



RINGKASAN

Hasil Pemeriksaan BPK RI

terhadap Badan Usaha Milik Negera (BUMN)

Bidang Transportasi dan Pelabuhan

(Berdasarkan IHPS II Tahun 2018)

**Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara
Sekretariat Jenderal & Badan Keahlian DPR RI
Tahun 2019**

KATA SAMBUTAN Sekretaris Jenderal DPR RI

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh



Puji syukur kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua, sehingga Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara dapat membuat ringkasan terhadap temuan dan permasalahan hasil pemeriksaan BPK RI.

BPK RI telah menyampaikan surat No. 54/S/I/3/2018 tertanggal 29 Maret 2019 dan BPK RI menyampaikan (IHPS II) tahun 2018 dalam rapat Paripurna tertanggal 28 Mei 2019 lalu kepada DPR RI. Dari 496 Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) BPK pada Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN, dan Badan Lainnya, yang meliputi hasil pemeriksaan atas 2 laporan keuangan, 244 hasil pemeriksaan kinerja, dan 250 hasil pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (DTT).

Sebagaimana amanat UUD 1945 Pasal 23E ayat (3), hasil pemeriksaan BPK ditindaklanjuti oleh DPR RI dengan melakukan penelahaan dalam mendorong akuntabilitas dan perbaikan pengelolaan keuangan negara. Hal ini dilakukan DPR RI sebagai bentuk menjalankan fungsi pengawasan atas pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Untuk menjalankan amanat konstitusi tersebut sekaligus untuk memperkuat referensi serta memudahkan pemahaman terhadap IHPS II Tahun 2018, Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara telah membuat ringkasan terhadap temuan dan permasalahan hasil pemeriksaan BPK RI

Hasil Ringkasan ini dapat memberikan informasi bermanfaat kepada Pimpinan DPR RI, Badan Akuntabilitas Keuangan Negara (BAKN) DPR RI serta Pimpinan dan Anggota DPR RI yang berada di Komisi-Komisi/Alat Kelengkapan DPR RI, sehingga buku ini dapat dijadikan acuan dasar dalam melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan pengelolaan

keuangan negara, khususnya terhadap pelaksanaan program-program nasional di Kementerian/Lembaga/BUMN.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Jakarta, Agustus 2019



Indra Iskandar

NIP. 196611141997031001

Kata Pengantar
Kepala Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara
Sekretariat Jenderal dan Badan Keahlian DPR RI



Puji dan syukur marilah kami panjatkan kehadiran Allah SWT, karena berkat nikmat dan rahmat-Nya Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara (PKAKN) Sekretariat Jenderal dan Badan Keahlian DPR RI dapat menyelesaikan buku “Ringkasan atas Hasil Pemeriksaan BPK RI terhadap Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Bidang Transportasi dan Pelabuhan Berdasarkan Ikhtisar Hasil Pemeriksaan Semester (IHPS) II Tahun 2018”.

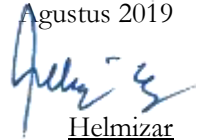
Buku ringkasan ini disusun dalam rangka pelaksanaan dukungan substansi kepada Anggota Dewan, untuk memperkuat fungsi pengawasan DPR RI terhadap pengelolaan keuangan negara. Ringkasan BUMN Bidang Transportasi dan Pelabuhan meliputi: penelaahan terhadap 6 (enam) Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu diantaranya pada PT Angkasa Pura I, Perum LPP NPI, PT INKA (Persero), Perum PPD, PT Pelindo II, PT Pelindo III, dan 1 (satu) Pemeriksaan Kinerja yaitu pada PT Pelni.

Entitas yang diperiksa adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang dikelompokkan dalam beberapa bidang salah satunya Bidang Transportasi dan Pelabuhan. Pada PT Angkasa Pura I, temuan/permasalahan yang diringkaskan yaitu mengenai hasil pemeriksaan BPK terkait pengelolaan pendapatan non aeronautika dan kegiatan investasi tahun 2016 dan 2017. Sedangkan pada Perum LPP NPI, Perum PPD, PT Pelindo II, dan PT Pelindo III, temuan/permasalahan yang diringkaskan yaitu mengenai pengelolaan pendapatan, biaya dan kegiatan investasi.

Sedangkan pada PT INKA (Persero), ringkasan temuan/permasalahan yaitu terkait pengelolaan penjualan, pengadaan dan investasi tahun buku 2016, 2017, dan 2018 (Semester I) di Madiun serta ringkasan temuan/permasalahan pada PT Pelni yaitu terkait kinerja pelayanan angkutan barang pada kapal penumpang, kapal perintis dan kapal tol laut.

Pada akhirnya kami berharap ringkasan yang dihasilkan oleh PKAKN Sekretariat Jenderal dan Badan Keahlian DPR RI ini dapat bermanfaat dan menjadi sumber informasi serta acuan bagi Pimpinan dan Anggota DPR RI dalam mengawal dan memastikan pengelolaan keuangan negara berjalan secara akuntabel dan transparan, melalui Rapat Kerja, Rapat Dengar Pendapat dan kunjungan kerja komisi dan perorangan. Atas kesalahan dan kekurangan dalam buku ini, kami mengharapkan kritik dan masukan yang membangun guna perbaikan produk PKAKN kedepannya.

Jakarta, Agustus 2019



Helmizar

NIP. 196407191991031003

DAFTAR ISI

Kata Sambutan Sekretaris Jenderal DPR RI.....	i
Kata Pengantar Kepala Pusat Kajian Akuntabilitas Keuangan Negara.....	iii
Daftar Isi.....	v
PT Angkasa Pura I (Persero).....	3
PDTT atas Pengelolaan Pendapatan Non Aeronautika Dan Kegiatan Investasi Tahun 2016 dan 2017 pada PT Angkasa Pura I (Persero), Anak Perusahaan Dan Instansi Terkait di Jakarta, Denpasar, Surabaya, Dan Semarang (LHP DTT No.02/AUDITAMA VII/PDTT/01/2019)	3
Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPP NPI).....	9
PDTT atas Pengelolaan Pendapatan, Biaya, Dan Kegiatan Investasi Pada Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia dan Instansi Terkait Tahun Anggaran 2015 s.d 2017 di Banten, Kepulauan Kalimantan Timur, Bali, Sulawesi Selatan, Spanyol, Dan Perancis (LHP DTT No.20/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019).....	9
PT INKA (Persero).....	17
PDTT atas Pengelolaan Penjualan, Pengadaan dan Investasi pada PT INKA (Persero) dan Badan Usaha Terkait Tahun Buku 2016, 2017, dan 2018 (Semester I) di Madiun (LHP DTT No.14/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019).....	17
Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD).....	25
PDTT atas Pengelolaan Biaya, Pendapatan, dan Investasi Tahun 2015 Sampai Dengan Semester I Tahun 2018 pada Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PERUM PPD) di DKI Jakarta. (LHP: 09/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019).....	25
PT Pelabuhan Indonesia II.....	36
PDTT atas Pengelolaan Investasi pada PT Asuransi Jiwa Taspen Tahun 2017 dan 2018 dan Instansi Terkait Lainnya di Jakarta (LHP No. 15/AUDITAMA VII/PDTT/01/2019).....	36

PT Pelabuhan Indonesia III.....	49
PDTT atas Biaya dan Pengelolaan Kegiatan Investasi Tahun 2015 Sampai Dengan Semester I Tahun 2018 pada PT Pelabuhan Indonesia III dan Instansi Terkait Lainnya di Surabaya, Semarang, Denpasar, dan Kupang. (No. LHP: 26/AUDITAMA VII/PDIT/02/2019).....	49
PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero).....	64
Kinerja atas Pelayanan Angkutan Barang pada Kapal Penumpang, Kapal Perintis dan Kapal Tol Laut Tahun 2017 sampai dengan Semester I 2018 pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) di DKI Jakarta, Jawa Timur, Nusa Tenggara Timur dan Kalimantan Utara (No. LHP: 18/AUDITAMA VII/PDIT/02/2019).....	64

RINGKASAN
ATAS HASIL PEMERIKSAAN SEMESTER II 2018 (IHPS II 2018)
PADA BADAN USAHA MILIK NEGARA (BUMN)
BIDANG TRANSPORTASI & PELABUHAN

Berdasarkan hasil pemeriksaan dalam IHPS II 2018, BPK RI melakukan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT) dan Pemeriksaan Kinerja pada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Bidang Transportasi dan Pelabuhan dengan rincian sebagai berikut:

1. PT Angkasa Pura I (Persero)

Pada PT Angkasa Pura I (Persero), BPK RI melakukan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu terkait pengelolaan pendapatan non aeronautika dan kegiatan investasi tahun 2016 dan 2017 di Jakarta, Denpasar, Surabaya, dan Semarang. Pemeriksaan ini bertujuan untuk menilai kesesuaian pelaksanaan pengelolaan pendapatan non aeronautika dan kegiatan investasi tahun 2016 dan 2017.

2. Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPP NPI)

Pada LPP NPI, BPK RI melakukan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu terkait pengelolaan pendapatan, biaya dan kegiatan investasi tahun anggaran 2015 s.d. 2017 di Banten, Kepulauan Riau, Kalimantan Timur, Bali, Sulawesi Selatan, Spanyol, dan Prancis. Pemeriksaan ini bertujuan untuk menilai pengelolaan dan pertanggungjawaban keuangan atas pengelolaan pendapatan, biaya dan investasi oleh manajemen Perum LPPNPI telah sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan.

3. PT INKA (Persero)

Pada PT INKA, BPK RI melakukan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu terkait pengelolaan penjualan, pengadaan dan investasi tahun buku 2016, 2017, dan 2018 (Semester I) di Madiun. Pemeriksaan ini bertujuan untuk memperoleh keyakinan memadai dan membuat simpulan bahwa pengelolaan penjualan, pengadaan, dan investasi yang menjadi sasaran pemeriksaan telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD)

Pada Perum PPD, BPK RI melakukan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu terkait pengelolaan biaya, pendapatan dan investasi tahun 2015 s.d. semester I 2018 di Jakarta. Pemeriksaan ini bertujuan untuk memperoleh keyakinan memadai dan membuat simpulan bahwa pengelola dan pertanggungjawaban keuangan atas pengelolaan biaya, pendapatan dan investasi telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

5. PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Pada PT Pelindo II, BPK RI melakukan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu terkait pengelolaan pendapatan, biaya dan kegiatan investasi tahun 2016 dan 2017 di Jakarta. Pemeriksaan ini bertujuan untuk memperoleh keyakinan memadai dan membuat simpulan bahwa pengelolaan pendapatan, biaya dan kegiatan investasi tahun 2016 dan 2017 pada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) telah sesuai dan memenuhi persyaratan ketentuan yang berlaku.

6. PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pada PT Pelindo III, BPK RI melakukan Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu terkait biaya dan pengelolaan kegiatan investasi tahun 2015 s.d. Semester I 2018 di Surabaya, Semarang, Denpasar dan Kupang. Pemeriksaan ini bertujuan untuk menilai kecukupan desain dan implementasi pengendalian intern atas biaya dan pengelolaan kegiatan investasi pada PT Pelindo III (Persero), serta biaya dan pengelolaan kegiatan investasi pada PT Pelindo III (Persero) telah dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Pada PT Pelayaran Nasional Indonesia, BPK RI melakukan Pemeriksaan Kinerja terkait pelayanan angkutan barang pada kapal penumpang, kapal perintis dan kapal tol laut tahun 2017 sampai dengan semester I 2018 di DKI Jakarta, Jawa Timur, Nusa Tenggara Timur dan Kalimantan Utara. Pemeriksaan ini bertujuan untuk menilai efektivitas pelayanan angkutan barang pada kapal penumpang, kapal perintis, dan kapal tol laut tahun 2017 sampai dengan semester I 2018 pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) di DKI Jakarta, Jawa Timur, Sulawesi Selatan, Nusa Tenggara Timur dan Kalimantan Utara.

PT ANGKASA PURA I (PERSERO)

Laporan Hasil Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT)
berdasarkan IHPS II 2018

PDTT atas Pengelolaan Pendapatan Non Aeronautika Dan Kegiatan Investasi Tahun 2016 dan 2017 pada PT Angkasa Pura I (Persero), Anak Perusahaan Dan Instansi Terkait di Jakarta, Denpasar, Surabaya, Dan Semarang (**LHP DTT No.02/AUDITAMA VII/PDTT/01/2019**)

Berdasarkan pemeriksaan BPK menyimpulkan bahwa kegiatan pengelolaan pendapatan non aeronautika dan kegiatan investasi telah dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dalam semua hal yang material. Meskipun demikian, BPK RI masih menemukan adanya temuan dan permasalahan yang signifikan dan perlu mendapat perhatian diuraikan sebagai berikut:

1. Pengadaan barang dan jasa yang dilaksanakan PT APS tidak sesuai dengan ketentuan (*Temuan No.2 atas Pendapatan Hal:34*)

Berdasarkan hasil pemeriksaan terhadap pelaksanaan pengadaan barang dan jasa baik untuk investasi maupun eksploitasi (pemeliharaan) sebagian oleh PT APS diungkapkan permasalahan sebagai berikut:

- a. PT APS mensubkontrakkan seluruh pekerjaan taman dalam kepada CV DO dan CV TID dengan mengambil keuntungan sebesar Rp4.080.334.629,24;
- b. PT AP I tidak menyusun harga satuan yang sesuai dengan ketentuan sehingga terjadi kemahalan harga pada pekerjaan yang disubkontrakkan kepada pihak lain oleh PT APS sebesar Rp2.128.073.830,95;
- c. Terdapat item pengadaan yang tidak sesuai dengan spesifikasi teknis dalam RAB kontrak;
- d. Terdapat perbedaan signifikan antara harga satuan pada HPS dengan dokumen penawaran tanpa ada justifikasi, evaluasi harga penawaran maupun klarifikasi dan terdapat harga item yang lebih tinggi dari HPS senilai Rp1.628.884.411,00.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama PT AP I agar:

- a. Meminta pertanggungjawaban kepada PT APS atas keuntungan yang tidak wajar sebesar Rp4.080.334.629,24, dan ketidakhematan sebesar Rp1.628.884.411,00;
- b. Mengambil langkah-langkah untuk memulihkan indikasi kerugian perusahaan minimal sebesar Rp2.128.073.830,95;
- c. Memerintahkan SPI untuk melakukan pengujian atas realisasi fisik pekerjaan yang tidak sesuai dengan spesifikasi teknis dan volume yang telah disepakati dalam kontrak;
- d. Melakukan perubahan atau perbaikan prosedur, peraturan dan kebijakan terkait dengan perencanaan, pengendalian/pengawasan dan pemeriksaan hasil pekerjaan.

2. Pengadaan barang dan jasa di lingkungan PT AP I Cabang Utama Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali tidak sesuai dengan ketentuan (*Temuan No.3 atas Pendapatan Hal:43*)

Berdasarkan pemeriksaan BPK terhadap kegiatan pengadaan barang dan jasa PT AP I di Kantor Cabang Denpasar secara sampling pada 10 kegiatan pengadaan barang dan jasa diketahui permasalahan berupa proses penyusunan harga satuan tidak sesuai dengan ketentuan, ketidakhematan pada dua pekerjaan sebesar Rp4.047.414.335,00, kemahalan harga pada enam pekerjaan sebesar Rp7.692.294.322,48, kelebihan pembayaran pada tiga pekerjaan sebesar Rp477.139.324,77, dan potensi kemahalan pada dua pekerjaan sebesar Rp1.410.145.352,60.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama PT AP I agar:

- a. Meminta pertanggungjawaban *General Manager* Cabang I Gusti Ngurah Rai - Bali tahun 2016 dan 2017 atas ketidakhematan sebesar Rp4.047.414.335,00 dan potensi kemahalan harga sebesar Rp1.410.145.352,60;
- b. Mengambil langkah-langkah untuk memulihkan indikasi kerugian perusahaan minimal sebesar Rp7.692.294.322,48;
- c. Melakukan penyetoran kepada perusahaan atas kelebihan pembayaran sebesar Rp477.139.324,77;

- d. Memerintahkan SPI untuk melakukan pengujian terkait potensi ketidakhematan atas perubahan metode kerja pekerjaan *bekisting* beton.

3. Perjanjian kerja sama pengelolaan *General Aviation Terminal* antara PT AP I dan PT EJI tidak sesuai ketentuan dan berindikasi merugikan PT AP I (*Temuan No.6 atas Pendapatan Hal:93*)

Berdasarkan hasil pemeriksaan atas dokumen perjanjian kerja sama pengelolaan GAT beserta dokumen pendukungnya diketahui bahwa perjanjian Kerja Sama Pengelolaan *General Aviation Terminal* antara PT AP I dan PT EJI tidak sesuai ketentuan. Hal ini berisiko terjadi konflik kepentingan PT EJI dalam PT AP I dengan rincian sebagai berikut:

- a. PT AP I tidak membuat analisa rencana bisnis kerja sama pengelolaan GAT antara PT AP I dan PT EJI
- b. PT EJI tidak memiliki ijin Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) dan *ground handling* dengan hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa: PT EJI tidak memiliki ijin Badan Usaha Bandar Udara dan Penunjukan PT EJI sebagai perusahaan jasa terkait kebandarudaraan belum memadai
- c. PT EJI tidak mendatangkan penerbangan *irregular* internasional dan domestik baru di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Bali
- d. PT AP I menyepakati *minimum revenue share* lebih kecil dibandingkan dengan proposal dan *business plan* dari PT EJI
- e. PT AP I kehilangan pendapatan atas pengelolaan *General Aviation Terminal* (GAT) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Bali minimal sebesar Rp37.644.645.041,52 (Rp33.248.781.398,01+ Rp4.395.863.643,51)
- f. Pendapatan PT EJI atas parking *fee* sebesar Rp4.332.751.569,00 tidak sesuai ketentuan
- g. Wakil Presiden Direktur PT EJI diangkat menjadi komisaris PT AP I

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama PT AP I agar:

- a. Mengambil langkah-langkah untuk memulihkan indikasi kerugian perusahaan minimal sebesar Rp41.977.396.610,52;
- b. Melakukan perbaikan sistem terkait kerja sama dengan pihak ketiga

4. Terdapat potensi kerugian dalam perjanjian pembagian pendapatan untuk reklame pada Ngurah Rai *Commercial* SBU dan Cabang Juanda (*Temuan No.13 atas Pendapatan Hal:141*)

Berdasarkan hasil pemeriksaan atas pelaksanaan perjanjian PT AP I dan PT IM yaitu Perjanjian Pembagian Pendapatan Untuk Reklame Pada Area *Indoor* Terminal Internasional Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali dan Perjanjian Pembagian Pendapatan Untuk Reklame Pada Area *Indoor* Terminal Domestik Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali diketahui bahwa Pengelolaan pendapatan reklame pada Ngurah Rai *Commercial* SBU belum memadai, dengan permasalahan sebagai berikut:

- a. PT AP I kehilangan potensi pendapatan atas keterlambatan tanggal mulai perjanjian dengan PT EYE dan PT IM minimal sebesar Rp1.904.175.000,00 dan sebesar Rp2.445.100.000,00
- b. PT EYE belum menyelesaikan proses perijinan di bidang periklanan
- c. Adanya Kewajiban PT EYE dan PT IM masing-masing sebesar Rp18.413.597.060,00 dan Rp27.442.859.301,00 yang belum diselesaikan pasca pengakhiran Perjanjian
- d. PT AP I belum mengenakan sanksi sesuai dengan perjanjian pada PT EYE dan PT IM sebesar Rp2.383.585.221,02 dan sebesar Rp2.581.976.712,38
- e. Penyelesaian aset setelah pemutusan kontrak belum didukung dengan dokumen yang memadai
- f. SBU *Commercial* Ngurah Rai belum mengambil langkah-langkah untuk mengoptimalkan pendapatan pasca pengakhiran perjanjian.
- g. Berdasarkan hasil pemeriksaan atas data piutang diketahui bahwa piutang atas nama PT BPS pada PT AP I Cabang Juanda sebesar Rp1.216.961.871 belum diselesaikan.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama PT AP I agar:

- a. Mengambil langkah-langkah untuk penyelesaian piutang perusahaan sebesar Rp47.073.418.232,00 dan bunga keterlambatan sebesar Rp4.965.561.933,40;
- b. Mengambil langkah-langkah strategis untuk mengamankan aset infrastruktur periklanan;

- c. Mengambil langkah-langkah strategis untuk meminimalisir potensi kehilangan pendapatan terkait pengakhiran Perjanjian Kerja Sama;
- d. Meminta pertanggungjawaban General Manager Cabang I Gusti Ngurah Rai Bali 2017 atas kehilangan potensi pendapatan sebesar Rp4.349.275.000,00.

