Durianto, S.E.,
M.B.A.
3. Rieke Diah Pitaloka
4. Sonny T. Danaparamita
5. Ir. Deddy Yevri Hanteru Sitorus, M.A.
6. Dr. Evita Nursanty, M.Sc.
7. Sondang Tiar Debora Tampubolon
8. H. Mufti A.N. Anam

9. Ir. Harris Turino, M.Si., M.M.
10. I Nyoman Parta, S.H.

2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)

6 dari 8 orang Anggota

1. M. Sarmuji, S.E., M.Si.
2. Gde Sumarjaya Linggih, S.E., M.A.P.
3. H. Singgih Januratmoko, S.K.H., M.M.
4. Doni Akbar, S.E., M.M.
5. Trifena M. Tinal, B. SC.
6. Drs. H. Dadang S. Muchtar

3. FRAKSI PARTAI GERAKAN INDONESIA RAYA (F-P. GERINDRA)

2 dari 8 orang Anggota

1. Khilmi
2. Ir. H. La Tinro La Tunrung

4. FRAKSI PARTAI NASIONAL DEMOKRAT (F-P. NASDEM)

2 dari 6 orang Anggota

1. Martin Manurung, S.E., M.A.
2. H. Subardi, S.H., M.H.

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-PKB)

1 dari 6 orang Anggota

1. Siti Mukaromah, S. Ag., M.A.P.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

1 dari 5 orang Anggota

1. Muslim SHI., M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA (F-PKS)

3 dari 4 orang Anggota

1. Amin AK, M.M.
2. Hj. Nevi Zuairina
3. Mahfudz Abdurrahman, S.Sos.

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)

0 dari 4 orang Anggota

-

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN PEMBANGUNAN (F-PPP)

0 dari 2 orang Anggota

-

B. UNDANGAN:

Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia (Arif Suhartono) beserta jajaran

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Salam sejahtera untuk kita semua,
Shalom,
Om swastiastu,
Namo budhhaya,
Salam kebajikan,

**Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi VI DPR RI,
Juga selamat datang kami ucapkan kepada Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo, Bapak Arif Suhartono, beserta
Direksi *subholding* PT Pelindo dan jajaran,**

Kita mengucapkan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, pada hari ini kita dapat melaksanakan Rapat Dengar Pendapat dengan Direktur Utama PT Pelabuhan Indonesia (Persero) beserta *subholding*-nya, pada hari dalam keadaan sehat walafiat.

Menurut laporan dari Sekretariat Komisi VI DPR RI, rapat dengar pendapat pada hari ini telah dihadiri dan ditandatangani oleh 15 orang dari 55 Anggota Komisi VI DPR RI yang terdiri atas 5 fraksi, dengan demikian kuorum telah terpenuhi, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 281 ayat (1) Peraturan DPR Tahun 2020 tentang Tata Tertib, dan Pasal 276 ayat (1), maka perkenankan kami membuka Rapat Dengar Pendapat pada hari ini dan rapat saya nyatakan terbuka untuk umum.

Setuju? Setuju?

**(RAPAT DIBUKA PADA PUKUL 10.47 WIB)
(RAPAT DINYATAKAN TERBUKA UNTUK UMUM)**

Kami juga ingin mendapatkan persetujuan, apakah rapat kita pada hari ini bisa kita akhiri pukul 12.30?

Setuju, ya?

(RAPAT: SETUJU)

Baik, sesuai undangan yang telah kami sampaikan, agenda rapat pada hari ini untuk membahas tentang:

1. Evaluasi kinerja korporasi tahun 2023;
2. Rencana kerja korporasi tahun 2025;



3. Tindak lanjut pembahasan materi kunjungan kerja reses Komisi VI DPR RI pada tanggal 22-26 April 2024; dan
4. Lain-lain.

Bapak-Ibu dan Hadirin sekalian,

Kita telah menyaksikan terbentuknya *holding* dan *subholding* Pelindo, agar Pelindo dapat bekerja dengan efisien, proses *end-to-end* dalam rantai pasok logistik nasional melalui pengelolaan sektor kepelabuhanan menjadi lebih efektif dan optimal. Juga kita harapkan, Pelindo dapat terus mencetak laba, sehingga dividen pajak dan non pajak yang disetor ke negara sebagai pendapatan negara juga bertambah.

Pembahasan evaluasi kinerja PT Pelindo tahun 2023 tidak bisa dilepaskan dari efektivitas pembentukan *holding* PT Pelindo (Persero) hingga saat ini, dan juga terhadap fokus layanan bisnis setelah merger, antara lain pelayanan peti kemas, layanan non peti kemas, logistik dan *hinterland*, dan *marine and equipment*, termasuk kendala yang dihadapi dalam meningkatkan efisiensi dan memaksimalkan keuntungan.

Selain itu, penggabungan Pelindo juga berpotensi meningkatkan nilai perusahaan melalui transformasi operasional, dan optimalisasi model bisnis yang bermuara pada efisiensi perusahaan dan penurunan biaya nasional dari aspek pelabuhan.

Capaian kinerja PT Pelindo tahun 2023 dan tahun berjalan, akan menjadi tolok ukur evaluasi untuk rencana korporasi pada tahun 2025, dalam merespons kendala yang selama ini dihadapi dan membuat peluang, merebut peluang bisnis yang terbuka pada tahun 2025, sekaligus membangun *roadmap* Pelindo 5 tahun ke depan.

Di samping itu, kami juga ingin membahas tindak lanjut membahas kunjungan kerja terkait dengan progres *Bali Maritime Tourism Hub* secara komprehensif dan terintegrasi. Di mana pada waktu kunker reses itu, Pak Dirut, kami melihat masih secara konseptual, BMTH itu masih belum *connected*, ya, antara satu bagian dan bagian lainnya. Jadi, pada waktu itu kami banyak mendapatkan juga, apa namanya, masukan dari kawan-kawan di Komisi VI, tapi pada waktu itu Pak Dirut sedang ke Brazil kalau saya tidak salah, ya. Nah, jadi memang mungkin perlu kita bahas progresnya di sini, karena biar bagaimanapun juga *Bali Maritime Tourism Hub* ini sejak awal, memang kami di Komisi VI, bersama dengan juga Kementerian BUMN, memberikan dukungan, sehingga kami ingin ini juga BMTH ini menjadi satu *legacy*, yang bisa kita, apa, tinggalkan secara bersama-sama, baik Bapak sebagai Pimpinan dari Pelindo, maupun kami di Komisi VI yang sebagai mitra Bapak yang sejak awal juga mendukung BMTH ini.

Saya pikir itu pengantar dari saya, saya persilakan kepada Pak Arif sebagai Dirut PT Pelindo untuk menyampaikan paparannya.

Silakan, Pak.



DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Terima kasih, Pak Pimpinan.

Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat pagi, dan
Salam sejahtera untuk kita semuanya,

**Yang kami hormati Bapak Pimpinan Komisi VI, dan
Bapak-Ibu Anggota Komisi VI DPR RI,
Yang saya hormati Rekan-rekan Direksi dari Pelindo *holding* dan juga
dari *subholding*, dan
Semua insan Pelindo yang saya banggakan,**

Pertama-tama, kami ucapkan terima kasih kepada Bapak-Ibu, Bapak Pimpinan dan Bapak-Ibu semua dari Komisi VI, karena atas kesempatannya kepada Pelindo untuk dapat memberikan *update* Pelindo *post merger*. Dan di sini adalah RDP yang pertama setelah merger, saya ingat sekali pada saat sebelum merger, 30 Juni 2021.

Ini ada RDP terkait dengan persiapan penggabungan. Dan *alhamdulillah* proses merger sudah terjadi. Dan pada hari ini kami diberi kesempatan untuk memen, apa, memberikan *update*, apa yang telah Pelindo lakukan, apa-apa yang sudah direncanakan, dan bagaimana hasilnya sampai dengan saat ini. Jadi, sekali lagi kami ucapkan terima kasih atas kesempatannya.

Izinkan kami menyampaikan paparan, tadi ada tiga poin, yang pertama adalah *update* terkait dengan 2023, dan rencana 2025 serta terkait dengan BMTH, dan yang terakhir adalah lain-lain. Kami, apa, sangat senang apabila mendapatkan banyak masukan terkait dengan Pelindo.

Next, next, ini adalah gambaran terkait dengan kinerja operasional Pelindo, di sini sengaja kami tambahkan di tahun 2020, karena merger di tahun 2021, 1 Oktober. Dari sisi peti kemas, ada pertumbuhan meskipun tidak banyak, karena apa? Karena Pelindo ini tidak mempunyai barang satu pun, tapi bagaimana kita mencoba men-*stimulated* aktivitas dagangan, *alhamdulillah*, masih tumbuh. Di sini dalam situasi yang kurang enak di tahun 2020, ini 15,6 juta. Dan 2021, 17,05, ini sudah hampir sama dengan pre-COVID, dari sisi kontainer. Tahun 2022, 17,22 dan 2023 kemarin kita tutup dengan besaran kontainer 17,7 juta TEUs.

Sedangkan dari sisi arus barang, ini di tahun 2023 ini 170 juta ton, ini tumbuh dari 159 di tahun 2022. Untuk arus penumpang, ini tetap kita sampaikan, meskipun dari sisi *revenue*, *stream* penumpang tidak begitu banyak memberikan, apa, sumbangan pendapatan, tapi ini adalah kewajiban



dari Pelindo untuk menyediakan suatu fasilitas terminal penumpang. Di sini jumlahnya di tahun 2023 adalah 18,1 juta TEUs.

Sedangkan arus kapal, ini 1286 juta *gross tonnage*. *Next. Inline* dengan kinerja operasional, jadi disampaikan kinerja keuangan Pelindo, di sini pendapatan, ini juga tumbuh juga, di mana tahun 2023 adalah 31 triliun. Dan seperti Bapak-Ibu ketahui, bahwa namanya Pelindo adalah perusahaan *service*, ini sudah sudah, apa, tumbuh dari 29,7 menjadi 31 triliun. Sedangkan dari EBITDA, ini juga seiring dengan pertumbuhan kita tetap jaga, EBITDA-nya ini tetap tumbuh di tahun 2023, 10,35 triliun.

Laba bersih tahun 2020 2,96, di tahun 2023 kita tutup dengan 4,01 triliun. *Next.* Kami perlu sampaikan juga terkait dengan, apa, posisi utang Pelindo, ini perlu kami sampaikan, di tahun 2021 50,90 triliun, ini adalah gabungan utang dari Pelindo 1, 2, 3 dan 4. Dan ini di tahun 2023, 49,87. Perlu kami sampaikan bahwa setelah merger, sejak 1 Oktober 2021 sampai dengan hari ini, Pelindo sudah melunasi utang sekitar 11 triliun, sudah kita lunasi sekitar 11 triliun. Dan di sini salah satu yang, apa, naik dari angkanya, mungkin dari sisi USD ini adalah terkait dengan *currency*, karena di tahun 2021 ini kursnya 14.269 dan di tahun 2023 sudah 16.000.

Jadi, kalau dari sisi kanan di sini, utangnya komposisinya US dolar ini di tahun 2023, ini contohnya adalah sekitar 2,49 miliar dolar, artinya setiap 1000 pelemahan maka akan ada penambahan sekitar 2,4 triliun. Ini kalau dari sisi utang seperti ini.

Dan ini ada tambahan, kenapa di tahun 2024 ini terjadi proyeksi kami ada turun, ini adalah terkait dengan divestasi jalan tol kami, yang diharapkan selesai di tahun 2024, maka akan mengurangi utang sekitar 8 triliun. Jadi, mungkin kalau Bapak-Ibu menanyakan kenapa Pelindo ke jalan tol? Sebenarnya itu, kenapa Pelindo masuk jalan tol, waktu itu tahun 2015 adalah untuk memastikan akses dari *hinterland*, di mana 60-70% kargo Tanjung Priuk adalah dari sisi timur Jakarta dan kita masuk ke sana hanya untuk memastikan bahwa jalan itu jadi. Dan setelah, setelah jalan itu jadi, maka tidak ada, apa, niat Pelindo untuk mempertahankan, maka kita akan lepas. Dan kita harapkan selesai di tahun 2024. Saat ini jalannya sudah beroperasi, dari Cibitung ke Tanjung Priok, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Investasinya *dulu* berapa, Pak? Investasinya *dulu* berapa?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Investasi sekitar 9-an, Pak. 9 triliun, Pak. Jadi, ini adalah

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):



Divestasinya berapa?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Kenapa, Pak?

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Mau dilepas berapa?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Yang akan di divestasi 65%, karena kami masih melanjutkan proyek namanya *New Priok Eastern Access*, yang akan menghubungkan Kalibaru dengan jalan tol ini, Pak.

Izin, Pak, lanjutkan, Pak. *Next*. Ini secara umum kami sampaikan terkait dengan pasca penggabungan, ini bagaimana Pelindo untuk meningkatkan logistik, untuk memperbaiki kelancaran melalui perbaikan layanan.

Sebenarnya kalau lihat dari, ini adalah gambar ini menunjukkan bahwa *journey* dari barang, dari awal sampai dengan akhir, sebenarnya peran Pelindo yang saat ini *tuh* adalah utamanya dari pelabuhan *port of loading* dan *port of discharge*. Apa yang dilakukan Pelindo *post merger* adalah melakukan transformasi layanan, karena sekali lagi Pelindo adalah perusahaan *service*, maka yang diperbaiki dari awal itu adalah *service*-nya, dan tujuan kita memperbaiki *service* adalah satu, penurunan durasi *port stay* dan *cargo stay*.

Port stay pendek itu artinya kapal semakin pendek di pelabuhan, maka *opportunity* untuk mendapatkan barang dari kapal tersebut, *sailing time*-nya meningkat, yang pada akhirnya diharapkan secara *gradual* bisa lebih efisien. Jadi, tugas Pelindo adalah memperpendek *port stay* dari suatu kapal dan memperpendek barang di pelabuhan juga, karena pelabuhan bisnisnya adalah bisnis, apa, perpindahan kargo, maka kalau *stay* lama-lama itu adalah tidak menguntungkan dari sisi Pelindo.

Next, ini terkait dengan transformasi operasi, ini sudah berjalan sedang berjalan dan akan, kenapa saya sampaikan seperti itu? Karena jumlah pelabuhannya banyak, ada yang sudah selesai di-*transform*, ada yang sedang berjalan, dan ada yang akan dilaksanakan. Karena sekali lagi, kita melakukan transformasi pelabuhan, transformasi terminal, itu yang sejatinya kita *transform* itu adalah ekosistem, bukan *cuman* orang dalam *tok*. Jadi memerlukan waktu, contoh misalnya kita transformasi peti kemas, itu membutuhkan waktu kalau yang sudah *mature* mungkin sekitar 6-7 bulan.

Jadi sekali lagi, bahwa yang kita *transform* itu adalah ekosistem, jadi membutuhkan waktu, dan yang kita *transform* di sini adalah meningkatkan *capability* dari, dari apa, dari organisasi tentunya. Kalau kita pecah dari suatu transformasi, sebenarnya ada lima aspek, pertama, infrastruktur, yang kedua, suprastruktur, yang ketiga sistem, yang ketiga, apa, IT, yang keempat, yang kelima adalah proses, ini yang kita lakukan bagaimana kita, kita, kita melakukan transformasi.

Next, selanjutnya ini adalah gambaran terkait dengan dampak transformasi, yang tadi kami sampaikan adalah perpendek *port stay*. Jadi, mungkin kalau Bapak-Ibu mungkin mengetahui mungkin di salah satu pelabuhan yang tadinya kontainer mungkin agak lama bongkar muatnya, ini dampaknya ini adalah, contoh misalnya Belawan, Belawan sebelum ditransformasi, sebelum merger, *average*-nya adalah sekitar 20 boks per *hour*, ini setelah kita transformasi, ini rata-ratanya 36 dan *highest*-nya adalah 61. Dampaknya adalah *port stay*, yang tadinya 55 jam menjadi 32 jam. Ini adalah, data-data ini adalah menunjukkan bagaimana Pelindo memperbaiki proses operasi yang pada akhirnya memperpendek dari *port stay* dari suatu kapal.

Pada saat kita bisa memperpendek ini, ini semuanya itu mendapatkan *benefit* dari si Pelindo, tentunya akan memberikan dampak terhadap biaya operasi, misalnya katakanlah namanya kapal tadinya 2 hari atau 3 hari, maka selama itu pula *resource* yang di-*deploy* adalah selama itu juga, mau orangnya, mau alatnya, hidup selama itu. Pada saat kita bisa reduksi sampai 50% artinya *resources* yang di-*deploy* juga turun sekitar 50%. Ini adalah dampaknya. Ini belum sampai ke, apa, kalau bicara kita ESG, *environment*-nya juga berkurang, apa, sosialnya juga pasti *stress level*-nya juga berkurang, inilah dampak dari transformasi yang ada. Dari sisi pelanggan, ini misalnya adalah kapal misalnya, kapal tentunya dia akan menambah *sailing time* yang pada akhirnya bisa membawa kargo lebih banyak per satu-satuan waktu, yang ujungnya adalah ekosistem maritim akan berdampak positif.

Next, selanjutnya kami sampaikan terkait dengan kontribusi kepada negara, Pelindo *post merger*, ini tahun 2021 adalah 4,7 triliun, di mana komposisinya itu adalah dari dividen, PPH, PNBP, konsesi, PBB, dan PPN. Ini kalau dari, apa, Instagram yang beredar, Pelindo ini adalah, mungkin kalau ada sisi dividen mungkin masuk 10 besar BUMN. Jadi, mungkin dari sisi *revenue* kita mungkin sekitar nomor 12 atau 13, tapi dari sisi dividen kita 10 besar kita masuk. Dan di sini terlihat pertumbuhan dari 4,7 dan di tahun 2023, 7,26. Untuk tahun 2024 triwulan I, ini 2,68, semoga saja bisa empat kalinya sehingga bisa hampir 10 atau 10 lebih, ini kita harapkan seperti ini.

