

**HASIL PEMERIKSAAN
ATAS
BAGIAN PROYEK / SATUAN KERJA PENINGKATAN JALAN KA LINTAS
UTARA JAWA
TAHUN ANGGARAN 2004 DAN 2005
PADA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DI
CIREBON**

Resume Hasil Pemeriksaan

Berdasarkan ketentuan Pasal 23E Perubahan Ketiga Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Pasal 2 Undang-Undang No. 5 Tahun 1973, Badan Pemeriksa Keuangan telah memeriksa Bagpro/Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa pada Direktorat Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan di Cirebon.

Audit atas pelaksanaan anggaran tersebut dilakukan dengan berpedoman pada Standar Audit Pemerintahan (SAP) yang ditetapkan oleh BPK-RI pada Tahun 1995.

Tanpa mengurangi keberhasilan dalam pelaksanaan kegiatan yang telah dicapai, hasil pemeriksaan menunjukkan beberapa kelemahan, yaitu :

1. Belum memadainya Sistem Pengendalian Intern (SPI) dalam pelaksanaan kegiatan Bagpro/Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa Direktorat Perkeretaapian, pada unsur :
 - a. Kebijakan dan prosedur terutama terkait dengan belum adanya ketentuan yang jelas mengenai pembebanan biaya fasilitas konsultan pada kontrak konstruksi.
 - b. Pengawasan dan pengendalian terutama terkait dengan :
 - 1) Lemahnya pengawasan dan pengendalian Pimbagpro/Ka. Satker terhadap Panitia Lelang yang tidak cermat dalam menyusun perhitungan volume pekerjaan (dhi. kebutuhan balas) dalam bestek/RKS.
 - 2) Lemahnya pengawasan dan pengendalian Pimbagpro/Ka. Satker terhadap Panitia Lelang yang tidak cermat dalam menyusun biaya langsung personil konsultan dalam bestek/RKS dan tidak mematuhi ketentuan yang berlaku.
 - 3) Lemahnya pengawasan dan pengendalian Pimbagpro/Ka. Satker terhadap Panitia Lelang yang tidak cermat dan kurang memedomani Guidelines maupun Keppres mengenai pengadaan barang/jasa dalam mengevaluasi penawaran.
2. Temuan pemeriksaan :
 - a. **Perhitungan kebutuhan volume balas sebanyak 54.188 ton untuk peningkatan jalan KA penggantian rel R.42 dengan rel R.54 antara Tegal – Brebes, kurang tepat**

Dalam RAB kontrak terdapat item pekerjaan pengadaan dan mengerjakan balas baru uk. 2-6 cm sebanyak 36.125,33 m³ atau setara 54.188 ton senilai Rp5.375.959.320,00. Dalam perhitungan volume kebutuhan balas tersebut dengan asumsi kondisi existing balas berada pada 7,5 cm di bawah muka bantalan, tetapi Panitia Lelang tidak memperhitungkan adanya selisih tinggi kepala rel (KR) yang diganti (yaitu rel R.42 menjadi rel R.54), yaitu ± 2,1 cm dimana angka selisih tersebut dapat mengurangi nilai asumsi kondisi existing balas dari 7,5 cm menjadi 5,4 cm di bawah muka bantalan dan bukti/dokumentasi pendukung (baik berupa photo maupun berkas survey/pengukuran lapangan) yang menyatakan kondisi existing balas berada 7,5 cm di bawah muka bantalan, tidak tersedia.

Hasil perhitungan kembali volume balas secara uji petik pada 3 (tiga) paket kontrak menurut shop drawing diperoleh jumlah balas 9.505,19 ton atau terdapat selisih 344,81 ton. Sedangkan menurut shop drawing plus *Quantity calculation* peningkatan jalan KA antara Cikampek – Cirebon diperoleh jumlah balas 7.545,27 ton atau terdapat selisih 2.304,73 ton.

Hal tersebut tidak sesuai dengan Keppres No. 80/2003 (Bab I Pasal 3), seharusnya pengadaan barang/jasa wajib menerapkan prinsip efisien dan efektif, menggunakan dana dan daya yang terbatas untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan dan dapat dipertanggung-jawabkan.

Akibatnya akan terjadi pemborosan minimal sebesar Rp228.425.500,00, yang disebabkan ketidakcermatan Panitia Lelang (dhi. Tim Teknis) dalam menghitung kebutuhan balas sesuai volume pekerjaan.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk :
Memerintahkan Ka. Satker melakukan perhitungan kembali kebutuhan balas sesuai kondisi lapangan melalui proses addendum kontrak.

b. Penetapan biaya langsung personil konsultan supervisi untuk 7 (tujuh) kontrak senilai Rp520.575.000,00 tidak sesuai ketentuan

Dalam harga 7 (tujuh) paket kontrak pengawasan/supervisi terdapat item Biaya Langsung Personil (BLP) konsultan senilai Rp520.575.000,00. Dalam melakukan evaluasi perhitungan Biaya Langsung tenaga ahli, Panitia Lelang menggunakan SEB Deputy Ketua Bidang Pembiayaan dan Pengendalian Pelaksanaan Bappenas dan DJA Depkeu No. 604/D.VI/02/1998 dan No. SE-35/A/21/0298 tanggal 14 Pebruari 1998 tentang Biaya Langsung Personil dan Biaya Langsung Non Personil untuk Menyusun Rencana Anggaran Biaya (RAB) dan Harga Perhitungan Sendiri (HPS) yang dinyatakan *sudah tidak berlaku*.

Hal tersebut tidak sesuai dengan Keppres No. 80/2003, Lampiran I Bab II.B1.p dan SEB Depkeu dan Bappenas No. SE-38/A/2000 dan 1203/D.II/03/2000, seharusnya klarifikasi dan/atau negosiasi terhadap unit biaya personil dilakukan berdasarkan harga pasar yang berlaku dan wajar serta berdasarkan daftar gaji yang telah diaudit dan/atau bukti setor pajak penghasilan tenaga ahli konsultan yang bersangkutan.

Akibatnya tidak ada standar harga yang dapat digunakan untuk menilai kebenaran penetapan Biaya Langsung Personil (BLP) senilai Rp520.575.000,00 yang disebabkan Panitia Lelang tidak mentaati ketentuan yang berlaku mengenai perhitungan Biaya Langsung Personil.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk :
Memerintahkan Ka. Satker melakukan perhitungan kembali atas biaya langsung personil konsultan berdasarkan data dukung sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan apabila terdapat selisih lebih maka diperhitungkan melalui proses addendum kontrak.

Telah ditindaklanjuti sesuai dengan surat No. 174/K.S.III/PLU/VIII/05 tanggal 15 Agustus 2005

c. Pembebanan biaya konsultan senilai JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 eq. Rp6.517.489.450,00 pada kontrak konstruksi, tidak memiliki dasar ketentuan yang jelas

Dalam harga kontrak pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Antara Cikampek-Cirebon Lintas Utara Jawa (II) Segmen III yang dilaksanakan oleh Tekken – Modern

JO terdapat pay item pekerjaan untuk membiayai fasilitas konsultan senilai JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 eq Rp6.517.489.450,00.

Overhead, profit, dan risk telah dibebankan/diperhitungkan oleh kontraktor pada nilai pay item tersebut diatas sebesar 5,30% atau senilai JPY789.906,31 + Rp266.767.983,81 eq. Rp328.040.779,50.

Panitia Lelang menjelaskan bahwa pembebanan pengeluaran konsultan (engineer) pada kontrak konstruksi tersebut dilakukan dengan pertimbangan mengacu pada kontrak sejenis pada periode sebelumnya, tanpa diketahui secara jelas dan pasti mengenai ketentuan yang mendasarinya, baik dalam Guidelines maupun Keppres.

Hal tersebut tidak sesuai dengan Loan Agreement (LA) No. IP-489 tanggal 28 Januari 1998 (Schedule 2, Section 1) menyatakan kategori kegiatan/pekerjaan (yaitu, Construction Works dan Consulting Services) telah mendapat alokasi dana/pembiayaan masing-masing secara terpisah. Sesuai dengan klausul tersebut, pay item pekerjaan untuk pengeluaran fasilitas konsultan seharusnya tidak membebani kontrak konstruksi.