5. Pengelolaan parkir kendaraan bermotor di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Bali dan Bandar Udara Juanda – Surabaya kurang memadai (*Temuan No.14 atas Pendapatan Hal:149*)

Pada tahun 2016 dan 2017 total pendapatan PT AP I dari pengelolaan parkir pada Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Bali masing-masing sebesar Rp35.623.814.500,00 dan Rp55.974.408.900,00 sedangkan pendapatan PT AP I dari pengelolaan parkir pada Bandar Udara Juanda - Surabaya tahun 2016 dan 2017 masing-masing sebesar Rp71.221.570.153,00 dan Rp78.383.227.088,00. Berdasarkan hasil pemeriksaan terhadap dokumen, cek lapangan dan wawancara terhadap pengelolaan parkir diketahui bahwa pengelolaan parkir kendaraan bermotor di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Bali dan Bandar Udara Juanda – Surabaya kurang memadai dengan rincian sebagai berikut:

- a. Perbedaan data pendapatan parkir antara sistem (SIMPARK) dan yang dilaporkan oleh Bagian Komersil (SAP) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Bali
- b. Sistem pengelolaan parkir kurang andal dan tidak digunakan sepenuhnya dalam pengelolaan parkir di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai - Bali dan Bandar Udara Juanda – Surabaya
- c. Perjanjian kerja sama pengelolaan parkir di Bandara Juanda dengan PT APS berindikasi merugikan PT AP I senilai Rp42.255.606.889,50

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama PT AP I agar:

- a. Mengambil langkah-langkah strategis untuk meminimalisir dan mencegah potensi pendapatan yang hilang;
- b. Mengambil langkah-langkah strategis penyelesaian pengelolaan parkir agar indikasi kerugian perusahaan atas penurunan pendapatan parkir sebesar Rp42.255.606.889,50 dapat dipulihkan dan tidak terulang kembali;

- c. Melakukan perubahan atau perbaikan sistem dalam pengelolaan parkir (SIMPARK);
- d. Melakukan rekonsiliasi pendapatan parkir dan melakukan langkah-langkah penagihan apabila terdapat kewajiban yang timbul dari rekonsiliasi tersebut;
- e. Melakukan perubahan atau perbaikan prosedur, peraturan dan kebijakan terkait dengan pengelolaan parkir.

PERUSAHAAN UMUM LEMBAGA PENYELENGGARA PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN INDONESIA

Laporan Hasil Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT)
berdasarkan IHPS II 2018

PDTT atas Pengelolaan Pendapatan, Biaya, Dan Kegiatan Investasi Pada Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia dan Instansi Terkait Tahun Anggaran 2015 s.d 2017 di Banten, Kepulauan Kalimantan Timur, Bali, Sulawesi Selatan, Spanyol, Dan Perancis
(LHP DTT No.20/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019)

Berdasarkan pemeriksaan BPK menyimpulkan bahwa kegiatan pengelolaan pendapatan, biaya dan kegiatan investasi, telah dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, peraturan perundang-undangan dan peraturan pelaksanaannya terkait ketentuan di bidang perpajakan, bea dan cukai, serta importasi barang termasuk regulasi internasional, Anggaran Dasar, Keputusan RUPS, dan Keputusan Direksi Perum LPPNPI berikut pedoman pelaksanaannya yang berlaku, termasuk *Standard Operating Procedure* (SOP) dan perjanjian/kontrak dalam semua hal yang material. Meskipun demikian, BPK RI masih menemukan adanya temuan dan permasalahan yang signifikan dan perlu mendapat perhatian diuraikan sebagai berikut:

1. Pengelolaan pendapatan pelayanan jasa navigasi penerbangan belum memadai (*Temuan No.1 Hal:15*)

Hasil pemeriksaan atas data produksi cabang, Laporan Produksi, *database* BION (*Billing dan Invoicing Online*), laporan *unschedule* dan *database* BCS diketahui terdapat permasalahan sebagai berikut:

- a. Terdapat data penerbangan yang terindikasi belum dibuatkan *invoice* sehingga mengakibatkan potensi hilangnya pendapatan ENC dan/atau TNC minimal sebesar Rp17.571.951.087 dan \$1,082,005.24;
- b. Terdapat data penerbangan yang tidak perlu diterbitkan *invoice* dan data produksi yang tidak dapat segera diterbitkan oleh Unit Billing karena data produksi tersebut belum lengkap;

- c. Belum terdapat aplikasi di kantor cabang yang dapat menyajikan nilai pendapatan sehingga kantor cabang tidak dapat melakukan monitoring pendapatan atas pelayanan jasa navigasi yang telah diberikan;
- d. Pengelolaan pendapatan atas penjualan tunai pada Cabang JASTC belum memadai diantaranya:
 - 1) Terdapat 440 penerbangan dengan periode pembuatan tagihan/*invoice* dan/atau pembayarannya tidak sesuai ketentuan hingga mencapai 179 hari sejak tanggal penerbangan;
 - 2) Terdapat 5 (lima) penerbangan tahun 2017 yang sudah dibuatkan *invoice* namun belum dibayar oleh pihak maskapai milik PT TMG sebesar Rp6.918.136.
 - 3) Terdapat 9 (sembilan) penerbangan PT TMG Semester I 2018 yang terindikasi belum diterbitkan *invoice* dengan nilai pendapatan sebesar Rp11.480.490.
- e. Sistem aplikasi pengelolaan pendapatan belum memadai diantaranya:
 - 1) Mekanisme pembuatan data *traffic* dan aplikasi pengelolaan pendapatan pada 33 kantor cabang utama/madya/pratama masih beragam;
 - 2) Masih terdapat kelemahan aplikasi dalam pembuatan data produksi;
 - 3) *Database* BION tahun 2015 s.d 2016 hilang dan informasi atas hasil penarikan *database* BION tidak lengkap (beberapa detail data kolom *invoice* kosong yang artinya data produksi belum ditagihkan padahal hasil pengecekan pada *unit billing* detail data dengan kolom *invoice* kosong tersebut telah ditagihkan).

Permasalahan tersebut mengakibatkan:

- a. Potensi hilangnya pendapatan atas jasa pelayanan navigasi minimal sebesar Rp17.590.349.713,00 (Rp17.571.951.087,00 + Rp6.918.136,00 + Rp11.480.490,00) dan \$1,082,005.24;
- b. Nilai pendapatan yang dilaporkan belum menggambarkan kondisi sebenarnya.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama Perum LPPNPI agar:

- a. Merevisi SOP terkait mekanisme monitoring pendapatan;
- b. Memerintahkan Kepala Divisi Teknologi Informasi untuk membuat aplikasi pembuatan data produksi yang berfungsi dengan baik;

- c. Memerintahkan Kepala SPI untuk melakukan perhitungan ulang terkait potensi pendapatan yang hilang dan menagihkannya kepada pihak ketiga.

2. Proses pengadaan dan pelaksanaan pekerjaan pembangunan *Tower Air Traffic Controller (ATC)* Barat dan Timur serta Gedung *Airport Operation Center (AOC)* dan Transmitter tidak sesuai ketentuan (*Temuan No.6 Hal:44*)

Tahun 2016 dan 2017, Perum LPPNPI melaksanakan Pekerjaan Rancang Bangun (*Design & Build*) sebagai berikut:

A. Pembangunan Tower ATC di Tower Timur (Denpasar, Balikpapan, dan Semarang)

Pekerjaan pembangunan Tower Timur (Denpasar, Balikpapan, dan Semarang) dilaksanakan oleh CAA dengan nilai pekerjaan sebesar Rp109.675.042.000 dan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 270 hari kalender dari 10 Februari 2017 s.d. 6 November 2017. Kemudian, kontrak mengalami perubahan melalui *Addendum III* sehingga nilai kontrak menjadi sebesar Rp108.253.889.700 dan waktu pelaksanaan pekerjaan menjadi 547 hari kalender dari tanggal 10 Februari 2017 s.d. 10 Agustus 2018. Pekerjaan tersebut telah mencapai progress fisik sebesar 100% dan atas pekerjaan tersebut, LPPNPI telah melakukan pembayaran termin sampai dengan 75% untuk masing-masing lokasi. Berdasarkan hasil pemeriksaan diketahui hal-hal sebagai berikut:

- 1) Unit Penyusun Harga Perkiraan Sendiri (HPS) tidak melakukan reviu kembali terhadap koefisien harga satuan dan harga satuan atas pekerjaan sipil. Selain itu, sampai pemeriksaan berakhir dokumen pendukung penyusunan HPS juga tidak didapatkan.
- 2) Pekerjaan struktur bangunan *Tower ATC* Denpasar diindikasikan tidak sesuai spesifikasi mutu yang dipersyaratkan.
- 3) Terdapat potensi kelebihan pembayaran atas kekurangan volume pekerjaan sebesar Rp1.201.174.854,63.

B. Pembangunan Tower ATC di Tower Barat (Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, dan Pontianak)

Pekerjaan pembangunan Tower Barat (Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, dan Pontianak) dilaksanakan oleh PT NK dengan nilai pekerjaan sebesar Rp110.365.400.000 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama

270 hari kalender mulai 27 Juli 2016 s.d. 22 April 2017. Kemudian, kontrak mengalami perubahan melalui *Addendum* II yang mengubah nilai kontrak menjadi sebesar Rp109.841.250.838 dan jangka waktu pelaksanaan menjadi 429 hari kalender mulai 27 Juli 2016 s.d. 28 September 2017. Pekerjaan tersebut telah mencapai progress fisik sebesar 100% dan atas pekerjaan tersebut, LPPNPI telah melakukan pembayaran termin sampai dengan 95% dari nilai kontrak.

Berdasarkan hasil pemeriksaan diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. Pembuatan HPS tidak didukung dengan dokumentasi dokumen pendukung dan tidak standarnya bentuk RAB ketiga cabang.
- b. Penggabungan pekerjaan pengadaan peralatan navigasi dengan pekerjaan *design & build* Tower ATC tidak sesuai dengan Peraturan Presiden tentang Pengadaan Barang dan Jasa yang menyebutkan bahwa dalam melakukan pemaketan pengadaan barang dilarang menyatukan beberapa paket pengadaan barang/jasa yang menurut sifat dan jenis pekerjaannya bisa dipisahkan.
- c. Kekurangan volume sebesar Rp1.444.847.844,47 atas pekerjaan pembangunan *Tower* ATC di Cabang Tanjung Pinang.

C. Pembangunan gedung AOC di JASTC

Pembangunan gedung *Airport Operation Center* (AOC) di Cabang *Jakarta Air Traffic Services Center* (JATSC) dilakukan pada tahun 2012 di mana Perum LPPNPI masih menjadi bagian dari AP II. Pembangunan kemudian diteruskan pada tahun 2016 oleh Perum LPPNPI dengan pelaksana pekerjaan PT IL dengan nilai pekerjaan sebesar Rp19.038.000.000,00 dengan jangka waktu pelaksanaan selama 120 hari kalender sejak 25 Agustus 2016 s.d. 22 Desember 2016. Kemudian, kontrak mengalami perubahan melalui *Addendum* I yang mengubah nilai kontrak menjadi sebesar Rp18.840.892.000,00.

Berdasarkan hasil pemeriksaan diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. Pembuatan HPS tidak didukung dengan dokumentasi dokumen pendukung.
- b. Kemahalan harga atas biaya pembangunan gedung AOC sebesar Rp11.914.973,05 dan pemborosan keuangan perusahaan atas perubahan spesifikasi material sebesar Rp1.022.306.060,50.

- c. Kemahalan atas harga negosiasi *Addendum* melebihi harga penawaran sebesar Rp11.914.973,05.
- d. Kekurangan volume atas pekerjaan arsitektur gedung AOC sebesar Rp4.780.296 dan pekerjaan *finishing* dan *furnishing* interior sebesar Rp50.076.804,80.
- e. Terdapat denda keterlambatan pelaksanaan pekerjaan yang belum dikenakan sebesar Rp1.318.862.440.

D. Pembangunan gedung *transmitter*.

Pembangunan gedung *transmitter* dilaksanakan oleh PT TAA dengan nilai pekerjaan sebesar Rp2.411.090.000 selama 120 hari kalender yaitu mulai 14 Oktober 2016 s.d. 11 Februari 2017. Pekerjaan kemudian mengalami perubahan melalui *Addendum* dengan mengubah jangka waktu pelaksanaan pekerjaan menjadi selama 240 hari kalender dari 14 Oktober 2016 s.d. 11 Juni 2017. Pekerjaan tersebut telah mencapai progress fisik sebesar 100% dan atas pekerjaan tersebut, LPPNPI telah melakukan pembayaran termin sampai dengan 95% dengan pembayaran terakhir telah memperhitungkan denda keterlambatan 5% dan denda bunga keterlambatan 2%. Berdasarkan hasil pemeriksaan diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. Proses penyusunan HPS dan pelaksanaan lelang belum dapat diyakini kewajarannya disebabkan Berita Acara Pembuatan HPS dan Permohonan Persetujuan Kegiatan tentang Pembangunan Gedung *Transmitter* ditandatangani *General Manager*, dan nilai pembentuk HPS belum diketahui sumbernya.
- b. Terdapat kelebihan pembayaran atas kekurangan volume pekerjaan dan pembayaran biaya penyambungan listrik sebesar Rp62.033.289.
- c. Kemahalan harga satuan pekerjaan minimal sebesar Rp89.628.355.
- d. Pekerjaan belum dikenakan denda keterlambatan selama 9 hari sebesar Rp21.699.810.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama Perum LPPNPI agar:

- a. Memerintahkan Kepala SPI untuk menguji ulang kekuatan bangunan *Tower* Bali.
- b. Memerintahkan Direksi pekerjaan untuk menarik kelebihan pembayaran atas pekerjaan pembangunan *Tower Air Traffic Controller*

Barat dan Timur serta gedung *Airport Operation Center* dan *transmitter* sebesar Rp2.864.456.416,95 dengan rincian sebagai berikut.

- 1) Sebesar Rp1.201.174.854,63 dari CAA;
 - 2) Sebesar Rp1.444.847.844,47 dari PT NK;
 - 3) Sebesar Rp66.772.073,85 dari PT IL;
 - 4) Sebesar Rp151.661.644,00 dari PT TAA.
- c. Memerintahkan Direksi pekerjaan untuk menarik denda keterlambatan atas pekerjaan pembangunan gedung *Airport Operation Center* dan *transmitter* dan menyetorkan ke kas perusahaan sebesar Rp1.340.562.250,00 dengan rincian berikut:
- 1) Sebesar Rp1.318.862.440,00 dari PT IL; dan
 - 2) Sebesar Rp21.699.810,00 dari PT TAA.

3. Pengadaan peralatan navigasi di lingkungan perum LPPNPI tidak sesuai ketentuan (*Temuan No.8 Hal:71*)

Kegiatan belanja modal atas peralatan utama pada Perum LPPNPI secara umum dapat dikelompokkan menjadi peralatan otomasi (*automation*), peralatan komunikasi (*communication*), peralatan pengawasan (*surveillance*) dan peralatan pendukung (*support*). Hasil pemeriksaan uji petik atas kegiatan investasi peralatan utama tahun anggaran 2015 s.d. 2017 yang dilaksanakan oleh 31 penyedia jasa dengan total nilai sebesar Rp837.122.790.951,00 diketahui hal-hal sebagai berikut:

a. Proses pra pengadaan

- 1) HPS tidak didukung oleh kertas kerja yang memadai.
- 2) HPS tidak menggambarkan harga yang wajar dan berpotensi kemahalan dikarenakan terdapat penambahan keuntungan 25% dari harga komersial yang sebenarnya telah memperhitungkan keuntungan tersebut.

b. Proses pengadaan pekerjaan

- 1) PT LKJ

Terdapat perubahan BoQ dan spesifikasi barang pada pengadaan kegiatan investasi Pengadaan dan Pemasangan AMSC 32 Channel di Pekanbaru, Semarang, Tanjung Pinang, Wamena, Manokwari serta AMSC 64 *Channel*.

2) PT IP

- a. Panitia pelelangan memulai proses lelang meskipun dokumen persiapan pelelangan belum lengkap pada pengadaan dan pemasangan DVOR/DME di MATSC Makassar, Ambon, dan Banda Aceh.
- b. Pengunduran diri pada proses pelelangan pengadaan pemasangan peralatan ILS di Balikpapan, Biak, dan Surakarta.

3) PT CKP

Kegiatan investasi pengadaan dan pemasangan peralatan *voice recording* di Makassar dilakukan dengan metode pelelangan terbatas dengan melalui *eprocurement*. Pelelangan diikuti oleh tiga calon peserta yaitu PT CKP, PT DAS, dan PT DT. Pada proses kualifikasi, peserta yang memasukkan dokumen kualifikasi hanya PT CKP dan PT DT. Kemudian, hasil evaluasi menyatakan bahwa PT DT dinyatakan tidak lulus prakualifikasi dengan alasan bahwa surat keagenan tidak sesuai. Hal ini disampaikan oleh panitia pelelangan berdasarkan hasil konfirmasi lisan panitia pelelangan dengan Deperindag Dirjen Bina Usaha. Sedangkan dokumen pendukung hal tersebut tidak ditemukan.

c. Proses pelaksanaan pekerjaan

- 1) Terdapat dua kegiatan yang dilakukan pemutusan kontrak diantaranya kegiatan pengadaan *Rostering Tools* Cabang JATSC dan MATSC dan pengadaan peralatan *Digital Map Airspace Design*.
- 2) Ketidaksesuaian antara barang yang terpasang dengan barang yang diajukan oleh beberapa penyedia jasa dalam penawaran pada saat proses pelelangan.
- 3) Kekurangan volume atas pengadaan dan pemasangan *Motorized Tirai Cabin Tower* di MATSC Makassar sebesar Rp265.350.499,32.
- 4) Kemahalan atas pengadaan yang dilaksanakan oleh 8 Perusahaan sebesar Rp38.663.423.741,65.
- 5) *Factory Acceptance Test* (FAT) tidak ditemukan pada BAST.
- 6) Keterlambatan penyelesaian pekerjaan Pengadaan Penggantian Dan Pemasangan 1 (Satu) Set ILS 25R sebesar Rp2.662.061.840,29.

d. Proses pembayaran hasil pekerjaan

Berdasarkan pedoman perusahaan, salah satu syarat pembayaran hasil pekerjaan atas barang yang berasal dari luar negeri adalah Pemberitahuan Import Barang (PIB). Hasil penelusuran lebih lanjut menunjukkan masih terdapat 13 kegiatan investasi yang berasal dari luar negeri tidak layak bayar senilai Rp161.555.678.414,00 karena tidak didukung dengan dokumen PIB.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direktur Utama Perum LPPNPI agar:

- a. Menarik dari rekanan atas kelebihan pembayaran kekurangan volume pekerjaan sebesar Rp265.350.499,32 dan menyetorkan ke kas perusahaan.
- b. Menarik dari rekanan atas kelebihan pembayaran kemahalan pengadaan alat-alat sebesar Rp38.663.423.741,65 dan menyetorkan ke kas perusahaan
- c. Memerintahkan rekanan untuk menyerahkan PIB dan memerintahkan Kepala SPI melakukan perhitungan atas selisih lebih antara harga kontrak dan harga wajar, menarik denda keterlambatan sebesar Rp2.662.061.840,29 serta meminta menyetorkan selisih tersebut dan denda ke kas perusahaan.
- d. Menarik seluruh pembayaran dari rekanan sebesar Rp161.555.678.414,00 apabila rekanan tidak melengkapi PIB dan menyetorkan ke kas perusahaan.
- e. Tidak menyertakan rekanan dalam pengadaan di lingkungan Perum LPPNPI bagi rekanan yang tidak melaksanakan kewajiban menyerahkan PIB/penyetoran.