Next, selanjutnya kami sampaikan terkait dengan apa yang kita rencanakan di tahun 2025. Jadi, kalau kita lihat *roadmap* Pelindo di tahun 2021 dan 2022 adalah *business alignment*, sedangkan di tahun 2023-2024 adalah *business expansion* dan *partnership* dan tahun 2025 kita harapkan layanan Pelindo sudah *world class*, dan kita bisa menjadi integrator ekosistem. Apa yang kita lakukan?



- Ini adalah ekspansi, rencana ekspansi regional dan internasional.
- Yang kedua adalah peningkatan pemanfaatan teknologi informasi.
- Yang ketiga adalah penguatan dukungan konektivitas dan ekosistem logistik. Ini bagaimana agar Pelindo *port* dan *industrial estate* bisa *ter-connect* dengan baik yang pada akhirnya memberikan dampak positif kepada ekosistem.

Ada beberapa program utama yang kami sampaikan ini adalah tujuh:

1. yang pertama adalah *standarisasi* sistem layanan. Ini adalah program yang selalu akan ada, namanya, namanya *improvement* dari suatu *service*. Karena sekali lagi, pelabuhannya banyak dan membutuhkan waktu, dan ini adalah selalu *improvement*, tidak ada, ibaratnya maraton ini "*never ending finish*", selalu ada *improvement-improvement*.
2. yang kedua adalah integrasi sistem terminal. Pada saat terminal sudah diintegrasikan, maka terminal sudah berbicara antar terminal dan juga berbicara dengan *shipping* lain. Jadi, informasi data itu jauh lebih, jauh lebih rapi, jauh lebih cepat, sehingga memberikan layanan yang jauh lebih bagus,
3. terus yang ketiga adalah terkait dengan, ini, Kalibaru adalah pengembangan pelabuhan dengan mitra strategis,
4. yang keempat, *operator ship* pelabuhan TUKS. Ini kita coba melakukan, apa, pembicaraan dengan pemilik-pemilik jetty. Untuk yang swasta kita bisa operasikan,
5. optimalisasi aset peralatan utama. Ini adalah menjadi hal yang penting, jadi pada saat sebelum *merger* banyak pelabuhan yang kurang fasilitas, tetapi juga ada pelabuhan yang *excess capacity*. Ini kita melakukan optimalisasi, kita *shifting*, dan ini adalah pentingnya kenapa ada *subholding*. Jadi kita konsolidasikan peti kemas dengan sublim peti kemas, non peti kemas juga kita konsolidasikan, yang pada akhirnya adalah optimalisasi dari peralatan, *excess capacity* bisa kita *deploy* ke yang *shortage capacity* yang tentunya ini berdampak kepada *flexibility* dari *investment*, karena bisa kita tunda. Karena pada saat *investment* dipercepat maka membutuhkan biaya yang tinggi, dan pada saat ini bisa kita optimalkan fasilitas, maka *investment* bisa kita tahan sebentar,
6. terus integrasi pelabuhan dan kawasan industri, ini kami sudah sampaikan, dan ini menjadi kebijakan dari Kementerian BUMN juga bagaimana *port* dan *industry* itu *ter-connect* dengan baik karena akan memberikan *value added* yang jauh lebih bagus,
7. yang ketujuh adalah aksi korporasi pemurnian bisnis. Nanti di belakang kita sampaikan apa-apa yang kita lakukan *post merger* yang terkait dengan pemurnian bisnis, apa sih pemurnian bisnis dan strateginya seperti apa?

Next, ini terkait dengan *journey* restrukturisasi bisnis *post merger*, ini yang pertama adalah kami sampaikan di 1 Oktober sudah bergabung. Di fase 2,1 pembentukan empat *subholding*, ini dilakukan persis pada saat tanggal



merger. Jadi tanggal merger di situ 2, 1 Oktober, tanggal itu juga langsung terbentuk empat *subholding*. Dan pengalihan bisnis ke *subholding*, ini sudah kita lakukan di awal-awal. Dan proses *inbreng*, ini *alhamdulillah* terima kasih semua dukungan dan arahnya. Merger 1 Oktober, *inbreng* pertama itu tanggal 3 Januari 2022, hanya 3 bulan itu sudah proses, proses *inbreng* dan ada yang telat *inbreng*-nya, itu ada sedikit, apa, *adjustment-adjustment* yang kedua dilakukan di 1 Maret.

Ini adalah proses-proses yang kita lakukan.

Dan yang terakhir di sini adalah pemurnian bisnis. Jadi, ibaratnya saat ini kami mencoba untuk mengelompokkan peti kemas dengan peti kemas, non peti kemas dengan non peti kemas, karena sebelum merger, ada satu entitas, satu perusahaan yang melakukan kegiatan lebih dari satu. Ada peti kemas, ada non peti kemas, makanya kita pecah. Dan di situ adalah menariknya ada yang harus kita merger, ada yang kita copot bisnisnya, ada yang kita likuidasi. Ini adalah proses yang kita lakukan, di mana saat ini kita mempunyai 62 entitas, hasil dari penggabungan periode 1, 2, 3, 4 yang kita akan kecilkan, tahap awal ada sekitar totalnya 39. Dan tentunya kita harus hati-hati *banget*, karena apa? Pada saat kita menggabungkan, tentunya posisi-posisi banyak yang kosong. Jadi, kita melakukan secara *wise* sehingga tidak terjadi, apa ya, hal-hal yang mungkin tidak menguntungkan bagi teman-teman pekerja. Jadi, kita sedang berjalan, yang kita harapkan proses pemulihan bisnis akan dapat diselesaikan di sekitar akhir tahun 2025, jadi dari 62 ke 39 entitas. Dan selanjutnya setelah ke bentuk semuanya, maka struktur organisasi akan kita rapikan.

Next, selanjutnya kami sampaikan terkait dengan BMTH, tadi sudah disampaikan kepada Bapak Pimpinan. Pertama adalah kami terima kasih sekali kunjungan dari Bapak-bapak Komisi, Bapak dan Ibu Komisi VI ke Bali, itu memberikan dorongan kepada semua pihak. Karena terus terang saja, untuk yang di sana, Bali, BMTH itu ada dua, ada Dumping 1 dan Dumping 2, Dumping 1 akan kita manfaatkan, *next*, gambar saja langsung, *next*, nah ini saja. Dumping 1 dan Dumping 2, Dumping 1 adalah yang sebelah kiri atas, di situ adalah akan digunakan untuk wisata daerah, *entertainment*, dan juga untuk marina.

Saat ini kita kerja sama dengan pihak ketiga, kenapa, ada pertanyaan "Kenapa Pelindo *enggak* jalan sendiri?", Pelindo tidak mempunyai *experience* terkait dengan dunia hiburan, terus-terang saja. Pelindo itu tahunya kontainer, kargo, jadi kita kerja sama dengan, dengan apa, dengan pihak yang mempunyai kemampuan terkait dengan itu. Dan satu hal yang kita, kita, apa ya, kenapa kami sampaikan terima kasih atas kunjungannya, karena dorongan kepada semua pihak lebih mempercepat proses yang dilakukan di BMTH, contoh, kami terkait dengan pengerukan, izin terkait dan pendalaman sampai dengan NIS12 baru selesai di akhir tahun 2023, itu yang itu baru selesai, yang prosesnya cukup lama, dan kita sementara kemarin sempat berhenti untuk melakukan pengerukan karena izinnya masih diurus dan ini sudah sudah sudah dalam progres lagi.



Dan yang kedua yang penting sekali, ini di tengah-tengah ada kolam. Kalau Bapak-Ibu ke sana saya yakin melihat ratusan kapal ikan, mungkin sekitar 500-600, Pak, bahkan kadang-kadang sampai dengan 700 kapal ikan. Dan di sini kalau kita bicara kapal ikan di sana, pertama kami sampaikan bahwa Benoa itu sebenarnya bukan kapal ikan, eh bukan pelabuhan perikanan, dan ini sudah kita komunikasikan kepada pemerintah dan *alhamdulillah* pada bulan, kalau enggak salah bulan bulan Juni, Pak, ya, eh bulan April?

ANGGOTA DIREKSI PT PELINDO:

Mei.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Oh, bulan Mei, itu diadakan rakor dipimpin oleh Bapak Menko Marves dan ada empat menteri, memastikan bahwa kapal ikan bisa bergeser ke pelabuhan perikanan.

Jadi, di sana ada pelabuhan perikanan, kalau enggak salah namanya Pengambangan dan Teluk Awang, ini akan digeser ke sana secara bertahap. Karena apa? Satu, karena di sana bukan pelabuhan perikanan, yang kedua adalah tidak mungkin kawasan wisata yang harapan kami itu adalah nanti akan menjadi *landmark* baru wisata di Bali, yang mungkin istilahnya lebih harum, yang di sini perikanan, saya tidak mengatakan itu, apa, kurang, kurang harum, tapi memang Bapak-Ibu dapat dapat dapat merasakan sendiri, tidak mungkin kondisinya itu digabung, jadi memang harus keluar. Nanti kita harapkan di situ kalau seandainya ekstensi untuk kebutuhan *marine* lebih banyak, kolam tersebut akan bisa kita gunakan untuk Marina.

Dan kita harapkan ini bisa kita percepat, sekali lagi bahwa mereka juga menanyakan, "Ini kapalnya bisa pindah apa tidak?". Pada saat mereka membangun fasilitas yang sifatnya *high end* kapalnya masih ada, ini mereka agak ragu-ragu, tapi setelah komitmen kemarin dengan dengan, apa, rakornya ada, ini mereka jauh lebih yakin. Dan mungkin dalam waktu satu dua minggu sudah penandatanganan PKS sudah bisa kita lakukan terkait dengan BMTH.

Next, ini adalah detail-detailnya terkait untuk apa, nanti akan ada *fish market* dan lain sebagainya, tapi *blocking*-nya itu adalah pertama adalah untuk marina, yang kedua adalah *entertainment*. Sedangkan Dumping 2, Dumping 2 itu adalah yang kanan atas, itu akan kita gunakan untuk, apa, memindahkan *oil and gas* yang saat ini ada, yaitu di sisi selatan, ya? Sisi selatan, di mana sisi selatan tersebut akan kita gunakan untuk *cruise*, kapal *cruise*.

Saat ini kita mempunyai 2,5 tambatan, *ultimate*-nya yang *cruise* itu yang di bawah, yang kita saat ini mempunyai 2,5 tambatan, kita harapkan



setelah geser semua menjadi 5 tambatan. Dan kita juga sudah berbicara dengan salah satu *cruise operator global*. Kita akan minta mungkin 2 tambatan akan kita kerja samakan dengan mereka, sehingga Bali menjadi *home port* dari salah satu *cruise* tersebut. Ini tentunya akan bisa meningkatkan wisata.

Dan di tahun 2024, ini sudah ada 52 *call* yang sudah, apa, berkomitmen untuk hadir. Dan di tahun 2025 sudah ada komitmen 84 *call*. Ini adalah dari sisi *cruise*, ya, yang kita harapkan pada saat nanti wisata hiburannya sudah ada, maka *stay* dari dari para, apa, penumpang tersebut bisa akan lebih lama. Karena inilah sejatinya yang dapat memberikan dampak lebih banyak lagi kepada wisata Bali, apabila para penumpang dari *cruise*-nya itu adalah bisa *stay* lebih lama. Dan apa yang sudah standar di kita, ini sudah cukup panjang, Pak, 317 meter. Ini menginap sudah dua malam, Pak, padahal biasanya kalau *cruise* itu sekitar 10-12 jam. Datang, piknik-piknik-piknik, dia masuk lagi, jalan lagi. Ini bisa sampai 2 malam, *Celebrity Solstice*, ini 317 meter, ini akan *stay* sekitar 2 malam. Ini adalah, apa, rencana-rencana yang kita lakukan di BMTH, sekali lagi kami mohon dukungan terkait dengan, apa, pembangunan BMTH, khususnya adalah terkait pemindahan kapal ikan. Karena kapal ikan, kemarin kami mendapatkan *schedule* dari Kementerian KKP, ini kalau enggak salah, memang mulai bertahap, tapi habisnya di tahun 2028. Ini semoga saja bisa dipercepat, sekali lagi bahwa tidak mungkin kita menggabungkan dunia hiburan yang *high end* dengan, apa, situasi kapal ikan yang ada di sana.

Jadi, kami mohon dukungan agar kapal ikan tersebut dapat segera dipindahkan ke pelabuhan perikanan yang sudah disiapkan oleh pemerintah. Mungkin secara umum seperti itu, Pak, yang dapat kami sampaikan, nanti mungkin kalau seandainya ada pertanyaan pendalaman, kami silakan.

Demikian, terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, *makasih*, Pak Dirut.

Saya persilahkan dari pendalaman dari Bapak-Ibu Anggota. Dari sebelah kanan, ada Pak Sonny Danaparamita.

F-PDIP (SONNY T. DANAPARAMITA, S.H.):

Baik, terima kasih.

Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,



Seingat saya,

**Yang saya hormati Pimpinan dan Pak Arif, serta
Seluruh jajaran,**

Karena 12.13 selesai, saya singkat saja. Jadi, seingat saya itu di undangan salah satunya adalah memberikan penjelasan lebih detail hasil kunjungan kerja kita yang waktu itu, Pak Arif kayaknya enggak ada, ya? Nah, itu waktu itu, pertemuan itu banyak mempertanyakan urgensi, termasuk bagaimana maksimalkan kalau itu tempat hiburan. Dalamnya itu, waktu itu gambarnya *udah* digedein, tapi *enggak* masuk akal. Jadi, pengen mendatangkan konser agar masyarakat Indonesia *enggak* ke Singapur, tapi kemudian di situ lapangannya itu ada taman kecil-kecil dan sebagainya. Seingat saya itu dan sebetulnya saya pengen tahu lebih detail soal itu sebenarnya, dan yang saya yakin teman-teman semua juga menanyakan, karena waktu itu pertanyaannya cukup panjang dan disampaikan oleh semuanya.

Saya, saya *enggak* tahu, itu sudah matang *enggak* konsepnya, apalagi Pak Arif sudah mengaku bahwa, ya kita jauh lah, agak *enggak* ngerti soal hiburan dan memang kalau menggunakan dasar hukumnya, misalkan anggaran dasar perusahaan sebagai konstitusinya Bapak, itu *kan* tidak bicara soal itu. Jadi, apa namanya, bagaimana mewujudkan jaringan ekosistem maritim nasional yang kuat, terdepan, meskipun kadang kita juga bingung, Bapak punya aset di luar-luar itu terkait dengan pelabuhan juga *enggak*.

Nah, saya kira ini *kan* RDP yang pertama tadi Bapak sampaikan. Nah, tolong itu itu itu bisa dijelaskan. Karena dengan penggabungan ini *kan* terjadi empat *cluster* Pak, ya, kalau enggak salah empat *cluster*, ya? Nah, apakah yang *enggak* jelas-*enggak* jelas itu masuk dalam lain-lain dan sebagainya? Tapi *kan* kami semakin, semakin susah kalau menjalankan fungsi pengawasan, belum lagi ke depan Bapak sampaikan sekarang ada 62 entitas nanti dikerucutkan lagi pada 39.

Saya mohon maaf, sekali lagi, sebagai Anggota DPR dalam menjalankan fungsi pengawasan, saya sendiri dengan penggabungan-penggabungan ini kadang agak *suudzon*. Jangan-jangan ini semakin kecil-semakin kecil, agar kami tidak bisa melakukan pengawasan, ketika *subholding* ketika entitasnya sudah cucu cicit, susah. Meskipun saya pribadi berprinsip, apa pun itu, kalau sumber keuangannya asal muasalnya dari APBN, ada setetes pun akan saya periksa, saya akan lakukan pengawasan, misalkan di tempat saya di Dapil Banyuwangi, Jawa Timur 3, di sana ada PT, apa, Boom, di bawah PPI *gitu*, kalau ada yang enggak benar, saya akan tetap teriak.

Ada Pelindo, ada Tanjung Wangi, meskipun fungsi pelabuhannya tapi saya melihat misalkan, kalau di sana *kan* ada Lombok, banyak ke Lombok, ada, ada, ada kapal itu *kan*, tapi *enggak* pernah memperhatikan kebersihan toilet dan sebagainya, soal kenyamanan *enggak* ada ya, saya akan



sampaikan itu sebagai sebuah masukan. Jadi sekali lagi saya saya justru justru ingin lebih detail lagi, terkait dengan yang kita pertanyakan waktu kunjungan di sana. Kalau hanya gambaran itu saja, ya ini tidak menjawab apa yang kita agendakan dalam rapat hari ini.

Jadi saya rasa itu saja. Sekali lagi, termasuk ada tambahan, kalau modelnya ini *kan* hampir sama kayak, kayak Perhutani, *gitu*, Pak, ya. Jadi, ya Perhutani atau PTP? PTP, ya, yang hampir-hampir sama kayak *gini*, PTP. Bagi dengan *cluster* dan sebagainya. Nah, ketika ada penggabungan ini, ada kultur perusahaan yang terganggu, tidak? Terkait dengan masalah-masalah yang lampau, itu *gimana* penanganannya? Misalkan soal pengelolaan dana pensiun yang pernah terjadi, dan itu di kejaksaan, meskipun kalau *enggak* salah itu sebelum 2019 periodenya.

Pengelolaan dana pensiun kemudian diinvestasikan untuk hal-hal yang tidak benar, ada kesalahan di sana, yang dirugikan kemudian ya justru karyawan.

Nah, saya harap nanti juga ada penjelasan soal itu, Pak Arif, sekali lagi, apalagi ini sampaikan RDP pertama. Tapi kami juga senang ada cerita-cerita yang bagus setelah sejak 1 Oktober 2021, tapi dibalik itu tolong diceritakan juga ke kita, sehingga walaupun kita memberi masukan juga pas, tidak *sekedar* asal Bapak senang. Saya rasa itu *aja*, kurang lebihnya mohon maaf.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Walaikumsalam,

Dari sebelah kiri, Pak Deddy Sitorus.