Akibatnya, (1) volume kontrak konstruksi pekerjaan peningkatan jalan KA lintas utara Jawa berkurang sebesar JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 eq. Rp6.517.489.450,00 dan (2) akan terjadi pengeluaran yang tidak perlu sebesar JPY789.906,31 + Rp266.767.983,81 eq. Rp328.040.779,50 atau sebesar persentase O/H, Profit, dan Risk yang diterima kontraktor, yang disebabkan kelalaian Panitia Lelang dan Konsultan Perencana dalam merencanakan dan menyusun bill of quantity atau volume pekerjaan kontrak konstruksi.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk :

- 1) Memberikan teguran kepada Panitia Lelang yang tidak cermat dalam menjalankan tugasnya
- 2) Memerintahkan Pimbagpro / Ka. Satker melakukan perhitungan kembali atas biaya fasilitas engineer senilai JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 melalui proses addendum kontrak konstruksi
- 3) Memerintahkan Pimbagpro / Ka. Satker PLU berkoordinasi dengan Pimpro / Ka. Satker di Pusat (Ditjendat) yang bertanggung jawab atas Kontrak Konsultan Supervisi guna melakukan perhitungan kembali biaya fasilitas engineer senilai JPY14.903.893,00 + Rp5.033.358.185,00 (*at cost*) melalui proses addendum kontrak konsultan.

d. Kontrak pekerjaan rehabilitasi jembatan pada Proyek Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa kurang dibayar sebesar Rp12.034.370.289,00

Kontraktor pelaksanaan pekerjaan Rehabilitasi Jembatan KA Phase II (Hutama Tokyu Datam Joint Operation (HTD-JO)) telah mengajukan eskalasi harga kontrak melalui surat No. OP-1694-BE tanggal 3 Desember 2002 kepada Pimbagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa senilai Rp21.324.831.234,00. Selanjutnya, Pimbagpro mengajukan usulan eskalasi harga tersebut kepada Dirjen Perhubungan Darat melalui surat No. 10/K.P.II-0/PLU/IV/03 tanggal 28 Maret 2003. Setelah dilakukan perhitungan dan pembahasan oleh pihak Pimbagpro, Kontraktor dan Ditjen Perhubungan Darat, maka nilai eskalasi menjadi sebesar Rp19.778.483.943,00 (termasuk PPN).

Mengingat dana pendamping tidak mencukupi pembayarannya hanya dapat disetujui sebesar 7.744.113.654,00, sesuai surat DJA No. S.6887/A/2003 tanggal 29 Desember 2003 sehingga Bagpro PLU masih mempunyai hutang sebesar Rp12.034.370.289,00 (Rp19.778.483.943,00 – Rp7.744.113.654,00).

Kontraktor Utama Tokyu Datam JO (HTD JO) pada tanggal 13 Desember 2004 telah mengingatkan kembali Pimbagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara (PLU) mengenai kekurangan pembayaran tersebut dan sampai saat pemeriksaan BPK berakhir, kekurangan pembayaran sebesar Rp12.034.370.289,00 (termasuk PPN) tersebut masih belum dibayar dan masih dimohonkan untuk segera dilakukan pembayarannya.

Kontraktor yang telah menyelesaikan pekerjaan sesuai kontrak seharusnya memperoleh pembayaran secara penuh.

Akibatnya Pemerintah dhi Departemen Perhubungan berhutang kepada rekanan sebesar Rp12.034.370.289,00 (termasuk PPN), yang disebabkan keterbatasan anggaran Departemen Perhubungan untuk penyediaan local cost dalam rangka mendukung Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara yang dibiayai dengan Pinjaman Luar Negeri.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat supaya segera mengupayakan melunasi kekurangan pembayaran kontrak sebesar Rp12.034.370.289,00 tersebut di atas.

e. Jangka waktu penugasan konsultan pengawas asing melebihi jangka waktu pelaksanaan konstruksi pembangunan jalur ganda jalan KA antara Cikampek-Cirebon Lintas Utara Jawa (II) Segmen III

Dalam pelaksanaan kontrak pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Antara Cikampek-Cirebon Lintas Utara Jawa (II) Segmen III yang dilaksanakan oleh Tekken – Modern JO diketahui :

1) Terdapat pekerjaan tubuh jalan KA (roadbed work) yang terletak antara stasiun Arjawinangun-Cirebon dan Kadongkangabus – Arjawinangun. Pekerjaan tersebut sebagian telah dilaksanakan dan menurut jadwal pelaksanaan pekerjaan tersebut direncanakan selesai pada September 2005 atau selama 3 (tiga) bulan.

Namun, tenaga konsultan asing (expatriate) yang mengawasi pelaksanaan pekerjaan tersebut dengan jangka waktu sekitar 8 (delapan) bulan, sehingga akan terjadi kelebihan waktu konsultan \pm 5 (lima) bulan senilai JPY 12.000.000,- (5bulan x JPY2.400.000)

2) Tidak ada pekerjaan pembangunan jembatan (bridges) namun, tenaga konsultan asing (expatriate) yang mengawasi pelaksanaan pekerjaan tersebut, dalam scope of work-nya terdapat pekerjaan pembangunan jembatan (bridges) antara Arjawinangun-Cirebon pada BH 406, 418, 540 dan 549, selama 14 bulan, sedangkan pekerjaan struktur pembangunan jembatan yang diawasi tersebut adalah merupakan pekerjaan yang dilaksanakan tahun sebelumnya yang dibiayai dengan loan (IP392) tahun 1997 sehingga pengawasan terhadap pekerjaan tersebut tidak diperlukan senilai JPY33.600.000,- (14 bulan x JPY2.400.000).

Dari uraian di atas, seharusnya jangka waktu penugasan konsultan pengawas tidak melebihi atau sinkron dengan jangka waktu pelaksanaan konstruksi dan konsultan asing (expatriate) menjadi tidak diperlukan dengan tidak adanya konsultan lokal/pendamping.

Akibatnya akan terjadi pemborosan minimal sebesar JPY45.600.000,00 eq. Rp4.017.150.240,00, yang disebabkan kurangnya koordinasi antara Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa dengan Proyek Layanan Jasa Konsultansi Teknik dan Layanan Jasa Pengawasan – Dit. KA di Pusat (Ditjen Hubdat) dan jadwal penugasan konsultan pengawas asing belum disesuaikan dengan jangka waktu pelaksanaan konstruksi di lapangan.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk memerintahkan Pimbagpro / Ka. Satker PLU berkoordinasi

dengan Pimpro / Ka. Satker di Pusat (Ditjendat) yang bertanggung jawab atas Kontrak Konsultan Supervisi guna melakukan peninjauan kembali terhadap jadwal penugasan atau meninjau kembali beberapa tenaga ahli (expatriate) konsultan supervisi yang tidak diperlukan.

Penanggung Jawab,

Drs. A. Sjakir Amir, MM
NIP. 240000913

BAB I

GAMBARAN UMUM

A. Tujuan Pemeriksaan

Untuk mengetahui dan menilai apakah :

1. Informasi keuangan Bagpro/Satker telah diadministrasikan dan disajikan secara tertib sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan dan/atau ketentuan yang berlaku;
2. Bagpro/Satker telah mematuhi persyaratan kepatuhan terhadap peraturan pengelolaan keuangan dalam pelaksanaan APBN dan PLN, khususnya anggaran belanja modal;
3. Sistem Pengendalian Intern (SPI) Bagpro/Satker, baik terhadap informasi keuangan maupun terhadap pengamanan atas kekayaan, telah dirancang dan dilaksanakan secara memadai untuk mencapai tujuan pengendalian.

B. Sasaran Pemeriksaan

Sasaran pemeriksaan atas Bagpro/Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa TA 2004 dan 2005 pada Ditjen Perhubungan Darat, meliputi :

1. Peningkatan jalan KA rel R.42 dengan rel R.54 antara Tegal – Brebes – Bulakamba lintas Semarang – Cirebon (sepanjang 32,44 km).
2. Lanjutan pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen I dan III (2 paket).

C. Metode Pemeriksaan

Pemeriksaan dilakukan secara uji petik meliputi :

1. Menguji dan menilai dokumen berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan Bagpro/Satker berupa belanja modal termasuk penatausahaan dan pertanggungjawabannya;
2. Melakukan konfirmasi dengan pihak-pihak terkait untuk memperoleh masukan (data/keterangan/pernyataan) yang diperlukan;
3. Melakukan cek fisik hasil pengadaan barang/jasa.

D. Jangka Waktu Pemeriksaan

Pemeriksaan dilaksanakan selama 19 (sembilan belas) hari (16 Juni s.d. 08 Juli 2005) sesuai dengan Surat Tugas Nomor : 45/ST/III-XI.2/06/2005 tanggal 06 Juni 2005.

E. Uraian Singkat Obyek Pemeriksaan

1. Kegiatan Obyek Pemeriksaan

Bagpro/Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa dalam struktur APBN termasuk dalam Program Pengembangan Transportasi KA/Program Pemeliharaan, Rehabilitasi, Peningkatan dan Pembangunan Transportasi Darat dengan kegiatan utama Bagpro/Satker adalah untuk TA 2004 antara lain lanjutan pembangunan/

peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen I dan III; dan untuk TA 2005 antara lain peningkatan jalan KA rel R.42 dengan rel R.54 antara Tegal – Brebes – Bulakamba lintas Semarang – Cirebon dan lanjutan pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen III.