PT INKA (PERSERO)

Laporan Hasil Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT) berdasarkan IHPS II 2018

Pengelolaan Penjualan, Pengadaan dan Investasi pada PT INKA (Persero) dan Badan Usaha Terkait Tahun Buku 2016, 2017, dan 2018 (Semester I) di Madiun
(LHP DTT No.14/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019)

Berdasarkan pemeriksaan BPK menyimpulkan bahwa kegiatan pengelolaan penjualan, pengadaan, dan investasi pada PT INKA (Persero) dan Badan Usaha Terkait Tahun Buku 2016, 2017 dan 2018 (Semester I) telah dilaksanakan sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN, anggaran dasar perusahaan, peraturan internal perusahaan, serta surat perjanjian pekerjaan dalam semua hal yang material. Meskipun demikian, BPK RI masih menemukan adanya temuan dan permasalahan yang signifikan dan perlu mendapat perhatian diuraikan sebagai berikut:

1. Penempatan dana investasi merugikan perusahaan dan terjadi transaksi fiktif untuk menutupi kerugian tersebut senilai Rp2.585.858.500 (*Temuan No.1 Hal:15*)

PT INKA Multi Solusi (IMS) merupakan anak perusahaan dari PT INKA (Persero). Dalam laporan keuangan PT IMS per 31 Desember 2017 terdapat investasi sebesar Rp46.126.916.249. Penelusuran lebih lanjut terhadap pengelolaan investasi menunjukkan terdapat beberapa permasalahan sebagai berikut:

- a. Direksi PT IMS tidak menjalankan pengelolaan risiko usaha (*risk assessment*) secara memadai dalam melakukan penempatan investasi.
 - 1) Direksi PT IMS dhi. Direktur SDM dan Keuangan lebih banyak melakukan kajian mengenai tingkat keuntungan (*return*) tetapi tidak melakukan kajian mengenai risiko penempatan investasi seperti risiko suku bunga, risiko inflasi serta risiko likuiditas;
 - 2) Direksi PT IMS tidak melaporkan penempatan investasi kepada Dewan Komisaris dan investasi tersebut tidak dicatat dalam akun investasi namun dimasukkan sebagai komponen kas dan setara kas selain itu penempatan investasi tersebut juga tidak tercantum dalam RKAP PT IMS Tahun 2017;

- 3) Penempatan investasi pada AXA Mandiri bersifat investasi jangka panjang mengganggu *cash flow* PT IMS. Penempatan investasi jangka panjang ini tidak tepat karena kebutuhan kas PT IMS untuk modal kerja masih tergantung kepada pinjaman perbankan;
- 4) Penempatan investasi pada Asuransi Jiwa Sinarmas MSIG menggunakan dana yang berasal dari penerbitan MTN Syariah Mudharabah yang tujuan awalnya digunakan sebagai modal kerja PT IMS.
- b. Direksi PT IMS melakukan penutupan investasi PT AXA Mandiri dan PT Asuransi Jiwa Sinarmas MSIG mengakibatkan total kerugian sebesar Rp4.699.004.318 serta menanggung biaya premi sebesar Rp475.000.000;
- c. Divisi Keuangan PT IMS membuat transaksi pembelian material *fiktif* sebesar Rp2.585.858.500 kepada 6 *supplier/vendor* untuk menutupi kerugian penutupan investasi di PT Asuransi Jiwa Sinarmas.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan Direksi PT INKA (Persero) agar:

- a. Meminta pertanggungjawaban Direktur SDM dan Keuangan PT IMS pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) atas ketidakcermatannya mempertimbangkan risiko usaha dalam mengambil keputusan penempatan dana;
- b. Memerintahkan Direksi SDM dan Keuangan PT IMS serta jajarannya untuk mengembalikan kerugian atas transaksi *fiktif* sebesar Rp2.585.858.500 ke kas PT IMS;
- c. Memerintahkan Direksi PT IMS untuk:
 - 1) Memberi sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada Kepala Divisi Keuangan dan Akuntansi dan Kepala Departemen Keuangan dan Akuntansi PT IMS yang dengan sengaja mengambil langkah untuk menutupi *performance* keuangan yang kurang bagus;
 - 2) Melakukan koreksi atas Laporan Keuangan PT IMS Tahun 2018 terhadap belanja material serta pengakuan kerugian atas penutupan investasi tidak sesuai kondisi sebenarnya sebesar Rp2.585.858.500.

2. Pembelian *Spring Bogie* merugikan PT INKA Multi Solusi Service (IMSS) senilai Rp1.551.398.560 dan terjadi transaksi *fiktif* senilai Rp654.027.000 untuk menutupi kesalahan pembayaran kepada agen pengiriman (*Temuan No.2 Hal:25*)

Hasil pemeriksaan atas pengadaan *Spring Bogie* TB dari vendor *Surail Equipment Co., Ltd* menunjukkan permasalahan-permasalahan sebagai berikut:

- a. Terdapat 1.984 pcs *spring bogie* tidak sesuai spesifikasi/kebutuhan mutu produk yang dipersyaratkan sehingga tidak dapat diterima dan dilakukan penggantian atas *spring bogie* tersebut dengan ketentuan sesuai Notulen Tinjauan Kontrak yaitu 50% biaya ganti ditanggung oleh PT INKA. Atas penggantian *spring bogie* 1.984 pcs yang tidak dapat diterima senilai Rp1.551.398.560, PT IMSS telah melunasi pembayaran namun sampai dengan pemeriksaan berakhir, PT INKA belum melakukan biaya penggantian kepada PT IMSS;
- b. Terdapat transaksi fiktif pembelian komponen *pin bush* senilai Rp654.408.900 ke CV Mataram Engineering yang dilakukan PT IMSS untuk menutupi kesalahan pembayaran *spring bogie* sebesar Rp654.027.000 ke PT Multi Line Shipping (bukan agen jasa pengiriman dari *Surail Equipment Co., Ltd*);
- c. PT IMSS melakukan pencatatan beban keterlambatan proyek dan utang cadangan denda sebesar Rp1.781.540.000 tanpa didukung dokumen yang memadai.

Permasalahan tersebut mengakibatkan:

- a. Kerugian PT IMSS sebesar Rp1.551.398.560 atas penggantian 1.984 pcs *spring bogie* tidak sesuai spesifikasi yang dipersyaratkan dan sebesar Rp654.027.000 atas kesalahan pembayaran kepada agen pengiriman *spring bogie*;
- b. Belanja material *overstated* sebesar Rp654.408.900 serta beban denda keterlambatan proyek dan utang cadangan denda *overstated* sebesar Rp1.781.540.000 dalam Laporan Keuangan PT IMSS Tahun 2017.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direksi PT INKA (Persero) agar:

- a. Mengganti biaya pengadaan baru *spring bogie* sebesar Rp1.551.398.560 kepada PT IMSS;

- b. Meminta pertanggungjawaban Direksi PT IMSS pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) yang menutupi kesalahan pembayaran kepada agen pengiriman *spring bogie* dengan membuat transaksi fiktif;
- c. Memerintahkan Direksi PT IMSS mengembalikan kerugian PT IMSS sebesar Rp654.027.000 atas kesalahan pembayaran kepada agen pengiriman *spring bogie* ke kas PT IMSS;
- d. Memerintahkan Direksi PT IMSS untuk melakukan koreksi atas belanja material *overstated* sebesar Rp654.408.900 serta beban denda keterlambatan proyek dan utang cadangan denda *overstated* sebesar Rp1.781.540.000 dalam Laporan Keuangan PT IMSS Tahun 2018.

3. Kelebihan perhitungan Pekerjaan *Foam Urethane* KA 438 pada PT INKA Multi Solusi (IMS) sebesar Rp10.948.361.880 (*Temuan No.4 Hal:36*)

PT INKA telah melakukan kontrak pekerjaan *painting* dan *fitting finishing* proyek 438 kereta penumpang K1 dan K3 kepada PT IMS sebesar Rp143.856.106.928. Hasil uji petik pemeriksaan dokumen dan fisik pekerjaan *painting* dan *fitting finishing* diketahui terdapat permasalahan kelebihan pembayaran atas pengadaan *Foam Urethane* pada PT IMS untuk 124 kereta (*car*) sebesar Rp3.099.536.240 dan potensi kelebihan pembayaran sebesar Rp7.484.825.640 atas 314 kereta (*car*) yang belum dibayar dengan rincian sebagai berikut:

No	Pekerjaan <i>Foam Urethane</i>	Luas <i>sidewall, roof, endwall (m²)</i>		Selisih	Harga satuan (m²)	Harga satuan (<i>car</i>)	Jumlah <i>Car</i>	Jumlah (Rp)
		Kontrak	Hasil Audit					
1	2	3	4	5 (3-4)	6	7 (5x6)	8	9 (7x8)
1	Kelebihan Pembayaran	209,5	123,31	86,19	290.000	24.996.260	124	3.099.536.240
2	Potensi Kelebihan Pembayaran	209,5	123,31	86,19	290.000	24.996.260	314	7.848.825.640
								10.948.361.880

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direksi PT INKA (Persero) agar:

- a. Memerintahkan Direksi PT IMS untuk menagih kelebihan pembayaran pekerjaan *Foam Urethane* pada CV Victory Win sebesar Rp3.099.536.240 untuk selanjutnya dikembalikan ke kas PT INKA;

- b. Melakukan pembayaran atas sisa pekerjaan 314 *car* berdasarkan perhitungan volume yang senyatanya untuk mencegah terjadinya potensi kelebihan bayar sebesar Rp7.848.825.640.

4. Penyerahan pengadaan 10 Trainset Kereta Rel Listrik Bandara Soetta, Tahap I Pengadaan Investasi 438 unit Kereta, Pengadaan Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE), dan Pengadaan delapan *Trainset Light Rail Transit* (LRT) Palembang mengalami keterlambatan sehingga dikenakan denda sebesar Rp18.963.448.922,80 dan USD936,007.12 serta potensi denda sebesar Rp18.387.870.563,62 (*Temuan No.8 Hal:55*)

Berdasarkan hasil pemeriksaan dan *review* dokumen diketahui bahwa penyerahan hasil pengadaan serta pelayanan purna jual ke pembeli dhi. PT *Railink* dan PT KAI (Persero) mengalami keterlambatan dengan uraian sebagai berikut:

- a. Keterlambatan penyerahan dan pelayanan purna jual atas pengadaan 10 *trainset* Kereta Rel Listrik Bandara Soetta kepada PT KAI (Persero) sehingga PT INKA dikenakan denda sebesar USD936,007.12;
- b. Keterlambatan penyerahan tahap I pengadaan investasi 438 unit kereta PT KAI (Persero) sehingga PT INKA dikenakan denda sebesar Rp14.518.488.790. Selain itu, PT INKA juga mengeluarkan tambahan biaya sebesar USD2,309,160 untuk pengadaan *sub assembling side wall*, penggantian *carbody*, dan *side wall*.
- c. Keterlambatan penyerahan pengadaan Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE) PT KAI (Persero) sehingga PT INKA dikenakan denda sebesar Rp4.444.960.132,80;
- d. Keterlambatan penyerahan pengadaan delapan *Trainset Light Rail Transit* (LRT) Palembang sehingga berpotensi dikenakan denda sebesar Rp18.387.870.563,62. Selain itu, terdapat potensi tambahan biaya bunga dari pinjaman pelunasan proyek LRT Palembang sebesar Rp7.964.906.035,64.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direksi PT INKA (Persero) agar:

- a. Memerintahkan Divisi *Fabrikasi* dalam proses *assembling carbody* dan *side wall* untuk melakukan *self check* hasil pekerjaan;

- b. Memerintahkan Divisi Pengendalian Kualitas dan Purna Jual segera menyelesaikan pelayanan purna jual KRL Bandara Soekarno Hatta khususnya *Trainset 9* agar tidak dikenakan sanksi denda dan daftar hitam dari PT KAI (Persero);
- c. Memerintahkan Direktorat Produksi untuk segera menyelesaikan produksi dan menyerahkan *Trainset 8* LRT Palembang sesuai dengan addendum yang telah disepakati.

e. Pemilihan mitra bisnis dan kerja sama terkait *Joint Venture* INKA Thailand tidak sesuai pedoman kerja sama BUMN (*Temuan No.10 Hal:81*)

Berdasarkan pemeriksaan dan *review* dokumen terkait kronologis *joint venture* INKA-Thailand diketahui bahwa PT INKA melalui PT IMSS melakukan kerjasama dengan Thanakorn untuk membuat perusahaan baru dalam proyek tender perkeretaapian di Thailand namun Thanakorn sebagai rekanan lokal tidak mempunyai *track record* mengenai kegiatan dan pengalaman usaha terkait perkeretaapian yang dapat ditelusuri. PT INKA selaku inisiator maupun PT IMSS selaku pelaksana *joint venture* INKA-Thailand dalam menunjuk Thanakorn sebagai mitra bisnis tidak memiliki dan menjalankan petunjuk operasional kerja sama di lingkungan BUMN yang mengatur antara lain: mekanisme pemilihan mitra, termasuk mekanisme penunjukkan langsung; persyaratan/kualifikasi mitra; dokumen berupa studi kelayakan, rencana bisnis yang meliputi aspek operasional, finansial, hukum, dan pasar serta kajian manajemen risiko dan mitigasi risiko; dan materi kerja sama yang melindungi kepentingan BUMN.

Selain itu, terdapat pengiriman uang oleh PT IMSS ke Thanakorn tidak memiliki tujuan yang jelas senilai Rp1.014.362.800 ekuivalen THB2.450.000 serta klausul-klausul dalam *joint venture agreement* tidak menyebutkan secara jelas terkait hak dan kewajiban para pihak, kompensasi/imbalan, cedera janji dan sanksi dalam hal pihak yang tidak memenuhi kewajibannya sehingga berpotensi merugikan PT IMSS.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direksi PT INKA (Persero) agar:

- a. Mempertanggungjawabkan pada Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) sebagai inisiator *joint venture* INKA Thailand yang kurang cermat dalam mencari mitra usaha sesuai ketentuan yang berlaku;

b. Memerintahkan Direksi PT IMSS untuk meninjau ulang klausul-klausul pada *joint venture agreement* INKA Thailand yang dapat melindungi kepentingan PT IMSS serta melakukan penagihan atas uang senilai Rp1.014.362.800 ekuivalen THB2.450.000 dari Thanakorn.

f. Kelebihan pembayaran atas pekerjaan revitalisasi fasilitas produksi PT INKA (Persero) oleh anak perusahaan dan perusahaan terafiliasi sebesar Rp4.766.254.712 (*Temuan No.12 Hal:89*)

Pada tahun 2016, PT INKA memperoleh dana PMN sebesar Rp 1 Triliun dalam rangka mendorong program pengembangan industri strategis melalui investasi dan revitalisasi fasilitas produksi, pembiayaan untuk kereta berpenggerak, serta pembangunan pabrik baru. Rincian penggunaan dana PMN per Semester I tahun 2018 yaitu untuk investasi dan revitalisasi fasilitas produksi sebesar Rp197 Miliar, pembiayaan proyek kereta berpenggerak sebesar Rp200 Miliar, pembangunan pabrik baru sebesar Rp603 Miliar untuk pengadaan tanah PTPN XII di Tanah Secang, Banyuwangi.

Dari dana Rp197 Miliar untuk revitalisasi fasilitas produksi dan pendukungnya pada pabrik di Madiun diantaranya digunakan untuk pengadaan 8 fasilitas produksi sebesar Rp42.859.868.200 yang dilaksanakan oleh anak atau perusahaan terafiliasi PT INKA (Persero) melalui penunjukan langsung. Berdasarkan hasil pemeriksaan BPK RI masih terdapat permasalahan sebagai berikut:

- a. Anak perusahaan dan perusahaan terafiliasi mensubkontrakkan tujuh pekerjaan yang diperoleh dari PT INKA (Persero) kepada pihak lain dan mengambil keuntungan sebesar Rp2.423.896.000
- b. Terdapat kelebihan harga pembelian terhadap lima paket pekerjaan yang disubkontrakkan kepada pihak lain oleh anak dan perusahaan terafiliasi sebesar Rp2.342.358.712.

Atas permasalahan tersebut, BPK RI merekomendasikan kepada Direksi PT INKA (Persero) agar menagih kelebihan pembayaran tujuh pekerjaan yang diperoleh PT IMS dan PT IMSS sebesar Rp2.423.896.000 untuk dikembalikan ke kas PT INKA serta memerintahkan Direksi PT IMS dan Direksi PT IMSS untuk menagih lima paket pekerjaan yang dilaksanakan

oleh *vendor* dengan keuntungan yang melebihi kewajaran sebesar Rp2.342.358.172 untuk selanjutnya dikembalikan ke kas PT INKA.

PERUSAHAAN UMUM PENGANGKUTAN PENUMPANG DJAKARTA (PERUM PPD)

Laporan Hasil Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT)
Berdasarkan IHPS II 2018

PDTT atas Pengelolaan Biaya, Pendapatan, dan Investasi Tahun 2015 Sampai Dengan Semester I Tahun 2018 pada Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PERUM PPD) di DKI Jakarta. **(No. LHP: 09/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019)**

Berdasarkan pemeriksaan, BPK RI menyimpulkan bahwa pengelolaan biaya, pendapatan dan investasi telah dilaksanakan sesuai UU Nomr 19 Tahun 2003, KEP101/MBU/2002, KEP102/MBU/2002. PER-15/MBU/2012, PER-09/MBU/2012, Anggaran Dasar, SOP serta Perjanjian/Kontrak dalam semua hal yang material. Meskipun demikian, BPK mengungkap permasalahan dengan rincian sebagai berikut:

1. Pengembangan usaha Perum PPD terkendala rencana likuidasi Perum PPD yang ditetapkan melalui Surat Menteri BUMN No. S-432/MBU/2012 tanggal 7 Agustus 2012 tentang Restrukturisasi Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD) *(Temuan No. 1 Hal. 13)*

Berdasarkan analisa dari aspek operasional, peran dan kontribusinya terhadap negara maupun transportasi di Provinsi DKI Jakarta, Kementerian BUMN sebagai kuasa pemilik modal Perum PPD telah mengeluarkan Surat Menteri BUMN No. S-432/MBU/2012 tanggal 7 Agustus tentang Resktrukturisasi Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD) terkait likuiditas Perum PDD. Surat tersebut menyebutkan bahwa untuk alat-alat operasional dialihkan kepada Perum Damri sedangkan aset tanah dan bangunan akan dijual ke BUMN lain dan hasilnya digunakan untuk membayar kewajiban perusahaan.

Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa Perum PPD telah bertumbuh sejak 2012 dengan diterbitkannya Surat Menteri BUMN Nomo 432 mengenai likuiditas Perum PPD. Namun, saat ini Perum PPD mengalami permasalahan terkait kebutuhan moda kerja untuk mengatasi kebutuhan operasional melalui kerjasama dengan lembaga dalam bentuk kerjasama operasional dan/atau pembiayaan, tetapi mengalami hambata karena

lembaga tersebut meragukan kelangsungan hidup Perum PPD karena adanya Surat Nomo S-432/MBU/2012. Rencana likuidasi Perum PPD pada tahun 2012 tidak ditindaklanjuti dengan langkah-langkah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pihak Kementerian BUMN juga tidak menetapkan kejelasan mengenai surat No. 432 tersebut.

Kondisi tersebut mengakibatkan kurangnya kepercayaan mitra kerja terutama perbankan kepada Perum PPD atas keberlangsungan usaha Perum PPD dan Perum PPD kesulitan mendapatkan investor.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi Perum PPD agar berkoordinasi dengan Kementerian BUMN untuk menetapkan kejelasan status atas rencana likuidasi Perum PPD pada Tahun 2012 dan selanjutnya mempertimbangkan peninjauan kembali Surat Menteri BUMN No. S-432 tersebut jika tidak tercapainya kesepakatan untuk melikuidasi Perum PPD yang melibatkan beberapa kementerian.