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

Makasih, Pimpinan.

Pak Dirut dan jajaran semua,

Selamat pagi menjelang siang, *udah* siang kayaknya 11.30, ya.

Pertama-tama saya ingin menyampaikan apresiasi, karena kalau melihat data yang dipresentasikan pada kita, bisa dikatakan hampir seluruhnya positif ya, Pak Dirut, ya. Dari kinerja keuangan, lalu proses merger dan sebagainya, ya, terjadi, apa namanya, perubahan yang signifikan. Yang kita *enggak* dengar cerita buruknya, nah, mudah-mudahan memang *enggak* ada. Kalau ada *aja* kita jalan-jalan lihat ke sana, Pak, masalahnya apa. Siapa tahu kita bisa kasih masukan *tuh*, ya, Pak Sonny, ya? Ya, jadi kalau kita lihat



kinerja keuangan segala macam, ini sudah sangat membaik kapasitas finansial.

Tapi kemudian yang menjadi pertanyaan saya yang pertama adalah, misalnya dengan kabar, apa namanya, soal Tanah Genting Kra, ya, Thailand, ya, seberapa jauh itu akan mempengaruhi, apa namanya, kinerja Pelindo misalnya. Karena apakah itu akan mengurangi volume yang ada di Selat Malaka selama ini? Ini seperti apa nanti gambarannya ke depan? Apakah ada manfaat yang bisa kita petik dari sana atau seperti apa? Ini *kan* perlu kita pertimbangkan juga. Juga kalau melihat misalnya Pelabuhan Tanjung Pelepas, ya, di Malaysia, itu *kan* masih jauh lebih besar dari kita, *gitu*, ya, apa namanya, kapasitasnya, ya, dalam juta TEUs itu. Ini bagaimana kita ke depannya berkompetisi di sana?

Nah, dalam konteks itu, saya melihat karena kemarin kami itu melakukan kunjungan ke BP Batam, yang juga memproyeksikan, apa namanya, investasi dan *market* yang cukup besar. Nah, ini walaupun saya bilang kemarin itu enggak *make sense*, karena mereka keluar dengan angka yang sangat besar, yang menurut saya *capex*-nya akan gila-gilaan juga, *gitu*, ya. Ini terkait, bagaimana yang Pelindo di Batam, Pak? Apa rencananya, ya, ke depan, *gitu*? Bagaimana juga utilisasi dengan pelabuhan lain? Bagaimana kita melihat kompetisi ke depan ini, Pak, itu.

Lalu yang kedua, kita *kan* barusan *rame nih*, Pak, soal *cyber security*, Pak. Jadi, data satu republik ini digondol maling, Pak, minta, minta tebusan 8 juta US dolar. Ini *kan* satu drama yang puncaknya cepat banget, *gitu*, biasanya *kan* kalau sinetron itu *kan* agak lama, sampai, ini puncaknya dua hari langsung kejadian. *Hacker*-nya minta maaf, Pak, dan akan mengembalikan, memberikan *password* untuk data yang di-*hack*, *aje gile*, ya. Ini menurut saya sinetron yang luar biasa, ya, apa namanya, merendahkan nalar kita, *gitu*. Ada *hacker* capek-capek, *ransomware*, *gitu*, ya, *Brain Cipher* apa apa namanya itu, mengambil semua data kita, tersisa hanya 2%, minta uang tebusan, lalu *balikin* dan minta maaf, ini baik banget *hacker*-nya ini, luar biasa, *gitu*, ya. Nah, saya menyampaikan, menyampaikan isu ini karena saya melihat kelemahan di banyak BUMN soal *cyber security*, ya. Saya kira Pelindo juga harus hati-hati soal itu, ya.

Empat tahun yang lalu, hampir 4 tahun itu dulu, Pertamina dihajar *ransomware* juga, ya *toh*? Kemarin BSI, dan seterusnya, dan seterusnya. *Eenggak* bisa main-main, Pak, karena sekali data kita di-*hack* habis, Pak, apalagi kayak Kominfo kemarin, *eenggak* ada *backup*-nya, Pak, itu celaka betul itu. Padahal kita tahu salah satu cara mengefisiensi, mengefisienkan bisnis kita adalah melalui digitalisasi. Nah, kalau digitalisasinya dianggap barang sampingan, bahaya, Pak, ya, kita bisa salah menentukan arah kebijakan korporasi. Jadi, saya kira itu harus diperhatikan dengan benar seperti juga nanti semua BUMN yang lain.

Kemudian soal Bali Maritim, oh ini, soal, apa namanya, program *roadmap* nih, *World Class Port Ecosystem Integrator*, keren ya, Pak? Jadikan



memang sama seperti di dunia penerbangan, di dunia perkapalan dan peti kemas ini *kan* juga ada integrator yang berkuasa, Pak. Habis integrator baru ada yang namanya *shipping, shipping line, ya*. Lalu baru masuk ke pelabuhan. Nah, saya kira *gimana* ini, saya membayangkan bagaimana kita bisa menjadi sistem integrator, ya.

Tentu *kan* kita harus menjaga hubungan dengan integrator internasional yang punya sistem dan, apa namanya, punya *inventory, kan* ini soal *inventory*, Pak, ya, bagaimana dia menyalurkan barang itu ke kapal, pulang-pergi, segala macam. Nah, ini tentu perlu, apa namanya, *backbone* yang kuat, Pak, untuk bisa jadi sistem integrator, apalagi kapasitasnya internasional. Nah, ini di nasional *aja* saya kira kita perlu banyak bicara soal sistem integrator ini, Pak, untuk mendapatkan efisiensi dan profit yang lebih baik.

Oleh karena itu, saya ingin mengatakan bahwa kinerja yang dilaporkan pada kita ini cukup bisa kita apresiasi. Nah terakhir, tadi sebenarnya saya mau nanya tapi sudah dijelaskan oleh Pak Dirut *tuh* soal bagaimana memaksimalkan, apa namanya, durasi dan *spend* dari para turis yang datang dengan *cruise* itu. Nah, ini saya kira kembali tadi, Pak, yang punya sistem integrator maupun, apa tadi itu, *inventory* itu, “ini bagaimana?”, lalu apa, memberikan opsi lain, kalau hanya Bali, saya kira *udah* banyak atau atraksi yang *udah* ada, banyak. Apa mungkin misalnya kita punya *cruise speed* bisa tembak langsung ke Gili Terawangan. Nah, misalnya *kan* seperti itu. Atau ke Komodo, pulang-pergi. Gimana caranya itu, ya, atau integrasi dengan penerbangan swasta, oh dia sempat naik pesawat ke Labuan Bajo, *toh* cuma setengah jam mungkin, 40 menit. Jenis harga Caravan misalnya atau Pilatus, *gitu kan*, ini *kan* bagaimana maksimalkan.

Lalu kemudian soal tempat konser, nah, tadi sudah disinggung oleh Bung Sonny. Memang waktu terakhir kami di sana, Pak Boy ada, itu kita mempertanyakan *tuh*, bikin konser dari kapasitasnya *enggak* terlalu masuk, lalu kemudian dari desainnya *kok* banyak taman-taman di tengah, *gitu*, ya, dan kemudian kita melihat, sebenarnya untuk konser besar ,itu *udah* ada tempat yang cukup.

Saya justru membayangkan itu konser yang lebih *intimate*, Pak, enggak terlalu besar. Katakanlah untuk akustik, untuk jazz, yang memang targetnya *middle class up*, usia juga *middle up*. Jadi, memang untuk kapasitas 1000 orang, *gitu*, ya, 2000, banyak *kan* penyanyi-penyanyi tua yang bisa dibayar murah yang orang rindu, misalnya Peabo Bryson, *kan gitu-gitu*, ya, yang bisa kita panggil tapi orang-orang seumur kami atau di atas kami *tuh* mau datang ke Bali, daripada yang joget-joget gedebak-gedebuk. *Loh* kita ada *condo* di sana gedebak-gedebuk *kan* marah juga orang. Jadi, saya pikir lebih bagus fokus ke sana, konser yang lebih *intimate, gitu*, lebih tidak perlu banyak orang, tapi yang datang memang *spending* banyak, *gitu* kira-kira, ya.

Kemudian terakhir soal kapal ikan, Pak. Pak, saya kira ini waktunya kita menantang Pak Luhut Panjaitan, Pak, mampu enggak menggeser *tuh*



pelabuhan ikan di sana. Jangan minta tolong sama kita, kita enggak punya polisi tentara, Pak, ya *kan*? Karena apa, *kan* kita tahu itu bukan kapal nelayan, Pak, kebanyakan, benar enggak? Bukan kapal nelayan, tapi kapal penangkap ikan, operator ikan, yang besar yang banyak *backing*-nya. Nah, ini dilaporkan dong ke Pak Luhut. Kalau kami *kan* enggak bisa merintah-merintah, eh geser *tuh*, masa 2002, berapa tadi? 28? *Udah* bertahun-tahun dibiarin di situ *udah* dong, ya *kan*, ini *backing*-nya siapa, ya, aparat kah? Kementerian kah? Centeng lokal kah? Ada Pak Nyoman Partha di sana. Saya kira memang itu kawasan harus dipindahkan, karena bukan peruntukannya, kecuali itu peruntukannya, kecuali rakyat kecil, nelayan kecil yang memang harus kita bantu penyiapan sarana-prasarana. Tapi ini *kan* bukan, Pak, setahu saya, ya.

Oleh karena itu, ya *enggak* tahu nanti mungkin melalui Pak, eh Pimpinan Komisi VI kita menyurati, minta bantuan Pak Luhut sebagai Menko Investasi untuk memastikan itu, Pak, sebelum Oktober ini, Pak, jangan nunggu 2028, Pak, ya, *enggak* benar itu, sudah cukup lama, ya. Kalau perlu Pelindo harus menyurati, ya, melalui Kementerian BUMN untuk meminta bantuan, apakah ke Kapolri, apakah Menteri KKP, apakah Kementerian Perhubungan, Kementerian Investasi, Kemenko Marves, kalau perlu sampai Presiden, Pak, masa negara kalah sama segelintir orang? Itu *kan* bahaya, Pak.

Saya kira itu, Pimpinan.

Makasih.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, berikutnya ke kanan, Pak Nyoman Partha.

F-PDIP (I NYOMAN PARTA, S.H.):

**Pimpinan dan seluruh Bapak-Ibu Anggota Dewan,
Pak Dirut, beserta
Seluruh jajaran *Holding Pelindo,***

Saya ingin menyampaikan beberapa hal, yang pertama, khusus berkaitan dengan *Bali Maritime Tourism Hub*, jadi terima kasih seluruh teman-teman Anggota Dewan, yang telah memberikan *support* tidak hanya dalam pertemuan hari ini tapi juga ketika awal mulai proses 2020 dan sampai hari ini.

Pak Dirut beserta seluruh jajaran,

Sesungguhnya, *Bali Maritime Tourism Hub* ini sangat ditunggu-tunggu, karena ketika awal ini mau dibangun, Pak Erick Thohir, Pak Menteri, memberikan berapa janji yang luar biasa.



Pertama, adanya destinasi baru. Yang kedua, janji pemberian kontribusi PAD pada daerah, baik Pemprov maupun Kodya Denpasar. Yang ketiga adalah akan merekrut tenaga kerja yang sangat besar. Namun, ketika melihat lapangannya sampai hari ini saya melihat ini *stuck*, Pak, jadi tidak ada progres terutama sekali satu tahun terakhir ini, tidak ada kelanjutan.

Saya mendengar bahwa ada PT Kaja di situ. Sesungguhnya, apa *sih* peran PT Kaja dalam urusan *Bali Maritime Tourism Hub* ini? Apakah perusahaan ini ditugaskan untuk mencari investasi? Atau vendor-vendor baru? Atau seperti apa? Yang pasti, sampai hari ini *enggak* ada progres. Apakah MOU antara Pelindo dengan PT Kaja ini ada rentang waktu? Jika memang ternyata sampai hari ini tidak ada program, menurut saya apakah itu dievaluasi atau dicarikan *partner* baru, intinya jangan dibiarkan stagnan, itu satu.

Yang kedua, bahwa mutlak, mutlak ini harus *Bali Maritime Tourism Hub* ini mutlak harus menjadi pembangunan yang terintegrasi, baik berkaitan dengan persoalan transportasi laut, pariwisata, tempat hiburan, atau pertunjukan, maupun pusat kuliner. Saya ingin menyampaikan beberapa hal yang ingin sekali segera diwujudkan. Yang pertama, karena pelabuhan ini mengambil dana yang sangat besar, apalagi dari modal negara yang diberikan oleh negara untuk menjadikan Benoa ini sebagai *home port*-nya. Jadi, selama ini *kan* hanya turun 8 jam, tetapi lebih dari sebagiannya tidak turun, tidak turun, penumpang itu. Jadi, bagaimana menjadikan Benoa ini, memang orang naik dari Benoa, orang kembali ke Benoa, begitu juga menjadi tujuan penting yang memang di Benoa dijadikan *home base* bahkan *home port*-nya.

Terus yang terakhir adalah menyangkut tentang marina. Saya melihat bahwa pembuatan marina inilah yang akan menjadi *trigger* atau menjadi pemicu terjadinya proses pertumbuhan ekonomi di situ. Oleh karena itu, ini harus dipercepat, dipercepat agar ada tanda-tanda pembangunan yang memang akan segera terwujud. Yang terakhir, ketika saya mendengar ada rapat, rakor empat menteri, yang salah satu materinya di samping percepatan pembangunan di Benoa, juga berkaitan dengan persoalan kapal-kapal penangkap ikan. Jadi, bukan kapal tradisional maksudnya ini, bukan kapal kecil, tetapi kapal-kapal penangkap ikan yang jumlahnya sangat banyak dan sebagiannya sepertinya sudah tidak, tidak beroperasi. Kalau saya melihat dari tampilannya yang kumuh, yang rusak, tempat juga untuk, apa namanya, semacam, akhirnya plastik luar biasa di sana, sampah di sana, karena memang kapal ini sangat lama di situ.

Harusnya jangan menunggu 2028, Pak Dirut, lama sekali itu, sangat lama. Jadi, kalau 2028 itu baru dipindah, sesungguhnya tempat itu tidak akan menjadi tempat yang menarik. Jadi bukan, bukan kita ingin mengusir itu tapi segera lakukan relokasi. Saya setuju dengan Pak Deddy tadi, sebelum masa jabatan Pak Luhut berakhir, jadi, semoga saja Beliau segera melakukan tindakan untuk melakukan relokasi kapal-kapal penangkap ikan itu dan ditempatkan di Pengambangan, kira-kira begitu.



Terima kasih, Pak Dirut, Pimpinan.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, selanjutnya Bu Nevi Zuairina.

F-PKS (NEVI ZUAIRINA):

Terima kasih.

**Pimpinan dan Anggota Komisi VI kami hormati,
Pak Dirut Pelindo bersama jajaran,**

Kalau untuk membicarakan Pelindo ini sangat menarik, Pak Dirut, karena memang negara kita adalah negara kepulauan, tentu sangat membutuhkan pelayanan yang optimal, profesional dari Pelindo. Dan tentu kita sangat berterima kasih kalau memang dari Pak Dirut bersama jajaran, adanya transformasi operasi dan digitalisasi, sehingga menciptakan efisiensi layanan Pelabuhan dalam rangka menekan biaya logistik, ya.

Jadi, untuk di Indonesia ini memang sangat menarik, Pelindo ini betul-betul harus dituntut untuk profesional, ya, dengan berbagai, apa, permasalahan yang ada di negara kita. Yang pertama, Pak Dirut, kami mengapresiasi Pelindo melalui *subholding* PT SPMT yang mencatat realisasi bongkar muat barang hingga April 2024 mencapai 1.057.858 ton per, per apa ini, m3 atau naik 1,37% di atas target yang telah ditetapkan hingga April 2024. Berharap, Pak Dirut, angka ini terus progres ke depan dan pelayanannya semakin membaik, apalagi kita sudah jadi satu nih, Pak, namanya Pelindo saja, tidak ada Pelindo 1 dan 2, dan pelayanan tentu semakin membaik.

Bagaimana langkah Pelindo mempertahankan bahkan meningkatkan capaian prestasi kinerja ini dan sejauh apa, Pak, dampak kebijakan pemerintah yang membuka peluang bagi swasta untuk mengembangkan pelabuhan di Indonesia melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008? Artinya Pelindo di sini dari undang-undangnya ada, ada, swasta yang akan mengembangkan pelabuhan juga selain Pelindo. Itu yang pertama, Pak.

Yang kedua, Pelindo mengandalkan aplikasi PTOSM sebagai bentuk digitalisasi pelabuhan guna memacu kinerja dan menyajikan layanan terbaik kepada pengguna jasa di seluruh wilayah kerja Pelindo. Diharapkan bisa mempersingkat waktu *port stay*, *cargo stay* dan *meminimalisir* terjadinya pungli di pelabuhan. Namun, Pak, baru-baru ini kita dihebohkan dengan adanya, ya, bobolnya pusat data nasional, Pak. Nah, bagaimana Pelindo mengantisipasi potensi terjadi kasus seperti ini? Tadi sudah disampaikan oleh teman kita, ya, ini sangat berbahaya ke depan, jangan sampai nanti sudah kejadian, data hilang semua, ya, dan kita kacau beliau di Pelindo, ya, dan kita baru bertindak, ya. Ini perlu ada antisipasi ke depan, ya, karena akan mengacaukan kinerja pelayanan Pelindo.