Dalam TA 2004, Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa mendapat alokasi dana DIP sebesar Rp448.440,07 juta (APBN sebesar Rp20.440,07 juta dan PLN sebesar Rp428.000,00 juta) atau 52,98% dari total anggaran Program Pengembangan Transportasi KA (Rp846.500,00 juta). Sedangkan dalam TA 2005, Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa mendapat alokasi dana DIPA sebesar Rp276.219,15 juta (APBN sebesar Rp41.219,15 juta dan PLN sebesar Rp235.000,00 juta) atau 39,95% dari total anggaran Program Pemeliharaan, Rehabilitasi, Peningkatan dan Pembangunan Transportasi Darat (Rp691.377,82 juta).

Pinjaman Luar Negeri (PLN) untuk mendanai pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen I diperoleh dari JBIC Jepang Loan No. IP-427 dengan pagu sebesar JPY7.234.000.000,00.

Sedangkan Pinjaman Luar Negeri (PLN) untuk mendanai pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen III diperoleh dari JBIC Jepang Loan No. IP-489 dengan pagu sebesar JPY8.748.000.000,00.

Tujuan Bagpro/Satker adalah antara lain meningkatkan kelancaran penyediaan jasa perhubungan yang makin tertib, teratur, tepat, aman dan berdaya guna.

Sasaran kegiatan Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa pada TA 2004 meliputi lanjutan pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen I dan III (2 paket). Sedangkan sasaran kegiatan Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa pada TA 2005 meliputi peningkatan jalan KA rel R.42 dengan rel R.54 antara Tegal – Brebes – Bulakamba lintas Semarang – Cirebon (32,44 km) dan lanjutan pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen III (1 paket).

Beberapa sasaran kegiatan proyek yang dapat digambarkan dan perlu mendapat perhatian antara lain adalah :

- a. Pekerjaan pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen III yang dilaksanakan oleh Tekken – Modern JO.
 - 1) Dalam rincian kontrak terdapat pengadaan beberapa material yang pengadaannya berasal dari dalam negeri tetapi pembayaran kontrak menggunakan mata uang Yen senilai JPY132.554.972,38.

Sedangkan Guidelines for Procurement under JBIC ODA Loans (Section 4.09) dan Keppres No. 80/2003 (Pasal 29 (3)) menyatakan bahwa perjanjian/kontrak

untuk pengadaan barang dan jasa di dalam negeri tidak dapat dilakukan dalam bentuk valuta asing.

- 2) Dalam rincian kontrak terdapat Site Management Cost yang dibebankan pada tiap pay item pekerjaan senilai JPY425.321.403,00 eq. Rp32.992.053.600,00. Pembebanan Site Management Cost tersebut tanpa mempertimbangkan klasifikasi dari pay item pekerjaan itu sendiri dimana terhadap pay item local cost/Rupiah (contohnya, item pengadaan kendaraan operasional, sewa rumah, pengadaan balas, dsb) maupun pay item foreign cost/Yen, Site Management Cost tetap diperhitungkan dalam mata uang Yen, sehingga nilai item pekerjaan yang bersifat sederhana seperti sewa rumah, pembelian mobil, dan pengeluaran sejenis lainnya, menjadi lebih mahal karena terbebani nilai Yen dari Site Management Cost.

Dalam Engineer's Estimate (EE) maupun Owner's Estimate (OE) serta kontrak sejenis di Proyek / Satker PLU menunjukkan bahwa baik Konsultan Perencana maupun Panitia Lelang sama sekali tidak memperhitungkan adanya tambahan biaya dalam mata uang Yen pada pay item pekerjaan yang sederhana seperti sewa rumah, pembelian mobil, dan lain sejenisnya, sehingga kalkulasi pembebanan biaya tambahan tersebut menjadi kurang lazim.

Menurut penjelasan kontraktor melalui Pimbagpro / Ka. Satker, Site Management Cost adalah biaya-biaya overhead kontraktor (Tekken – Modern JO) di *site* atau lokasi pekerjaan (dhi. di dalam negeri seperti biaya gaji, biaya koordinasi, fasilitas kantor, transportasi, keselamatan akses jalan, asuransi, dll). Dari penjelasan tersebut, ketidakwajaran yang teridentifikasi a.l. (1) biaya-biaya overhead telah diperhitungkan berikut profit dan risk oleh kontraktor Tekken – Modern JO dalam rincian kontrak, dan (2) biaya overhead yang dikeluarkan oleh salah satu kontraktor lokal/partner (Modern Surya Jaya) dalam Yen, padahal kontraktor tersebut adalah perusahaan nasional.

Di sisi lain, Panitia Lelang dalam menilai kewajaran Site Management Cost tersebut hanya sebatas koreksi aritmatik tanpa menguji lebih dalam mengenai kelaziman maupun kewajaran unsur-unsur biaya yang telah diajukan oleh para calon kontraktor.

Guidelines for Procurement under JBIC ODA Loans (Section 4.09) menyatakan ‘... any portion of the bid price which the bidder expects to spend in the Borrower's country may be stated in the currency of the country of the Borrower...’ dan Kontrak, Vol. V (Bid, BQ, and Schedule of Rate & Prices), Preamble Section 1 (15) menyatakan pay items which may be containing local resources such as local labor and materials shall be quoted in Rupiah currency as much as applicable.

Sesuai dengan ketentuan tersebut, walaupun penawaran Tekken – Modern JO merupakan harga terendah dibanding peserta tender lainnya tetapi seharusnya Panitia Lelang masih memiliki peluang untuk memperoleh harga kontrak yang lebih rendah lagi yang dapat mengurangi/menghemat beban keuangan Negara dengan melakukan klarifikasi atas beban Site Management Cost yang akan terjadi atau dibelanjakan dalam negeri dalam Rupiah.

- b. Pekerjaan penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 antara Tegal – Brebes Lintas Semarang - Cirebon dan antara Brebes – Bulakamba Lintas Semarang Cirebon sepanjang $\pm 32,44$ km yang terbagi dalam 17 (tujuh belas) paket pekerjaan yaitu Paket D-01 s.d. Paket D-17 (*rincian pada tabel*).

Dalam ke-17 kontrak tersebut terdapat pekerjaan tamping dan angkat lestreng menyeluruh dengan MTT sampai mencapai KR rencana termasuk pengoperasian PBR dan VDM dengan harga satuan antara Rp37.500,00 s.d. Rp38.300,00 per M'Sp. Pekerjaan MTT termasuk PBR dan VDM sesuai dengan RKS harus dilaksanakan oleh pihak PT (Persero) KA dhi. Daop 3 Cirebon.

Panitia Lelang dalam OE/HPS menetapkan harga satuan pekerjaan MTT termasuk PBR dan VDM sebesar Rp37.500,00 per M'Sp. Sedangkan berdasarkan data/pedoman harga dari PT (Persero) KA menunjukkan harga satuan pekerjaan MTT termasuk penoperasikan PBR dan VDM adalah Rp34.941,45 per M'Sp (sudah termasuk keuntungan perusahaan, biaya optik, biaya operasi, resiko dan keuntungan kontraktor).

Selisih harga satuan dalam kontrak dan OE/HPS dibandingkan harga satuan PT (Persero) KA ternyata digunakan untuk keperluan biaya penunjang lainnya seperti tambahan biaya yang harus disiapkan untuk Petugas MTT serta PBR dan VDM, karena pembayaran ke kas PT (Persero) KA sebesar Rp34.941,45 per M'Sp tidak menjamin pekerjaan tersebut bisa lancar dan tepat waktu. Selain itu, biaya tambahan lainnya yang harus dikeluarkan kontraktor adalah biaya Optik, biaya petugas pengawalan/pengawasan KA yang lewat (2 orang @ 2 OH), dan biaya akomodasi serta transportasi petugas.

Dalam rangka transparansi pertanggungjawaban pengelolaan keuangan Negara dan mengingat besarnya harga satuan biaya penunjang lainnya tersebut tidak diatur dengan jelas, maka pihak terkait yang berkompeten di Departemen Perhubungan seharusnya berkoordinasi dengan pihak PT (Persero) KA untuk menyusun dan menetapkan standar harga satuan biaya penunjang pekerjaan MTT termasuk pengoperasian PBR dan VDM serta Optik agar diperoleh pedoman/ dasar/referensi harga satuan yang lebih formal dan legal/valid.

2. Anggaran dan Realisasi

Anggaran Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa DIP TA 2004 sebesar Rp448.440.070.000,00 telah terealisasi sebesar Rp208.726.796.575,00 (46.55%), yang terinci sebagai berikut :

No	Belanja	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)
1.	Administrasi Bagpro	198.950.000	173.196.825
2.	Pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen I *)	94.700.000.000	109.156.401.250
3.	Pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon	353.400.000.000	99.256.078.500

No	Belanja	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)
	(II) segmen III		
4.	Pemantauan dan evaluasi	141.120.000	141.120.000
	Jumlah	448.440.070.000	208.726.796.575

*) Realisasi dapat melebihi target mengingat porsi Yen diambil dari pagu dana Loan yang tidak dibatasi rencana penarikannya tiap tahunnya seperti pada DIP.