2. Perum PPD belum memiliki Rencana Jangka Panjang (RJP) perusahaan (*Temuan No. 2 Hal. 17*)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan yaitu Perum PPD belum memiliki Rencana Jangka Panjang (RJP). Rencana Jangka Panjang bertujuan untuk mengevaluasi dan menentukan kebijakan pokok strategi perusahaan yang disusun berdasarkan hasil evaluasi dari Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) periode sebelumnya serta penyesuaian visi dan misi perusahaan agar Rencana Jangka Panjang dapat disusun secara akurat dan akuntabel. Rencana Jangka Panjang juga disusun berdasarkan kondisi sosial, ekonomi, politik, tingkat inflasi serta proyeksi pertumbuhan ekonomi. Selain itu faktor kebutuhan sumber daya manusia dan teknologi informasi akan mempengaruhi proyeksi pengembangan karyawan dan modernisasi perusahaan secara keseluruhan. Pokok-pokok yang harus ada di dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan, antara lain:

- a. Visi Misi Perusahaan
- b. Evaluasi kondisi perusahaan
- c. Evaluasi kebijakan perusahaan
- d. Analisa SWOT
- e. Analisis Aspek bisnis
- f. Sasaran dan strategi
- g. Analisis resiko

- h. Target-target jangka pendek, menengah dan panjang.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, Direksi BUMN wajib menyiapkan rancangan Rencana Jangka Panjang (RJP) serta rancangan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) untuk memperoleh pengesahan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Rencana Jangka Panjang adalah rencana strategis yang mencakup rumusan mengenai tujuan dan sasaran yang hendak dicapai oleh BUMN dalam jangka waktu 5 (lima) tahun.

Kondisi tersebut mengakibatkan visi dan misi perusahaan menjadi berubah-ubah, dan bisnis perusahaan dijalankan secara kurang terarah serta kurang adanya inovasi strategi dan Perum PPD tidak siap menghadapi pesaing usaha, serta lemah dalam mengamati kelebihan dan kekurangan pesaing bisnis.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi Perum PPD agar mengajukan RJP perusahaan kepada Kementerian BUMN.

3. Pendapatan jasa operator bus yang diperoleh Perum PPD dari kerjasama dengan PT Transportasi Jakarta belum diperhitungkan sebesar Rp203 miliar nomor (*Temuan No. 5 Hal. 25*)

Perum PPD telah menerima pembayaran pengoprasian atas volume kontrak 348 bus dan 102 bus dengan harga Rp/km sebesar Rp9.806,00/km periode tanggal 11 April 2016 s.d. 31 Desember 2017 dan pada tanggal 1 Januari 2018 telah diubah menjadi 10.331/km, perubahan ini terjadi karena adanya kenaikan UMP per 1 Januari 2018. Berdasarkan pemeriksaan atas dokumen kontrak beserta lampiran perhitungan harga Rp/km diketahui perhitungan harga Rp/km tidak sesuai dengan pasal-pasal yang tertera dalam perjanjian kerjasama yang telah disepakati, selain itu berdasarkan keterangan yang diberikan Direktur SBU Transbusway Perum PPD menjelaskan bahwa perhitungan harga Rp/km untuk rasio mekanik, staf keuangan dan staf sistem kendali dan komunikasi tidak sesuai dengan kondisi dilapangan. Terkait penyesuaian kenaikan UMP tahun 2018, untuk kenaikan UMP tahun 2017 dan rasio perhitungan pengemudi, mekanik dan staf keuangan serta administrasi belum dilakukan penyesuaian harga. Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan menyatakan telah menyerahkan 600 unit Bus

bantuan dari Kemenhub, yang saat ini masih tercatat sebagai aset Kemenhub akan diserahkan ke Perum PPD melalui mekanisme sesuai peraturan perundang-undangan sebagai Penyerahan Modal Pemerintah Pusat. Pemerintah mengharapkan dengan bantuan 600 bus tersebut Perum PPD dapat terus tumbuh/*going concern* tanpa menerima bantuan terus menerus.

Berdasarkan dokumen pembayaran Pendapatan Jasa Operator jumlah km tempuh pengoperasian 348 bus dan 102 bus perbulan periode 11 April 2016 s.d. 30 September 2018, diketahui total km tempuh tahun 2016 sebesar 15.635.825,90 km, tahun 2017 sebesar 25 .647.640,20 km dan tahun 2018 sebesar 20.601.370,00 km.

Hasil perhitungan ulang harga Rp/km diketahui bahwa Pendapatan Jasa Operator yang diterima Perum PPD lebih rendah sebesar Rp203.442.500,90 dengan rincian sebagai berikut:

Perhitungan Pendapatan Harga Rp/Km

Tahun	Jumlah Km	Selisih Harga Rp	Jumlah Rp
2016	15.635.825,90	3.075,00	48.080.164.642,50
2017	25.647.640,20	3.492,00	89.561.559.578,40
2018	20.601.370,00	3.194,00	65.800.775.780,00
			203.442.500.000,90

Kondisi tersebut mengakibatkan potensi kekurangan penerimaan Perum PPD atas Jasa Operator bus sebesar Rp203.442.500.000,90.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi Perum PPD agar:

- a. Melakukan koordinasi dengan PT Transportasi Jakarta atas perhitungan kurang terima pendapatan jasa operator sebesar Rp203.442.500.000,90;
- b. Melakukan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan terkait dengan penyerahan 600 bus sebagai Penyertaan Modal Pemerintah Pusat pada Perum PPD.

4. Perum PPD kurang menyajikan beban pemeliharaan tahun 2017 sebesar Rp36,22 Miliar dari beban ditanggguhkan sebesar Rp26,60 Miliar dan cadangan beban pemeliharaan sebesar Rp9,62 Miliar (Temuan No. 7 Hal. 34)

Berdasarkan pemeriksaan perihal Kerja sama Perawatan dan Perbaikan *single Bus Hino* RK 260 disebutkan bahwa pembayaran pekerjaan perawatan

dan perbaikan yang dilaksanakan oleh HMSI dibayarkan oleh PT TJ berdasarkan pencapaian km tempuh dengan harga Rp/km rata-rata dalam 5 tahun sebesar Rp2.000,00/km. Pembayaran dilaksanakan setelah PT TJ dan Perum PPD melakukan rekonsiliasi mengenai pencapaian km tempuh. Pembayaran pekerjaan Perbaikan dan Pemeliharaan setiap bulannya langsung ditransfer ke rekening HMSI oleh PT TJ. Atas pekerjaan perbaikan dan pemeliharaan tersebut, Perum PPD membukukan sebagai Pendapatan Perbaikan dan Pemeliharaan Bus. Pada saat yang bersamaan, pengakuan Pendapatan Perbaikan dan Pemeliharaan Bus diimbangi juga dengan pengakuan Beban Perbaikan dan Pemeliharaan Bus sehingga *matching concept* antara pengakuan pendapatan dan beban terjadi. Namun, pada bulan Desember 2017 terdapat jurnal koreksi yang dilakukan Perum PPD yaitu:

- a. Mengakui Beban Ditangguhkan sebesar Rp 26.606.214.531,00 dan mengurangi Beban Perbaikan dan Pemeliharaan sebesar Rp26.606.214.531,00.
- b. Mengakui Cadangan Pemeliharaan sebesar Rp9.621.817.127,00 dan mengurangi Beban Perbaikan dan Pemeliharaan sebesar Rp9.621.817.127,00.

Pengakuan Beban Ditangguhkan dan Cadangan Pemeliharaan berdampak kepada kenaikan Laba Sebelum Pajak Penghasilan sebesar Rp36.228.031.658,00 (Rp26.606.214.531,00 + Rp9.621.817.127,00). Perum PPD menyajikan Laba Sebelum Pajak Penghasilan Tahun 2017 *audited* sebesar Rp4.656.852.728,00 dan telah membayar PPh Pasal 25/29 Badan sebesar Rp714.884.000,00. Hasil wawancara kepada Manajer Akuntansi dan Pajak Perum PPD menyatakan bahwa Kebijakan Akuntansi Perum PPD belum mengatur mengenai pencatatan dan pembukuan atas Beban ditangguhkan. Sedangkan pengakuan Beban Ditangguhkan sebesar Rp26.606.214.531,00 pada bulan Desember 2017 merupakan Beban Perbaikan dan Pemeliharaan periode bulan Juli 2017 s.d. Desember 2017 yang sebelumnya telah diakui sebagai beban, namun pada saat pelaksanaan audit Laporan Keuangan Tahun 2017 oleh KAP Budiman, Wawan, Pamudji & Rekan belum dibayarkan oleh PT TJ ke HMSI, sehingga dikoreksi menjadi Beban Ditangguhkan. Menurut catatan SBU Beban Perbaikan dan Pemeliharaan sebesar Rp26.606.214.531,00 telah dibayarkan oleh PT TJ kepada HMSI pada Bulan April, Mei dan Juni tahun 2018. Oleh karena itu,

pengakuan Laba Sebelum Pajak Penghasilan Tahun 2017 *audited* sebesar Rp4.656.852.728,00 menjadi lebih saji sebesar Rp36.228.031.658,00 sehingga seharusnya Perum PPD pada tahun 2017 mengalami Rugi sebesar Rp31.571.178.930,00 (Rp4.656.852.728,00 – Rp36.228.031.658,00) dan tidak terbebani Pajak Penghasilan sebesar Rp714.884.000,00.

Kondisi tersebut mengakibatkan risiko kesalahan dalam pengambilan keputusan oleh pengguna Laporan Keuangan Perum PPD Tahun 2017 yang menyajikan Beban sebesar Rp36.228.031.658,00, sehingga seharusnya mengalami rugi Rp31.571.178.930,00 dan Perum PPD kelebihan melakukan pembayaran/perhitungan pembebanan Pajak PPh Pasal 25/29 Badan sebesar Rp714.884.000,00.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi Perum PPD agar:

- a. Melakukan penyesuaian dalam penyajian laporan keuangan yang terkait atas dampak kekurangan pembebanan biaya pemeliharaan;
- b. Memperhitungkan kembali besaran PPh badan yang menjadi beban Perum PPD atas dampak kesalahan penyajian beban pemeliharaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku; dan
- c. Melakukan koordinasi dengan Kantor Pelayanan Pajak terkait kelebihan pembayaran Pajak PPh Pasal 25/29 Badan.

5. Kerjasama pendayagunaan Lahan Ciracas dengan PT Adhi Karya berpotensi tidak bisa dilanjutkan dan Perum PPD harus mengembalikan dana pengikatan sebesar Rp30 miliar berikut dendanya (*Temuan No. 9 Hal. 43*)

Penelusuran terhadap dokumen keuangan diketahui bahwa Adhi telah memberikan uang tanda pengikatan sebanyak tiga kali dengan nilai total Rp30.000.000.000,00 dengan rincian:

Rincian Uang Tanda Pengikatan dari Adhi

Uraian	Tahap I	Tahap II	Tahap III
Rencana	27 Maret 2017	27 Maret 2017	27 Mei 2017
Realisasi	4 April 17	13 Juni 2017	7 September 2017
Nilai	10 Miliar	10 Miliar	10 Miliar

Pemeriksaan atas dokumen kerja sama antara Perum PPD dengan Adhi beserta dokumen-dokumen pendukungnya diketahui terdapat beberapa permasalahan, yaitu:

a. **Pendayagunaan Aset Lahan Ciracas tidak mengikuti pedoman yang dikeluarkan oleh Menteri BUMN**

Direksi tidak menyusun daftar Aset tetap yang kurang dan tidak optimal pemanfaatannya disertai penjelasan mengenai lokasi dan status kepemilikan, pemilihan mitra dilakukan dengan cara penunjukkan langsung, namun tidak terdapat nilai perkiraan sendiri yang ditetapkan Direksi serta kewajiban KSU belum memperhatikan kompensasi yang telah memperhitungkan PPh sesuai ketentuan, termasuk pajak atas pengalihan asset kepada BUMN saat perjanjian berakhir.

b. **Permohonan Persetujuan Kerja sama Usaha kepada Dewan Pengawas tanpa didukung lampiran yang lengkap dan Perum PPD tidak mengajukan permohonan persetujuan kepada Menteri BUMN**

Pendayagunaan aset tetap pada Perum PPD memerlukan persetujuan terlebih dahulu dari Menteri BUMN sesuai dengan AD/ART Perum PPD. Sebelum mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari Menteri BUMN, Direksi harus mengajukan permohonan tanggapan tertulis kepada Dewan Pengawas, namun pengajuan tersebut belum sesuai dengan Permen BUMN Nomor 13 Tahun 2014 karena pengajuan tanpa disertai dengan lampiran pendukung. Serta PPD tidak pernah mengirimkan surat kepada Menteri BUMN untuk meminta persetujuan.

c. **Proses penertiban lahan berlarut-larut**

Setelah Perjanjian Induk Pemindahtanganan dan Pendayagunaan Aset untuk Optimalisasi Lahan Berupa Pembangunan Apartemen, Area Komersil dan Fasilitasnya Berbasis TOD ditandatangani pada tanggal 5 Oktober 2016, SBU Aset dan Logistik bersama dengan Unit Kerja Sekretariat Perusahaan dan Tim Keamanan Perum PPD, melaksanakan survei pemanfaatan lahan Ciracas pada tanggal 19 Oktober 2016 dan terlihat bahwa pada lahan Ciracas telah terdapat rumah yang terpasang meteran listrik dan bangunan permanen sebanyak 40%. Maka pada 10 November 2016 diadakan rapat koordinasi dengan Walikota Jakarta Timur membahas tindak lanjut pengosongan lahan Ciracas.

d. **Penggunaan uang tanda pengikatan tidak sesuai dengan Perjanjian Lanjutan**

Berdasarkan perjanjian lanjutan diketahui bahwa Adhi setuju untuk membayarkan kepada Perum PPD uang tanda pengikatan kerja sama sebesar Rp30.000.000.000,00. Uang tanda pengikatan mengikat para pihak termasuk pengikatan terhadap lahan PPD yang akan didayagunakan oleh Adhi. Uang Tanda Pengikatan dapat digunakan oleh Perum PPD dalam rangka menindaklanjuti kerja sama termasuk pemenuhan persyaratan dan pendayagunaan aset tetap serta penguasaan secara yuridis dan fisik sepenuhnya atas lahan Perum PPD. Jika Perum PPD berhasil memperoleh seluruh data dan menguasai secara yuridis dalam bentuk sertifikat atas nama Perum PPD serta penguasaan secara fisik dan izin Dewan Pengawas dan Menteri BUMN maka uang tanda pengikatan akan diperhitungkan sebagai bagian dari pembayaran kompensasi. Namun bila Perum PPD gagal, maka Adhi memilih opsi untuk meminta Perum PPD mengembalikan uang tanda pengikatan dan bila tidak segera dikembalikan sesuai jangka waktu dalam surat permintaan pertama kalinya (*first call*) maka Perum PPD dikenakan denda keterlambatan 1 permil/hari.

e. **Uang Tanda Pengikatan tetap dibayarkan oleh Adhi walau prestasi Perum PPD belum terjadi**

Sesuai dengan kesepakatan, pembayaran tahap II yaitu senilai Rp10.000.000.000,00 akan dibayarkan Adhi setelah Perum PPD menyerahkan bukti tertulis telah dicapainya kemajuan data dan penguasaan secara yuridis dan fisik serta dimulainya penyusunan kajian dan kelengkapan administrasi Perum PPD atas permohonan persetujuan Dewan Pengawas dan Menteri BUMN. Adhi telah membayarkan uang tanda pengikatan pada tanggal 13 Juni 2017. Namun berdasarkan penelusuran lebih lanjut diketahui bahwa Penguasaan secara fisik atas lahan Ciracas belum tercapai karena masih banyak bangunan maupun penghuni di lahan Ciracas dan Hasil studi kelayakan secara komprehensif juga belum dibuat oleh Perum PPD.

Pada tanggal 22 Maret 2018 masa perjanjian telah mencapai 12 bulan dan berakhir dengan sendirinya. Sampai dengan pemeriksaan berakhir

tanggal 14 November 2018, belum ada kesepakatan/*addendum*/ perjanjian baru atas kerjasama pendayagunaan aset lahan Ciracas

Kondisi tersebut mengakibatkan:

- a. Perjanjian Kerja sama Pendayagunaan aset Lahan Ciracas berpotensi untuk dibatalkan karena banyaknya persyaratan yang belum dipenuhi dan belum mendapatkan izin dari Menteri BUMN, sehingga Adhi berpotensi akan meminta kembali uang titipan yang telah diberikan sebesar Rp30.000.000.000,00 dengan mengenakan denda sebesar 1 permil/hari; dan
- b. Pemanfaatan lahan Ciracas menjadi belum jelas dan menimbulkan potensi hilangnya kekayaan Perum PPD yang masih dikuasai pihak ketiga.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi Perum PPD agar:

- a. Melakukan koordinasi lebih lanjut dengan PT Adhi Karya untuk menyepakati keberlanjutan atas perjanjian kerjasama yang telah dibuat, serta melakukan langkah-langkah dalam pendayagunaan lahan Ciracas agar sesuai ketentuan dan prosedur yang berlaku;
- b. Memerintahkan Direktur SBU Aslog untuk segera melakukan pengamanan atas seluruh aset yang ada.

6. Pengelolaan Dana UUPD (Uang Untuk Dipertanggungjawabkan) sebesar Rp4,5 miliar untuk pengosongan, penertiban dan pembersihan lahan Ciracas tidak tertib (*Temuan No. 21 Hal. 99*)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan sebagai berikut:

- a. **UUDP sebesar Rp3.716.000.000,00 dikelola di rekening pribadi dan dipertanggungjawabkan melebihi batas waktu**

Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa FP telah mengelola dana UUDP sebesar Rp3.716.000.000,00 menggunakan rekening pribadi, dan selanjutnya mengembalikannya sebesar Rp2.500.000.000,00 dan Rp181.100.000,00 setelah tersimpan sekitar enam bulan. FP juga telah memerintahkan peminjaman kepada pihak perorangan sebesar Rp2.000.000.000,00 dengan diskonto sebesar Rp200.000.000,00 ketika FP masih mengelola UUDP sebesar Rp3.716.000.000,00 tersebut.

Pertanggungjawaban UUDP tersebut melebihi batas waktu yang telah diatur yaitu paling lambat 14 (empat belas) hari kalender setelah tanggal penerimaan/pencairan uang muka dinas atau 7 (tujuh) hari kalender setelah selesainya kegiatan, mana yang lebih lambat.

- b. **Terdapat penggunaan dana UUDP sebesar Rp500.035.000,00 untuk kegiatan penertiban Lahan Ciracas melalui kontrak dengan pihak ketiga (PT COPS) yang belum selesai dikerjakan**

Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa penggunaan dana UUDP sebesar Rp500.035.000,00 dilakukan SBU Aslog untuk pekerjaan yang belum selesai dikerjakan, tetapi telah dibayarkan lunas. Lingkup pekerjaan yang diperjanjikan dengan PT COPS juga tidak jelas menyebutkan apakah jasa yang diberikan tersebut sampai dengan Lahan Ciracas dikuasai kembali oleh Perum PPD dari warga yang mendudukinya. Saat ini kondisi Lahan Ciracas masih ditempati oleh warga dan belum bisa dikuasai oleh Perum PPD, sehingga rencana kerjasama antara Perum PPD dengan Adhi Karya untuk pendayagunaan lahan tersebut berisiko gagal.