Yang ketiga, Pak, pelabuhan di tangannya PT Pelindo tentunya memiliki infrastruktur yang berbeda-beda dan juga terbatas. Kami lihat sendiri, Pak, kemarin di Batam, terbatas *banget*, Pak, kalau dibandingkan dengan Singapura, ya. Dan tentu apa strategi dilakukan Pelindo, ya, agar tidak terjadi antrean panjang kapal dan waktu bongkar muatnya lebih lama dan berapa lama waktu idealnya waktu diperlukan suatu kapal melakukan bongkar muat, agar kita sekelihatan profesional, Pak, sama dengan negara lain atau swasta.

Yang keempat, tantangan utama yang dihadapi PT Pelindo adalah kebutuhan untuk meningkatkan infrastruktur dan teknologi agar dapat bersaing dengan pelabuhan internasional. Kendala regulasi dan birokrasi juga masih menjadi hambatan dalam mempercepat pembangunan infrastruktur pelabuhan. Bagaimana strategi yang dilakukan Pelindo untuk bisa bersaing dengan pelabuhan internasional lain, terutama dengan pelabuhan milik Singapura dan Malaysia, sehingga kapal-kapal yang berlayar di Selat Malaka mau menggunakan jasa pelabuhan di Indonesia. Kami kemarin ke Batam, Pak, kami lihat sendiri bagaimana PT Pelindo mengoperasikannya.

Dan terus terakhir, tadi masalah konektivitas, Pak, karena kita adalah negara kepulauan. Apa program yang dilakukan PT Pelindo untuk bisa membantu memperlancar distribusi logistik dan menjaga kondisi rantai pasok agar terjadi efisiensi distribusi logistik dan menurunkan biaya operasional, terutama itu, Pak.

Terima kasih, Pimpinan, itu saja.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, Bu Nevi. Yang di Batam bukan Pelindo *tuh* Bu, Persero Batam.

F-PKS (NEVI ZUAIRINA):

Itu pelabuhannya, Pak?

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Iya, pelabuhannya itu Persero Batam.

F-PKS (NEVI ZUAIRINA):

Oh, BP yang di itu, Pak, yang di pelabuhannya?

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Iya, pelabuhannya.

F-PKS (NEVI ZUAIRINA):



Oh, iya *oke oke*, Pak.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Entar kalau *udah* berkembang jangan Pelindo ambil *dulu*.

F-PKS (NEVI ZUAIRINA):

Ya, betul, jangan-jangan.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Karena *dulu* pernah *kan*, pernah masuk, ya? Belum, ya, belum? Oh, *Oke*.

Kita lanjut ke Pak Demar, Gde Sumarjaya Linggih.

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

Lagi asyik lihat Instagram *nih* biasa.

**Yang saya hormati Pimpinan beserta Rekan-rekan Komisi VI yang hadir pada hari ini,
Begitu juga Direksi, Pak Dirut, beserta direksi yang lainnya yang saya hormati pula,
Tentu dengan jajarannya,**

Saya melihat sekarang ini peran penting daripada Pelindo semakin penting karena kita melihat kepulauan kita, arus barang, sempat juga menjadi perbincangan hangat tentang tol laut dan sebagainya, itu tentang, tentu perannya adalah Pelindo. Melihat daripada apa yang disampaikan oleh rekan-rekan tadi, ya saya menyoroti tentang sekarang ini banyak memang hal-hal yang perlu memberikan ruang kepada swasta di dalam pengelolaan di Pelindo, bukan pada pengelolaan *core*-nya, tapi pada fasilitas-fasilitasnya untuk mensegerakan, sehingga ketika itu segera, maka akhirnya Pelindo bisa lagi membuka daerah-daerah *remote*, ya, menjadi tujuan utamanya dari Pelindo itu bisa dilakukan, sehingga konektivitas di negeri tercinta ini bisa lebih segera dilakukan.

Kembali karena ini adalah pembahasan tentang hasil daripada kunker kita kemarin ke Bali, ke BMTH, *Bali Maritime Tourism Hub*, ini sangat menarik ini. Saya berharap ini nantinya mungkin lebih banyak lagi Pelindo berbicara dengan *In Journey* barangkali untuk, pertama, tentu ketika pelabuhannya ada, gitu, kalau kapal pesiarnya dan lain-lainnya tidak, tidak ada juga, *gitu*, itu sama dengan bohong, Pak, *gitu* ya, sehingga ini perlu lebih banyak intens terutama di bidang *marketing*-nya nanti untuk lebih.



Selain kita *marketing*, tentu infrastruktur, Pak. Infrastruktur penting dibenahi di sana, terutama nanti kalau boleh dibilang adalah masalah, yang kita masalah sering itu adalah masalah kebersihan, Pak, sampah. Saya lihat kalau keindahannya sudah indah, Pak, di BMTH itu, Pak, patungnya banyak, Pak, ya, hampir setiap pojok, hampir setiap lima meter ada patung, kalau *enggak* salah itu. Itu sudah saya lihat sudah bagus sekali, *gitu*. Tapi kalau patung-patung saja nanti kebersihannya. Jadi kebersihan, taman itu akan menjadi sebuah perhatian khusus untuk kita.

Bahkan tidak di Pelindo *aja* sebenarnya ini, hampir di seluruh Indonesia kondisi kita sekarang ini sedang berat dipersoalan dikebersihkan, termasuk, Pak, dipersoalan limbah, Pak, nanti, Pak, limbah. Bagaimana pengelolaan limbah yang bagus karena itu adalah daerah wisata, ya. Kalau limbahnya nanti bau apa segala macam itu, walaupun ikannya sudah hilang tahu-tahu limbahnya yang, apa, menyebabkan bau itu.

Saya melihat juga di sana masih banyak untuk bisa kita lakukan, kalau Pak Deddy kemarin tadi sama Pak Nyoman Partha mungkin bilang ada konser-konser kecil, *gitu*, ya, kalau konser kecil *sih* sudah lumayan, Pak. Sekarang di Bali Beach, di Demeru itu saya kemarin kebetulan hadir di kawinannya Pak PJ Gubernur, *gitu*, anak, dia sudah bisa nampung 5000, 5000 tempat, apa, 5000 orang, jadi sudah cukup besar, ya. Memang perlu di sekarang ini yang lebih besar lagi, untuk bisa menarik semacam konser-konser dunia. Nah, memang yang paling pas itu masih di daerah Pelindo itu. Mungkin ini perlu dipertimbangkan oleh Bapak sendiri.

Kemudian, destinasi BMTH ini tadi dibilang bahwa itu adalah, benar apa kata teman-teman itu, dulu sempat terbakar itu kapal-kapal itu, Pak, ya. Mengurangilah sedikit, *gitu*, tapi jangan dibakar juga, Pak, jangan dibakar juga, *gitu*. Tapi kalau ke bakar biasanya dibiarin *aja*. Jadi, Pengembangan sebenarnya, kesiapan Pengembangan itu sampai kapan, *gitu*? Kalau memang sudah siap Pengembangan, harusnya sudah segera dibuat aturan, dimohonkan aturan, untuk segera mereka pindah, kecuali kalau Ambengannya tidak, apa, Pengembangan tidak, tidak siap, *gitu*. Nah, ini saya perlu, nah.

Hal yang lain yang saya ingin sampaikan, pelabuhan ada di utara juga, Pak, pelabuhan barang, Pak. Seingat saya zaman Orde Baru, Pak, ya, itu difungsikan memang untuk pelabuhan barang, Celukan Bawang. Nah, itu difungsikan untuk, dalam Orde Baru dulu *tuh enggak* boleh barang masuk ke Pelindo, nah ke Celukan Bawang itu. Itu sejauh mana sampai sekarang ini progres daripada Pelabuhan Celukan Bawang itu? Saya minta nanti untuk segera diaktifkan juga, kalau ada kurang fasilitasnya, tentu dari hasil kerja sama-kerja sama, apa, yang *idle*, *asset* yang *idle* itu, kerja sama-kerja sama. Bahkan saya berpikir, kalau aset yang *idle* jual *saja*, Pak. Buat apa menjadi *liabilities*? Ya, bayar pajak terus, terus ada lagi, *jagain*, *pagarin* terus. Ya *kan* keluar duit terus, *gitu*, *tapi* sementara *enggak* dimanfaatkan, *gitu*. Lebih baik itu di, apa, dijual mungkin, terus dijadikan, apa, oleh swasta jadi berkembang ekonominya, *gitu*. Karena banyak, katanya banyak itu daerah-daerah Pelindo

itu banyak yang kosong-kosong yang tempatnya strategis, *gitu*. Nah, sehingga dari hasil itu, u bisa Bapak membangun atau memperbaiki fasilitas-fasilitas dari pelabuhan-pelabuhan yang lain yang memerlukan percepatan daripada konektivitas barang. Kalau ini *kan* turis, kalau di atas itu konektivitas barang, Pak, untuk Bali, penting sekali, Pak.

Itu barangkali, terima kasih.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, Pak Demar.

Kita lanjut *dulu* ke Bu Siti Mukaromah, dari PKB.

F-PKB (SITI MUKAROMAH, S.Ag, M.A.P.):

Terima kasih, Pimpinan.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera untuk kita semuanya,

**Yang kami hormati Pimpinan dan Anggota Komisi VI,
Bapak-Ibu Dirut PT Pelindo, Wadirut, dan juga
Seluruh jajaran yang kami hormati,**

Pertama, saya mohon maaf, saya terlambat, dan sudah terlambat mungkin nanti juga kabur *duluan* lagi. Mungkin saya tidak mendengarkan paparan tapi setidaknya saya sudah mendengar, apa, membaca sekilas dari paparan yang sudah disampaikan oleh Pak Dirut dan juga seluruh jajaran. Tapi tentunya saya ingin sedikit ikut berpartisipasi dan berkontribusi untuk memberikan masukan yang semoga masukan ini adalah menjadi masukan yang positif buat kemajuan dan juga perkembangan BUMN, Pelindo dengan seluruh *stakeholder* dan juga merger atau *holding*-nya yang hari ini sudah dilaksanakan

Pak Dirut dan juga seluruhnya saja, di sini saya ingin sedikit menyampaikan dan juga mungkin mempertanyakan tentang bagaimana bahwa di sini tentang tujuan dan manfaat dari adanya merger dari Pelindo ini adalah, antara lain adalah untuk meningkatkan efektivitas dan juga efisiensi pelabuhan, yang tentunya secara nasional itu akan bisa menjadikan peningkatan *value creation* ya, *creation* ya. Dan itu juga sangat bermanfaat buat BUMN pelabuhan yang bisa kita harapkan untuk memberikan manfaat besar bagi ekonomi maupun sosial di tanah air yang kita tercinta ini.

Nah, yang ingin saya tanyakan adalah walaupun mungkin sudah dijelaskan secara sekilas ataupun detail, saya mungkin ingin tahu juga bagaimana, sejauh mana upaya dalam mengejar efektif dan efisien perusahaan yang tentunya dari masa ke masa, dari kesempatan ketika masih



masing-masing Pelindo dengan 1, 2, 3 dan lain sebagainya, dan setelah merger itu seperti apa. Nah, satu itu.

Kemudian yang kedua, bagaimana bahwa ketika kita untuk mengejar adanya *value creation* itu tentunya kita perlu, apa namanya, dikonkretkan dengan indikator keberhasilan, yang kita harapkan itu bisa lebih jelas dan bagaimana mungkin perlu atau bisa dipaparkan kepada kita semuanya, sehingga hal tersebut betul-betul bisa kita wujudkan, kita, apa namanya, kita *bareng-bareng* lihat agar hasil itu bisa sesuai dengan harapan kita semuanya.

Yang selanjutnya juga tentang proses dan legalitas dari adanya merger yang sudah dilakukan oleh Pelindo dan juga dengan seluruh yang di, apa, di bagian di Pelindo sekitarnya. Bahwa di situ tentu sudah dilakukan, kita tahu semuanya, oleh Pak Dirut dan juga tentu oleh Presiden juga meng, ikut menyaksikan, dan kita juga ingin bagaimana transparansi dan partisipasi yang mungkin selama ini kita tidak, apa namanya, membahas sejauh mana, membahas secara detail kira-kira sejauh mana publik itu terlibat dengan keputusan adanya merger ini?

Saya pikir kita juga butuh mendapatkan penjelasan secara detail terkait proses pelibatan dan juga *stakeholder* yang mungkin bisa dipaparkan. Artinya apa, Bapak? Mungkin yang tadi saya sampaikan, efek setelah dari adanya *holding* atau kemudian merger ini, tentu punya efek sosial dan juga efek ekonomi juga yang itu berefek bukan hanya untuk sehatnya BUMN, majunya BUMN, atau lebih baiknya BUMN, tapi juga saya pikir butuh adanya hal tersebut untuk terpaparkan, kemudian kita semuanya jadi tahu, sehingga dampak ekonomi dan juga sosial bisa dirasakan bukan hanya untuk Pelindo, bukan untuk negara, tapi juga kepada masyarakat secara detail. Karena apa pun, BUMN ini adalah kita punya harapan besar mempunyai nilai efek sosial yang baik kepada masyarakat dan juga efek ekonomi yang akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Jadi, Pelindo dengan seluruh produk aktivitasnya yang luar biasa, yang seperti di Bali ataupun di daerah mana pun, kita berharap itu menjadi efek sosial dan ekonomi yang lebih baik kepada masyarakat juga.

Dan juga terakhir, tentunya kita butuh sebuah optimisme dan harapan yang besar. Ketika kita sering rapat dengan berbagai BUMN dengan kondisi yang sering memprihatinkan, kita punya harapan besar, Pak, dengan Pak Dirut. Apalagi Pak Dirut sebagai sesama republik *ngapak*, Pak. Jadi, kita punya harapan besar, Pak, benar. Saya punya harapan besar bahwa, apa namanya, ada tokoh yang luar biasa dari republik *ngapak* yang juga bisa ikut berperan besar kepada majunya pelabuhan yang ada di Indonesia dan itu memberikan nilai yang positif untuk semuanya. Dan tentunya bukan hanya kepada Pak Dirut saja, tentunya kepada semuanya. Ini adalah sebuah tim *squadron* yang lengkap, yang ini adalah terdiri dari Indonesia, yang kita berharap betul-betul hadirnya Pelindo dengan dimerger hari ini menjadikan nilai positif yang luar biasa untuk masyarakat, sehingga masyarakat juga mempunyai rasa keamanan, kenyamanan, dan tingkat kesejahteraan yang lebih baik dari hadirnya Pelindo.



Saya pikir itu *aja*, Pimpinan, terima kasih.

*Wallahul muwaffiq ila aqwamit thariq,
Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Waalaikumsalam,

Kita lanjut ke republik *ngapak* selanjutnya, Pak Harris Turino.

F-PDIP (Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.T., S.H., M.Si., M.M.):

Terima kasih.

**Yang terhormat Pimpinan dan Rekan-rekan Anggota Komisi VI,
Yang terhormat Dirut *ngapak*, Pak Arif, beserta
Seluruh jajaran direksinya,**

Kalau saya sedikit kembali ke literatur, Pak, biasanya yang namanya merger dan akuisisi, studi menunjukkan tidak *value creation*. Studi-studi bahkan mengkonfirmasi, 70-90% proses merger dan akuisisi tidak menciptakan nilai. Tetapi di dalam kasus Pelindo kelihatannya Pak Arif melawan teori ini dengan tadi, menyajikan beberapa data. Jadi, boleh dikatakan ini adalah satu kisah sukses dari merger.

Di BUMN, biasanya yang namanya merger adalah menggabungkan perusahaan-perusahaan yang sakit, ya, dengan satu perusahaan sehat, yang akhirnya yang sehat ketularan sakit. Tapi kelihatannya ini empat-empatnya paling tidak, tidak penyakitan, ya.

Nah kita mau dalam sekarang, Pak, dari apa yang Bapak paparkan, ya. Dari data arus peti kemas, Pak, arus barang, maupun arus kapal. *Post merger* dibandingkan dengan *pre-merger* memang seperti yang Bapak paparkan, terjadi peningkatan, walaupun peningkatannya harus diakui tidak besar, Pak, ya. Contoh, arus peti kemas naik dari 15,6 juta TEUs hanya menjadi 17,7 juta TEUs di tahun 2023 dibandingkan 2020. Demikian pula arus barang, dari 163,3 juta ton hanya menjadi 170 juta ton. Bisa dimengerti, Pak, kenapa tidak terjadi peningkatan yang luar biasa, karena Pelindo *kan* hanya perusahaan jasa kepelabuhanan, tidak bisa *create demand*, sehingga bisa dimengerti bahwa tidak ujug-ujug setelah merger, merger *kan* hanya di manajemen. Kemudian banyak sekali kapal merapat, banyak sekali barang yang ditangani, ini bisa dimengerti.

Tetapi, Pak, salah satu sasaran *merger* ke depannya adalah tentu menciptakan penataan *hub and spoke* yang baik, sehingga akan banyak nantinya *direct call* dari kapal-kapal besar sampai ke *mother vessel*, sehingga



menciptakan tingkat *competitiveness* ke pelabuhanan di Indonesia meningkat. Dari sini, nanti akan tercermin dari arus seperti kemas, arus barang, maupun arus kapal yang meningkat secara drastis.

Kalau menurut estimasi Pak Arif, kapan ini terjadi, ya? Karena kalau dilihat 2025, target yang Bapak sampaikan belum mencerminkan angka ini, ya, ini yang pertama, Pak. Yang kedua adalah seharusnya merger ini tidak meningkatkan *top line* kalau di dalam kasusnya Pelindo, tetapi akan berpengaruh besar terhadap *bottom line*. Karena merger harus meningkatkan efisiensi dan ini bisa langsung setelah merger, ya.

Nah, kalau kita lihat, Pak, kembali ke kinerja keuangan, Pak, pendapatan meningkat secara gradual, EBITDA-nya juga gradual, laba bersihnya juga gradual, sehingga faktor *operational excellent post merger* juga belum tercipta secara signifikan. Ini harus menjadi PR yang luar biasa bagi Pak Arif beserta teman-temannya.