Sedangkan anggaran Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa DIPA TA 2005 sebesar Rp276.219.152.000,00 telah terealisasi (per 30 Juni 2005) sebesar Rp19.590.297.605,00 (7,09%), yang terinci sebagai berikut :

No	Belanja	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)
1.	Administrasi umum	398.200.000	44.234.900
2.	Peningkatan jalan KA rel R.42 dengan rel R.54 antara Tegal – Brebes – Bulakamba lintas Semarang – Cirebon *)	26.320.952.000	--
3.	Pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen III	249.096.000.000	19.142.805.925
4.	Pembangunan/peningkatan jalan KA jalur ganda lintas Cikampek – Cirebon (II) segmen I	404.000.000	403.256.780
	Jumlah	276.219.152.000	19.590.297.605

*) Kegiatan pengadaan barang/jasa Satker masih dalam tahap penyelesaian pelaksanaan tender.

3. Pencapaian Tujuan dan Sasaran Kegiatan Obyek Pemeriksaan

Sasaran kegiatan Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa yang dibiayai oleh dana APBN maupun PLN TA 2004 pada umumnya tercapai. Sedangkan kegiatan Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa yang dibiayai oleh dana APBN TA 2005 masih pada tahap penyelesaian pelaksanaan tender/pelelangan umum dan kegiatan yang didanai oleh PLN baru mencapai prestasi fisik $\pm 3,11\%$.

F. Rekapitulasi Hasil Pemeriksaan

Data secara rinci jumlah target/anggaran, realisasi, nilai yang diperiksa dan nilai temuan dimuat dalam Lampiran.

BAB II

HASIL PEMERIKSAAN SISTEM PENGENDALIAN INTERN

Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa Sistem Pengendalian Intern pengelolaan informasi keuangan maupun pengamanan atas kekayaan, telah dirancang dengan memperhatikan unsur-unsur pengendalian intern, yaitu :

1. Organisasi

Pada TA 2004, Pimbagpro telah membentuk organisasi Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa guna menunjang kelancaran pelaksanaan kegiatan utama Bagpro melalui beberapa surat keputusan berikut :

- a. SK No. 01/K.06-2/PLU/II/2004 tanggal 24 Pebruari 2004 tentang Pembentukan Struktur Organisasi Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa.
- b. SK No. 16/K.06-2/PLU/II/2004 tanggal 24 Pebruari 2004 tentang Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan Pekerjaan di Lapangan.

Pada TA 2005, Kuasa Pengguna Anggaran (Ka. Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa) telah membentuk organisasi Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa guna menunjang kelancaran pelaksanaan kegiatan utama satker melalui beberapa surat keputusan berikut :

- a. SK No. 01/K.06-2/PLU/IV/2004 tanggal 16 April 2005 tentang Pembentukan Struktur Organisasi Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa.
- b. SK No. 04/K.06-2/PLU/IV/2004 tanggal 16 April 2005 tentang Penunjukkan Panitia Pengadaan Barang ATK dan Keperluan Kantor Lainnya
- c. SK No. 05/K.06-2/PLU/IV/2004 tanggal 16 April 2005 tentang Penunjukkan Panitia Pelelangan Pengadaan Barang dan Jasa.

Organisasi yang telah disusun tersebut juga telah dilengkapi dengan uraian tugas dan tanggung jawab personil sesuai masing-masing posisi atau jabatannya sebagaimana dinyatakan dalam SK No. 01/K.06-2/PLU/II/2004 tanggal 24 Pebruari 2004 dan SK No. 02/K.06-2/PLU/IV/2004 tanggal 16 April 2005 tentang Uraian Tugas dan Tanggung Jawab.

2. Kebijakan

Kebijakan penatausahaan dan pertanggungjawaban informasi keuangan termasuk pelaksanaan pengadaan barang dan jasa pada Bagpro/Satker telah dilaksanakan dengan berpedoman pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.53/1994 tentang Tatacara Tetap Pelaksanaan Administrasi Keuangan di Lingkungan Departemen Perhubungan dan Keppres No. 80/2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa pada Instansi Pemerintah dan Guidelines for Procurement dari JBIC.

3. Prosedur

Prosedur dan tata kerja personil Bagpro/Satker umumnya telah dilaksanakan dengan mengacu pada uraian tugas dan tanggung jawab sesuai SK No. 01/K.06-2/PLU/II/2004 tanggal 24 Pebruari 2004 dan SK No. 02/K.06-2/PLU/IV/2004 tanggal 16 April 2005 tentang Uraian Tugas dan Tanggung Jawab, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.53/1994 tentang Tatacara Tetap Pelaksanaan Administrasi Keuangan di Lingkungan Departemen Perhubungan dan pelaksanaan belanja modal yang terkait dengan pengadaan barang/jasa telah dilaksanakan dengan mengacu pada Keppres No. 80/2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa pada Instansi Pemerintah dan Guidelines for Procurement dari JBIC.

4. Personalia

Penempatan staf (personalia) Bagpro/Satker rata-rata lebih dari 20 (dua puluh) orang telah memperhatikan kebutuhan yang ada guna menunjang kalancaran penatausahaan dan pertanggungjawaban pengelolaan kegiatan Bagpro/Satker.

5. Perencanaan

Berdasarkan DIP/PO TA 2004 dan DIPA/PO TA 2005, Bagpro/Satker telah membuat Laporan Kesiapan Bagpro, yang memuat rencana pelaksanaan Bagpro/Satker dalam bentuk *Barchart* dan kurva "S" tahunan. Kedua diagram tersebut menunjukkan target pencapaian kegiatan fisik Bagpro/Satker (dalam bentuk prosentase) untuk tiap bulan, sehingga perencanaan Bagpro/Satker telah dibuat secara memadai untuk dijadikan sebagai salah satu panduan dan dasar penilaian/evaluasi kinerja Bagpro/Satker.

6. Pembukuan

Pencatatan dan pembukuan keuangan telah dilaksanakan dengan mengacu pada SK Menteri Keuangan No. KEP-332/M/5/9/1968 tanggal 26 September 1968 tentang Buku Kas Umum dan Cara Mengerjakannya dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 1994 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Administrasi Keuangan di Lingkungan Departemen Perhubungan. Buku-buku yang digunakan Bendaharawan Bagpro/Satker adalah Buku Kas Umum (BKU) dan buku pembantunya yang diperiksa secara rutin (bulanan) oleh Pimpro/Kepala Satker. Sedangkan bukti-bukti pembukuan yang digunakan adalah bukti-bukti penerimaan dan pengeluaran kas (antara lain SPM dan kuitansi).

7. Pelaporan

Pelaporan hasil pelaksanaan kegiatan Bagpro/Satker umumnya telah dilakukan secara periodik (bulanan, triwulanan) meliputi informasi realisasi keuangan dan laporan hasil kegiatan.

8. Pengawasan Intern

Pengendalian dan pengawasan pelaksanaan kegiatan Bagpro/Satker secara umum telah dilaksanakan dengan baik secara periodik. Pengawasan intern dilakukan oleh Pimbagpro maupun Kepala Satker dalam bentuk :

- a. Pemeriksaan fisik hasil pekerjaan (konstruksi dan pengawasan) dan pemeriksaan kas,
- b. Persetujuan atas penetapan hasil kerja panitia-panitia kerja dalam Bagpro/Satker,
- c. Rapat evaluasi mingguan pelaksanaan Bagpro/Satker yang diikuti personil Bagpro/Satker maupun Kontraktor dan Konsultan Pengawas.

Meskipun SPI telah dirancang sedemikian rupa, dalam pelaksanaannya ternyata masih terdapat kelemahan yang perlu mendapat perhatian antara lain pada unsur :

1. Kebijaksanaan dan prosedur terutama terkait dengan belum adanya ketentuan yang jelas mengenai pembebanan biaya fasilitas konsultan pada kontrak konstruksi.
2. Pengawasan dan pengendalian terutama terkait dengan :
 - a. Lemahnya pengawasan dan pengendalian Pimbagpro/Ka. Satker terhadap Panitia Lelang yang tidak cermat dalam menyusun perhitungan volume pekerjaan (dhi. kebutuhan balas) dalam bestek/RKS.
 - b. Lemahnya pengawasan dan pengendalian Pimbagpro/Ka. Satker terhadap Panitia Lelang yang tidak cermat dalam menyusun biaya langsung personil konsultan dalam bestek/RKS dan tidak mematuhi ketentuan yang berlaku.
 - c. Lemahnya pengawasan dan pengendalian Pimbagpro/Ka. Satker terhadap Panitia Lelang yang tidak cermat dan kurang memedomani Guidelines maupun Keppres mengenai pengadaan barang/jasa dalam mengevaluasi penawaran.