- c. **Penggunaan dana UUDP sebesar Rp288.500.000,00 belum didukung dengan bukti pertanggungjawaban**

Perum PPD dhi. SBU Aslog telah mengeluarkan uang muka dinas/ UUDP dengan total Rp288.500.000,00 untuk kegiatan pembersihan lahan Ciracas. Atas pengeluaran UUDP tersebut, BPK tidak mendapatkan bukti/ dokumen Surat Pertanggungjawaban yang sesuai. Bukti pertanggungjawaban yang diserahkan adalah bukti kehadiran dalam rapat-rapat koordinasi pembersihan dan pembebasan lahan Ciracas. Atas pertanggungjawaban uang muka dinas/UUDP, SOP Bidang Keuangan mengatur bahwa setiap pertanggungjawaban uang muka dinas harus dilengkapi dengan dokumen/ bukti pendukung yang sah, antara lain berupa *invoice* (faktur), kuitansi atau tanda terima lainnya atas pembelian barang/ jasa.

Hasil permintaan keterangan dan wawancara, Plt. Direktur SBU Aslog mengatakan bahwa pengeluaran uang tersebut merupakan biaya operasional dan biaya koordinasi pembebasan warga ilegal di Ciracas.

Kondisi tersebut mengakibatkan Perum PPD berindikasi mengalami kerugian sebesar Rp200.000.000,00 atas diskonto pinjaman kepada pihak

ketiga perorangan dan risiko penyalahgunaan dana UUDP yang dikelola tidak mengikuti ketentuan yang berlaku, disimpan di rekening pribadi, dan belum seluruhnya dilengkapi bukti pertanggungjawaban memadai.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi Perum PPD agar:

- a. Memerintahkan Direktur Keuangan untuk mengembalikan pembayaran diskonto sebesar Rp200.000.000,00.
- b. Memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada Manajer SDM dan Keuangan SBU Aslog yang telah menandatangani perjanjian dengan pihak ketiga melampaui kewenangannya.
- c. Meninjau kembali manfaat perjanjian dengan PT COPS dan memerintahkan Kepala SPI untuk memverifikasi realisasi pekerjaan yang telah dilakukan untuk diperhitungkan kurang lebihnya dalam pertanggungjawaban UUDP.
- d. Memerintahkan Kepala SPI untuk memverifikasi kegiatan pengeluaran UUDP dalam penertiban lahan Ciaracas sebesar Rp288.500.000,00 yang belum dilengkapi bukti pertanggungjawaban memadai.
- e. Meningkatkan pembinaan dan pengawasan kepada seluruh SBU mengenai pengelolaan UUDP secara tertib.
- f. Mempertanggungjawabkan pengelolaan dana UUDP sebesar Rp4.504.535.000,00 yang tidak tertib dan berisiko merugikan perusahaan kepada Rapat Pembahasan Bersama (RPB).

PT PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO)

Laporan Hasil Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT)
Berdasarkan IHPS II 2018

PDTT atas Pengelolaan Pendapatan, Biaya, dan Kegiatan Investasi Tahun 2016 dan 2017 pada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan Instansi Terkait DKI Jakarta. **(No. LHP: 19/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019)**

Berdasarkan pemeriksaan, BPK RI menyimpulkan bahwa pengelolaan pendapatan, biaya dan kegiatan investasi Tahun 2016 dan 2017 pada PT Pelindo II (Persero) telah dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan ketentuan internal PT Pelindo II (Persero) dalam semua hal yang material. Meskipun demikian, BPK mengungkap permasalahan dengan rincian sebagai berikut:

1. Penyelesaian tagihan atas pelaksanaan kerja sama kegiatan bongkar muat PT PBM OJA, PT BM OJTA dan PT ES pada PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok tidak memadai (Temuan No. 3 Hal. 41)

Berdasarkan pemeriksaan secara uji petik atas penagihan kepada PBM beserta dokumen pendukungnya diketahui terdapat tagihan kepada PT Perusahaan Bongkar Muat Olah Jasa Andal (PT PBM OJA), PT Bongkar Muat Olah Jasa Trisari Andal (PT BM OJTA) dan PT Escorindo Stevedoring (PT ES) masing-masing sebesar Rp3.042.001.197,00, Rp23.994.065.493,00, dan Rp3.042.001.197,00 yang belum diselesaikan dan tagihan tersebut telah berumur lebih dari 360 hari. Berdasarkan hasil pemeriksaan lebih lanjut atas penyelesaian tagihan tersebut diketahui terdapat permasalahan sebagai berikut:

a. Terdapat bukti pembayaran atas tagihan kegiatan bongkar muat PT PBM OJA namun masih tercatat sebagai piutang sebesar Rp1.391.914.355,00 dan piutang yang belum dibayar namun tidak tercatat sebagai piutang sebesar Rp23.865.573,00

Tagihan kepada PT PBM OJA posisi per 24 September 2018 yang tercatat adalah sebanyak 1.774 nota transaksi dengan nilai Rp3.042.001.197,00. Berdasarkan penelusuran atas rincian tagihan kepada PT PBM OJA sebesar Rp3.042.001.197,00 yang masih tercatat sebagai piutang tersebut diketahui terdapat pelunasan atas sebagian

tagihan yaitu sebanyak 740 nota dengan nilai sebesar Rp1.391.914.355,00. Penelusuran lebih lanjut diketahui tagihan sebesar Rp1.391.914.355,00 atas 740 nota telah dilunasi oleh PT PBM OJA secara *net off* dalam dua kali pembayaran yaitu tahun 2012 dan 2016. Namun, belum diperoleh pencatatan yang dilakukan oleh Cabang Tanjung Priok atas pelunasan tagihan yang dilakukan Tahun 2012 dan 2016 tersebut. Terdapat tagihan PT PBM OJA yang masih *outstanding* adalah tagihan ata kegiatan LOLO sebanyak 328 nota dengan nilai sebesar Rp457.352.836,00, dari nota piutang tagihan LOLO yang masih *outstanding*, hanya terdapat 295 nota yang masih tercatat sebagai *outstanding* sisanya sebanyak 33 nota dengan nilai sebesar Rp23.865.573,00 tidak lagi tercatat sebagai piutang *outstanding*, namun sampai dengan saat ini belum diketahui rincian terjadinya pencatatan penghapusan piutang tersebut.

- b. **Penagihan kegiatan bongkar muat kepada PT BM OJTA tanpa didasari perikatan hukum dan nilai piutang yang disajikan belum menggambarkan nilai yang sebenarnya**

Berdasarkan pemeriksaan secara uji petik atas dokumen rekening koran PT BM OJTA yang digunakan untuk melakukan pembayaran kegiatan bongkar muat diketahui bahwa terdapat satu buah nota sebesar Rp2.099.350,00 yang telah dilakukan perdebitan dalam rekening tersebut tanggal 14 September 2012 namun masih tercatat dalam piutang *outstanding* oleh PT Pelindo II (Persero). Selain dari nilai piutang yang tercatat sebagai piutang PT BM OJTA sebesar Rp23.994.065.493,00 tersebut juga terdapat piutang PT BM OJTA yang belum diselesaikan namun tercatat sebagai piutang perusahaan bongkar muat lain yaitu PT PBM OJTA.

- c. **Terdapat bukti pembayaran atas tagihan kegiatan bongkar muat PT Escorindo Stevedoring namun masih tercatat sebagai piutang**
 Tagihan kepada PT ES atas kegiatan bongkar muat per 24 September 2018 yang tercatat pada Piutang Cabang Tanjung Priok adalah sebanyak 444 nota transaksi dengan nilai Rp3.153.049.699,00. Berdasarkan konfirmasi dengan Direktur PT ES tanggal 1 Oktober 2018 diketahui bahwa PT ES tidak memiliki utang kepada PT Pelindo II (Persero)

Cabang Tanjung Priok dan menyerahkan beberapa bukti dokumen pembayaran.

Kondisi tersebut mengakibatkan nilai piutang yang disajikan sebesar Rp30.189.116.389,00 (Rp3.042.001.197,00 + Rp23.994.065.493,00 + Rp3.153.049.699,00) tidak dapat diyakini kewajarannya dan penyelesaian piutang yang berlarut-larut berpotensi tidak tertagih dan merugikan PT Pelindo II (Persero).

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo II (Persero) agar:

- a. Memerintahkan Direktur Utama PT PTP dan GM Cabang Pelabuhan Tanjung Priok supaya lebih optimal dalam mengawasi kinerja bawahannya;
- b. Memerintahkan Direktur Utama PT PTP dan GM Cabang Pelabuhan Tanjung Priok supaya memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada personel terkait di PT PTP dan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok yang lalai dalam mengelola dan menatausahakan piutang kepada pihak ketiga yaitu berupa buktibukti pendukung dasar tagihan yang tidak dimiliki secara lengkap dan pencatatan pembayaran piutang yang tidak cermat;
- c. Memerintahkan Direktur Utama PT PTP dan GM Cabang Pelabuhan Tanjung Priok supaya melakukan koordinasi dan rekonsiliasi data dengan PT PBM OJA, PT BM OJTA dan PT ES untuk menentukan nilai piutang yang sebenarnya dan selanjutnya menagih piutang tersebut kepada PT PBM OJA, PT BM OJTA dan PT ES; dan
- d. Menyusun dan menetapkan aturan teknis yang mengatur tentang kebijakan melakukan pembayaran dan pencatatan piutang dengan metode kompensasi utang piutang (*net off*).

2. Pengendalian atas transaksi pengelolaan dan pengeluaran kas di Cabang Pelabuhan Tanjung Priok tidak memadai dan terdapat kekurangan saldo kas pada PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok sebesar Rp1.636.684.464,00 (*Temuan No. 5 Hal. 73*)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan yaitu kekurangan Saldo Kas pada PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok Sebesar

Rp1.636.684.464,00. Penggantian kekurangan Saldo Kas dengan Menggunakan Dana Milik PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok sebesar Rp741.594.330,00 dan Dana sebesar Rp690.000.000,00 yang diambil dari rekening pribadi ADGM Perbendaharaan. Hasil pemeriksaan diketahui bahwa uang sebesar Rp690.000.000,00 tersebut berasal dari pemindahbukuan uang dari rekening operasional Cabang Tanjung Priok di Bank Mandiri ke rekening tabungan milik Sdri. AW di Bank Mandiri. Sdri. AW diketahui memindahkan dana dari rekening Cabang Tanjung Priok sebesar Rp741.594.330,00 ke rekening tabungan milik Sdri. AW di Bank Mandiri dan Dana sebesar Rp741.594.330,00 tersebut dipindahkan dengan nama transaksi pembayaran PBB. Proses pemindahbukuan dilakukan secara online dengan menggunakan fasilitas *Mandiri Cash Management*. Seluruh proses pemindahbukuan dan pembayaran tersebut di *approve* sendiri oleh Sdri. AW, kemudian dilakukan proses *release* untuk melakukan transfer ke Sdri. AW. Dana tersebut dipindahbukukan ke rekening milik Sdri. AW di Bank Mandiri. Transaksi kas keluar tersebut tidak dilengkapi dengan kelengkapan dokumen pertanggungjawaban, transaksi tersebut juga belum dibukukan dalam buku bantu kas bank.

Selain itu, tidak terdapat dokumen pertanggungjawaban atas dana yang sudah dikeluarkan untuk Beban PBB Tahun 2017 sebesar Rp895.090.134,00. Berdasarkan keterangan transaksi di rekening koran PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok di Bank Mandiri dan berdasarkan dari ADGM serta Sdri. AW diketahui bahwa yang bersangkutan pada tanggal 16 Juni 2017 melakukan penarikan cek pada Bank Mandiri sebanyak dua cek sebesar Rp3.014.866.725,00 yang terdiri dari sebuah cek sebesar Rp594.801.270,00 dan sebuah cek sebesar Rp2.420.065.455,00, uang tersebut akan dipergunakan untuk melakukan pembayaran PBB sebanyak empat SPTT PBB, namun terdapat permasalahan pada salah satu SPT PBB atas nama PT Pelindo II (Rusun) sebesar Rp895.090.134,00 diketahui tidak terdapat bukti pembayarannya ADGM. Perbendaharaan Cabang Tanjung Priok (Sdri. AW) tidak dapat menjelaskan bukti pertanggungjawaban atau keberadaan uang sebesar Rp895.090.134,00 tersebut.

Kondisi tersebut mengakibatkan Indikasi kerugian keuangan PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok Sebesar Rp1.636.684.464,00 (Rp741.594.330,00 + Rp895.090.134,00) dan Potensi penyalahgunaan kas

PT Pelindo II (Persero) karena tidak adanya pengendalian yang memadai atas transaksi pengeluaran kas.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo II (Persero) agar:

- a. Memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada GM Cabang Tanjung Priok yang lalai dalam melakukan pengawasan kinerja bawahannya;
- b. Memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada DGM Keuangan dan SDM Cabang Tanjung Priok yang lalai dalam melakukan pengawasan kinerja bawahannya dan lalai dalam mengendalikan transaksi pengeluaran kas sesuai ketentuan;
- c. Memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada ADGM Perbendaharaan Cabang Tanjung Priok yang terindikasi menggunakan uang perusahaan untuk kepentingan di luar kepentingan perusahaan;
- d. Memerintahkan Kepala SPI supaya melakukan verifikasi atas penyetoran yang dilakukan oleh ADGM Perbendaharaan Cabang Tanjung Priok dan memastikan dana yang digunakan tidak bersumber dari uang perusahaan; dan
- e. Menyusun dan menetapkan kebijakan yang mengatur mekanisme pelaksanaan rekonsiliasi dan personel yang melakukan rekonsiliasi atas catatan keuangan dan rekening koran.

3. Terdapat uang muka yang tidak dipertanggungjawabkan sebesar Rp13.181.673.626,00 (*Temuan No. 6 Hal. 80*)

Hasil pemeriksaan uji petik PT Pelindo II (Persero) atas data uang muka sampai dengan tahun 2017 diketahui nilai uang muka yang belum dipertanggungjawabkan adalah sebesar Rp13.181.673.626,00. Hasil pemeriksaan diketahui terdapat uang muka yang belum dipertanggungjawabkan sebesar Rp50.120.021.092,00. Berdasarkan pemeriksaan secara uji petik di PT Pelindo II (Persero) atas data uang muka sampai dengan tahun 2017 diketahui nilai uang muka yang belum dipertanggungjawabkan sebesar Rp13.181.673.626,00. Dari hasil wawancara dengan VP Hubungan Pekerjaan dan Layanan SDM, DVP Umum dan Rumah Tangga dan Koordinator Sekretaris Tetap terkait uang muka yang belum dipertanggungjawabkan, diketahui bahwa para pihak terkait tidak menyimpan atau menguasai uang muka tersebut baik dalam bentuk kas tunai

maupun kas di rekening. Para pihak tersebut tidak mengetahui keberadaan uang muka tersebut dan tidak mengetahui apakah uang muka tersebut telah dipergunakan ataupun masih disimpan dalam bentuk kas. Divisi Layanan Keuangan telah memberikan teguran tertulis, *user* penerima Uang Muka telah diperintahkan untuk segera mempertanggungjawabkan Uang Muka tersebut dan akan dikenakan sanksi pengembalian Uang Muka atau pemotongan gaji yang diperhitungkan dengan Uang Muka yang diambil. Sampai dengan pemeriksaan berakhir tidak ada tindak lanjut atas surat teguran dari Direktur Keuangan terhadap *user* penerima Uang Muka yang belum menindaklanjuti untuk mempertanggungjawabkan Uang Muka yang telah diterima.

Kondisi tersebut mengakibatkan pengeluaran uang muka yang tidak dipertanggungjawabkan berindikasi merugikan keuangan perusahaan sebesar Rp13.181.673.626,00.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi PT Pelindo II (Persero) agar memerintahkan para Pengguna Uang Muka untuk segera mengembalikan uang muka yang telah diterima sebesar Rp13.181.673.626,00 dan menyertakannya ke kas perusahaan.

4. Terdapat komponen penghasilan Direksi dan Komisaris Anak Perusahaan PT Pelindo II (Persero) yang tidak sesuai ketentuan sebesar Rp7.431.219.139,00 (*Temuan No. 9 Hal. 102*)

Pemeriksaan terhadap penghasilan Direksi dan Komisaris anak perusahaan menunjukkan permasalahan-permasalahan sebagai berikut:

a. Tunjangan Fasilitas Kendaraan Direksi Tidak Sesuai ketentuan

Hasil pemeriksaan menunjukkan terdapat pemberian tunjangan fasilitas kendaraan yang merupakan tambahan penghasilan Direksi sebesar Rp14.044.001.953,00 untuk 14 anak perusahaan selama Tahun 2016 s.d. bulan Juli Tahun 2018.

b. Tunjangan Proyek Direksi pada PT PPI tidak sesuai ketentuan

Dari hasil pemeriksaan terhadap rincian penghasilan Direksi PT PPI (anak usaha PT Pelindo II (Persero)) diketahui bahwa terdapat tunjangan proyek direksi yang masuk dalam komponen penghasilan direksi sebesar Rp491.219.139,00. Pemberian tunjangan proyek tersebut tidak tepat karena bertentangan dengan ketentuan yang di atur daam Peraturan Menteri BUMN tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris dan Dewan Pengawas BUMN. Dari hasil

konfirmasi dengan Asisten Deputi Konstruksi, Sarana dan Prasarana Perhubungan II (Asdep KSPP II) Kementerian BUMN diketahui bahwa pemberian gaji dan tunjangan Direksi dan Komisaris hanya mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris dan Dewan Pengawas BUMN dan pemberian gaji dan tunjangan selain dalam Peraturan Menteri BUMN tersebut tidak diperboehkan.

c. **Tunjangan Profesional Komisaris untuk Komisaris Independen pada Tujuh Anak Usaha Tidak Sesuai ketentuan**

Berdasarkan hasil pemeriksaan diketahui bahwa terdapat pemberian tunjangan profesional komisaris sebesar Rp6.940.000.000,00 untuk tujuh anak perusahaan. Sampai dengan pemeriksaan berakhir pada tanggal 31 Oktober 2018, tim pemeriksa BPK tidak mendapatkan rincian penghasilan komisaris PT PMLI.

Kondisi tersebut mengakibatkan perusahaan terbebani dengan pemberian tunjangan mobilitas *transport* direksi yang tidak sesuai ketentuan sebesar Rp14.044.001.953,00, indikasi kerugian keuangan Perusahaan atas pembayaran tunjangan proyek direksi sebesar Rp491.219.139,00; dan Indikasi kerugian keuangan Perusahaan atas pembayaran tunjangan profesional komisaris minimal sebesar Rp6.940.000.000,00.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi PT Pelindo II (Persero) agar:

- a. Meninjau ulang kebijakan terkait penghasilan Direksi dan Komisaris anak Perusahaan yang tidak sesuai ketentuan dan selanjutnya untuk memedomani peraturan yang berlaku dalam membuat ketentuan terkait Penghasilan Direksi dan Komisaris anak Perusahaan;
- b. Menginstruksikan kepada Direksi PT PPI untuk menyetorkan indikasi kerugian keuangan perusahaan atas pembayaran tunjangan proyek direksi sebesar Rp491.219.139,00 ke rekening perusahaan;
- c. Menginstruksikan kepada Komisaris Independen PT PTP, PT PPI, PT MTI, PT IKT, PT IPC TPK, dan PT JPPI untuk menyetorkan indikasi kerugian keuangan perusahaan atas pembayaran tunjangan profesional komisaris minimal sebesar Rp6.940.000.000,00 ke rekening perusahaan; dan

- d. Menginstruksikan kepada EVP SPI PT Pelindo II (Persero) untuk melakukan pemeriksaan atas pelaksanaan pemberian tunjangan profesional komisaris di PT PMLI serta memerintahkan untuk melakukan penyetoran kembali atas tunjangan tersebut apabila telah terealisasi dan menyampaikan hasilnya ke BPK RI.