Tetapi ada satu hal yang bagus yang Bapak paparkan, dampak daripada merger ini adalah transformasi layanan. Tadi Bapak sudah kemukakan, *port stay*, yaitu waktu sandar kapal, memang mengalami penurunan. Datanya sudah disajikan, ya, termasuk jamnya sudah disajikan untuk masing-masing pelabuhan. Tapi kata Bapak tadi *kan* ada dua, *port stay* dan *cargo stay*. Nah, *cargo stay* datanya belum ada. Apakah benar bahwa *cargo stay* juga, waktu kargo ada di pelabuhan juga mengalami penurunan? Kalau iya, apakah benar bahwa ini 100% kontribusi dari merger? Kalau dilakukan efisiensi saja pada Bea cukai, juga akan terjadi hal ini. Sehingga mana yang bisa dilihat sebagai kontribusi dari *post merger*.

Kemudian mengenai dividen, Pak. Dengan bangga Pak Arif mengatakan bahwa Pelindo adalah 10 besar perusahaan BUMN yang memberikan dividen terbesar kepada republik ini, angka yang bagus, Pak. Ini satu pencapaian yang bagus, tapi sekaligus sebagai orang keuangan, saya mempertanyakan, apakah artinya Bapak tidak punya rencana ekspansi yang membutuhkan ekuitas yang besar sehingga DPR-nya tinggi, *dividen pay ratio*-nya tinggi, diberikan kepada pemerintah. Kira-kira seperti apa ke depannya?

Dan berikutnya, Pak, di rencana program kerja 2025, Bapak tadi mengatakan di poin kelima, optimalisasi aset peralatan utama, ya. Ada yang *excess* peralatan, ada yang kekurangan peralatan, sehingga bisa terjadi migrasi alat. Nah, tadi Bapak sudah jelaskan ini mengakibatkan bisa ditundanya investasi. Kira-kira, Pak, dampak ke keuangannya seperti apa, Pak? *Kan* ini *kudu* dipaparkan, Pak, ya.

Dan yang terakhir, Pak, bagaimana dampak dari merger terhadap sinkronisasi kompetensi insan Pelindo? Termasuk juga sinkronisasi gaji, karena antara Pelindo 1 sampai 4 secara logis, saya *enggak* ngerti pelabuhan, Pak, jarang ke pelabuhan, ya, tetapi secara logis, karena lokasinya berbeda, tantangannya berbeda, maka kompetensi insan Pelindo di 1, 2, 3, 4 berbeda. Demikian pula standar gajinya. Bagaimana kemudian

Pelindo ini melakukan sinkronisasi sehingga kulturnya pun menjadi satu? Karena sekali lagi tantangan terbesar kegagalan merger adalah integrasi kultural. Saya yakin Pak Arif mampu.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Walaikumsalam,

Lanjut, Pak Khilmi. Pak Khilmi bukan republik *ngapak*, ya, bukan?

F-P.GERINDRA (KHILMI):

Kita partai penguasa, jadi tidak ada sedikit-sedikit ... (*suara tidak jelas*)

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Langsung tembak *aja*.

F-P.GERINDRA (KHILMI):

Jadi, kita ini perlu perbaikan-perbaikan *aja*, Pak Ketua.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Siap.

F-P.GERINDRA (KHILMI):

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Yang saya hormati Ketua Komisi VI beserta Anggota Komisi VI,
Yang saya hormati Pak Arif beserta jajarannya, *subholding*,**

Jadi, saya lihat kinerja di Pelindo ini makin lama itu makin baik, *gitu loh*, dibanding waktu kita periode pertama di 2014-2019. Setelah Pak Arif memegang Pelindo ini, perubahan-perubahan ini sangat bagus, setelah, apalagi *subholding-subholding* ini terbentuk. Kinerja antar *subholding* dan sinergi antar *subholding* itu berjalan dengan baik.

Saya lihat di, kemarin kita membandingkan pelabuhan yang ada di Batam, Batu Ampar, di mana di situ juga ada pelabuhan untuk peti kemas, tapi saya rasa dibanding di Teluk Lamong itu akan sangat jauh. Saya sampai



heran, padahal itu kawasan industri khusus yang dibentuk semenjak tahun 1992, ya? Batam itu. Tapi sangat berbeda dengan yang ada di Teluk Lamong dan yang ada di Jakarta. Jadi, kecepatan bongkar, antrean kapal, itu sudah terdeteksi dari 15 sampai 20 hari sebelumnya. Jadi, mungkin untuk angka *demurrage* mungkin sekarang Pelindo ini saya akui *udah* bisa kapal-kapal itu bersandar itu terjadwal dengan bagus. Jadi, saya berharap, ke depan, kinerja yang bagus ini bisa dipertahankan.

Semoga pemerintahan ke depan, nilai ekspor dan impornya ini bisa terjaga dengan baik, biaya logistiknya akan murah, ini yang kita harapkan. Jadi, harapan saya untuk Pelindo ke depan ini, kinerjanya lebih baik. Itu *aja* karena kita ini partai penguasa, jadi *Insy* Allah kita harus memperbaiki-memperbaiki.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, masih ada dari Anggota? Bu Rieke? *Hah? Kok jawab dulu*, biar sekalian.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Agak lama, Pak, soalnya saya harus *live*.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Udah siap?

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Siap, 3, 2, 1 *and action*.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Salam sejahtera untuk kita semua,

Om Swastiastu,

Namo buddhaya,

Salam kebajikan,

Rahayu,

**Yang kami hormati Pimpinan dan Anggota Komisi VI DPR RI,
Yang kami hormati Direktur Utama PT Pelindo beserta jajarannya,**

Terima kasih atas paparannya, tadi saya mendengarkan di ruang di samping, dan saya tetap ingin mempertanyakan, Pak. Sebetulnya *statement* ini sudah pernah saya sampaikan pada tanggal 25 Maret 2023, begitu. Saya melihat bahwa secara keseluruhan, bentuk merger ini malah *amazed*, ya,



karena ini bukan *holding tapi* merger. Dan seperti rekan-rekan terdahulu yang berbicara, saya mengapresiasi, begitu.

Tapi bagi saya ada satu hal penting yang kiranya mungkin kita semua di Komisi VI perlu memberikan dukungan secara konkret terhadap Pelindo, dalam kaitannya hubungan antara Pelindo sebagai badan usaha pelabuhan dengan kewenangan Badan Otoritas Pelabuhan atau Syahbandar. Itu menjadi penting, karena Indonesia ini adalah negara maritim, di mana pelabuhan, saya kira di semua negara, yang namanya pelabuhan itu dia adalah garda terdepan dalam pertahanan dan keamanan negara, sehingga kalau kita lihat di semua negara, selalu ada institusi pertahanan dan keamanan negara di pelabuhan, khususnya pelabuhan-pelabuhan besar.

Namun demikian, sama juga di negara lain saya kira, kita pernah melakukan beberapa studi dan pernah ada Pansus Pelindo, ya, waktu itu, lima tahun kita bekerja. Kita melihat bahwa di negara lain juga ada badan usaha untuk pelabuhan. Tetapi juga ada kewenangan institusi pemerintah yang sebetulnya tidak bisa dialihkan pertanggungjawabannya kepada Badan Usaha Pelabuhan.

Tadi Mas Harris Turino mengatakan bahwa Badan Usaha Pelabuhan pada jasa pelabuhannya, namun, pelabuhan itu tidak bisa kemudian pengembangannya dan penguatannya dalam tanda kutip diserahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan, dalam hal ini Pelindo. Saya ambil contoh, pada tanggal 16 Juni 2024, itu Menteri Perhubungan di Tanjung Perak, kalau saya tidak salah, Bapak, meminta segera penyelesaian rob, ya.

Lalu, Tanjung Emas apa Tanjung Perak, Pak? Tanjung Emas, ya, Tanjung Emas. Dan karena Pelindo, saya lihat di berita, saya mengikuti, karena Pelindo ditekan, maka Pelindo mengatakan, mohon koreksi kalau saya salah, "Sudah disediakan anggaran dari keuntungan 1,2 triliun yang digunakan sampai 2028 untuk rekayasa konstruksi di Tanjung Emas", begitu. Apakah itu untuk hanya Tanjung Emas? Atau itu untuk seluruh kebutuhan rob?

Nah, saya, saya jadi berpikir, begitu. Kalau BUMN Pelindo ditugaskan untuk mengeluarkan biaya sebesar itu, padahal badan usaha ini harus, harus fokus sebetulnya pada bongkar muat barang lah, kemudian juga bagaimana alur bisnis pelabuhan, begitulah kurang lebih, namanya badan usaha. Sementara itu di sisi lain, kita punya landasan hukum, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelabuhan. Kemudian, ada Peraturan Menteri Nomor 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal. Lalu kemudian, Peraturan Menteri Perhubungan 15 Tahun 2015 tentang Konsesi.

Pimpinan dan juga Anggota, dan dari Pelindo,

Mungkin saya salah, tetapi saya pelajari begitu aturannya, bahwa pengerukan itu tidak boleh dibebankan pada Pelindo, pada badan usaha pelabuhan. Kalau mungkin analisis saya salah, mari kita analisis dasar



hukumnya dengan benar. Pengerukan tidak bisa dibebankan kepada Pelindo karena sudah ada biaya konsesi, konsesi yang dibayarkan Pelindo, wajib pada otoritas atau Syahbandar, begitu, termasuk *break water* itu juga tidak bisa sebetulnya dibebankan kepada Pelindo, begitu.

Baik, mari kita berimajinasi yang agak *shiratal mustaqim*, ya. Ini uang *udah* diambil, disetor oleh badan usaha pelabuhan kepada, apa namanya, Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan, Badan Otoritas Pelabuhan. Uang itu seharusnya digunakan untuk membangun *break water*, untuk pengerukan begitu, ya, tetapi pertanyaan saya, tentu tidak bisa dijawab oleh Pelindo, tetapi karena ini saya *live*, ya, saya supaya semua orang tahu, duit *tuh udah disetorin* sama Pelindo, duit itu ada di mana?

Ya, karena kita bukan komisi yang membidangi perhubungan tapi ini terkait perhubungan, tentu saja kita meminta secara transparan, ada auditlah paling tidak dari BPK RI tentang uang konsesi dan uang wajib lainnya, juga uang labuh, yang sebetulnya sudah masuk pada, saya *enggak* tahu, Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan namanya, begitu. Bahkan di Kementerian Perhubungan itu ada Subdirektorat Pengerukan dan Reklamasi. Itu *kan* ada anggarannya dan kalau anggarannya tidak ada, bisa dialokasikan dari APBN.

Kenapa harus dibebankan, Pimpinan? Koreksi lagi kalau saya salah, Pak. 1,2 triliun, itu hanya untuk Tanjung Emas saja *loh*, Pak. Bagaimana perusahaan yang sedang dalam posisi merger, ya, cukup baik, *tapi* kalau penugasan-penugasan ini sebetulnya harusnya dilakukan oleh institusi pemerintah terkait, *kok* kalau saya *ngelihat* dasar hukumnya saja, ada indikasi ini terjadi pelanggaran hukum. Saya berharap Komisi VI, Pimpinan dan juga Anggota,

Saya tidak tahu caranya Pimpinan, apakah di ujung sisa satu kali masa sidang ini bisa melakukan rapat bersama dengan Komisi V dan memanggil Kementerian Perhubungan? Karena masalah ini 10 tahun saya di Komisi VI, tidak pernah terselesaikan secara transparan.

Demikian, Pimpinan, terima kasih.

*Wallahuul muwaffiq ila aqwamit thariq,
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, *makasih*, Bu Rieke.

Habis, ya, dari Anggota, ya? habis.

Baik, sebelum saya kembalikan ke Pak Arif, Pak Dirut, pertama saya menyampaikan tentu apresiasi dari konsistensi proses merger yang sudah



terjadi. Dan kita harapkan memang sejak awal juga merger Pelindo ini bisa menjadi satu *best case* skenario, di mana bisa terintegrasi BUMN-BUMN yang sebenarnya memiliki *line of business* yang sama. Dan tentu kami dari Komisi VI mendukung agar proses merger ini bisa tuntas dan berhasil. Indikator keberhasilan tentu, seperti disampaikan Pak Harris tadi, baik dari sisi finansial, kita apresiasi dan memang terjadi, masih kelihatan secara gradual.

Jadi, mungkin nanti Pak Arif dan kawan-kawan bisa lebih mendalami atau bisa menyampaikan secara tertulis, di mana *aja* sebenarnya *cost center* yang terjadi pasca merger ini dan di mana juga *profit center*-nya, sehingga kita bisa mendukung kalau Bapak itu melakukan efisiensi dan juga memaksimalkan laba Bapak di mana. Jadi, *kan* pasti ada bedanya ketika Pelindo itu 1,2,3,4 dan ketika digabungkan. Saya rasa waktu di Medan saya pernah sampaikan ini juga ke Bapak. Jadi, bisa secara tertulis, supaya kami juga bisa mengetahui bagaimana nih bisnis model pasca merger ini, di mana *cost center*-nya, di mana *income center*-nya.

Nah, yang kedua, Pak Arif, tentu juga yang terkait dengan merger ini, ini Bapak sudah sampaikan juga berkontribusi terhadap penurunan biaya logistik nasional menjadi 14,29% dari PDB pada tahun 2023. Dan Bapak sampaikan di sini, apa namanya *nih*, penurunan biaya logistik ini dari mana saja. Nah, saya minta Pak Arif bisa secara tertulis menyampaikan data kepada kami dari setiap proses ini, berapa yang bisa kemudian Bapak turunkan biaya logistiknya, Pak?

Ini *kan* ada *shipper warehouse*, *carriage to port*, *port leading*, *marine time*, *transport leg*, *port discharge* sama, dan seterusnya nih. Supaya kami juga selain mengapresiasi, kami juga bisa menjadikan Pak Arif dan kawan-kawan semua *subholding* ini sebagai *study case* juga, Pak, karena ke depan kita juga masih akan banyak, ya, melakukan transformasi di BUMN. Jadi, kalau kami bisa dapat data yang lebih detail dari Bapak, kami juga punya *benchmarking* terhadap BUMN yang lain.

Nah, kemudian, Pak, yang ketiga, karena ini adalah RDP secara resmi, ya, yang baru kita lakukan lagi pasca merger, sebelumnya sih ada kunjungan-kunjungan, mungkin Bapak juga perlu kasih *update* kepada kami laporan terkait PMN 2021, penggunaannya seperti apa, ya. Jadi, kami juga nanti bisa melihat sejauh mana PMN ini yang merupakan APBN, sudah dipergunakan oleh, itu *udah* habis semua, Pak, ya? *Udah* ter, apa, *ter-disbursed* semua? 2021 nih, ya, *tapi udah* cair semua? Oh, *udah* cair semua, ya. Nah, jadi mungkin bisa diberitakan pada kami karena seingat saya, kami belum pernah mendapat laporan terkait dengan pelaksanaan PMN 2021 ini.

Nah, yang terkait dengan BMTB di Bali ini, Pak. Ini mungkin Pak Arif bisa, apa namanya, lihat riwayat rapat pada waktu kita di Bali. Di sini memang paparan Pak Arif agak lebih umum, di Bali itu lebih detail. Waktu itu siapa, ya, yang ke Bali, ya? Oh, Bapak, ya. Nah, di sini kami masih melihat, banyak ketika dia di *zoom* di satu persatu wilayah itu, Pak, masih banyak sebenarnya wilayah-wilayah yang dia tidak terlalu terkait dengan tujuan utama membuat

BMTH. Jadi, misalnya, tadi di singgung oleh Pak Sonny, ya, seperti tempat konser tapi tempat konsernya juga nanggung, *gitu*, kalau memang mau sekalian tempat konser, tempat konser.

Terus kemudian, kami juga waktu itu lihat ada, apa namanya, yang terkait dengan universitas, apa kalau tidak salah, ini saya baru baca semua riwayat rapatnya lagi, apa betul di situ, ya, sebagai *Bali Maritime Tourism Hub*, tapi kemudian ada universitas. Yang kapal-kapal ikan juga tentu kita dukung untuk itu bisa segera dibereskan. Dan saya setuju melalui rapat terbuka ini, kita bisa meminta pemerintah untuk memberi perhatian, agar apa, BMTH ini kalau kami lihat dari awal, memang banyak, ya, fungsi-fungsi yang akan ada di BMTH itu dan pasti melibatkan banyak pihak, Pak.

Nah, jadi kami ingin meminta kepada Pelindo untuk memastikan seluruh fungsi-fungsi yang ada di sana itu memang menjadi *supporting system* dari terwujudnya BMTH ini. Dan kalau Bapak, apa namanya, ada ketersediaan lahan di sana, itu yang pada waktu kami memberi masukan kepada Pelindo, jangan *sekedar*, oh, lahan siapa yang bisa memanfaatkan, tapi benar-benar fungsinya itu terkait dengan BMTH itu sendiri. Nah, jadi di situ, apa namanya, masukan dari kami. Dan kami juga tentu ingin, ini targetnya BMTH ini kalau enggak salah 2002, ya mestinya *udah* jadi *toh*, Pak? Nah, mestinya *udah* jadi.

Nah, Bapak bisa mungkin ceritakan kepada kami juga, supaya juga dalam masa kerja yang tersisa ini, di periode ini, ya, kami bisa mendorong juga seluruh pihak terkait dan juga Pelindo agar capaian, ya, BMTH ini bisa diwujudkan pada target yang sudah kita tetapkan pada waktu awal.

Saya pikir itu. Pak ini, Pak Sarmuji, ada? Cukup.

Baik, saya kembalikan ke Pak Arif.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Baik, terima kasih.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Bentar, bentar, izin, Pak, satu tertinggal maaf, Pak. Dulu itu *global* Pelindo pernah, Pelindo 2 kalau saya tidak salah. Pernah ada *global bond* yang, koreksi, ya, Pak, kalau saya salah informasinya, tahun ini jatuh tempo di 30 triliun, betul enggak? Nah, tapi intinya bagaimana *global bond*, bukan pada masa Bapak, saya tahu, *tapi* bagaimana strategi untuk menyelesaikan *global bond* yang dengan nilai kurs dolar sekarang, begitu

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Ada? Oh, entar Pak. Pak Sarmuji, ada?



WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Saya sedikit saja mengkonfirmasi tadi, yang utang. Utang, tadi *kan* Bapak menjelaskan investasi jalan tol yang, Bitung, ya? Yang Teluk Bitung, ya?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Betul, Pak. Cibitung-Cilincing, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Nilainya 9?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Sekitar 9 sekian, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Triliun, 9 sekian, ya?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Betul, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Divestasinya 60% besok?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

65.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

65% setara dengan berapa nilainya, Pak?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Kalau nilainya kemarin masih dalam proses, sekitar 5 koma sekian, Pak. Enggak, nilai divestasinya, *value*-nya itu sekitar itu, Pak. Bukan modalnya, kita mau jual angka kira-kira seperti itu, 65%.



WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Nilai jualnya 5?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

5 koma sekian, Pak. Hampir 5 koma. Kita harapan sih semakin tinggi semakin bagus, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Turun dong berarti dari.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Enggak, Pak. Enggak Pak. Jadikan investasi yang kita pada saat kita jual *kan* utangnya pindah ke sana, Pak. Bukan berarti itu, apa, yang jual *kan* sahamnya, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Jual sahamnya berarti Bapak dapat uang tapi utangnya enggak ikut?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Enggak, Pak. Utangnya *kan* tetap nempel di perusahaannya, Pak. Jadi, yang kita ambil itu adalah atas *equity* yang kita *inject*. Atas *equity* yang kita *inject* kita jual ke sana, Pak. Jadi, kita tentunya akan mendapatkan lebih tinggi daripada *equity* yang kita setorkan.

Katakanlah misalnya Pak, jadi, *equity* yang kita setor katakanlah 10. Kalau kita jualnya katakanlah 20, berarti dari sisi Pelindonya akan mendapatkan margin katakanlah 100%, tapi utangnya *kan* tetap nempel di perusahaan tersebut, itu Pak. Jadi, bukan berarti itu untuk bayar utang, tidak, tidak seperti itu.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Ada kaitannya dengan utang Bapak, penurunan utang Bapak, utang Pelindo, di tahun 2024, ya. Di 2024, penurunan utang Pelindo *kan* diproyeksikan jadi 41,93 ...

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Betul.



WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

... dari 49,87. Itu berarti sekitar 7 koma sekian atau 8, 8 triliunan lah, ya. Jadi, kalau divestasi tadi senilai 5 koma sekian, berarti ada penurunan utang dari non divestasi berarti?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Enggak, Pak, pada saat kita menjual sahamnya 65%, artinya PT tersebut sudah tidak dikonsol di Pelindo, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Oke.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Jadi, kalau di atas 50%, 51%, maka buku PT tersebut sudah tidak dikonsol ke Pelindo, maka otomatis utangnya sudah dilepas dari Pelindo. Demikian, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Bapak waktu investasi itu pakai utang?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Enggak, Pak, pakai dana internal, Pak.

WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Pakai dana internal?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Dana internal. Kecuali untuk konstruksinya, kalau *equity*, dana internal semuanya, Pak, *gitu*.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Oh, jadi setelah dia tidak mayoritas lagi, utangnya juga *enggak* dikonsol?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):



Udah enggak. Bukan kita lagi, Pak. *Udah di, udah* dikonsol, Pak. Demikian.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Oke, Pak. Lanjut, Pak.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Baik, Bapak.

Bapak-Ibu,

Terima kasih atas pertanyaan yang luar biasa, izin kami menjawab secara umum. Saya akan sampaikan terkait dengan, apa, BMTH, nanti mungkin kita sampaikan secara resmi, Pak, bahwa *plan*-nya seperti apa dan pembicaraan terakhir dengan, ini terima kasih juga atas dukungan, apa, Pak Dewan dari Bali, Pak Demar, Pak Nyoman, bahwa komunikasi dengan pemerintah daerah bisa *dirubah* terkait dengan *master plan*-nya, Pak, karena memang permintaan di awal *tuh kan* tamannya *kan gede banget*, Pak. Jadi, lebih dari 50% ya waktu itu ya, Pak? 50% mintanya untuk taman.

Nah, ini kita coba komunikasi dan ini *alhamdulillah* sudah, sudah, sudah mendapatkan *green light* untuk pemanfaatan lebih untuk untuk, kalau namanya wisata ya ke wisata kira-kira seperti itu, ini terima kasih. Dan terkait dengan detail-detailnya nanti kami sampaikan secara tertulis.

Selanjutnya kami sampaikan, ini cukup, cukup banyak, ini yang pertama adalah terkait dengan merger ini. Apa yang kita lakukan di *post merger* adalah melakukan transformasi, tadi disampaikan sama Pak, apa, Pak Harris Turino juga dengan Ibu Siti, bahwa yang kita lakukan tentunya transformasi layanan karena Pelindo adalah perusahaan layanan. Ini dampaknya ini kepada ekosistem itu akan terjadi, jadi kalau misalnya buktinya apa? Pendeknya adalah *port stay* berkurang, *port stay*-nya berkurang. Pada saat *port stay*-nya berkurang, tentunya itu implikasinya ke mana-mana, nah itu yang pertama.

Yang kedua, tadi di di disampaikan sama Pak Harris juga terkait dengan masalah, oh kargo. Kargonya *enggak* nambah, angkanya, duitnya *kok* enggak ini? Kami terus-terang *aja* Pak, harmonisasi Pelindo 1, 2, 3 dan 4, kalau 2 dan 3 itu, 11-12. 1 dan 4, 11-12 juga, tetapi antara 1 dan 4, 2 dan 3 *gap*-nya cukup banyak.

Lah ini kita sampaikan pada saat sebelum merger, kita sampaikan kepada teman-teman serikat, bahwa dengan merger tersebut kita punya dua janji. Pelindo tidak akan melakukan rasionalisasi dan Pelindo tidak akan mengurangi penghasilan. Kalau bertambah, *kan* tergantung kekuatan. Dan



kami janjikan sama teman-teman, semoga sekitar lima tahun *tuh* akan sama, Pak, dan kita secara bertahap, itu melakukan itu. Jadi, kalau misalnya Bapak “*Kok duitnya kok enggak, enggak, enggak* eksponensial seperti apa”, kami *tuh* nambah biaya terkait harmonisasi itu cukup *gede*, Pak, sekitar lima tahun itu sekitar 1,9, 1,9 triliun dalam waktu lima tahun, Pak. Artinya satu tahun itu ada penambahan biaya sekitar 400 miliar.

Dan kita terkait dengan efisiensi tadi pada saat itu, tentunya efisiensi operasi itu dampaknya itu secara gradual, Pak, secara gradual. Memang tadi untuk yang *port stay*, *cargo stay* pada saat tiga hari jadi satu hari, itu biaya langsung operasi seperti bahan bakar itu berkurang, biaya lembur berkurang, biaya *maintenance* secara bertahap itu akan berkurang juga, ini terjadi seperti itu. Dan ini secara, secara, secara, apa ya, secara statistik data menunjukkan seperti itu. Lah, biaya yang langsung pada saat merger apa *post merger*, *value creation* tadi disampaikan Bu Siti, itu adalah dalam waktu sampai dengan hari ini kita sudah melunasi 11 triliun, artinya apa? Kita sudah bisa melakukan *saving* atas bunga, katakanlah kalau misalnya 7% saja itu sekitar 800 miliar bisa kita *saving*. Ini adalah dampak dari konsolidasi dari keuangan yang ada.

Selanjutnya, terkait dengan *value creation* sampai dengan hari ini, ini sudah 4,5 triliun dari 6,07 triliun sampai dengan tahun 2025. Ini kita lakukan, *nih* jadi secara bertahap seperti itu.

Terus tadi juga ada pertanyaan dari, “Apa sih yang dilakukan oleh Pelindo, bagaimana melakukan komunikasi dengan publik?”, Pelindo itu sebelum merger, kami undang para pemred dari *mainstream*, kita sampaikan bahwa pemerintah mempunyai kebijakan terkait merger, kira-kira program merger seperti apa, seperti apa, kita sampaikan secara terbuka. Selanjutnya setelah merger juga kita undang bahwa Pelindo sudah merger, proses seperti ini, seperti ini, terus satu tahun setelah merger kita undang lagi, kita *update* lagi.

Jadi, kita selalu meng-*update* secara rutin dan ada satu media waktu itu menyampaikan terkait dengan jelajah pelabuhan, dan kami siap Pelindo akan mendukung, tapi mengikuti *game* kami. *Game* kami bukan apa-apa, *tapi* kita minta mereka datang ke pelabuhan-pelabuhan yang sudah ditransformasi, biar mereka melihat proses transformasi dan dampak terhadap ekosistem seperti apa. Itu dilakukan, akhirnya mereka mengatakan bahwa, “Ini Pelindo dari ujung ke ujung temanya cuma satu, transformasi”. Ini kita, jadi ini bentuk, bentuk komunikasi.

Dan setiap ulang tahun Pelindo, kami mengadakan namanya *Voice of Customer*, *Voice of Stakeholder*. Kami menyampaikan bahwa komplain yang terbaik, konsultan terbaik bagi Pelindo adalah komplain dari *customer*, itu kita lakukan, Pak. Jadi, pada saat kemarin kami mengisi di Stranas PK di KPK, waktu itu ada yang tanya “Apakah ada pungli di pelabuhan saat ini?”, saya bilang, “Kalau saya yang jawab tidak *fair*, tapi tanyalah kepada *customer* kami”. Dan komitmen kami di situ, salah satu mungkin BUMN yang ada

whistle blowing system yang akses langsung ke nomor Dirut itu adalah di Pelindo.

Jadi, kalau seandainya ada hal yang kurang bagus, segeralah, dan ini juga penting ini *live*, ini bagi insan Pelindo juga, hati-hati, *whistle blowing system* ada akses ke saya langsung. Jadi, apa pun terjadi di Pelindo, di manapun juga bisa *ngakses* saya langsung. Jadi, ini juga terima kasih *nih* acara ini dibuat *live*.

Selanjutnya ke Ibu Rieke tadi, saya terima kasih sekali, bahwa kami ini satu tahun ini membayar 840 miliar dari konsesi dan PNBK. Jadi, kita sampaikan seperti itu.

Dan terkait dengan Pelabuhan Tanjung Emas, Tanjung Emas, angka yang sekitar 1 koma sekian itu adalah, tentunya kami juga akan mengerjakan bagian kami, contoh misalnya dermaga ada yang rendah, kita akan tinggikan, lapangan yang rendah kita tinggikan. Lah, terkait dengan pengerukan, memang dalam perjanjian konsesi, tugas dan kewajiban pengerukan adalah bagi pemerintah. Tapi kadang-kadang kami juga dilematis. Pada saat pengerukan tidak dilakukan, kapalnya *enggak* bisa masuk, ujung-ujungnya kami yang itu juga. Lah, kita juga selalu berkomunikasi dan *alhamdulillah* kelihatannya ada solusi, yaitu dengan adanya *Channel V*.

Jadi, kita akan merawat, kita akanelihara, tentunya nanti ada ada kompensasi dari *customer*, itu seperti itu. Ini adalah salah satu solusi yang diberikan kepada Pelindo dan saya yakin dengan solusi ini akan memberikan, apa ya, *win-win solution* kepada semuanya, baik kepada Pelindo maupun bagi, pada *stakeholder*.

Selanjutnya, terkait dengan tadi Bu Rieke juga, terkait dengan *global bond*. Jadi, posisi Pelindo, *alhamdulillah* kalau di sisi *cash flow* ini adalah *long position*, di mana kewajiban dolar kita 1 tahun mungkin sekitar 200, tetapi *income* Pelindo *in* US dolar adalah sekitar 770.

Itu adalah dalam bentuk, dalam bentuk US dolar, sehingga posisi Pelindo secara *cash* adalah *long position*. Tetapi dari sisi, apa, *accounting*, kami sejak tahun 2022 akhir, kita menerapkan *hedge accounting* sehingga utang kita dalam bentuk dolar itu terproteksi dengan *income* US dolar kita. Ini kita terapkan seperti itu dan ini *Alhamdulillah* eksposur US dolar jadi bisa kita tekan sehingga naik turunnya itu bisa, bisa kita, tidak tidak terdampak.

Kalau sebelum diproteksi dengan *hedge accounting*, setiap turunnya Rp100,00 pelemahan kurs, maka akan berdampak kepada 260 miliar kerugian. Ini sebelum kita terapkan *hedge accounting*, kita *udah* terapkan. Dan mungkin juga *hedge accounting* ini satu-satunya BUMN di Indonesia terapkan itu di Pelindo, itu seperti itu.

Selanjutnya, terkait dengan bagaimana terkait dengan utang jatuh tempo dalam bentuk *global bond*. *Global bond* tahun ini kita sekitar 500 juta,



tahun depan 1,1 dan kita di sini secara bertahap juga melaksanakan *buyback* atas *bond* yang ada, kalau seandainya ada yang jual murah, kita beli, jual murah, kita beli, dan kita sudah sudah sudah sudah, apa, sudah mempersiapkan untuk pembayaran di bulan Oktober terkait dengan 550, sekarang mungkin sekitar tinggal 400 juta US dolar. Jadi, tahun ini ya sekitar 8 triliun, 8 triliun akan kita *lunasin*. Kita belum melakukan *refinance* menggunakan *global bond* lagi, karena apa? Saat ini *rate*-nya masih tinggi, jadi tidak mau kita *stick* dengan dengan angka tinggi, jadi sementara kita *tuh* menggunakan, apa, *bank loan* yang angkanya kita sangat-sangat kompetitif. Jadi, kita ikatannya adalah *SOFR*. Jadi, kita ikat seperti itu, nanti pada saat situasi membagus, maka kita bisa juga dengan *issued* dengan *bond* baru. Tetapi untuk mengurangi *exposure* US dolar juga, kita melakukan kombinasi antara pinjaman dolar dan pinjaman rupiah.

Memang rupiah agak sedikit lebih tinggi karena menggunakan JIBOR, JIBOR *Plus*. Kalau untuk US dolar kita *SOFR Plus*. Jadi, ini masih ada itu, tapi paling *enggak* untuk mengurangi *exposure* dari US dolar. Termasuk untuk yang *majeure* di tahun depan 1,1 kita sudah melakukan apa, komunikasi dengan perbankan, ya. Ini kombinasi *onshore-offshore*, kita akan bisa bisa bisa tutup, dan kita *sih* targetnya di tahun 2026, kami berharap, utangnya Pelindo itu kalau bisa di sekitar 30-35, kita dorong ke sana.

Dan tadi terkait, terkait dengan *dividend payout ratio*, dividen mungkin dari angka tersebut, Pelindo juga membutuhkan biaya, tapi juga ini adalah terkait dengan, apa ya, menunjukkan bahwa pengelolaan Pelindo cukup bagus. Jadi, kami juga kemarin *alhamdulillah* bisa bernegosiasi di tahun lalu kita 1,3 triliun. Tahun ini sudah kita negosiasi di 1 triliun, karena memang ada kebutuhan-kebutuhan investasi, dan kebutuhan investasi ini masih *ter-cover* dengan dana internal, Pak. Ini coba kita cek lima tahun ke depan ini mungkin sekitar 1 miliar US dolar investasi dan ini bisa masih kita *cover* dengan dana-dana internal.

Oh terkait tadi Ibu Nevi, terkait dengan, apa, pertama adalah IT, pertama adalah IT. IT ini kami Pelindo pada saat merger, satu, kita menggunakan *single system* untuk *front end* yaitu peti kemas secara bertahap untuk satu, non peti kemas satu, marine juga satu, kita secara bertahap juga ditembak ke *cloud*, Pak. Kalau *cloud* relatif ini lebih aman, karena kemarin kita juga sempat keserang juga sekitar tahun lalu. Tahun lalu itu hampir pelabuhan besar itu kena serangan persis seperti ini, Australia terakhir sampai berhenti operasi. Lah, Pelindo di sini ada sebagian sudah kita dorong ke *cloud*. Kalau *cloud*, karena mereka jualannya jualan data, eh jualan ruangan, pasti cara memproteksi mereka jauh lebih tinggi dan ini kita secara bertahap seperti itu. Jadi, kemarin ada yang kena juga, ada yang kena, tetapi bahwa bisa kita minimalisasi. Lah, di *cloud* ada, Bu. Ada. Kenapa, Bu? Pelindo masih mampulah, Bu.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Enggak sampai 700 miliar kan, Pak?



DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Pelindo masih mampu, Pelindo masih mampu karena, dan ini kita secara bertahap akan kita geser ke *cloud* semuanya, sehingga kita bisa memproteksi terkait itu.

Lah, tadi yang Bu Nevi juga terkait dengan *improvement*, ini tadi juga kaitan dengan Pak Deddy juga, Beliau menanyakan terkait dengan Kra, terkait dengan, dengan apa itu, ancaman terhadap bisnis Pelindo seperti apa. Kami sampaikan bahwa hari ini Pelindo itu cuman di bawah 4% yang *transshipment*.

Kecil sekali, kalau dari sisi itunya artinya *security* terkait dengan bisnis Pelindo, itu aman, karena apa, semuanya itu barangnya barang lokal. Jadi mau ada Kra, mau ada apa, tetap masuk Indonesia. Lah, sekarang bagaimana kalau Pelindo, bagaimana kalau Pelindo bersaing di, atau bertempur dengan negara tetangga? Malaysia sama Singapura. Tentunya bukan di Jakarta, karena di Jakarta itu secara jarak itu akan dari *main trunk*-nya itu akan turun sekitar, *additional sailing* mungkin sekitar 48 bolak-balik, 48 jam.