BAB III

HASIL PEMERIKSAAN TINDAK LANJUT

Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia (BPK-RI) telah melakukan pemeriksaan atas Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa Tahun Anggaran 2002 dan 2003 pada Direktorat Perkeretaapian – Ditjen Perhubungan Darat di Tahun Anggaran 2003. Hasil Pemeriksaan tersebut telah ditindaklanjuti dan dinyatakan selesai pada Pra Pembahasan Tindak Lanjut pada tahun 2003.

BAB IV
TEMUAN PEMERIKSAAN

1. Perhitungan kebutuhan volume balas sebanyak 54.188 ton untuk peningkatan jalan KA penggantian rel R.42 dengan rel R.54 antara Tegal – Brebes, kurang tepat.

Pada tahun 2005, Satker Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa telah menandatangani kontrak pekerjaan peningkatan jalan KA penggantian rel R.42 dengan rel R.54 sepanjang 33.644 M’Sp antara Tegal – Brebes, yang terbagi dalam 17 (tujuh belas) paket konstruksi dan 1 (satu) paket pengadaan yaitu Paket D.10.1 s.d. Paket D.10.18 (*rincian dapat dilihat pada tabel*).

Harga kontrak merupakan harga terendah melalui proses pelelangan umum dan pelaksanaan pekerjaan dimulai per 30 Juni 2005, sehingga belum ada progress pekerjaan (masih tahap persiapan) dan belum ada realisasi keuangan.

Dalam RAB kontrak terdapat item pekerjaan pengadaan dan mengerjakan balas baru uk. 2-6 cm sebanyak 36.125,33 m³ atau setara 54.188 ton senilai Rp5.375.959.320,00.

Hasil pemeriksaan terhadap perhitungan volume kebutuhan balas menurut shop drawing dan dokumen pendukung lainnya menunjukkan beberapa hal berikut :

- a. Menurut Panitia Lelang, volume balas yang dibutuhkan apabila tidak ada angkatan track adalah sebanyak 0.538 m³ per m’sp dengan asumsi kondisi existing balas berada pada 7,5 cm di bawah muka bantalan.

Hasil klarifikasi kepada staf teknis Panitia Lelang diketahui bahwa :

- Panitia Lelang tidak memperhitungkan adanya selisih tinggi kepala rel (KR) yang diganti (yaitu rel R.42 menjadi rel R.54), yaitu $\pm 2,1$ cm dimana angka selisih tersebut dapat mengurangi nilai asumsi kondisi existing balas dari 7,5 cm menjadi 5,4 cm di bawah muka bantalan.
 - Bukti/dokumentasi pendukung (baik berupa photo maupun berkas survey/ pengukuran lapangan) yang menyatakan kondisi existing balas berada 7,5 cm di bawah muka bantalan, tidak tersedia.
- b. Menurut Panitia Lelang, volume balas yang dibutuhkan apabila ada angkatan track dengan asumsi kondisi existing balas berada pada 7,5 cm di bawah muka bantalan, adalah sebagai berikut :

No.	Tinggi Angkatan (m)	Luas (m ²)	Vol. tiap m' (m ³)	Vol. Bantalan (2 bh)	Vol. Balas (m ³)
1	0.000	0.580	0.580	0.0416	0.538
2	0.020	0.619	0.619	0.01664	0.603
3	0.040	0.700	0.700	0.03328	0.667
4	0.060	0.781	0.781	0.04992	0.731
5	0.080	0.862	0.862	0.06656	0.796
6	0.100	0.943	0.943	0.0832	0.860

No.	Tinggi Angkatan (m)	Luas (m ²)	Vol. tiap m' (m ³)	Vol. Bantalan (2 bh)	Vol. Balas (m ³)
7	0.120	1.024	1.024	0.09984	0.925
8	0.140	1.105	1.105	0.11648	0.989
9	0.160	1.186	1.186	0.13312	1.053
10	0.180	1.267	1.267	0.14976	1.118
11	0.200	1.348	1.348	0.1664	1.182
12	0.220	1.429	1.429	0.1664	1.263
13	0.240	1.510	1.510	0.1664	1.344
14	0.260	1.591	1.591	0.1664	1.425
15	0.280	1.672	1.672	0.1664	1.506
16	0.300	1.753	1.753	0.1664	1.587

Dengan menggunakan acuan tersebut, Panitia Lelang telah membuat Shop Drawing dan Laporan Perhitungan Penambahan Balas dan dinyatakan bahwa total volume balas yang dibutuhkan adalah sebanyak 36.125,33 m³ atau setara 54.188,00 ton (rate konversi menurut Panitia Lelang, 1 m³ = 1,5 ton).

Terhadap hal ini, hasil penelaahan dan klarifikasi kepada staf teknis Panitia Lelang diketahui bahwa terdapat perbedaan angka pembacaan tinggi KR lama dan KR baru dari Shop Drawing ke Laporan Perhitungan Penambahan Balas. Hasil koreksi aritmatik terhadap perbedaan ini, secara uji petik pada 3 (tiga) paket yaitu Paket D.10.4 s.d Paket D.10.6 sebanyak 9.850,00 ton senilai Rp976.135.000,00 ternyata jumlah balas dalam kontrak seharusnya sebanyak 9.505,19 ton atau terdapat selisih volume sebanyak 344,81 ton (*rincian dapat dilihat pada lampiran*).

Hasil perhitungan kembali volume balas pada 3 (tiga) paket kontrak tersebut, dengan pertimbangan :

- Pembacaan tinggi KR lama dan KR baru dari Shop Drawing,
- Asumsi kondisi existing balas berada 7,5 cm di bawah muka bantalan, diabaikan,
- *Quantity calculation* peningkatan jalan KA antara Cikampek – Cirebon dimana volume penambahan balas terpasang untuk angkatan track tiap cm hanya dibutuhkan balas sebanyak 0,0583 m³ per m'sp (sudah termasuk faktor pemadatan 20%),
- Rate konversi sesuai dengan standar kualitas spesifikasi balas (D 4791 - ASTM), 1 m³ = 1,47 ton (sudah termasuk toleransi 5%),

Maka, diperoleh jumlah balas yang dibutuhkan adalah sebanyak 5.132,84 m³ atau setara 7.545,27 ton senilai Rp747.709.500,00. Dengan demikian, pada 3 (tiga) paket kontrak yang diuji petik terdapat selisih perhitungan volume balas sebanyak 2.304,73 ton (9.850 ton – 7.545,27 ton), (*rincian dapat dilihat pada lampiran*).

Hal tersebut tidak sesuai dengan Keppres 80/2003, Pasal 3 menyatakan bahwa pengadaan barang/jasa wajib menerapkan :

- a. Prinsip efisien, berarti harus diusahakan dengan menggunakan dana dan daya yang terbatas untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan dan dapat dipertanggungjawabkan,

- b. Prinsip efektif, berarti harus sesuai dengan kebutuhan yang telah ditetapkan dan dapat memberikan manfaat sesuai dengan sasaran yang ditetapkan.

Akibatnya akan terjadi pemborosan keuangan negara minimal sebesar Rp228.425.500,00 (Rp976.135.000,00 – Rp747.709.500,00).

Hal tersebut terjadi karena ketidakcermatan Panitia Lelang (dhi. Tim Teknis) dalam menghitung kebutuhan balas sesuai volume pekerjaan.

Ka. Satker menjelaskan bahwa perhitungan balas yang sebenarnya akan didasarkan pada survey kontraktor, konsultan, PT (Persero) KA, dan Proyek pada saat pekerjaan fisik dimulai. Oleh karena itu kuantitas balas sebesar 54.188 ton belum merupakan kuantitas final. Dikaitkan dengan kontrak yang ada merupakan *unit price* kontrak, sehingga memungkinkan dilakukan addendum dalam rangka pekerjaan tambah kurang, sehingga jika hasil survey kontraktor, konsultan, PT (Persero) KA, dan Proyek sudah selesai, maka kuantitas tersebut akan disesuaikan dengan melalui proses addendum kontrak.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk :

Memerintahkan Ka. Satker melakukan perhitungan kembali kebutuhan balas sesuai kondisi lapangan melalui proses addendum kontrak.