5. Pengadaan jasa *event organizer* penyelenggaraan perayaan HUT IPC ke 25 senilai Rp2.217.539.280,00 dilakukan tidak sesuai ketentuan (*Temuan No. 13 Hal. 143*)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan yaitu pengadaan jasa *event organizer* penyelenggara perayaan HUT IPC ke 25 sebesar Rp2.217.539.280,00 dilakukan tidak sesuai ketentuan. Pembayaran atas pelaksanaan pekerjaan tersebut telah dibayarkan oleh PT Peliondo II (Persero) dengan nomor voucher 75344 tanggal 5 Februari 2018 sebesar Rp2.217.539.280,00. Hasil pemeriksaan terhadap Pekerjaan Jasa *Event Organizer* Penyelenggaraan Perayaan Puncak HUT IPC ke 25 tersebut diketahui adanya permasalahan yaitu terdapat ketidakseuaian antara pekerjaan yang dilaksanakan dengan yang disepakati dalam kontrak. Perayaan Puncak HUT IPC ke-25 dilaksanakan pada tanggal 8 Desember 2017. Pekerjaan Jasa *Event Organizer* Penyelenggaraan Perayaan Puncak HUT IPC ke 25 diantaranya terdiri atas pekerjaan Lokasi Acara sebesar Rp594.500.000,00. Hasil pemeriksaan menunjukkan adanya ketidakseuaian antara pekerjaan yang dilaksanakan dengan yang diatur dalam kontrak berdampak adanya selisih antara nilai yang dibayarkan oleh PT Pelindo II (Persero) kepada PT DCM dengan nilai yang dibayarkan oleh PT DCM ke Hotel DoubleTree by Hilton Jakarta yang berindikasi pemahalan harga sebesar Rp165.865.100,00 (Rp594.500.000,00- Rp428.634.900,00).

Selain itu, terdapat Pemahalan atas Pekerjaan yang Dilaksanakan oleh PT DCM Minimal Sebesar Rp78.850.000,00. Berdasarkan hasil pemeriksaan atas penyusunan HPS, proses evaluasi penunjukkan penyedia barang dan jasa, serta pelaksanaan kontrak menunjukkan adanya dugaan penyimpangan dalam proses pengadaan Pekerjaan Jasa Event Organizer Penyelenggaraan Perayaan Puncak HUT IPC ke 25, sehingga seharusnya PT DCM tidak layak ditunjuk sebagai pemenang dan pelaksana pekerjaan dan terdapat penyimpangan-penyimpangan. Atas penyimpangan-penyimpangan tersebut berdampak adanya pemahalan harga yang dihitung dari selisih antara nilai

kontrak yang diberikan PT Pelindo II (Persero) kepada PT DCM (yang seharusnya tidak layak ditunjuk sebagai pemenang) dengan nilai *invoice* yang dibayarkan PT DCM kepada pihak ketiga seluruhnya minimal sebesar Rp244.715.100,00 (Rp165.865.100,00 + Rp78.850.000,00).

Kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya pemahalan harga yang berindikasi merugikan keuangan perusahaan minimal sebesar Rp244.715.100,00 (Rp165.865.100,00 + Rp78.850.000,00) dan pekerjaan logistik dan media handling sebesar Rp601.000.000,00 tidak dapat diyakini kewajarannya.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi PT Pelindo II (Persero) agar:

- a. Memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada Divisi Pengadaan yang tidak melaksanakan evaluasi pengadaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- b. Memerintahkan kepada PT DCM untuk menyetorkan indikasi kerugian keuangan perusahaan minimal sebesar Rp244.715.100,00 ke rekening PT Pelindo II (Persero); dan
- c. Memerintahkan EVP SPI PT Pelindo II (Persero) untuk menindaklanjuti permasalahan pekerjaan logistik dan media *handling* yang tidak dapat dijelaskan hasil pekerjaannya dengan melakukan pemeriksaan atas kegiatan tersebut dan memastikan kebenaran pelaksanaan pekerjaan serta kebenaran nilai pembayaran sesuai dengan rincian anggaran biaya dalam perjanjian yang telah disepakati dan selanjutnya menyampaikan hasilnya kepada BPK RI.

6. Pekerjaan pengadaan dan penyelesaian satu unit kapal tunda 2 x 800 HP *Type Fix Propeller* dan satu unit kapal tunda 2 x 1200 HP *Type SRP* Milik Cabang Pelabuhan Tanjung Priok tidak sesuai dengan ketentuan (*Temuan No. 18 Hal. 205*)

Hasil pemeriksaan diketahui hal-hal sebagai berikut:

a. Jaminan Pelaksanaan sebesar Rp5.9 miliar belum bisa dicarikan oleh PT Pelabuhan Tanjung Priok

sampai dengan diakukannya pemeriksaan oleh Tim Pemeriksa BPK, belum menerima pencairan jaminan pelaksanaan sebagai dampak dari adanya pemutusan perjanjian dengan PT TKA. PT Pelabuhan Tanjung Priok diketahui mengajukan pencairan jaminan pelaksanaan kepada PT

Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk. KC Kebon Jeruk, namun pihak PT Bank Tabungan Negara (Persero) belum bisa mencairkan jaminan pelaksana tersebut penerima jaminan yang sah dan yang berhak mengajukan klaim adalah PT Pelindo II (Persero) dan telah terjadi perubahan dalam perjanjian pokok, namun tidak diikuti dengan perubahan pihak yang tercantum dalam garansi bank sehingga perjanjian garansi bank juga berakhir. Pembayaran pencairan garansi bank pun diminta diteransfer ke rekening PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok bukan ke rekening PT Pelabuhan Tanjung Priok. Atas adanya penjelasan tersebut PT Bank Tabungan Negara (Persero) KC Kebon Jeruk tetap tidak bisa mencairkan jaminan pelaksanaan tersebut dengan alasan yang sama seperti sebelumnya.

b. Jaminan Pembayaran/Seluruh Pembayaran yang telah diterima oleh PT TKA Sekaligus bunga belum dikembalikan ke PT Pelindo II (Persero) Minimal Sebesar Rp50.376.173.500,00

Dalam addendum perjanjian diatur bahwa PT TKA tidak berkewajiban memperpanjang masa berlaku jaminan pembayaran. Namun, PT TKA diwajibkan membuat pernyataan kesanggupan untuk mengembalikan semua biaya-biaya yang telah dibayarkan oleh PT Pelindo (Persero) Cabang Tanjung Priok. Total biaya dengan pemutusan perjanjian adalah sebesar Rp50.376.173.500,00. PT Pelindo (Persero) diketahui belum menerima pengembalian atas biaya yang telah dibayarkan sebesar Rp50.376.173.500,00 dari PT TKA. Sesuai ketentuan dalam perjanjian yaitu pada Pasal 12 tentang Pemutusan Perjanjian diatur bahwa selain mengembalikan pembayaran yang telah dibayarkan oleh PT Pelindo (Persero) kepada PT TKA, seharusnya juga memperhitungkan bunga yang persentasenya disepakati kemudian oleh kedua belah pihak.

c. PT TKA belum dikenakan denda terkait pemutusan perjanjian sebesar Rp2.975.000.000,00

Berdasarkan ketentuan terkait sanksi/denda di dalam perjanjian pengadaan kapan tunda tersebut, diatur bahwa PT TKA dikenakan denda maksimal sebesar 5% dari biaya pekerjaan (59.500.000.000,00) yaitu sebesar Rp2.975.000.000,00. PT TKA disarankan harus memenuhi ketentuan Pasal 12 ayat (2) perihal pemutusan perjanjian dengan sukarela. Namun apabila PT TKA berkeberatan maka oleh PT Pelindo

II (Persero) dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Utara hingga terdapat kekuatan memaksa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 12 ayat (2) tersebut.

- d. **Pekerjaan Penyelesaian Satu Unit Kapal Tunda 2 x 800 HP *Type Fix Propeller* dan Satu Unit Kapal Tunda 2 x 1200 HP *Type SRP* Milik Cabang Pelabuhan Tanjung Priok Tahap I yang Dilaksanakan Oleh PT Rukindo Mengalami Keterlambatan dan Belum Dikenakan Denda Maksimal Keterlambatan Sebesar Rp901.196.800,00**

Hasil pemeriksaan menunjukkan pekerjaan tersebut mengalami keterlambatan, namun belum dikenakan denda keterlambatan. Sampai dengan dilakukan oleh Tim Pemeriksa BPK, PT Rukindo belum menandatangani berita acara serah terima pekerjaan. PT Rukindo diketahui keberatan dengan nilai denda yang akan dikenakan. PT Rukindo dikenakan sanksi berupa denda maksima sebesar 5% dari nilai pekerjaan (Rp18.023.936.000,00) yaitu sebesar Rp901.196.800,00. Pada saat dilakukan pemeriksaan, kedua kapal tunda tersebut berada di galangan kapal milik PT Rukindo.

- e. **PT Rukindo Mengalihkan Pekerjaan Penyelesaian Satu Unit Kapal Tunda 2 x 800 HP *Type Fix Propeller* dan Satu Unit Kapal Tunda 2 x 1200 HP *Type SRP* Milik Cabang Pelabuhan Tanjung Priok Tahap I kepada Empat Subkontraktor tidak sesuai ketentuan serta terdapat selisih antara harga kontrak dengan harga subkontrak sebesar Rp1.239.379.098,60**

Hasil konfirmasi dengan Direktur Komersial dan Teknik PT Rukindo menunjukkan bahwa PT Rukindo hanya memberikan informasi secara lisan kepada PT Pelindo II (Persero) mengenai penggunaan Subkontraktor dan tidak pernah mengajukan izin secara tertulis. Hasil wawancara tersebut juga menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan Pekerjaan Penyelesaian Kapal Tunda, PT Rukindo hanya bertindak sebagai pengawas atas pekerjaan yang dilaksanakan subkontraktor dan hanya melaksanakan beberapa item pekerjaan. Lebih lanjut diketahui bahwa terdapat selisih antara kontrak dengan subkontrak sebesar Rp1.239.379.098,60.

Kondisi tersebut mengakibatkan:

- a. Kekurangan penerimaan atas pemutusan perjanjian seluruhnya sebesar Rp59.301.173.500,00 yang terdiri dari:
 - 1) Jaminan pelaksanaan pekerjaan yang belum bisa dicairkan sebesar Rp5.950.000.000,00;
 - 2) Jaminan pembayaran/seluruh pembayaran yang telah diterima oleh PT TKA sekaligus bunga minimal sebesar Rp50.376.173.500,00;
 - 3) Denda terkait pemutusan perjanjian sebesar Rp2.975.000.000,00.
- b. Kekurangan penerimaan atas denda keterlambatan pelaksanaan pekerjaan sebesar Rp901.196.800,00;
- c. PT Pelindo II (Persero) tidak dapat memanfaatkan hasil pengadaan secara tepat waktu;
- d. Kelebihan pembayaran sebesar Rp1.239.379.098,60 atas adanya pengalihan pekerjaan oleh PT Rukindo yang tidak sesuai ketentuan; dan
- e. PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok dibebani pembayaran yang bukan merupakan kewajibannya.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan kepada Direksi PT Pelindo II (Persero) agar:

- a. Memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada Direktur PT Pelabuhan Tanjung Priok pada saat dilaksanakannya pemutusan kontrak dengan PT TKA yang tidak memberikan sanksi kepada PT TKA sesuai dengan ketentuan dalam kontrak serta tidak mengambil langkah hukum atas penolakan pencairan Jaminan Pelaksanaan;
- b. Memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku kepada PT Rukindo yang mengalihkan pekerjaan tanpa persetujuan tertulis dari PT Pelindo II (Persero) dan tidak melaksanakan pengadaan kapal sesuai jadwal yang ditetapkan dalam kontrak;
- c. Memerintahkan *General Manager* Cabang Pelabuhan Tanjung Priok supaya:
 - 1) Menginstruksikan *Deputi General Manager Teknik dan Sistem Informasi* Cabang Pelabuhan Tanjung Priok untuk kedepannya agar lebih cermat dalam melakukan pengawasan pekerjaan yang berada dalam tanggung jawabnya;

- 2) Mengenaikan denda keterlambatan kepada PT Rukindo sebesar Rp901.196.800,00 dan menyetorkan ke rekening PT Pelindo II (Persero);
 - 3) Memerintahkan PT Rukindo untuk menyetorkan kelebihan pembayaran sebesar Rp1.239.379.098,60 ke rekening PT Pelindo II (Persero).
- d. Mengambil langkah hukum terhadap PT TKA atas belum dikembalikannya Jaminan pembayaran/seluruh pembayaran yang telah diterima oleh PT TKAsekaligus bunga minimal sebesar Rp50.376.173.500,00 dan denda terkait pemutusan perjanjian sebesar Rp2.975.000.000,00 ke rekening PT Pelindo II (Persero); dan
 - e. Melakukan koordinasi dengan Direksi PT Bank BTN (Persero), Tbk dalam rangka pencairan Jaminan Pelaksanaan pekerjaan PT TKA yang telah dilakukanpemutusan perjanjian sebesar Rp5.950.000.000,00 ke rekening PT Pelindo II (Persero).

PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)

Laporan Hasil Pemeriksaan Dengan Tujuan Tertentu (PDTT)
Berdasarkan IHPS II 2018

PDTT atas Biaya dan Pengelolaan Kegiatan Investasi Tahun 2015 Sampai Dengan Semester I Tahun 2018 pada PT Pelabuhan Indonesia III dan Instansi Terkait Lainnya di Surabaya, Semarang, Denpasar, dan Kupang. (**No. LHP: 26/AUDITAMA VII/PDTT/02/2019**)

Berdasarkan pemeriksaan, BPK RI menyimpulkan bahwa biaya dan pengelolaan kegiatan investasi TA 2015 s.d. Semester I 2018 pada PT Pelindo III (Persero) telah dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan ketentuan internal PT Pelindo III (Persero) dalam semua hal yang material. Meskipun demikian, BPK mengungkapkan permasalahan dengan rincian temuan sebagai berikut:

1. Pengelolaan uang muka pada Terminal Zamrud, Mirah dan Nilam Tanjung Perak, Terminal Pelabuhan Dalam Tanjung Emas serta Unit Fungsi Umum Kantor Pusat PT Pelindo III (Persero) tidak tertib (*Temuan No. 1 Hal. 21*)

Hasil pemeriksaan menunjukkan beberapa permasalahan sebagai berikut:

a. Terminal Zamrud Tanjung Perak Surabaya

Penelusuran lebih lanjut diketahui bahwa pada Terminal Zamrud terdapat hal-hal sebagai berikut:

- 1) tidak terdapat prosedur penutupan dan pemeriksaan kas (*cash opname*) yang dilakukan secara periodik sejak tahun 2016 s.d. saat pemeriksaan kas oleh BPK, sehingga saldo awal pada suatu periode tidak diketahui secara pasti;
- 2) terdapat pengeluaran kas yang digunakan sebagai talangan pembayaran kerjasama dengan PT ACL yang dilakukan secara tunai sebesar Rp69.000.000,00;
- 3) terdapat talangan dana untuk tenaga kerja borongan dan terusan yang pembayarannya terbagi antara PT Pelindo III (Persero) dengan perusahaan pelayaran yang nantinya akan ditagihkan oleh terminal dan penerimaan akan langsung diterima oleh kantor pusat.

Atas selisih dan ketidaktertiban pembukuan yang dilakukan oleh pemegang kas UM tersebut, PT Periondo III (Persero) telah melakukan

penelusuran dan rekalkulasi atas seluruh penerimaan dan pengeluaran uang muka. Dari hasil tersebut besaran selisih yang masih harus ditelusuri lebih lanjut adalah sebesar Rp9.284.985,00.

b. Terminal Mirah dan Nilam Tanjung Perak

Berdasarkan *cash opname* yang dilaksanakan tanggal 31 Agustus 2018 pada pemegang UM I diketahui terdapat selisih lebih uang sebesar Rp424.043.329,00 (uang tunai hasil *cash opname* sebesar Rp949.946.000,00, sedangkan menurut catatan sebesar Rp525.902.671,00). *Cash opname* pemegang UM II terdapat selisih kurang atas uang muka yang disimpan oleh pemegang kas sebesar Rp762.132.436,00 (uang tunai + cek sebesar Rp1.042.096.000,00, sedangkan menurut catatan Rp1.804.228.436,00). Pemegang UM I dan II tidak dapat menjelaskan atas selisih yang terjadi karena tidak terdapat prosedur *cash opname* secara periodik, mutasi dana masuk dan keluar tidak tertib dicatat, pemberian uang muka berupa kas tunai kepada *foreman* dari petugas pemegang uang muka Terminal Nilai Multi tidak disertai bukti tanda terima yang ditandatangani kedua belah pihak dan tidak diketahui oleh supervisor atau GM Terminal Mirah dan Nilam. Atas selisih tersebut di dua pemegang kas UM, PT Pelindo III (Persero) telah melakukan penelusuran dan rekalkulasi atas penerimaan dan pengeluaran uang muka menunjukkan bahwa masih terdapat selisih kurang dari Rp41.879.864,00.

c. Terminal Pelabuhan Dalam Tanjung Emas Semarang

Berdasarkan *cash opname* yang dilaksanakan tanggal 8 September 2018 pada pemegang UM Terminal Pelabuhan Dalam diketahui terdapat selisih lebih sebesar Rp69.449.577,00 (uang tunai *cash opname* Rp0, sedangkan menurut catatan minus Rp69.449.577,00). Serta dana kelancaran pada Pelabuhan Dalam sebesar Rp 5 jt per kegiatan BM yang tidak didukung bukti pertanggungjawaban yang sah dan valid kepada pihak penerima dana. Oleh pihak Cabang Tanjung Emas pengeluaran UM ini diperlakukan sama dengan pertanggungjawaban biaya promosi yaitu hanya didukung berita Acara pengeluaran untuk dana kelancaran.

Kondisi tersebut mengakibatkan terdapat penggunaan dana perusahaan tanpa adanya kaitan dan peruntukan yang jelas.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III (Persero) agar:

- a. Memperbaiki aturan internal perusahaan mengenai tata cara pengajuan dan pertanggungjawaban pengeluaran biaya promosi khususnya kegiatan entertain agar lebih akuntabel sesuai prinsip GCG.
- b. Memberikan sanksi sesuai ketentuan internal yang berlaku kepada:
 - 1) General Manager Regional Jawa Tengah, Jawa Timur dan SVP GA Kantor Pusat yang lalai dalam melengkapi bukti pertanggungjawaban hanya berupa BA atas biaya promosi;
 - 2) Unit Keuangan Regional Jawa Tengah, Jawa Timur dan Kantor Pusat yang tidak memverifikasi bukti pertanggungjawaban biaya promosi secara tertib.

2. Dua Paket Pekerjaan Investasi Belum Seluruhnya Dimanfaatkan dan Terjadi Kelebihan Pembayaran pada Pekerjaan Pembangunan Dermaga Celukan Bawang sebesar Rp310.504.467,00 (Temuan No. 8 Hal. 61)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan *Item V-Fender* senilai Rp1.025.338.000,00 tidak dimanfaatkan dan *item Bollard* senilai Rp57.814.500,00 pada Pekerjaan Curah Kering di Teluk Lamong hilang. Berita Acara Rapat pembongkaran *V-fender*, *bollard* dan *kansteen* menyatakan pekerjaan pembongkaran terdiri dari *v-fender* 6 buah, *bollard* 3 buah, dan *kansteen* sepanjang 66 m². Hasil pembongkaran *V-fender* dan *bollard* ditempatkan di depan gedung HVS-3 dengan ditutup terpal untuk melindungi dari kerusakan dan diserahkan kepada Proyek Teluk Lamong. *V-fender* yang dibongkar sebanyak 6 buah dengan harga satuan Rp170.898.000,00 senilai total Rp1.025.388.000,00 (6x Rp170.898.000,00), sedangkan *bollard* kapasitas 50 ton sebanyak 3 buah dengan harga satuan Rp19.271.500,00 dengan nilai total Rp57.814.500,00 (3x Rp19.271.500,00). Keberadaan *V-fender* masih berada di depan gedung HVS-3 Terminal Teluk Lamong sedangkan keberadaan *bollard* saat ini tidak diketahui keberadaannya. Selain itu, investasi dermaga curah cair di Pelabuhan Celukan Bawang sebesar Rp104.078.748.000,00 belum dimanfaatkan. Nilai investasi yang telah dikeluarkan untuk Pembangunan Dermaga Curah Cair di Pelabuhan Celukan Bawang adalah sebesar Rp104.078.748.000,00, yang terdiri dari pekerjaan konstruksi dermaga Rp103.188.348.000,00 dan

pekerjaan konsultan supervisi sebesar Rp890.400.000,00. Berdasarkan pemeriksaan fisik yang dilaksanakan pada tanggal 27 September 2018 diketahui bahwa pekerjaan sudah selesai namun belum dimanfaatkan.