Dan volumenya Jakarta tidak terlalu besar. Bagaimana agar kargo dikonsolidasi di Jakarta, sehingga kapal besar bisa masuk? Memang pernah ada kapal masuk sekitar 16.000 TEUs, kapalnya 400 meter, masuk ke Jakarta tapi *cargo*-nya kadang-kadang terlalu sedikit. Lah, ini kalau, kalau bicara itu kita juga mendorong ada beberapa kebijakan yang perlu disesuaikan, bagaimana mengkonsol kargo, minimal Jawa itu di Jakarta, dengan adanya kebijakan-kebijakan tertentu.

Lah, terus bagaimana cara Pelindo untuk menyaingi Singapura atau seperti itu? Kita saat ini sedang sedang sedang, apa, melakukan satu kajian, di mana kita kepingin membangun satu pelabuhan yang memang *head to head* dengan mereka. Fungsinya bukan untuk, untuk, apa, untuk pada saat awal *gateway* tapi *next*-nya itu kepingin *transshipment* sehingga *compete* dengan mereka. Karena *transshipment* mungkin secara bisnis belum begitu, tidak menarik, karena memang *rate*-nya sangat efisien, sangat murah, tetapi bagaimana meng-*connect* Indonesia ke global adalah melalui *transshipment*.

Jadi, tetap saja Pelindo tetap, tetap mendorong bagaimana agar suatu saat Pelindo atau Indonesia mempunyai Pelabuhan *transshipment*-nya sehingga bisa, bisa, apa ya, meng-*connect* Indonesia kepada global dengan bagus. Untuk Batam, itu Persero Batam, Bu, bukan, bukan, bukan Pelindo, tadi disampaikan, Pak Pimpinan juga sampaikan bahwa BP Batam sama Persero Batam. Intinya bahwa kadang-kadang kalau kita membangun, kita ber-*compete* dengan orang, paling *enggak* secara *skill* juga harus setara. Mungkin Singapura terlalu besar, mungkin sekitar 60 juta, paling *enggak* Malaysia 15 juta, jadi kita harus membangun yang kurang lebih nanti setara dengan 15 juta. 15 juta itu *equal* dengan.

F-PDIP (Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.T., S.H., M.Si., M.M.):

Izin, Pimpinan, di mana rencana, Pak?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Ya udah enggak apa-apa, karena Bapak Pimpinannya, apa, Bapak Anggota yang tanya, saya menjawab. Sekitar Malaka sana, Pak. Sekitar Malaka, Pak. Jadi, itu sedang kita kita itu, dan tentunya *gini*, Pak, strategi di situ adalah bukan strategi Pelindo bangun sendirian, kami *enggak* mau, Pak. Kami harus ber*partner* dengan orang yang punya barang, strateginya seperti itu. Jadi kita mencari *partner* bukan *operating partner* tapi *investment and operating partner*, itu seperti itu. Ini sedang, sedang, sedang kita *godok* dan kami *udah* secara informal sudah *tak* sampaikan kepada pemerintah, tapi saya bilang ini kalau strategi seperti ini jangan strategi yang yang terbuka saya bilang, ini harus agak sedikit sedikit *silent*, kira-kira seperti itu.

Oh, untuk yang Pak Gede, ini terima kasih ini dukungannya. Ini berarti Bapak memang asli Bali, jadi, jadi kami, kami senang dukungannya luar biasa tapi mohon dukungan ikan, Pak, tadi, Pak. Jadi Pengembangan sama Teluk Awang itu bukan milik Pelindo, kami *sih* kalau boleh, jangan pindah tahun ini, mestinya kemarin, tahun kemarin mestinya, karena seperti telur dan ayam. Yang membangun kawasan hiburan di situ mereka kadang-kadang ragu, ini bisa dipindah *enggak* kapal ikannya. Di sini tempat wisata harum-harum, di sana agak sedikit kurang harum. Jadi, agak sedikit sedikit bermasalah. Dan ini terkait dengan Celukan Bawang, itu dipakai untuk curah kotor, Pak. Jadi masih dipakai tapi untuk curah kotor. Terus untuk yang di, di apa, Benoa kita tetap akan dorong untuk untuk, apa, wisata, itu seperti itu.

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

Enggak, maksud saya mungkin di, dikoordinasikan tentang Pengembangan itu siap *enggak*? Sudah mulai siap *enggak* untuk kalau sekarang dipaksakan dipindahkan umpamanya dengan kebijakan, siap *enggak* mereka menampung daripada yang di Benoa itu?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Sebenarnya Pengembangan itu sudah jadi lama, karena Pengembangan itu adalah milik KKP, Pengembangan dan Teluk Awang itu milik KKP. Tapi kalau lihat di sana, *kayaknya* perlu banyak perbaikan, karena kalau barang di *gletak* sudah cukup lama, biasanya juga pasti akan berkurang. Ini Pak Gede hafal betul di sana kapan jadinya, kenapa *enggak* dipakai. Kami sekali lagi dari Pelindo mendorong dan berharap kepada pemerintah untuk segera merapikan sehingga bisa digeser. Memang secara bertahap akan digeser ke sana seperti itu.

F-PDIP (Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.T., S.H., M.Si., M.M.):



Pak, izin, Pimpinan. Secara jujur, Pak, nanti mungkin FGD juga bisa, Pak. Yakin *enggak sih* 2028 itu kosong, Pak?

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Harusnya kemarin yang kosong *nih*.

F-PDIP (Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.T., S.H., M.Si., M.M.):

Saya *kok* kelihatannya, kelihatannya Bapak sendiri *ndak* yakin.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Gini, Pak, kami terus-terang saja sampai *ngintip-ngintip*, “Dianggarkan *enggak* di KKP, ya”, sampai *ngintip-ngintip* kira-kira seperti itu, Pak, karena itu bukan kami, Pak. Jadi, kami berharap, saya bilang sama teman-teman, pada saat kita dapat komitmen akan ada ini, “Tolong komunikasi dengan internal sudah dianggarkan belum”, karena kalau sudah dianggarkan minimal, oh, berarti sudah ada anggaran.

Lah, kami terus-terang *aja* surat bolak-balik, kita *nyuratin* ke mana ke mana dan *alhamdulillah* sampai direspons dengan adanya rakor 4 menteri, dipimpin oleh Menko, untuk ini, *gitu loh*, Pak. Karena kami tidak mempunyai kekuatan, hanya paling mengirim surat, bermohon-bermohon seperti itu. Jadi, kira-kira seperti itu, Pak.

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

Pelabuhan barang, Pak, pelabuhan barang, di atas, pelabuhan barang di Celukan Bawang.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Celukan Bawang juga hampir sama, Pak. Celukan Bawang milik, milik mereka juga, Pak.

Oh, Celukan Bawang, *oh sorry*, Teluk Awang tadi. Kalau untuk Celukan Bawang untuk kargo curah kotor, Pak, itu kita manfaatkan ke sana.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Pak, izin, Pak. Sebenarnya Celukan Bawang itu seharusnya, sama *sih* seperti tadi yang untuk ikan, ya, untuk kapal-kapal ikan. Itu *kan* di KKP. Kalau untuk infrastruk, bukan, bukan, yang tadi yang ikan, nah itu, pokoknya itu. Nah, ini *kan* tadi, dari tadi nih kita lihat, *gimana* Pelindo kalau mau usaha? Ini *kan* badan usaha *aja* ya sebenarnya, tapi dari mulai kalau mau ada badan usaha di pelabuhan itu, si badan usaha ini harus *mikirin ngebangun* untuk



pelabuhan kapal nelayan, untuk bahkan untuk jalan tol ke sana, begitu, untuk *break water*-nya segala macam, padahal sebenarnya kayak misalnya Celukan Bawang, itu *kan* harusnya dianggarkan dari APBN untuk membangun pelabuhan Celukan Bawang. Bahwa badan usaha yang mengelola Pelindo, bisa, tapi kalau semuanya dibebankan ke Pelindo, menurut saya itu enggak masuk akal, Pimpinan.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Banyak yang enggak masuk akal, negara.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Enggak masuk akal, jadi..., iya.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Nanti kalau kita rapat sama KAI, banyak juga *tuh* yang enggak masuk akal, ya, benar Pak, ya?

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Soalnya Menteri Perhubungan itu sampai, kalau kita lihat beritanya dua minggu lalu, "Meminta dengan tegas Pelindo segera menyelesaikan rob di Semarang, di Tanjung Emas", buat saya itu agak *mengadi-ngadi*, begitu.

Makasih.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Ya, lanjut, Pak.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Nih, Pak Pimpinan, ya, tadi menanyakan terkait dengan BMTH. Yang tadi disampaikan ini, jadi ada telur ayamnya itu ada. Terus terkait dengan Bali Tenten, ya? Bali Tenten itu di luar, di luar kawasan BMTH-nya. Jadi, di sana itu bukan universitas-universitas seperti yang, seperti yang pada umumnya, tapi universitas seperti kayak nanti ke depannya itu akan menjadi salah satu vendor misalnya kayak *Apple*, seperti itu. Dan nanti ke depannya itu adalah mungkin lebih dari separuh adalah dari universitas, eh dari orang-orang luar bukan dari Indonesia, ini targetnya seperti itu.

F-PDIP (Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.T., S.H., M.Si., M.M.):



Yang waktu itu kita di Bali persoalkan, izin Pimpinan, bukan, kenapa mesti di lahannya Pelindo, *gitu loh*. Kalau *Apple* mau bikin di Bali silakanlah Bali yang lain di dekat GWK *kek*, silakan. Kenapa mesti di dalam Pelindo, masuk ke prioritasnya Pelindo? Waktu di Bali itu yang kami persoalkan.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Jadi, kalau terkait dengan itu, karena kita ada lahan dan ada, ada apa ya, ada, ada proposal seperti itu, cukup menarik juga *gitu loh*, Pak. Jadi, jadi, kira-kira seperti itu, antara antara antara *supply-demand* saja. Jadi, kita juga cukup tertarik dengan konsepnya, karena Pelindo itu *kan*, itu di luar, di luar lahan yang operasional kegiatan kepelabuhanan, agak, agak jauh, seperti itu.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Ya.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Apalagi, ya?

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Cukup? *Eenggak*, saya pikir *sih* semangatnya, Pak. Tadi *kan* Bapak bilang ada lahan dan ada proposal, nah, jangan semangatnya ada lahan ada proposal, tapi dilihat juga dia sebagai satu ekosistem BMTM ini masuk atau *eenggak*. Kalau belum masuk ya *ngapain* juga *gitu*, kalau *sekedar* hanya untuk ini, ya *kan*, masih banyak lagi mungkin hal-hal lain yang sebenarnya *supporting system* ke BMTM itu. Sebenarnya itu *sih* semangatnya.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Mungkin itu, Pak, yang dapat kami sampaikan. Tadi terkait dengan *culture*, lupa saya ini. *Alhamdulillah*, Pak, kita mencopot semua baju-baju Pelindo 1, 2, 3, 4, sampai simbol-simbol pun kita hilangkan semuanya, karena di situ untuk menunjukkan kepada teman-teman bahwa kita *kepingin* satu. Dan saat ini kita melakukan *crossing*, Pak, *crossing region*, orang dari region 1 ke 2 ke 3 itu kita arahkan secara bertahap seperti itu. Dan kami lagi berpikir bagaimana *merubah* bukan Region 1, 2, 3, 4 tapi Region Jawa, Region Kalimantan, region tempat lain. Karena apa? Kalau seperti itu, satu region itu bisa lebih dari Pelindo 1, 2, jadi kira-kira lebih dari satu Pelindo. Ini akan, akan semakin *ngeblend*. Dan *alhamdulillah* faktanya di sini walaupun ada sedikit mungkin agak sedikit *baper baper* eks Pelindo ini masih ada, biasa seperti itu, tapi sepanjang itu tidak mengganggu kegiatan layanan, kami *eenggak* bisa, *eenggak* bisa ganggu. Tapi *so far blending* dari Pelindo 1,2,3,4 sudah, sudah terjadi, Pak.

Demikian, Pak. Terima kasih.

F-PDIP (Prof. Assc. Dr. DARMADI DURIANTO):

Pimpinan, sedikit, lupa.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Ya, jangan kelamaan, Pak.

F-PDIP (Prof. Assc. Dr. DARMADI DURIANTO):

Enggak, ya, ini banyak keluhan nih soal biaya logistik Indonesia. Ini Pengusaha bilang nih paling mahal. Di Asian ini paling mahal, logistic performance index-nya Indonesia ini tinggi, ranking-nya turun. Itu udah diukur, Pak. Nah, merger Pelindo ini salah satunya menurunkan biaya logistik. Pemerintahan yang baru ditargetkan 8% dari PDB. Tapi saya enggak melihat langkah Bapak, ya, ini kan menarik keuntungan di atas penderitaan orang lain juga, Pak, karena biaya logistiknya tinggi nih Pelindo. Nah, apa, langkah Bapak tidak terlihat dalam presentasi. Saya baru ingat, karena banyak yang mengeluhkan itu, ya, begitu, Pak Dirut. Coba dikasih highlight sedikit.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Baik, terima kasih, Pak.

Ini saya senang, Pak, ini *ditanyain* masalah logistik, Pak. Jadi, sebelum menjawab Bapak. Pertama adalah di satu tahun terakhir, mungkin hampir dua tahun, kami itu sangat agresif terus-terang *aja*, meminta dihitung ulang *logistic cost*. Jadi, di forum terhormat ini kami mohon izin menyampaikan, kami kontak *World Bank*, *World Bank* saya bilang, "Saya minta dihitung lagi *cost logistic*". Kenapa kami minta? Karena setiap *ngomong logistic cost*, yang dilirik itu Pelindo, Pak. Yang dilirik ini Dirutnya. Singkat cerita, *World Bank* waktu itu katanya sibuk dan kami mencoba untuk cari-cari, akhirnya ada *expert* dari *World Bank*. Waktu itu mau keluar atau sudah keluar, lupa. Akhirnya kita menggunakan bendera Belanda yaitu *STC*, di situ melakukan studi yang menggunakan parameter sama dengan yang dilakukan di negara lain, seperti *Malaysia*, *Thailand*, *Filipina*, semua sama seperti itu. *Finding* dari studi tersebut yang buat saya kaget luar biasa, kami agak sedikit ketakutan di situ. Apa katanya? Karena di situ dalam laporan di tahun 2014 atau berapa, mereka itu mengeluarkan bukan angka 23,8 yang selama ini dipahami sebagai biaya *logistic cost* Indonesia. Dia bilang, "Kamu kenapa angkanya kok beda bukan 23,4?", "Arif, *thats number is not coming from us*". Jadi, angka yang selama dipahami oleh orang Indonesia, 23,8 dari *World Bank*, *enggak*, Pak.

Ini mohon maaf ini di ruangan ini saya sampaikan. Akhirnya *kan* kami takut, Pak. Kami akhirnya serahkan studi tersebut kepada departemen atau



kepada kementerian yang bertanggung jawab, karena Pelindo itu *kan* bukan apa-apa, *kok* tanya *logistic cost*. Akhirnya kami sampaikan kepada Bappenas, kami sampaikan dengan ke Menko Ekuin, kami sampaikan ke BPS. Singkat cerita, dihitung, teng, teng, teng, teng, akhirnya di-*launching*-lah angka 14 koma sekian. Itu di, Oktober, ya?

Lah, di situ kami tanya, "Peran Pelindo atau peran pelabuhan itu berapa?" "Itu adalah 7%, 7% dari total". Kalau 14%, 14% dari total *logistic cost* dikalikan 7% itu artinya 1%. Lah, saya bilang sama teman-teman, "Bagaimana cara Pelindo membantu kelancaran logistik apa, seperti apa". Sebenarnya kuncinya *cuman* satu. Tadi di pembukaan disampaikan, Pelindo itu adalah perusahaan layanan, perusahaan *service*, jadi kalau ke pengin membantu, pemerintah membantu kelancaran logistik, cuma satu, perpendek *port stay*, itu *aja*. Kalau *cargo stay* tergantung pemilik barang, Pak, kadang-kadang kalau namanya impor itu ada *pre-clearance*, ada *clearance*, ada *post clearance*. Pelindo itu cuma *jagain*, *bongkarin*, jagain kontainer, selanjutnya yang punya *bukain* pintu, itu *tok*.

Jadi, peran Pelindo itu sedikit sekali. Lah, *post clearance* itu tergantung sama pemilik barang, mau *tak* dikeluarkan apa *enggak*, "Aduh, kalau dikeluarkan saya harus nyiapin gudang, kalau saya *tak* urus *custom* sekarang berarti saya harus bayar bea masuk, bayar pajak dan sebagainya". Jadi, sebenarnya bagi saya, angka-angka tersebut itu *enggak* terlalu menarik, yang penting adalah kepastian dari proses tersebut.

Contoh misalnya, ada orang pengusaha mendapatkan order besar, mereka impor 10 kontainer bahan baku misal, tiba-tiba dalam perjalanan, order produk tersebut dibatalkan. Pengusaha itu mikir, "Waduh saya *udah* impor 10 kontainer. Kalau saya dikeluarkan, saya harus bayar pajak, bayar *custom*, bayar gudang, saya harus *nyiapin* gudang, ternyata *enggak* cukup. *Mendingan* saya taruh di Pelindo *aja*, paling Pelindo nge-charge, namanya, namanya *surcharge* penumpukan". Tarif dasar penumpukan untuk kontainer penuh itu *cuman* Rp42.500 per hari, Pak, tarif dasarnya seperti itu. Jadi, banyak pengusaha yang, "Aku simpan *aja* di pelabuhan, paling-paling ditekan untuk bayar progresif." Semahal-mahalnya progresif berapa kali? Katakanlah 10 kali pun, 425.000, dan *enggak* sampai 10 kali, cuma 6 kali. Jadi, sangat-sangat murah, sehingga mereka numpuk di, numpuk di pelabuhan.