2. Penetapan biaya langsung personil konsultan supervisi untuk 7 (tujuh) kontrak senilai Rp520.575.000,00 tidak sesuai ketentuan

Pada Tahun Anggaran 2005 Satuan Kerja Peningkatan Jalan Kereta Api Lintas Utara Jawa telah melaksanakan 7 pekerjaan Pengawasan/Supervisi yang terdiri dari :

- a. Pekerjaan Pengawasan/Supervisi Peningkatan Jalan KA Penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 di KM 148+670 s.d. KM 150+740, KM 150+740 s.d. KM 152+900 (spoor hilir) sepanjang 4.230 M'SP Antara Tegal – Brebes Lintas Semarang – Cirebon yang dilaksanakan oleh PT Alocita Mandiri berdasarkan kontrak No. SPP-19/K-10.1/PLU/VI/2005 tanggal 30 Juni 2005 senilai Rp 111.050.000,00 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 240 hari kalender terhitung mulai tanggal 30 Juni 2005 s.d. 28 Pebruari 2005. Dari nilai kontrak sebesar Rp 111.050.000,00 termasuk Biaya Langsung Personil sebesar **Rp75.650.000,00**;
- b. Pekerjaan Pengawasan/Supervisi Peningkatan Jalan KA Penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 di KM 148+610 s.d. KM 150+550, KM 150+550 s.d. KM 152+500, KM 152+500 s.d. KM 154+650 sepanjang 5.970 M'SP, antara Tegal – Brebes Lintas Semarang - Cirebon (Paket K-10.2) yang dilaksanakan oleh PT Penta Graphi Parama berdasarkan kontrak No. SPP-20/K-10.2/PLU/VI/2005 tanggal 30 Juni 2005 senilai Rp 125.427.500,00 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 240 hari kalender terhitung mulai tanggal 30 Juni 2005 s.d. 28 Pebruari 2005. Dari nilai kontrak

- sebesar Rp125.427.500,00 termasuk Biaya Langsung Personil sebesar **Rp87.950.000,00**;
- c. Pekerjaan Pengawasan/Supervisi Peningkatan Jalan Kereta Api Penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 di KM 154+650 s.d. 156+520, KM 156+600 s.d. 158+700 (Spoor Hulu) dan KM 157+300 (Spoor Hilir) sepanjang 6.050 M'SP Antara Tegal – Brebes Lintas Semarang – Cirebon yang dilaksanakan oleh CV Dinamika BS berdasarkan Kontrak No. SPP-21/K-10.3/PLU/VI/2005 tanggal 30 Juni 2005 senilai Rp 125.125.000,00 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 240 hari kalender terhitung mulai tanggal 30 Juni 2005 s.d. 28 Pebruari 2005. Dari nilai kontrak sebesar Rp125.125.000,00 termasuk Biaya Langsung Personil sebesar **Rp86.600.000,00**;
- d. Pekerjaan Pengawasan/Supervisi Peningkatan Jalan KA Penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 di KM 159+300 s.d. KM 160+590, KM 159+970 s.d. KM 160+610 (HULU/HILIR) dan KM 160+636 s.d. KM 162+700 (SP Tunggal) sepanjang 3.974 M'SP antara Tegal-Brebes-Bulakamba Lintas Semarang-Cirebon yang dilaksanakan oleh PT Wanayasatama Trackindo berdasarkan kontrak No. SPP-22/K-10.4/PLU/VI/2005 tanggal 30 Juni 2005 senilai Rp 100.881.000,00 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 240 hari kalender terhitung mulai tanggal 30 Juni 2005 s.d. 28 Pebruari 2005. Dari nilai kontrak sebesar Rp100.881.000,00 termasuk Biaya Langsung Personil sebesar **Rp67.925.000,00**;
- e. Pekerjaan Pengawasan/Supervisi Peningkatan Jalan kereta Api Penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 di KM 162+700 s.d. KM 164+700, KM 164+700 s.d. 166+700 sepanjang 4.000 M'SP antara Brebes-Bulakamba Lintas Semarang - Cirebon yang dilaksanakan oleh CV Nusa Indah Konsultan berdasarkan kontrak No. SPP-23/K-10.5/PLU/VI/2005 tanggal 30 Juni 2005 senilai Rp97.938.000,00 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 240 hari kalender terhitung mulai tanggal 30 Juni 2005 s.d. 28 Pebruari 2005. Dari nilai kontrak sebesar Rp 97.938.000,00 termasuk Biaya Langsung Personil sebesar **Rp64.950.000,00**;
- f. Pekerjaan Pengawasan/Supervisi Peningkatan Jalan Kereta Api Penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 di KM 166+700 s.d. KM 168+700, KM 168+700 s.d. KM 170+700 sepanjang 4.000 M'SP antara Brebes-Bulakamba-Tanjung Lintas Semarang – Cirebon (Paket K-10.6) yang dilaksanakan oleh PT Penta Graphi Parama berdasarkan kontrak No. SPP-24/K-10.6/PLU/VI/2005 tanggal 30 Juni 2005 senilai Rp98.989.000,00 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 240 hari kalender terhitung mulai tanggal 30 Juni 2005 s.d. 28 Pebruari 2005. Dari nilai kontrak sebesar Rp98.989.000,00 termasuk Biaya Langsung Personil sebesar **Rp64.950.000,00**;
- g. Pekerjaan Pengawasan/Supervisi Peningkatan Jalan Kereta Api Penggantian Rel R.42 dengan Rel R.54 di KM 170+700 s.d. Km 172+850, KM 172+850 s.d. 175+000 sepanjang 4.300 M'SP antara Brebes-Bulakamba-Tanjung Lintas Semarang - Cirebon yang dilaksanakan oleh PT Andas Jaya Perkasa berdasarkan kontrak No. SPP-25/K-10.7/PLU/VI/2005 tanggal 30 Juni 2005 senilai Rp 107.910.000,00 dengan jangka waktu pelaksanaan pekerjaan selama 240 hari kalender terhitung mulai tanggal 30 Juni 2005 s.d. 28 Pebruari 2005. Dari nilai kontrak Rp 107.910.000,00 termasuk Biaya Langsung Personil sebesar **Rp72.550.000,00**;

Dari hasil pemeriksaan atas kontrak dan dokumen pendukung lainnya diketahui bahwa :

- a. Harga kontrak merupakan harga terendah hasil pelelangan umum;
- b. Pekerjaan pengawasan/supervisi tersebut dimulai pada tanggal 30 Juni 2005 dan belum ada realisasi pembayaran;
- c. Dalam melakukan evaluasi perhitungan Biaya Langsung tenaga ahli, Panitia Lelang menggunakan SEB Deputi Ketua Bidang Pembiayaan dan Pengendalian Pelaksanaan Bappenas dan DJA Depkeu No. 604/D.VI/02/1998 dan No. SE-35/A/21/0298 tanggal 14 Pebruari 1998 tentang Biaya Langsung Personil dan Biaya Langsung Non Personil untuk Menyusun Rencana Anggaran Biaya (RAB) dan Harga Perhitungan Sendiri (HPS) yang dinyatakan *sudah tidak berlaku*.

Hal tersebut tidak sesuai dengan :

- a. Keppres No. 80/2003, Lampiran I Bab II huruf B angka 1 p. menyatakan bahwa Panitia/pejabat pengadaan melakukan klarifikasi dan negosiasi kepada calon pemenang seleksi umum dengan ketentuan bahwa klarifikasi dan/atau negosiasi terhadap unit biaya personil dilakukan berdasarkan daftar gaji yang telah diaudit dan/ atau bukti setor pajak penghasilan tenaga ahli konsultan yang bersangkutan;
- b. SEB Ditjen Anggaran Departemen Keuangan dan Deputi Ketua Bidang Pembiayaan dan Pengendalian Pelaksanaan Bappenas No. SE-38/A/2000 dan 1203/D.II/03/2000 tanggal 17 Maret 2000 menyatakan bahwa Biaya Langsung Personil (Tenaga Ahli) untuk Jasa Konsultan, Jasa lainnya dan untuk tenaga pendukung dihitung berdasarkan harga pasar yang berlaku dan wajar serta didasarkan pada dokumen yang dapat dipertanggungjawabkan yaitu melalui daftar gaji yang telah diperiksa (*audited payroll*) disertai bukti pembayaran pajak terhadap gaji yang diterima;

Akibatnya tidak ada standar harga yang dapat digunakan untuk menilai kebenaran penetapan, Biaya Langsung Personil (BLP) senilai Rp520.575.000,00 .

Hal tersebut disebabkan Panitia Lelang tidak mentaati ketentuan yang berlaku yang mengatur tentang perhitungan Biaya Langsung Personil.

Ka. Satker menjelaskan bahwa memang benar bahwa dasar penetapan biaya langsung personil pada pekerjaan konsultan supervisi adalah SEB Bappenas dan Ditjen Anggaran No. 604/D.VI/02/1998 dan SE-35/A/21/02/98 tanggal 14 Pebruari 1998. Namun demikian akan dilakukan perhitungan ulang berdasarkan SE-38/A/2000 tanggal 17 Maret 2000.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk :

Memerintahkan Ka. Satker supaya melakukan perhitungan kembali berdasarkan data dukung sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan apabila terdapat selisih lebih maka diperhitungkan melalui proses addendum kontrak.