Permasalahan lain yang perlu menjadi sosotan yaitu Kekurangan Volume pada Pekerjaan Pasangan Batu Abutmen Sebesar Rp310.504.467,00. Hasil pemeriksaan fisik Tim BPK yang dilaksanakan secara bersama-sama dengan PT Pelindo III (Persero), Kontraktor, dan Konsultan Supervisi menunjukkan bahwa telah terjadi kelebihan pembayaran pada pekerjaan pasangan batu abutmen. Volume pekerjaan pasangan batu abutmen berdasarkan kontrak adalah sebesar 837,54 m³, sedangkan volume hasil pemeriksaan sebesar 439,59 m³ sehingga terdapat selisih volume sebesar 397,95 m³ senilai Rp310.504.467,00 (397,95 x Rp780.260,00).

Kondisi tersebut mengakibatkan:

- a. Pemborosan item V-Fender Rp1.025.388.000,00 pada Pekerjaan Curah Kering Teluk Lamong yang tidak dimanfaatkan.
- b. Indikasi kerugian perusahaan atas item *bollard* yang hilang sebesar Rp57.814.500,00 pada Pekerjaan Curah Kering Teluk Lamong;
- c. Tujuan Investasi Dermaga Curah Cair sebesar Rp104.078.748.000,00 untuk meningkatkan pendapatan (*Level of Revenue*) belum tercapai; dan
- d. Kelebihan pembayaran sebesar Rp310.504.467,00 atas pembagunan dermaga curah cair Celukan Bawang.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III (Persero) agar:

- a. Menginstruksikan unit kerja untuk membuat analisa kebutuhan dan usulan investasi;
- b. Menginstruksikan SVP Supervisi Teknis untuk :
 - 1) memerintahkan Pemimpin Proyek Curah Kering Teluk Lamong mengganti item *Bolard* yang hilang;
 - 2) memerintahkan Pemimpin Proyek Celukan Bawang untuk menagih kelebihan pembayaran sebesar Rp310.504.467,00 dan menyetorkan ke kas perusahaan
 - 3) memberikan sanksi sesuai ketentuan Perusahaan yang berlaku kepada:

- a) Manager Proyek pekerjaan Dermaga Celukan Bawang yang kurang cermat dalam menguji kewajaran tagihan kontraktor sebelum melakukan pembayaran;
- b) Pemimpin Proyek pekerjaan Dermaga Celukan Bawang yang kurang optimal dalam melakukan pengendalian pembayaran;
- c. Memberikan sanksi sesuai ketentuan perusahaan yang berlaku kepada SVP *Business Development* yang tidak membuat kajian kelayakan atas Pembangunan Dermaga Curah Cair di Pelabuhan Celukan Bawang;
- d. Mempertimbangkan kinerja Konsultan Supervisi pekerjaan Dermaga Celukan Bawang yang kurang cermat dalam melakukan pengawasan atas pelaksanaan dan perhitungan volume pekerjaan kontraktor pada *rating*/peringkat rekanan di Lingkungan PT Pelindo III (Persero).

3. Kelebihan Pembayaran pada Pekerjaan Pembangunan Container Yard (CY) Tahap II di Terminal Teluk Lamong sebesar Rp23.352.118.486,06 (*Temuan No. 9 Hal. 68*)

Berdasarkan hasil pemeriksaan terdapat kelebihan pembayaran pekerjaan sebagai berikut:

a. Kelebihan Pembayaran pada Pekerjaan Talud, Perkerasan Lapangan, dan Pondasi *Automatic Stacking Cranes (ASC)* Sebesar Rp4.576.726.029,26

Hasil perhitungan Tim BPK dengan PT Peliondo III, Kontraktor, dan Konsultan *QS* menunjukkan bahwa volume yang telah dibayarkan melebihi volume yang sebenarnya dikerjakan oleh kontraktor. Selain itu, dokumen rincian perhitungan volume pekerjaan yang menjadi dasar pembayaran menunjukkan bahwa pada beberapa *item* pekerjaan terdapat ketidakuratan perhitungan serta tidak sesuai dengan *as-built drawing*, sehingga hasil perhitungannya lebih besar dari yang semestinya. Hasil perhitungan kelebihan pembayaran menunjukkan bahwa terdapat kelebihan pembayaran sebesar Rp4.576.726.029,26.

b. Kelebihan Pembayaran Pada Pekerjaan Provisional Sum Berupa Jasa Analisa Perhitungan Volume dan Komposisi Material Pengerukan Sebesar Rp158.400.000,00

Hasil pemeriksaan dokumen dan permintaan keterangan kepada pihak ITN menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan pekerjaan analisa perhitungan volume dan komposisi material pengerukan, pihak ITN

tidak menggunakan sepenuhnya ahli-ahli yang diperlukan sesuai dengan kontrak yang telah disepakati, terdapat ahli yang tidak digunakan dalam pelaksanaan pekerjaan sehingga mengakibatkan kelebihan pembayaran biaya personel sebesar Rp158.400.000,00. Berdasarkan dokumen pembayaran, pekerjaan tersebut telah dibayarkan 100% melalui *item* pekerjaan *provisional sum* yang telah disediakan dalam kontrak. Pemimpin proyek Unit Proyek Pembangunan Terminal Teluk Lamong menjelaskan bahwa *item provisional sum* adalah cadangan biaya yang disediakan dalam kontrak untuk keperluan pembayaran pekerjaan yang dibutuhkan dalam pelaksanaan namun belum dapat diidentifikasi pada saat awal kontrak.

c. Kelebihan Pembayaran Pada Pekerjaan Pengerukan Sebesar Rp18.616.992.456,80

Hasil pemeriksaan atas dokumen justifikasi teknis, Laporan Akhir Pekerjaan *Boring* Mesin oleh ITS, Laporan Hasil Pekerjaan Perhitungan Volume dan Komposisi Material diketahui bahwa proses klarifikasi tanah dari hasil laporan penyelidikan ITS ke Analisa perhitungan volume dan komposisi material yang dilakukan ITN tidak memadai. Tim BPK, PT Pelindo III (Persero) dan kontraktor sepakat untuk melakukan perhitungan volume dan komposisi tanah kembali dengan klarifikasi tanah mengikuti Laporan ITS sebanyak 12 titik. Sebelum dilakukan perhitungan kembali, disepakati terlebih dahulu klarifikasi tanah secara bersama-sama yang juga dihadiri oleh perwakilan Laboratorium Mekanika Tanah ITS Surabaya. Sementara itu, tujuh titik sesuai laporan ITS pada Mei 2013 tidak digunakan dalam perhitungan kembali karena laporan tersebut tidak memuat nilai N-SPT sehingga tidak bisa ditentukan level kekerasan tanahnya. Hasil perhitungan kembali menunjukkan bahwa telah terjadi kelebihan pembayaran pekerjaan pengerukan sebesar Rp18.616.992.456,80.

Kondisi tersebut mengakibatkan kelebihan pembayaran sebesar Rp23.352.118.486,06 (Rp4.576.726.029,26 + Rp158.400.000,00 + Rp18.616.992.456,80).

Sehubungan permasalahan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III (Persero) agar menginstruksikan SVP *Port Engineering Service* untuk:

- a. Menarik kelebihan pembayaran kepada kontraktor atas pekerjaan Konstruksi Sipil Teluk Lamong sebesar Rp23.352.118.486,06 (Rp4.576.726.029,26 + Rp158.400.000,00 + Rp18.616.992.456,80) dan menyetorkan ke Kas Perusahaan.
- b. Mempertimbangkan kinerja Konsultan Manajemen Konstruksi dan Konsultan QS yang kurang cermat dalam melakukan pengawasan atas pelaksanaan dan perhitungan volume pekerjaan kontraktor pada *rating*/peringkat rekanan di lingkungan PT Pelindo III (Persero)
- c. Memberikan sanksi sesuai ketentuan internal Perusahaan yang berlaku kepada:
 - 1) Manager Pengawasan dan Pengendalian Proyek Konstruksi Sipil Teluk Lamong yang kurang cermat dalam menguji kewajaran tagihan kontraktor sebelum melakukan pembayaran;
 - 2) Pemimpin Proyek Teluk Lamong yang kurang optimal dalam melakukan pengendalian pembayaran.

4. Kelebihan pembayaran pada pekerjaan perpanjangan dermaga dan pembangunan *container yard* di belakang perpanjangan dermaga terminal petikemas Semarang sebesar Rp1.058.715.030,00 (*Temuan No. 10 Hal. 76*)

BPK bersama-sama dengan PT Pelindo III (Persero), Kontraktor dan Konsultan Supervisi melakukan pemeriksaan fisik di lapangan atas pekerjaan tersebut. Hasil pemeriksaan kemudian dibandingkan dengan dokumen perhitungan volume pekerjaan terpasang yang menjadi dasar pembayaran, *as built drawing*, dokumen kontrak dan dokumen pelaksanaan lainnya untuk dilakukan perhitungan volume. Hasil perhitungan bersama menunjukkan bahwa volume yang telah dibayarkan melebihi volume yang sebenarnya dikerjakan oleh kontraktor. Selain itu, dokumen rincian perhitungan volume pekerjaan menjadi dasar pembayaran dikehakui bahwa pada beberapa item pekerjaan terdapat ketidakakuratan dan perhitungan ganda, sehingga hasil perhitungannya lebih besar dari yang semestinya. Pada kontrak harga satuan, nilai pembayaran pekerjaan harus sesuai dengan volume pekerjaan yang terpasang. Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa terdapat kelebihan pembayaran sebesar Rp1.058.715.030,00.

Kondisi tersebut mengakibatkan kelebihan pembayaran sebesar Rp1.058.715.030,00.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III(Persero) agar:

- a. Menginstruksikan SVP *Port Engineering Supervision* untuk:
 - 1) Menarik kelebihan pembayaran kepada kontraktor atas pekerjaan Konstruksi Sipil Terminal Petikemas sebesar Rp1.058.715.030,00 dan menyetorkan ke kas perusahaan.
 - 2) Mempertimbangkan kinerja Konsultan Supervisi yang kurang cermat dalam melakukan pengawasan atas pelaksanaan dan perhitungan volume pekerjaan kontraktor dalam ra/wg/peringkat rekanan di lingkungan PT Pelindo III(Persero).
- b. Memberikan sanksi sesuai ketentuan internal perusahaan yang berlaku kepada;
 - 1) Manager Teknik Terminal Petikemas Semarang yang kurang cermat dalam menguji kewajaran tagihan kontraktor sebelum melakukan pembayaran;
 - 2) Pemimpin Proyek Teluk Lamong yang kurang optimal dalam melakukan pengendalian pembayaran.

5. Terdapat kehilangan 1 Unit *Pneumatic Break Away Coupling* senilai Rp1.404.887.420,00 atas pekerjaan lanjutan pembangunan pemasangan Jalur Pipa Gas dari Benoa ke PLTG Pesanggaran Bali (*Temuan No. 12 Hal. 85*)

Pada tanggal 1 Juli 2016, material untuk pekerjaan lanjutan berupa pembangunan dan pemasangan jalur pipa gas dari SKU ke FRU dan pipa gas dari FRU ke *Pig Launcher* telah datang di Benoa, terjadi penundaan pemasangan material pengaman berupa 6 unit *Pneumatic Break Away Coupling* dari PT Pelindo III (Persero) sampai dengan adanya pemberitahuan rencana *shutdown Maintenance* dari PT PEL untuk dapat dilakukan pemasangan, PT Menara Gading Putih menyimpan 6 unit material tersebut di lokasi gudang PT Pelindo III (Persero) Benoa. Pada tanggal 15 Maret 2018 PT Menara Gading Putih melaporkan telah terjadi kehilangan 1 unit 6" *Pneumatic BreakAway Coupling*, SS, ANSI 316-L senilai Rp1.404.887.420,00 yang diduga dicuri dari gudang tempat penyimpanan di lokasi gudang PT Pelindo III (Persero) Benoa. berdasarkan dokumen pembayaran yang disampaikan

oleh PT Pelindo III (Persero) dan keterangan dari Pimpinan Proyek pekerjaan lanjutan pembangunan dan pemasangan jalur pipa gas jalur gas dari FSU Ke FRU dan pipa gas dari FRU ke *Pig Launcher*, PT Pelindo III (Persero) telah melakukan pembayaran kepada PT Menara Gading Putih sebesar 80% melalui dua kali termin pembayaran yaitu:

- 1) Termin I (40%) sebesar Rp10.200.000.000,00 (termasuk PPN 10% dan PPh 4 ayat (2) sebesar 3%);
- 2) Termin I (40%) sebesar Rp10.200.000.000,00 (termasuk PPN 10% dan PPh 4 ayat (2) sebesar 3%).

Kondisi tersebut mengakibatkan potensi kerugian atas 1 unit 6" *Pneumatic Break Away Coupling*, SS, ANSI 3 16-L senilai minimal Rp1.404.887.420,00 yang hilang dan potensi terjadi kondisi tidak aman pada jalur pipa gas Benoa ke PLTG Pesanggaran.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III(Persero) agar;

- a. Menginstruksikan PMO PLTG Pesanggaran dan atau rekanan untuk mengganti 1 unit *pneumatic breakaway coupling* yang hilang serta memasang alat tersebut sesuai dengan perencanaan;
- b. Menginstruksikan SVP *Port Engineering Supervision* untuk meminta kepada rekanan PT MGP mensertifikasi alat Paket II dan III sesuai ketentuan yang berlaku.
- c. Memberikan sanksi sesuai ketentuan internal perusahaan yang berlaku kepada wakil pimpro pekerjaan lanjutan konstruksi pipa LNG dari FSU ke FRU dan pipa gas dari FRU ke *Pig Launcher* dan Kepala PT PEL Cabang Benoa periode terkait atas 1 unit *pneumatic breakaway coupling* yang hilang.

6. Perencanaan dan Pelaksanaan Pengadaan alat-alat Berat Fasilitas Pelabuhan tidak sesuai prosedur dan tidak cermat (*Temuan No. 13 Hal. 91*)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan yaitu *Feasibility study* atas rencana investasi alat-alat pelabuhan yang termasuk dalam *level of revenue* tidak dilakukan atau hanya berdasarkan pengembangan kawasan secara keseluruhan. Hasil pemeriksaan diketahui terjadi tren penurunan utilitasi alat *Automated Stacking Cranes* (ASC) dari tahun 2016 ke tahun 2017 dan semester

I 2018 dibandingkan dengan tren ketersediaan alat untuk operasi (*availability*) yang meningkat dari tahun 2016 ke tahun 2017 dan semester I 2018. Demikian pula pada alat *Straddle Carriers* (SC) terjadi tren penurunan alat dari tahun 2015 ke 2016, ke 2017, dan ke semester I 2018 dibandingkan dengan tren ketersediaan alat untuk operasi (*availability*) yang semakin meningkat dari tahun 2015 ke tahun 2017.

Selain itu, masa jaminan pelaksanaan atas pengadaan 4 unit *Harbour Portal Crane* (HPC) dan 1 unit *Harbour Mobile Crane* (HMC) tidak sesuai dengan peraturan direksi serta terdapat keterlambatan penyelesaian pelaksanaan pekerjaan yang kurang dikenakan denda keterlambatan. Pemeriksaan terhadap dokumen jaminan pelaksanaan pekerjaan pengadaan 4 unit HPC dan 1 unit HMC diketahui bahwa jangka waktu jaminan pelaksanaan tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Direksi tentang Tata Cara Pengadaan Barang dan/atau Jasa. Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa terdapat kekurangan jangka waktu jaminan pelaksanaan pengadaan 1 unit HMC selama 64 hari. Pemeriksaan lebih lanjut terhadap dokumen *Provisional Hard Over* (PHO) dan Berita Acara *Commissioning Testing* diketahui bahwa penyelesaian pelaksanaan pekerjaan melebihi jangka waktu yang ditentukan dalam kontrak.

Kondisi tersebut mengakibatkan:

- a. Jangka waktu pengembalian nilai investasi peralatan fasilitas pelabuhan yang dialokasikan PT Pelindo III (Persero) atau anak perusahaan tidak dapat dievaluasi atas ketiadaan *feasibility study*;
- b. Proyeksi pendapatan tidak dapat dievaluasi dengan biaya yang terjadi.
- c. Kekurangan penerimaan pendapatan dari denda keterlambatan pekerjaan pengadaan 4 unit HPC dan 1 unit HMC sebesar €140,516.73 yang belum dikenakan kepada rekanan.
- d. Kewajaran harga kontrak tidak dapat dinilai atas ketiadaan penyusunan OE/HPS.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III (Persero) agar

- a. Memberikan sanksi sesuai ketentuan internal yang berlaku kepada :
 - 1) VP of Equipment sebagai Project Coordinator Pekerjaan Pengadaan 4 Unit Harbour Portal Crane/HPC dan 1 Unit Harbour Mobile

- Cranel/HMC* yang tidak cermat dalam melakukan supervisi atas pekerjaan *Project Manager*;
- 2) *Project Manager* Pekerjaan Pengadaan 4 Unit *Harbour Portal Crane/HPC* dan 1 Unit *Harbour Mobile Cranel/HMC* yang tidak cermat dalam melakukan review atas jaminan pelaksanaan yang diserahkan oleh kontraktor dan menghitung denda keterlambatan pekerjaan;
 - 3) *Project Manager* Pengadaan 11 Unit *Automated RTG Crane* Baru untuk Terminal Petikemas Semarang (TPKS) yang tidak cermat dalam melakukan *review* atas jaminan pelaksanaan yang diserahkan oleh kontraktor;
 - 4) *SVP Port Equipment* dan *VP Port Equipment* yang tidak cermat dalam menghitung denda keterlambatan pekerjaan Pengadaan 4 Unit *Harbour Portal Crane/HPC* dan 1 Unit *Harbour Mobile Cranel/HMC*
 - 5) SM Peralatan yang tidak cermat dalam melakukan supervisi terhadap *Project Manager* atas pekerjaan Pengadaan 9 Unit *Automated RTG Crane* Baru untuk Terminal Petikemas Semarang (TPKS) terkait jaminan pelaksanaan.
 - 6) *Project Manager* Pengadaan 9 Unit *Automated RTG Crane* Baru untuk Terminal Petikemas Semarang (TPKS) yang tidak cermat dalam melakukan *review* atas jaminan pelaksanaan yang diserahkan oleh kontraktor
- b. Menginstruksikan *SVP Port Equipment* untuk menarik kekurangan denda kepada rekanan sebesar €140,516.73 dan menyetorkan ke kas perusahaan.

7. Tidak terdapat Rencana Umum Pengadaan 15 Kapal Tunda yang Terintegrasi, Kerangka Acuan Kerja tidak rinci dan Penetapan *Engineer Estimate* sebagai dasar penyusunan harga perkiraan sendiri tidak memadai (*Temuan No. 15 Hal. 91*)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan yaitu proses pengadaan 15 unit kapal tunda tidak didukung dengan rencana umum pengadaan yang menyeluruh dan terintegrasi. Hasil pemeriksaan Tim BPK atas dokumen perencanaan pengadaan 15 unit kapal tunda diketahui hal-hal sebagai berikut:

- a. Belum terdapat informasi mengenai analisa kelayakan secara finansial yang mendukung keputusan Direksi untuk melakukan pengadaan kapal tunda secara terpisah antara Pengadaan Design Kapal Tunda, Pengadaan Bangunan Kapal, Pengadaan Mesin Induk dan Sistem Propulsi, Pengadaan Mesin Bantu dan Sistem Pemadam Kebakaran.
- b. Belum terdapat informasi mengenai analisa perhitungan yang membandingkan pengadaan kapal tunda secara utuh (beli jadi) atau pengadaan secara terpisah antara design kapal tunda, bangunan kapal tunda, mesin induk dan sistem propulsi serta mesin bantu dan sistem pemadam kebakaran.

Konfirmasi kepada SM Peralatan PT Pelabuhan Pelindo III (Persero) selaku penyusun Kerangka Acuan Kerja (TOR/RKS) diperoleh keterangan sebagai berikut:

- a. Kerangka Acuan Kerja telah dibuat, namun PT Pelindo III (Persero) belum menyusun Rencana Umum Pengadaan 15 Unit Kapal Tunda (*Master Plan*) Kapal Tunda secara keseluruhan. Hal ini disebabkan karena pada saat perencanaan pengadaan, konsentrasi perhatian unit peralatan pelabuhan PT Pelindo III (Persero) hanya upaya pemenuhan kebutuhan jumlah kapal tunda.
- b. Dalam pembuatan KAK tersebut tidak didasarkan atas kajian atau analisa secara finansial untuk mengetahui lebih menguntungkan pembeli kapal tunda jadi atau kapal tunda secara terpisah.
- c. Unit Peralatan Pelabuhan Pelindo III (Persero) juga tidak pernah mengusulkan kepada Robert Allan (RAL) bahwa lingkup pengadaan RAL tidak hanya sampai penyusunan volume pekerjaan saja (BQ) namun sampai penentuan harga satuan tiap-tiap item pekerjaan yang diperlukan dalam pembangunan kapal tunda tipe SRP sesuai spesifikasi teknisnya.

Kondisi tersebut mengakibatkan hilangnya kesempatan bagi konsultan Indonesia untuk dapat meningkatkan kapasitas dan kapabilitas dalam *design* kapal tunda melalui alih keahlian dari Konsultan Asing (RAL), harga satuan yang ditetapkan dalam Laporan *Engineer's Estimate* yang diterbitkan PT ITS Kemitraan tidak dapat diyakini kewajarannya dan harga perkiraan sendiri yang disusun oleh Unit Peralatan Pelabuhan tidak dapat diyakini kewajarannya.

Sehubungan dengan temuan tersebut, tersebut BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III (Persero) agar:

- a. Memberikan sanksi sesuai ketentuan internal yang berlaku kepada :
 - 1) SVP *Port Facility* yang belum sepenuhnya menerapkan prinsip kehati-hatian dan akuntabilitas melakukan penyusunan KAK dan HPS sesuai ketentuan;
 - 2) SVP Legal yang tidak melakukan review atas klausul-klausul kontrak pengadaan mesin induk dan sistem propulsi secara memadai;
 - 3) PMO pengadaan 15 unit kapal tunda yang belum melakukan pengendalian atas pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan ITS Kemitraan sesuai kontrak dan kerangka acuan kerja.
- b. Mempertimbangkan kinerja ITS Kemitraan yang dalam melakukan pekerjaan penyusunan EE belum sepenuhnya sesuai dengan Kerangka Acuan Kerja dalam rating rekanan.

8. Proses Pelelangan Pengadaan 12 Unit Kapal Pandu Type RIB tidak berdasarkan kualifikasi yang dipersyaratkan, terdapat kekurangan volume sebesar Rp24.572.365,00 dan terdapat keterlambatan pekerjaan kapal tahap 1 dan 2 yang belum dikenakan denda sebesar Rp363.474.073,98 (*Temuan No. 17 Hal. 137*)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan yaitu uji kecepatan maksimal tidak tercapai sesuai kontrak dan terdapat kekurangan volume pekerjaan sebesar Rp24.572.365,00. Berdasarkan hasil cek fisik diketahui bahwa mesin induk kapal pandu tidak mampu melakukan putaran maksimum 6000 RPM saat dilakukan cek fisik bersama Tim BPK. Maksimum putaran mesin berkisar rata-rata 5200 RPM s.d. 5400 RPM dan terdapat beberapa kekurangan volume pekerjaan dibandingkan volume yang telah ditetapkan dalam kontrak sebesar Rp24.572.365,00. Pengujian lebih lanjut atas Laporan Pemeriksaan Kondisi dan Peralatan *Sea Trial* diketahui bahwa rata-rata kecepatan pada 85% rpm sebesar 21,2 knot dan pada 100% rpm sebesar 25,7 knot. Namun, belum ditemukan dokumentasi yang menunjukkan bahwa kecepatan kapal dapat mencapai kecepatan tersebut dan belum ditemukan dokumentasi pencatatan mesin sesuai standar *maker*. Dengan demikian, ketercapaian *endurance test* berpotensi tidak memenuhi yang dipersyaratkan dalam kontrak.

Selain itu, terdapat denda keterlambatan yang belum dikenakan kepada PT Tesco Indomaritim atas paket 1 dan 2 dengan total sebesar Rp363.474.073,98. Berdasarkan Laporan kemajuan fisik yang diterbitkan oleh PT TI per tanggal 30 April 2018 diketahui terdapat 3 unit kapal paket 1 yang telah selesai pembangunannya, atas paket 1 telah dinyatakan selesai dan diserahkan sesuai dengan BAST, sedangkan berdasarkan kontrak paket 1 seharusnya selesai paling lambat tanggal 30 April 2018, dengan demikian terjadi keterlambatan penyelesaian pekerjaan 7 hari. Pembayaran paket 1 atas paket 1 telah dibayarkan penuh sesuai nilai kontrak dan tagihan dari PT TI sebesar Rp8.575.077.823,00 tanpa dikurangi adanya denda keterlambatan sebesar Rp75.045.444,76 ($\text{Rp}10.720.777.823,00 \times 7 \text{ hari} \times 1\%$). Terdapat keterlambatan penyelesaian pekerjaan pengadaan kapal pandu paket 2 dari jadwal Selama 27 hari (31 Juli s.d. 27 Agustus 2018) yang seharusnya dikenakan denda keterlambatan sebesar Rp288.428.629,22 ($\frac{1}{1000} \times \text{Rp}10.682.541.823,00 \times 27 \text{ hari}$). Nilai Rp10.682.541.823,00 merupakan Nilai paket 2 yang tercantum dalam kontrak yang merupakan nilai pekerjaan yang menjadi dasar pengenaan denda keterlambatan penyelesaian pekerjaan.

Berdasarkan keterangan Tim *Counterpart* PT PMS diketahui telah terjadi keterlambatan penyelesaian kapal pandu baik tahap 1 maupun tahap 2 dan Tim *Counterpart* PT PMS telah melakukan perhitungan denda keterlambatan kepada PT Tesco Indomaritim untuk paket 1. Hal ini disebabkan koordinasi antara tim *Counterpart* dengan Unit Keuangan tidak berjalan dengan baik dimana tim *Counterpart* telah membuat BA denda keterlambatan yang telah disepakati oleh PT PMS dengan PT TI namun belum diterima oleh unit keuangan PT PMS. Sedangkan untuk paket 2 masih dalam proses persetujuan atas penerbitan BAST- 1 oleh Direksi.

Kondisi tersebut mengakibatkan:

- a. Proses pelelangan Pengadaan 12 unit Kapal Pandu Aluminium tidak diyakini kebenarannya.
- b. Kekurangan penerimaan yang berasal dari denda paket 1 dan 2 yang belum dikenakan kepada PT Tesco Indomaritim minimal sebesar Rp363.474.073,98 ($\text{Rp}288.428.629,22 + \text{Rp}75.045.444,76$)
- c. Potensi kelebihan pembayaran atas kecepatan mesin kapal yang belum sesuai spesifikasi kontrak.
- d. Kelebihan pembayaran pekerjaan sebesar Rp24.572.365,00.

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelindo III (Persero) selaku RUPS PT PMS agar menginstruksikan Direksi PTPMS untuk:

- a. Memberikan sanksi sesuai ketentuan internal kepada:
 - 1) Kepala Bidang Logistik PT PMS yang dalam melakukan proses pelelangan prakualifikasi dan proses pelelangan pemilihan penyedia jasa belum sepenuhnya mengacu kepada dokumen kualifikasi dan dokumen pelelangan serta pedoman pengadaan barang dan jasa yang berlaku di PT PMS;
 - 2) Kepala Biro Hukum PT PMS yang tidak menyusun klausul kontrak secara komprehensif dan belum menerapkan prinsip kehati-hatian (asas prudential) dalam merumuskan dan menetapkan klausul kontrak;
 - 3) Tim *Counterpart* dan Kepala Divisi Teknik PT PMS yang belum melakukan pengendalian pelaksanaan kontrak secara efektif;
 - 4) Unit Komersial, Unit Operasi dan Unit Teknik PT PMS yang tidak menyusun secara cermat Kerangka Acuan Kerja Pengadaan.
- b. Memerintahkan Kepala Divisi Teknik menarik denda keterlambatan yang belum dikenakan minimal sebesar Rp363.474.073,98 (Rp288.428.629,22 + Rp75.045.444,76) dan menarik kelebihan pembayaran minimal sebesar Rp24.572.365,00.
- c. Memerintahkan Kepala Divisi Teknik untuk melakukan pemeliharaan mesin, pembersihan lambung, dan penyetelan posisi mesin oleh PT Tesco Indomaritim atas seluruh pengadaan kapal pandu dan melakukan uji coba kembali kekuatan mesin seperti yang dipersyaratkan dalam kontrak.

PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)

Laporan Hasil Pemeriksaan Kinerja Berdasarkan IHPS II 2018

Kinerja atas Pelayanan Angkutan Barang pada Kapal Penumpang, Kapal Perintis dan Kapal Tol Laut Tahun 2017 sampai dengan Semester I 2018 pada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) di DKI Jakarta, Jawa Timur, Nusa Tenggara Timur dan Kalimantan Utara (**No. LHP: 18/AUDITAMA VII/PDPT/02/2019**)

Berdasarkan pemeriksaan, BPK RI menyimpulkan bahwa terdapat beberapa kelemahan yang terjadi di PT Peln (Persero) dalam pelaksanaan pelayanan angkutan barang. Oleh karena itu, kinerja pelayanan angkutan barang tahun 2017 s.d. semester I 2018 yang dilakukan PT Peln (Persero) belum sepenuhnya efektif. Permasalahan - permasalahan tersebut antara lain adalah:

1. Terdapat kelemahan informasi *Shipper* dalam Aplikasi IMRK PT Peln (Temuan No. 1 Hal. 64)

Berdasarkan pemeriksaan terhadap IMRK yang digunakan PT Peln (Persero) didapatkan data terkait jumlah *shipper* yang sudah terdaftar, selain IMRK yang digunakan PT Peln (Persero) diketahui bahwa terdapat IMRK milik Kementerian Perhubungan (Kemhub) yang dapat diakses melalui <https://tollaut.prahu-hub.com/>. Hasil konfirmasi kepada Kemenhub didapatkan informasi bahwa sistem IMBK dari PT Peln (Persero) dan sistem IMRK dari Kemenhub merupakan dua sistem yang berbeda dan tidak berhubungan. Berdasarkan hasil pemeriksaan terhadap data *shipper* dalam IMRK diketahui terdapat perbedaan jumlah *shipper* antara IMRK yang digunakan PT Peln (Persero) dengan IMRK milik Kemenhub. Dalam sistem IMRK milik Kemenhub diketahui terdaftar sebanyak 109 *shipper* sedangkan dalam IMRK yang digunakan PT Peln (Persero) hanya terdaftar sebanyak 59 *shipper*. Dari penelusuran nama *shipper* yang terdaftar di IMRK diketahui terdapat 25 *shipper* yang terdaftar di IMRK milik PT Peln (Persero) tetapi tidak terdaftar di IMRK milik Kemenhub.

Kondisi tersebut mengakibatkan *shipper* yang tidak mendapat persetujuan dari Kemenhub dapat melakukan pengiriman muatan barang menggunakan kapal tol laut yang dikelola oleh PT Peln (Persero).

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelni (Persero) memerintahkan Manajer Perencanaan Pengendalian Pemasaran Tol Laut dan Angkutan Ternak PT Pelni (Persero) agar melakukan:

- a. Rekonsiliasi data *shipper* yang terdaftar dalam IMRK yang digunakan PT Pelni (Persero) dengan IMRK milik Kemenhub secara periodik; dan
- b. Verifikasi secara fisik keberadaan dan kebenaran *shipper* yang telah terdaftar

2. Tidak melakukan pemeriksaan bagasi barang penumpang pada Kapal Penumpang dan Kapal Perintis secara memadai (Temuan No. 7 Hal. 95)

Pada temuan tersebut terdapat permasalahan perhitungan tarif *over* bagasi sebagai berikut:

a. Tarif *over* bagasi kantor Cabang Surabaya

Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa terdapat 5 tiket *over* bagasi penumpang yang dihitung dengan koli. Petugas embarkasi debarkasi atas bagasi penumpang. Uang tambang *over* bagasi yang dipungut oleh petugas sebesar Rp1.235.000,00 tidak sesuai dengan ketentuan tarif *over* bagasi yang berlaku. Pemeriksaan lebih lanjut diketahui bahwa uang tambang *over* bagasi untuk KM Bukit Raya Embarkasi Surabaya tanggal 1 November 2018 sebesar Rp5.260.000,00. Sedangkan uang tambang *over* bagasi yang dilaporkan kepada Kantor Cabang Surabaya sebesar Rp1.235.000,00. Terdapat selisih uang tambang *over* bagasi sebesar Rp4.025.000,00 (Rp5.260.000,00 – Rp1.235.000,00).

b. KM Gunung Dempo

Hasil pemeriksaan menunjukkan terdapat 27 tiket yang diperhitungkan sebagai *over* bagasi dengan jumlah 35 koli bagasi. Uang tambang *over* bagasi atas penumpang KM Gunung Dempo tanggal 3 November 2018 Embarkasi Surabaya berdasarkan perhitungan petugas cabang Surabaya sebesar Rp5.266.000,00. Pemeriksaan lebih lanjut diketahui bahwa uang tambang *over* bagasi KM Gunung Dempo sebesar Rp25.409.000,00. Terdapat selisih sebesar Rp20.143.000,00 (Rp25.409.000,00 – Rp5.266.000,00).

c. KM Umsini

Hasil pemeriksaan menunjukkan penghasilan *over* bagasi KM Umsini oleh petugas debarkasi embarkasi PT Pelni (Persero) Cabang Surabaya sebesar Rp3.199.000,00. Pemeriksaan lebih lanjut diketahui bahwa uang tambang *over* bagasi sebesar Rp10.586.000,00. Terdapat selisih uang tambang muatan *over* bagasi sebesar Rp7.387.000,00 (Rp10.586.000,00 – Rp3.199.000,00)

d. KM Labobar

Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa uang tambang *over* bagasi KM Labobar embarkasi Surabaya tanggal 7 November 2018 berdasarkan perhitungan petugas embarkasi debarkasi PT Pelni (Persero) Cabang Surabaya adalah sebesar Rp6.301.000,00. Pemeriksaan lebih lanjut diketahui bahwa uang tambang *over* bagasi KM Labobar sebesar Rp31.695.000,00. Terdapat selisih sebesar Rp25.394.000,00 (Rp31.695.000,00 – Rp6.301.000,00).

e. Perhitungan uang tambang di Kantor Cabang Tanjung Priok KM Ciremai

Hasil pemeriksaan menunjukkan tarif *over* bagasi sebesar Rp12.200.000,00. Pemeriksaan lebih lanjut diketahui bahwa uang tambang *over* bagasi KM Ciremai sebesar Rp31.699.000,00. Terdapat selisih uang tambang *over* bagasi sebesar Rp19.499.000,00 (Rp31.699.999,99 – Rp12.200.000,00).

Berdasarkan hasil perhitungan tarif *over* bagasi tersebut, petugas embarkasi debarkasi PT Pelni (Persero) memperhitungkan uang tambang *over* bagasi tidak sesuai dengan tarif *over* bagasi yang berlaku. Petugas embarkasi debarkasi PT Pelni (Persero) memperbolehkan 1 tiket *over* bagasi penumpang lebih dari 2 koli bagasi. Informasi yang diperoleh saat pengecekan di lapangan diketahui bahwa Pelabuhan Tarakan dan Pelabuhan Tanau di Kupang tidak mengenakan tarif *over* bagasi kepada penumpang.

Kondisi tersebut mengakibatkan:

- a. PT Pelni (Persero) kehilangan potensi penerimaan atas barang bawaan penumpang.
- b. Kekurangan penerimaan atas selisih uang tambang *over* bagasi minimal sebesar Rp76.448.000,00 (Rp4.025.000,00 + Rp20.143.000,00 + Rp7.387.000,00 + Rp25.394.000,00 + Rp19.499.000,00).

- c. PT Pelni (Persero) belum menjalankan proses pemungutan pendapatan atas *over* bagasi secara maksimal.
- d. Kehilangan potensi pendapatan *cargo* yang berasal dari kelebihan *over* bagasi penumpang

Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direktur Utama PT Pelni (Persero) agar:

- a. Memerintahkan Kepala Cabang untuk:
 - 1) Menyetorkan kekurangan penghasilan *over* bagasi sebesar Rp76.448.000,00;
 - 2) Melakukan pengawasan secara berkala terhadap tim embarkasi debarkasi dalam melaksanakan pemeriksaan tiket dan barang penumpang; dan
 - 3) Menyusun laporan secara berkala terkait pemantauan dan monitoring pelaksanaan penentuan dan perhitungan uang tambang *over* bagasi penumpang.
- b. Memerintahkan Kepala SPI untuk melakukan penghitungan atas selisih penghasilan *over* bagasi pada seluruh kantor cabang di luar yang telah menjadi sampel pemeriksaan BPK;
- c. Memerintahkan Direktur Usaha Angkutan Kapal Penumpang dan Perintis untuk menyusun laporan pemantauan secara periodik sebagai bentuk monitoring atas pengelolaan uang tambang *over* bagasi;
- d. Memerintahkan Direktur Usaha Angkutan Barang dan Tol Laut untuk melakukan monitoring atas pelaksanaan permuatan angkutan barang.

3. Kesiapan Kapal dalam Rangka Bongkar Muat barang belum memadai (Temuan No. 10 Hal. 129)

Faktor-faktor yang mempengaruhi kedatangan kapal tidak sesuai dengan *emplooi* kapal antara lain cuaca, omisi deviasi dan adanya kerusakan mesin pada saat kapal berlayar. Hasil pengamatan fisik di lapangan diperoleh informasi sebagai berikut:

a. Kapal Tol Laut

Berdasarkan hasil konfirmasi dengan Nakhoda KM Logistik Nusantara I keterlambatan bongkar muatan *container* kapal tol laut karena kedatangan kapal tidak sesuai rencana *emplooi* awal disebabkan adanya

kerusakan mesin induk *Bushing Housing Spindel Exhaust Valve* Motor Induk pada KM Logistik Nusantara I.

b. Kapal Penumpang

Berdasarkan pemeriksaan dokumen diperoleh informasi adanya keterlambatan kedatangan kapal penumpang dikarenakan kerusakan mesin dan adanya keterlambatan pengisian air tawar pada pelabuhan pengisi air tawar. Hasil pemeriksaan lebih lanjut diketahui Terdapat 16 alat bongkar muat (*crane*) tidak efektif yaitu KM Umsini, KM Tidar, KM Siguntang, KM Lambelu, KM Kelimutu, KM Lawit, KM Tatamailau, KM Sirimau, KM Awu, KM *Leuser*, KM Binaiya, KM Bukit Raya, KM Sangiang, KM Wilis, KM Pangrango, KM Caraka JN III-4. Selain itu, Keterlambatan kedatangan kapal penumpang dikarenakan adanya kerusakan mesin induk yang *spare part*nya tidak tersedia. Atas tidak tersedianya *spare part* tersebut *spare part* yang seharusnya diganti namun pada akhirnya hanya diperbaiki.

Kondisi tersebut mengakibatkan PT Pelni (Persero) proses bongkar muat barang tidak optimal. Sehubungan dengan temuan tersebut, BPK merekomendasikan Direksi PT Pelni (Persero) agar:

- a. Memerintahkan Manajer Perawatan dan Perbaikan Kapal PT Pelni (Persero) untuk mengevaluasi kondisi kapal; dan
- b. Memerintahkan Manajer Operasi Kapal Tol Laut PT SBN untuk mengevaluasi kondisi prasarana pendukung proses bongkar muat.