Nah ini jadi, jadi terkait dengan *port stay*, apa, *cargo stay*, ini tergantung, sangat tergantung juga dari orang-orang tersebut. *Cuman* kalau seandainya pelabuhannya *udah* penuh, kami minta kepada *custom*, karena Pelindo tidak bisa memindahkan tanpa *approval custom*. Karena barang impor itu adalah masih masih, masih *bonded*, masih *custom*, jadi bisa digeser ke namanya TPS di luar, sepanjang dapat persetujuan dari *custom*. Jadi, kira-kira seperti itu. Jadi, terkait dengan angka-angka tersebut, makanya kami senang sekali, contoh misalnya, Pak, saya terus-terang *aja*, mengadakan riset kecil-kecilan, saya bilang *kok* masa *sih* seperti ini?

Kami tanya ke industri terus-terang *aja*, “Berapa *sih* biaya, biaya *cost*-nya, biaya logistiknya?” Kami tanya terus-terang *aja*. Kalau untuk, apa, industri manufaktur, dia ngomongnya 3-4%, Pak. Kami tanya mereka ke industri, semakin murah maka akan semakin tinggi. Saya tanya coba ke industri semen misalnya, saya tapi enggak, saya enggak punya, apa, angkanya saya belum pasti. Tapi tidak sampai angka sampai 15-12%, *enggak* ada, Pak.

Jadi, saya bingung kadang-kadang 20,3% itu angka apa, *gitu loh*? Dan lagi-lagi *nih*, Pak, kami terus-terang *aja* ini kalau dalam publikasi-publikasi dari mana-mana ini perlu di *challenge*, kami sudah mempunyai pengalaman. Jadi maka, saya mungkin setahun terakhir agak sedikit, bukan keras ya, tapi kami komplain terhadap World Bank.

Karena World Bank itu *ngeluarin* dua, Pak. Namanya LPI (*Logistic Performance Index*), yang kedua adalah CPPI (*Container Port Performing Index*). Saya komen yang kedua saja, ada lima pelabuhan yang masuk di *si report* tersebut, *performance* dunia, ada Tanjung Priuk, ada Tanjung Perak, ada Belawan, ada Panjang, ada Surabaya, ada lima. Apa yang terjadi, Pak? Di situ Tanjung Priuk itu nomor 281 dunia, akhirnya kami undang World Bank, Pak. Saya bilang, rasanya kalau setiap orang melihat *performance* pelabuhan itu dari *productivity*, saya bilang. Ini gambaran *productivity* kami lima tahun terakhir, seperti ini saya bilang.

Saya agak *cecer* terus-terang *aja*, “Kenapa seperti ini, kamu kurang data apa tinggal *contact* saya”, akhirnya mereka menjawab dengan bagus “Pak Arif, *i am not the expert of logistic*”, *tak* complain akhirnya, Pak, alhamdulillah baru dua bulan yang lalu dirilis lagi, Pak. Tanjung Priuk yang tadinya nomor 281 menjadi nomor 23. Dan artinya apa? Saya bilang sama teman-teman “Siapa pun yang mem-*publish* termasuk, *even* World Bank, di *challenge*, Pak, karena apa? Nanti persepsi global terhadap Indonesia seperti angka 23,8 pun, yang mereka akui itu bukan angka World Bank. Sampai hari ini pun juga kita masih terngiang-ngiang bahwa Indonesia *kok* jelek banget. Ternyata Indonesia tidak sejelek itu, *gitu loh*, *tapi* kadang-kadang persepsi sudah muncul, sehingga selalu seperti itu. Lah, itulah kenapa Pelindo kemarin agak aktif sekali mencoba untuk meminta perhitungan *logistic cost*. Karena kalau *ngomong* itu, kadang-kadang kami suka dilirik, Pak.

Jadi, tetap kami sampaikan Pak, apa, Pak Duriyanto, bahwa Pelindo cara memperbaiki itu adalah dengan mempercepat proses, yaitu perpendek *port stay* dan *cargo stay*.

Demikian, Bapak.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Pak Sarmuji.



WAKIL KETUA (M. SARMUJI, S.E., M.Si./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, saya komentari sedikit saja, Pak. Di antara presentasi Bapak dan jawaban Bapak tadi, yang bagus-bagus tadi, ada yang paling membuat saya senang secara pribadi, terutama berkaitan dengan *whistle blowing system* di Pelindo. Ini pernah saya angkat waktu RDP dengan Eselon 1 dengan Kementerian BUMN, supaya Kementerian BUMN menerapkan *whistle blowing system* untuk mencegah terjadinya *fraud* yang sangat banyak di BUMN-BUMN.

Jadi, saya terima kasih kalau Pelindo sudah membuat ini, menerapkan ini, saya berharap, tapi saya berharap betul sebenarnya di forum ini saya sampaikan. Ini bisa diangkat sampai ke jajaran Kementerian BUMN. Bapak sudah melakukan hal yang baik dengan *whistle blowing system* itu, tetapi *kan* mohon maaf, mudah-mudahan tidak, *kan* tidak menutup kemungkinan yang melakukan *whistle blowing system* justru di sekitar Bapak, misalkan ini.

Tapi langkah Bapak saya sudah sangat maju menurut saya, dengan menerapkan itu. Paling tidak, di jajaran Pelindo sendiri sudah ada satu *whistle blowing system* yang menjamin orang kalau melaporkan terjadinya *fraud* di internal Pelindo itu justru tidak disingkirkan, malah kalau perlu diberikan apresiasi yang memadai. Kalau ini bisa diterapkan di BUMN, saya yakin *fraud-fraud* itu akan jauh lebih mengecil ke depan.

Makasih, Pak.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Baik, saya rasa cukup, ya, Pak Arif, ya?

Baik, terima kasih atas jawabannya, Pak Arif. Kita masuk ke kesimpulan rapat kita, draf kesimpulan RDP Komisi VI DPR RI dengan Direktur Utama PT Pelindo beserta *subholding*, ya, dan seterusnya.

1. Komisi VI DPR RI menerima penjelasan terkait pencapaian PT Pelabuhan Indonesia (Persero) beserta *subholding* tahun 2023 serta mendorong peningkatan kinerja perusahaan pada periode selanjutnya.

Pasti setuju.

(RAPAT: SETUJU)

2. Komisi VI DPR RI mendorong PT Pelabuhan Indonesia (Persero) beserta *subholding* untuk meningkatkan efisiensi layanan



pelabuhan melalui transformasi digital dan operasional yang berkelanjutan.

Sudah *kayaknya* ini, Pak, ya, sedang, ya?

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

Izin, Pimpinan, *wording*-nya memang begitu, ya? Kenapa *enggak* kita sebut *holding* PT Pelabuhan Indonesia (Persero) *aja*, daripada beserta *subholding*. Mana yang biasa nomenklatur dipakai? *Holding* PT Pelindo atau PT Pelindo beserta *subholding*?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Bicara selalu PT Pelindo Group, *gitu aja*.

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

Pelindo Group, *gitu aja*, daripada beserta *subholding*.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

PT Pelindo *aja udah* jelas, kalau *dulu kan* karena ada 1,2,3,4. *Udah, oke*.

3. Komisi VI DPR RI meminta PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk, itu untuknya jangan dua kali, menyusun strategi mitigasi dalam rangkaantisipasi *cyber security*, situasi ekonomi global serta fluktuasi nilai tukar valuta asing yang dapat mempengaruhi kinerja perusahaan.

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

Itu ada kata “antisipasi *cyber security*”, “dalam rangka meningkatkan *cyber security*”.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

“Meningkatkan, meningkatkan *cyber security*, mengantisipasi, *kan enggak* mungkin meningkatkan *kan*, mengantisipasi situasi ekonomi global serta nilai fluktuasi. Dan, dan, fluktuasi”.

Oke, sepakat ya, Pak?

(RAPAT: SETUJU)

4. Komisi VI DPR RI meminta PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk memastikan seluruh area yang terdapat dalam *Bali Maritime Tourism Hub* (BMTH) dapat terintegrasi dengan tujuan utama BMTH sebagai integrator antara sektor pariwisata, pelabuhan, dan *entertainment* untuk menciptakan *multiplier effect* bagi pertumbuhan perekonomian regional dan nasional.

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

Ya, itu banyak *redundant*, jadi, “seluruh area yang terdapat dalam BMTH untuk memastikan agar, agar seluruh”, kasih agar sebelum seluruh.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Mana tuh?

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

“Agar seluruh area yang terdapat dalam *Bali Maritime Tourism Hub* (BMTH) dapat terintegrasi”

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

“Dengan tujuan utama BMTH”.

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

Ya, sesuai dengan tujuan sebagai integrator. “Sesuai tujuan utama sebagai...”.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Dapat terintegrasi, benarlah, “integrasi dengan tujuan utama”.

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

Bukan terintegrasi dong dengan tujuan utama, ininya terintegrasi.

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

Sebagai integrator, *gitu aja*, “sebagai integrator antar sektor pariwisata”. Iya, itu buang.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

“Dapat terintegrasi”.

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

Kan seluruh area, “dapat terintegrasi sebagai integrator”.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Konsisten kalau *enggak*, dapat, terdapat dalam BMTH, yang terdapat dalam BMTH, “konsisten dengan tujuan utama BMTH sebagai integrator”. Maksudnya supaya sesuai dengan ini, *Shiratal Mustaqim*.

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

Oke.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Iya, baik, ya?

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

Ya, ya, boleh. Pelabuhan, setuju *gua*, iya, setuju *gua*.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Oke, dah, setuju, ya?

Kok jadi gitu, sebagai integrator, ya, tentu utama BMTH sebagai integrator antara sektor pelabuhan, pariwisata dan entertainment untuk menciptakan multiplier effect bagi pertumbuhan perekonomian regional dan nasional.

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

Udah konsisten aja.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Enggak, ini nasionalnya duluan dari regional. Nasional dan regional. Enggak, regional Asia Tenggara tahu enggak, Asia Tenggara itu. Kalau Bali, daerah, namanya. Memang Bali ini udah mau jadi negara lain?

Oke, setuju, ya?

(RAPAT: SETUJU)



Baik.

5. Komisi VI DPR RI memberikan waktu kepada PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk memberikan jawaban tertulis dalam waktu paling lama 5 hari kerja atas pertanyaan Pimpinan dan Anggota Komisi VI DPR RI.

Ya, Pak, jadi ini tadi yang pertanyaan-pertanyaan yang belum sempat *dielaborate* atau yang tadi diminta secara tertulis, ya, Pak.

Baik.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Izin, Pak, punya saya belum tadi.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Oh, apa *tuh* ? Makanya.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Di Komisi VI DPR RI, karena yang saya sampaikan, semoga tidak lupa disampaikan pada saat rapat dengan menteri BUMN. Dan kalau kita ada waktu, sebenarnya kita minta rapat gabungan dengan komisi yang terkait perhubungan. Kalau tidak ada, tadi seperti masalah pengerukan, itu tidak dibebankan pada Pelindo. Itu menjadi penting, karena terlalu besar, Pak, 1,2 triliun, ini *enggak* enak *aja ngomongnya*. Karena rob itu bukan hanya di Semarang *aja*, di Semarang saja 1,2 triliun, padahal rob itu terjadi hampir di seluruh Pantai Jawa, kalau dibebankan ke Pelindo *enggak* bisa, begitu. Lalu kemudian.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Coba dilihat itunya, kalimatnya.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Nah, ini.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Bagaimana menurut Pak Arif? Nih *kan* Pak Arif yang mau didukung oleh Bu Rieke *nih* di sini. Pelindo maksudnya.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):



Enggak apa-apa sih, Pak. Kalau *enggak*, ini menjadi catatan, justru kita pertanyakan kepada Menteri BUMN.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Iya, iya bikin bawahnya catatan rapat.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Supaya Menteri BUMN *ngomong* sama Menteri Perhubungan, *enggak* bisa dong apa-apa dibebanin, *gitu*.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Dan kalau perlu dilihat, mana biaya-biaya yang sebenarnya bukan juga biaya BUMN.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Setuju, Pak. Termasuk tadi soal

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Catatan, catatan.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Soal *port stay* dan *cargo stay*. Nah, mungkin kita minta FGD seperti Pak Harris Turino katakan tadi, termasuk kita minta data pendalaman soal *global bond*, Pak.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Oke, Komisi VI, catatan rapat, Komisi VI DPR RI mendukung langkah PT Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk memastikan beban biaya pengerukan, *break water* tidak jadi beban Pelindo, karena biaya konsesi dan uang labuh masuk ke Kementerian Perhubungan bukan ke Pelindo.

Ya *kan*?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Mungkin kalimatnya, apa.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Makanya kalimatnya.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

“Biaya konsesi dan uang labuh telah, telah dibayarkan pada Kementerian Perhubungan”, titik, *gitu aja*. Karena yang bayar *kan* Pelindo, Pak. Contoh, misalnya biaya konsesi *kan* Pelindo yang bayar, jadi sampai dengan Kementerian Perhubungan *aja* itu.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Sudah masuk, sudah dibayarkan oleh Pelindo kepada Kementerian Perhubungan.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Pak, sebentar izin, Pak, ini Pak Putut silakan tambah, ini terkait dengan undang-undang sebenarnya.

DIREKTUR PENGELOLA (Drs. Ec.PUTUT SRI MULJANTO, MM., CMA.):

Sebenarnya menurut Undang-Undang 17/2008 itu merupakan kewajiban pemerintah, ter *stated* di situ bahwa pengerukan alur dan kolam dan *break water* itu merupakan kewajiban penyelenggara pelabuhan, sesuai Undang-Undang 17/2008.

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

Cuma dulu ada masalah.

F-PDIP (Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.T., S.H., M.Si., M.M.):

Pimpinan, kalau *gitu*.

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

Bentar, bentar, bentar, bentar, itu memang kewajiban pemerintah, kewenangan pemerintah bukan Pelindo, itu jelas dan *clear*. Jadi wajar *aja*, tapi bukan mendukung langkah Pelindo, ya *kan*. Komisi VI yang harusnya meminta, jadi bukan mendukung mereka. Nanti seolah-olah mereka yang kita *benturin, ngadu, gitu loh, ya kan*. Ini *kan* memang sempat jadi masalah di Kemenhub.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):



Gini aja, “Komisi VI DPR RI akan menindaklanjuti dalam Rapat Kerja dengan Menteri BUMN terkait, nah, dengan Menteri BUMN, Rapat kerja dengan Menteri BUMN” bukan Kementerian, “Menteri BUMN terkait biaya”, langsung, *begitu*, Itu langsung *tuh* biaya, beban biaya. Ya, hapus biayanya itu, hapus biayanya yang di situ, “terkait beban biaya pengerukan *break water* tidak menjadi beban Pelindo karena biaya konsesi dan uang labuh telah dibayarkan oleh Pelindo ke Kementerian Perhubungan”.

F-PDIP (Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.T., S.H., M.Si., M.M.):

Enggak usah, tapi sesuai dengan peraturan perundangan nomor berapa itu, gitu.

F-PDIP (RIEKE DIAH PITALOKA):

Sesuai dengan Undang-Undang 17/2008 tentang Pelayaran.

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

Ya *udah*, pokoknya, *gini*, *gini*.

Gini, jadi, “*break water* tidak dibebankan kepada Pelindo dan mengacu kepada Undang-Undang Nomor, berapa tadi? 17, 17/2008”, *gitu* saja, tahun 2008.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Nah, itu *udah* pas *tuh*.

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

Itu buang “karenanya” itu, tidak dibebankan kepada Pelindo.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Tidak menjadi, *udah* benar itu. “Tidak dibebankan kepada Pelindo sesuai undang-undang, sesuai Undang-undang”, dah sesuai, *enggak* usah pakai dengan lagi, sesuai, sesuai langsung Undang-undang.

Oke.

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

Catatan satu lagi tadi. Yang soal itu, *enggak* mungkin itu sampai 2028 *tuh* kapal ikan, itu juga harus *masukin* situ.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Ya *udah*. Nah, itu sama kalimat depannya, “Komisi VI DPR RI akan menindaklanjuti”, menindaklanjuti itu digabung ya bukan dipisah. Dalam rapat kerja dengan menteri BUMN. *Enggak* usah diketik lagi, *nih copy-paste aja*. Bentar *nih* ngetiknya. Langsung nomor 2. Aduh, *copy aja* langsung itu akan menindaklanjuti dalam rapat kerja dengan Menteri BUMN terkait, sampai terkait, terkait apa, Pak Deddy?

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

“Terkait pembebasan wilayah Benoa dari perpindahan kapal nelayan ke pelabuhan perikanan”.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Terkait relokasi, relokasi kapal ikan dalam Pelabuhan Benoa.

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Mungkin keluar dari pelabuhan Benoa, itu *aja*.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Relokasi, langsung *aja*, “Relokasi kapal ikan keluar dari Pelabuhan Benoa”. Ke? *Enggak* pakai ke, Pak?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Oke boleh, Pak. Mungkin kalimatnya, kalimatnya “relokasi kapal ikan ke pelabuhan perikanan, ke pelabuhan yang dipersiapkan untuk perikanan”, itu *aja*.

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Iya, “ke pelabuhan yang persiapan untuk perikanan”.

Ya, nanti raker yang berikutnya, *kan* kita raker lagi. Nanti Pak Deddy ingat catatan ini, supaya disampaikan. *Oke*, ya?

Baik, saya kira cukup. Pak Arif, ada kata penutup?

DIREKTUR UTAMA PT PELINDO (ARIF SUHARTONO):

Kami dari Pelindo hanya mengucapkan terima kasih kepada Pak Pimpinan dan Bapak-Ibu Anggota Komisi VI DPR RI atas arahannya. Semoga ini menjadikan Pelindo lebih bagus ke depannya.

Demikian, terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT (MARTIN MANURUNG, S.E., M.A./WAKIL KETUA KOMISI VI DPR RI):

Walaikumsalam,

Terima kasih Pak Arif dan juga kawan-kawan Anggota Komisi VI. Demikian rapat kami tutup.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

(RAPAT DITUTUP PUKUL 13.15 WIB)

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD.

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