Telah ditindaklanjuti dengan surat No. 174/K.S.III/PLU/VIII/05 tanggal 15 Agustus 2005.

3. Pembebanan biaya konsultan senilai JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 eq. Rp6.517.489.450,00 pada kontrak konstruksi, tidak memiliki dasar ketentuan yang jelas

Pada tahun 2004, Bagian Proyek Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa telah menandatangani kontrak pekerjaan Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api antara Cikampek – Cirebon Lintas Utara Jawa (II) – Segmen III, No. 20/SP-BLN/PLU/X/04 tanggal 22 Oktober 2004 senilai JPY4.238.509.212,00 + Rp122.384.099.173,00 atau equivalen. Rp451.163.987.195,00 (kurs pada saat penawaran tanggal 13 Oktober 2003, JPY 1 = Rp77,5697) dengan pelaksana Tekken – Modern JO, efektif kontrak 27 Desember 2004. Harga kontrak merupakan harga terendah melalui pelelangan/tender umum dan pelaksanaan pekerjaan baru mencapai prestasi kemajuan 1,69% serta terealisasi sebesar JPY876.285.930,00 + Rp9.726.993.498,00 sesuai dengan Monthly Certificate (MC) No. 4 April 2005 tanggal 31 Mei 2005.

Dalam harga kontrak tersebut diketahui terdapat pay item pekerjaan untuk membiayai pengeluaran konsultan (engineer) senilai JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 eq. Rp6.517.489.450,00 yang terinci sbb :

- Engineer's Main Office	JPY	2,560,768	+	Rp	846,765,472
- Engineer's Sub-office	JPY	329,856	+	Rp	111,818,880
- Engineer's Vehicles, Type 1 (Motorcycle x 6)	JPY	585,350	+	Rp	198,489,968
- Engineer's Vehicles, Type 2 (Minibus x 4)	JPY	3,271,591	+	Rp	1,109,385,428
- Engineer's Vehicles, Type 3 (Jeep x 4)	JPY	5,554,010	+	Rp	1,883,345,301
- Engineer's Housing, Type 1 (x 1)	JPY	492,640	+	Rp	167,057,056
- Engineer's Housing, Type 2 (x 4)	JPY	1,933,056	+	Rp	655,509,376
- Engineer's Housing, Type 3 (x 2)	JPY	966,528	+	Rp	327,754,688
Jumlah	JPY	15,693,799		Rp	5.300.126.169

Overhead, profit, dan risk telah dibebankan/diperhitungkan oleh kontraktor pada nilai pay item tersebut diatas sebesar 5,30% atau senilai JPY789.906,31 + Rp266.767.983,81 eq. Rp328.040.779,50 yang dihitung sbb :

$$\begin{aligned} &= (\text{JPY}15.693.799 / 1.053) \times 5,3\% &&= (\text{Rp}5.300.126.169 / 1.053) \times 5,3\% \\ &= \text{JPY}789.906,31 &&= \text{Rp}266.767.983,81 \end{aligned}$$

Hasil penelaahan dan klarifikasi kepada Proyek (dhi. Ketua Panitia Lelang) diketahui bahwa pembebanan pengeluaran konsultan (engineer) pada kontrak konstruksi tersebut dilakukan dengan pertimbangan mengacu pada kontrak sejenis pada periode sebelumnya, tanpa diketahui secara jelas dan pasti mengenai ketentuan yang mendasarinya, baik dalam Guidelines maupun Keppres.

Hal tersebut tidak sesuai dengan Loan Agreement (LA) No. IP-489 tanggal 28 Januari 1998, Schedule 2, Section 1 yang menyatakan bahwa kategori kegiatan/pekerjaan (yaitu,

Construction Works dan Consulting Services) telah mendapat alokasi dana/pembiayaan masing-masing secara terpisah.

Sesuai dengan kriteria tersebut, pay item pekerjaan untuk pengeluaran konsultan (engineer) seharusnya tidak membebani kontrak konstruksi.

Akibatnya :

- a. Volume kontrak konstruksi pekerjaan peningkatan jalan KA lintas utara Jawa berkurang sebesar JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 eq. Rp6.517.489.450,00.
- b. Akan terjadi pengeluaran tidak perlu sebesar JPY789.906,31 + Rp266.767.983,81 eq. Rp328.040.779,50 atau sebesar persentase O/H, Profit, dan Risk yang diterima kontraktor.

Hal tersebut terjadi karena kelalaian Panitia Lelang dan Konsultan Perencana dalam merencanakan dan menyusun bill of quantity atau volume pekerjaan kontrak konstruksi.

Ka. Satker menjelaskan bahwa pelaksanaan pekerjaan konstruksi pembangunan jalur ganda KA antara Cikampek – Cirebon Lintas Utara Jawa (II) Segmen III (IP-489) ini, terdapat pekerjaan konsultan supervisi yang kontraknya menyatu pada paket kontrak konsultan desain dan supervisi pada proyek lain di Kantor Pusat Ditjen Perhubungan Darat. Biaya-biaya fasilitas konsultan supervisi yang tidak ditampung pada paket kontrak konsultan desain dan supervisi di Kantor Pusat oleh konsultan tersebut kemudian dibebankan pada paket kontrak konstruksi, yang dimasukkan dengan cara atau melalui penyusunan dokumen lelang paket konstruksi.

Sehingga berapa pun penawaran kontraktor pada item fasilitas konsultan supervisi merupakan strategi kontraktor untuk bisa menang dalam tender dan mengandung resiko di dalam pelaksanaannya nanti.

Walaupun status fasilitas konsultan supervisi (seperti peralatan dan alat transportasi) pada akhirnya diserahkan dalam kondisi baik dan menjadi milik Proyek setelah proyek selesai, namun tidak menutup kemungkinan apabila penawaran kontraktor atas biaya riil fasilitas konsultan ternyata lebih murah dari harga riil yang dikeluarkannya, sehingga menjadi tambahan beban atau menjadi resiko bagi kontraktor

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk :

- a. Memberikan teguran kepada Panitia Lelang yang tidak cermat dalam menjalankan tugasnya,
- b. Memerintahkan Pimbagpro / Ka. Satker melakukan perhitungan kembali atas biaya fasilitas engineer JPY15.693.799,00 + Rp5.300.126.169,00 eq. Rp6.517.489.450,00 melalui proses addendum kontrak.
- c. Memerintahkan Pimbagpro / Ka. Satker berkoordinasi dengan Pimpro / Ka. Satker di Pusat (Ditjendat) yang bertanggung jawab atas Kontrak Konsultan Supervisi guna melakukan perhitungan kembali biaya fasilitas engineer senilai JPY14.903.893,00 +

Rp5.033.358.185,00 eq. Rp6.189.448.670,00 (*at cost*) melalui proses addendum kontrak konsultan tersebut.

4. Kontrak pekerjaan rehabilitasi jembatan pada Proyek Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa TA 2003 kurang dibayar sebesar Rp12.034.370.289,00

Proyek peningkatan jalan Kereta Api lintas utara Jawa (PLU) telah melaksanakan pekerjaan Rehabilitasi jembatan phase II (IP.445) dengan kontrak No. 18/SP-BLN/PLU/VIII/98 tanggal 24 Agustus 1998 senilai Rp36.335.190.807,00 dan JPY3.548.803.728,00 yang dilaksanakan oleh Hutama Tokyu Datam JO. (HTD-JO).

Dalam pelaksanaannya, Kontraktor mengajukan eskalasi harga kontrak melalui surat kontraktor No. OP-1694-BE tanggal 3 Desember 2002 kepada Pimbagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara (PLU). Selanjutnya, Pimbagpro mengajukan usulan eskalasi harga kepada Dirjen Perhubungan Darat melalui surat No. 10/K.P.II-0/PLU/IV/03 tanggal 28 Maret 2003 senilai Rp21.324.831.234,00.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya menyetujui eskalasi tersebut melalui surat No. PL.103/4/4/DR-D/2003 tanggal 1 Juli 2003 dengan syarat antara lain :

- a. Pekerjaan yang ditawarkan dalam bentuk lumpsum dikeluarkan dari perhitungan eskalasi;
- b. Memperhitungkan keuntungan yang mungkin diperoleh kontraktor akibat apresiasi mata uang Yen terhadap Rupiah yang dibelanjakan dalam Rupiah sebagai faktor pengurang dalam perhitungan eskalasi.

Dasar perhitungan dan pembahasan usulan eskalasi harga tersebut adalah :

- a. Perbaikan rancangan kontrak volume II, Klausul G.71 butir (1) dan (2) tentang perubahan biaya dan eskalasi harga;
- b. Berita acara rapat pembahasan rancangan kontrak pembahasan konstruksi jembatan kereta api lintas utara jawa phase II (LOAN OECF IP 445) tanggal 22 juli 1998;
- c. Surat Menteri Perhubungan No. 4.133/PL.101/SKJ tanggal 30 Juli 1998 perihal persetujuan rancangan kontrak;
- d. Adanya kenaikan harga pekerjaan, mengingat pengajuan penawaran dibuat tahun 1996, dua tahun sebelum kontrak ditandatangani tanggal 24 Agustus 1998.

Setelah dilakukan perhitungan dan pembahasan oleh pihak Pimbagpro, Kontraktor dan pihak Ditjen Perhubungan Darat, pada akhirnya berdasarkan Surat Ditjen Perhubungan Darat, maka nilai eskalasi menjadi Rp17.980.439.948,00 (tidak termasuk PPN).

Berdasarkan pemeriksaan secara sampling yang dilakukan BPKP perhitungan eskalasi yang diajukan oleh kontraktor setelah melalui beberapa pembahasan menjadi sebesar

Rp19.778.483.943,00 (termasuk PPN) sesuai dengan formula yang telah ditetapkan dan indeks harga yang dikeluarkan oleh Biro Pusat Statistik.

Berdasarkan pemeriksaan atas data yang tersedia dalam perhitungan eskalasi dan dasar yang menjadi pedoman perhitungan eskalasi serta alasan yang diajukan kontraktor maupun Pimbagpro serta tenggang waktu pengajuan penawaran yaitu tahun 1996 dengan penandatanganan kontrak pada tanggal 24 Agustus 1998 (saat itu di Indonesia sedang terjadi krisis moneter), maka pengajuan eskalsi tersebut dinilai cukup wajar.

Pimbagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara (PLU) melalui suratnya kepada Direktur PA. I DJA tanggal 17 Desember 2003, telah mengajukan pembayaran eskalasi sebesar Rp17.980.439.948,00 (belum termasuk PPN). Namun mengingat dana eskalasi tersebut tidak masuk dalam DIP 2003, maka eskalasi harga tersebut dapat disetujui pembayarannya oleh Direktur Jenderal Anggaran melalui surat tertanggal 29 Desember 2003 hanya sebesar Rp7.744.113.654,00, sehingga Bagpro masih mempunyai hutang sebesar Rp12.034.370.289,00 (Rp19.778.483.943,00 – Rp7.744.113.654,00).

Kontraktor Utama Tokyu Datam Joint Operation pada tanggal 13 Desember 2004 mengingatkan Pimbagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara (PLU) bahwa kekurangan pembayaran eskalasi harga sebesar Rp12.034.370.289,00 (termasuk PPN) tersebut sampai saat ini belum dibayar dan telah dimohonkan untuk segera dilakukan pembayarannya.

Kontraktor yang telah menyelesaikan pekerjaan sesuai kontrak seharusnya memperoleh pembayaran secara penuh.

Akibatnya Pemerintah dhi. Departemen Perhubungan berhutang kepada rekanan sebesar Rp12.034.370.289,00 (termasuk PPN).

Hal tersebut disebabkan karena keterbatasan anggaran Departemen Perhubungan untuk penyediaan local cost dalam rangka mendukung Bagpro Peningkatan Jalan KA Lintas Utara yang dibiayai dengan Pinjaman Luar Negeri.

Ka. Satker menjelaskan bahwa pada tahun anggaran 2003 kami telah mengajukan penggunaan dana pendamping, namun karena eskalasi harga tidak masuk dalam DIP 2003 dan dana tidak mencukupi, meskipun kami telah menjelaskan bahwa tagihan sebesar Rp17.980.439.948,00 adalah kegiatan Proyek Rehabilitasi Jembatan KA Lintas Utara Jawa Tahap II yang dibiayai dari Loan JBIC No. IP-445 yang telah selesai dikerjakan dan telah dioperasikan, selanjutnya kami masih menunggu alokasi dana pendamping berikutnya dari Pusat. Namun demikian atas temuan BPK akan menjadi perhatian dalam rangka pengajuan anggaran untuk pembayaran kontrak tersebut

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat supaya segera mengupayakan melunasi kekurangan pembayaran kontrak sebesar Rp12.034.370.289,00 tersebut di atas.

5. Pelaksanaan pekerjaan konsultan asing tidak sesuai dengan pelaksanaan pekerjaan fisik pembangunan jalur ganda jalan KA antara Cikampek – Cirebon Lintas Utara Jawa (II) Segmen III

Bagian Proyek Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa telah melaksanakan pekerjaan pembangunan jalur ganda Kereta Api antara Cikampek-Cirebon lintas utara Jawa (II), Segmen III (JBIC Loan IP-489) sesuai kontrak No. 20/SP-BLN/PLU/X/04 tanggal 22 Oktober 2004 senilai Rp134.622.509.090,00 + JPY4.662.360.221,00 yang dilaksanakan oleh Tekken-Modern JO.

Dari rincian item pekerjaan dalam kontrak, diantaranya terdapat :

- a. Pekerjaan tubuh jalan KA (Roadbed work) yang terletak antara stasiun Arjawinangun-Cirebon dan Kadongkangabus – Arjawinangun. Pekerjaan tersebut sebagian telah dilaksanakan dan menurut jadwal pelaksanaan pekerjaan tersebut direncanakan selesai pada bulan September 2005 atau selama 3 (tiga) bulan.

Sedangkan tenaga konsultan asing (expatriate) yang mengawasi pelaksanaan pekerjaan tersebut sesuai kontrak No.762/PTK.KA/ IP/XI/98 tanggal 10 November 1998 untuk Layanan Jasa Konsultansi Teknik dan Layanan Jasa Pengawasan oleh Konsultan (JP-JDIR JO.), dengan jangka waktu sekitar 8 (delapan) bulan. Tenaga konsultan asing (expatriate) baru melapor ke Bagpro pada bulan Juli 2005, sehingga akan terjadi kelebihan waktu konsultan \pm 5 bulan senilai JPY 12,000,000.00 (5 bulan x JPY 2,400,000.00).

- b. Pekerjaan pembangunan jembatan (bridges) pada pembangunan jalur ganda Kereta Api antara Cikampek-Cirebon Lintas Utara Jawa (II), Segmen III di tahun 2005 ini tidak ada.

Sedangkan tenaga konsultan asing (expatriate) yang mengawasi pelaksanaan pekerjaan tersebut sesuai kontrak No.762/PTK.KA/ IP/XI/98 tanggal 10 November 1998 untuk Layanan Jasa Konsultansi Teknik dan Layanan Jasa Pengawasan oleh Konsultan (JP-JDIR JO.), dalam scope of work-nya terdapat pekerjaan pembangunan jembatan (bridges) antara Arjawinangun-Cirebon pada BH 406, 418, 540 dan 549.

Menurut rincian kontrak konsultan pengawas, tenaga konsultan dalam negeri/konsultan pendamping ternyata tidak ada, sehingga konsultan asing (expatriate) untuk pekerjaan pembangunan jembatan menjadi tidak diperlukan senilai JPY 33,600,000.00 (14 bulan x JPY 2,400,000.00).

Berdasarkan uraian tersebut di atas, seharusnya :

- a. Jangka waktu penugasan konsultan pengawas tidak melebihi atau sinkron dengan jangka waktu pelaksanaan konstruksi;
- b. Konsultan asing (expatriate) menjadi tidak diperlukan dengan tidak adanya konsultan lokal/pendamping.

Akibatnya akan terjadi pemborosan minimal sebesar JPY45.600.000,00 equivalen Rp4.017.150.240,00.

Hal tersebut terjadi karena :

- a. Kurangnya koordinasi antara Bagian Proyek Peningkatan Jalan KA Lintas Utara Jawa dengan Proyek Layanan Jasa Konsultansi Teknik dan Layanan Jasa Pengawasan – Direktorat Perkeretaapian di Pusat.
- b. Jangka waktu penugasan konsultan pengawas asing belum disesuaikan dengan jangka waktu pelaksanaan konstruksi pembangunan di lapangan.

Ka. Satker menjelaskan bahwa konsultan pengawas adalah merupakan kontrak dengan Proyek di Pusat (Ditjendat), permasalahan tersebut akan kami teruskan ke Proyek bersangkutan dan menjadi perhatian kami.

BPK-RI menyarankan agar Menteri Perhubungan menginstruksikan Dirjen Perhubungan Darat untuk memerintahkan Pimbagpro / Ka. Satker PLU berkoordinasi dengan Pimpro / Ka. Satker di Pusat (Ditjendat) yang bertanggung jawab atas Kontrak Konsultan Supervisi guna melakukan peninjauan kembali terhadap jadwal penugasan atau meninjau kembali beberapa tenaga ahli (expatriate) konsultan supervisi yang tidak diperlukan.

**BADAN PEMERIKSA KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA**