



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT

EDISI 1
2020

VFM

V A L U E F O R M O N E Y

MEDIA INFORMASI DIREKTORAT JENDERAL PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN

**TOL TRANS SUMATERA,
GUNAKAN TEKNOLOGI
*VACUUM CONSOLIDATION
METHOD (VCM)***

**PELUNCURAN SSB DAN SBUM,
DALAM RANGKA STIMULUS FISKAL
BERUPA SUBSIDI PERUMAHAN
TAHUN 2020**

**DAYA TARIK TOL PERMAI
(PEKANBARU-DUMAI),
MILIKI TEROWONGAN RAMAH
UNTUK GAJAH**



9 772549 619111

**TOL MANADO BITUNG,
PERTAMA DI SULAWESI UTARA**

Apa itu KPBU?

KPBU merupakan kerjasama antara pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak

tentang KPBU

KERJASAMA
PEMERINTAH
DENGAN
BADAN USAHA

MANFAAT MENGGUNAKAN SKEMA KPBU

FISKAL NEGARA

Menjaga keberlangsungan fiskal

INFRASTRUKTUR BERKUALITAS

Dikerjakan oleh pihak yang ahli (pihak yang benar-benar memiliki kapasitas untuk mengembangkan fasilitas yang dibutuhkan)

RISK SHARING

Pembagian Risiko antara Pemerintah dan Swasta. Dengan adanya pembagian risiko ini, dapat meningkatkan keaktifan risiko

PROJECT DELIVERY

Adanya ketepatan target penyelesaian

POTENSI INVESTASI

Menjadi pintu masuk investasi bagi swasta

PENGEMBALIAN INVESTASI

Adanya kepastian pengembalian investasi melalui pembayaran secara berkala oleh Pemerintah

PEMBIAYAAN PROYEK

SPV dapat menggunakan pembiayaan proyek

FASILITAS DAN DUKUNGAN PEMERINTAH UNTUK KPBU

01

Fasilitas Penyiapan dan Pendampingan Transaksi

(Project Development Facility/PDF)

- Fasilitas dalam menyiapkan proyek (termasuk penyusunan kajian final pra-FS) dan pendampingan transaksi/lelang
- Dasar hukum PMK 73/PMK.08/2018

Dukungan Kelayakan

(Viability Gap Fund/VGF)

- Fasilitas dalam bentuk kontribusi tunai atas sebagian biaya konstruksi
- Diberikan kepada Badan Usaha
- Dasar hukum PMK 223/PMK.011/2012

02

03

Penjaminan Infrastruktur

- Penjaminan atas kewajiban finansial PJPK
- Dilaksanakan oleh PT PII (persero)
- Dasar hukum Perpres 78/2010, PMK 260/PMK.011/2010

Pembayaran Ketersediaan Layanan

(Availability Payment/AP)

- Bentuk pengembalian investasi berupa pembayaran secara berkala oleh Menteri/Kepala Lembaga atau Kepala Daerah kepada Badan Usaha
- Dasar hukum PMK 260/PMK.08/2016 (KPBU Pusat), Permendagri No.96/2016 (KPBU Daerah)

04



DARI REDAKSI

5 LIPUTAN

- Tol Trans Sumatera, Gunakan Teknologi *Vacuum Consolidation Method* (VCM)
- Masuk Tol Tanpa Tap Kartu Elektronik
- Jembatan Batam-Bintan Roda Penggerak Ekonomi Masyarakat
- Peluncuran SSB Dan SBUM, Dalam Rangka Stimulus Fiskal Berupa Subsidi Perumahan Tahun 2020

18 LAPORAN UTAMA

- Tol Manado-Bitung, Pertama di Sulawesi Utara
- Daya Tarik Tol PERMAI (Pekanbaru-Dumai), Miliki Terowongan Ramah Untuk Gajah

24 SIMPUL KPBU

- Kementerian PUPR: 5 Proyek Pengembangan Jalan Tol Siap Ditawarkan
- Pemerintah Tawarkan Investasi Proyek SPAM Karian Serpong Senilai 2,21 Triliun

29 OPINI

Konsep Sewa Beli Dalam Pandangan Hukum Islam

32 JELAJAH

Menikmati Pesona Situs Warisan Dunia, Taman Nasional Bunaken

35 TANYA PEMBIAYAAN

- Peraturan Spesifikasi Rumah Subsidi
- Subsidi Pemerintah
- Biaya Uang Muka Yang Tidak Dikembalikan Setelah Dilakukan Kesepakatan Pengaduan

37 KUIS

Tebak Tokoh

Sepatah Kata dari Redaksi

Menapake ke Tahun 2020, tidak terasa Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI) sudah hampir setahun melaksanakan tuisi di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan. Selain melakukan kerjasama pemerintah dengan badan usaha (KPBU) dalam mendukung pembangunan infrastruktur di Indonesia, unit organisasi yang dibentuk pada Februari 2020 ini, juga melaksanakan kemudahan dan bantuan pembiayaan perumahan bagi MBR.

Semangat baru diharapkan mewarnai kinerja DJPI sehingga dapat mendukung Kementerian PUPR melanjutkan pembangunan infrastruktur. Selanjutnya menghubungkan apa yang telah dibangun dengan kawasan-kawasan khusus dan strategis. Fokus pembangunan infrastruktur pada sumber daya air, jalan dan jembatan, perumahan dan pemukiman. Selain itu, DJPI juga semakin berkiprah memberikan bantuan dan kemudahan bagi MBR untuk dapat memiliki rumah. MBR dapat mewujudkan impiannya untuk menghuni rumah yang layak melalui KPR bersubsidi.

Mengawali terbitnya VFM pada edisi pertama di Tahun 2020 ini, redaksi mengambil tema mengenai "KPBU di Bidang Jalan Tol". Bidang ini masih menjadi obyek yang diinginkan oleh badan usaha untuk menanamkan investasinya, dan ikut berperan antara lain dalam meningkatkan pelayanan distribusi barang guna menunjang pertumbuhan ekonomi, serta meningkatkan pemerataan hasil pembangunan bagi rakyat Indonesia.

Laporan utama majalah mengulas tentang dua ruas tol yang siap diresmikan yaitu Tol Manado-Bitung dan Tol Pekanbaru-Dumai. Artikel liputan memberitakan mengenai Jalan Tol Palembang Simpang Indralaya yang menggunakan Teknologi Vacuum Consolidation Method (VCM), yaitu sistem pembayaran tol tanpa tap kartu. Selain itu dalam liputan ditampilkan Jembatan Batam-Bintan sebagai penghubung pergerakan ekonomi di Provinsi Kepulauan Riau.

Guna mengetahui minat badan usaha atau investor digelar penajajakan minat pasar (market sounding). Acara yang dilaksanakan oleh Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan dan Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Permukiman tersebut, sekaligus menjadi kesempatan untuk memberikan penjelasan mengenai proyek KPBU, bidang jalan tol dan bidang SPAM.

Bukan hanya KPBU, VFM juga menyajikan informasi mengenai peluncuran SSB dan SBUM dalam rangka stimulus fiskal bidang perumahan terkait dampak Covid-19. Pada akhir majalah, diulas konsep sewa beli dalam pandangan hukum Islam.

Tiada kata yang dapat kami sampaikan, selain kebahagiaan dapat memberikan informasi yang bermanfaat bagi seluruh pembaca VFM.

Salam hangat kami.



PELINDUNG

Dr. Ir. Eko D Herpoerwanto, MCP

PENASIHAT

Ir. Irma Yanti, MT

PENGARAH

Ir. Herry Trisaputra Zuna, SE, MT

Ir. Arvi Argyantoro, MA

Reni Ahiantini, ST, M.Sc

Adang Sutara, SE, M.Si

R. Haryo Bakti Martoyoedo, ST, M.Sc

PEMIMPIN REDAKSI

Dedy S Budisusetyo, SH, MT

REDAKTUR PELAKSANA

Indah Pratiwi, S.Sos, M.Si

REDAKSI

Fenty Meilisya Syafril, S.Sos, M.Si

EDITOR

Anggoro Widyastika, SH, MH,

Putrawan, SH

DESAINER

Fahmi Nurhuda S.Ds, Michael Adha

FOTOGRAFER

Komarudin, Dwi Cristianto

REPORTER

Medika Yogi P, S.I. Kom

Riyan Aditya P, S.I. Kom

SEKRETARIAT DAN SIKULASI

Rubi Esti Aprilia, SH, MH

Yudhistira Adinugroho, SH

Shara Vadya, S.I. Kom

Dony Triastomo, SE, MM

ALAMAT REDAKSI

Bagian Hukum dan Komunikasi Publik
Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur
Pekerjaan Umum dan Perumahan
Kementerian Pekerjaan Umum dan
Perumahan Rakyat
Jalan Raden Patah 1 No. 1, Kebayoran Baru,
Jakarta Selatan 12110
Telepon/Fax: (021) 7200793
Email: redaksigrha@gmail.com

DITERBITKAN OLEH

Bagian Hukum dan Komunikasi Publik
Sekretariat Direktorat Jenderal Pembiayaan
Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan
Kementerian Pekerjaan Umum dan
Perumahan Rakyat

pembiayaan.pu.go.id

PembiayaanInfrastruktur

@Pembiayaan_Infrastruktur

Pembiayaan Infrastruktur PUPR

@Pemb_InfraPUPR



TOL TRANS SUMATERA, GUNAKAN TEKNOLOGI VACUUM CONSOLIDATION METHOD (VCM)

tol Palembang Simpang Indralaya

Metode VCM merupakan metode pelaksanaan memperbaiki tanah lunak di bawah jalan. Metode ini dipercaya dapat mempercepat proses konsolidasi. Pada dasarnya, teknologi VCM digunakan untuk mengurangi kadar air dan kadar udara dalam tanah yang lokasi pekerjaannya merupakan daerah rawa.

Teknologi VCM ini pertama kali digunakan pada pembangunan ruas tol Trans Sumatera yaitu ruas Tol Palembang Simpang

Indralaya (Palindra). Simpang Indralaya adalah satu bagian jalan tol Trans Sumatera yang sangat dibutuhkan secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial sehingga Pembangunannya ditugaskan kepada Badan Usaha Milik Negara dalam hal ini adalah PT Utama Karya (Persero).

Dengan teknologi VCM ini dimaksudkan untuk mempercepat penurunan dan meningkatkan daya dukung tanah asli yang lunak dengan melakukan pemompaan vakum

pada tanah. Ditambah lagi teknologi ini ramah lingkungan, karena perbaikan tanah bersifat mekanis tanpa penggunaan bahan-bahan kimia.

Selain itu kelebihan lainnya adalah memiliki gangguan yang rendah terhadap kegiatan pekerjaan lainnya, sehingga jadwal konstruksi secara keseluruhan dapat dipersingkat dibandingkan dengan metode konvensional.

Teknologi VC Tol Palindra



Vacuum Consolidation Method (VCM) sendiri merupakan penyedot vakum ke dalam massa tanah yang terisolasi untuk mengurangi tekanan atmosfer dan tekanan air pori di dalam tanah, sehingga dapat mempercepat proses penurunan dan pemadatan lapisan tanah dalam waktu singkat. Kementerian PUPR gunakan teknologi Vacuum Consolidation Method (VCM) guna percepat bangun jalan tol Palembang -Simpang Indralaya (Palindra)

3 Seksi ruas
Tol Palindra

Seksi 1
Palembang - Pemulutan (7,75

M

1 **Sebab Gunakan VCM**

Lahan pembangunan didominasi rawa

2 **Proses Pakai VCM**

Air rawa disedot via Perforatated Vertical Drain (PVD)

3 **2 Tujuan Terapkan VCM**

1. Kurangi kadar air dan udara dalam tanah
2. Cepat turunkan dan padatkan tanah

km)

Seksi 2
Pemulutan - KTM (4,90 km)

Seksi 3
KTM - Simpang Indralaya (9,28 km)



MASUK TOL TANPA TAP KARTU ELEKTRONIK

Multi Lane Free Flow

Seperti yang kita ketahui bersama, untuk masuk ke jalan tol kita perlu untuk melakukan tapping kartu elektronik di gerbang tol. Coba bayangkan apabila kita tidak perlu lagi melakukan tap dan langsung masuk ke dalam tol. Hal tersebut mungkin akan bisa dirasakan dalam beberapa tahun mendatang.

PT Roatex Ltd, perusahaan asal Hungaria, saat ini telah mengantongi izin prakarsa atas proyek KPBU Sistem Transaksi Non-Tunai berbasis *Multi Lane Free Flow* (MLFF). Pengembalian investasi proyek MLFF akan menggunakan skema KPBU Pembayaran Ketersediaan atau KPBU *Availability Payment* (KPBU-AP) dengan masa konsesi selama

10 tahun. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, KPBU yang melalui prakarsa badan usaha akan tetap melalui tahap pelelangan. Adapun pelaksanaan lelang proyek KPBU Sistem Transaksi Non-Tunai berbasis MLFF direncanakan pada tahun 2020.

Sistem transaksi elektronik nirsentuh berbasis MLFF di jalan tol direncanakan akan efektif pada tahun 2022. Definisi teknologi nirsentuh yang diambil dari

ti Lane Free Flow

adalah pembayaran tol
tanpa berhenti.



Peraturan Menteri tersebut adalah "transaksi pembayaran uang tol yang dilakukan tanpa bersentuhan secara fisik dengan peralatan tol". Lebih lanjut teknologi ini merujuk pada teknologi MLFF yang mana dalam implementasinya nanti pengguna jalan tol tidak harus berhenti di gardu untuk melakukan pembayaran tol, namun dapat langsung memasuki ruas tol dan teknologi MLFF yang akan melakukan penarikan dana secara otomatis melalui peralatan yang ditanam di jalan tol dan di dalam kendaraan.

Untuk dapat masuk ke dalam sistem MLFF, pengguna jalan harus melakukan registrasi ke dalam sistem yang dimiliki oleh Badan Usaha Pelaksana Sistem MLFF agar dapat terhubung dengan akun pembayaran. Ketika pengguna jalan memasuki jalan tol, maka saldo *e-wallet* dari pengguna jalan akan langsung terpotong sesuai dengan jarak yang ditempuh. Pendapatan tol akan dikelola oleh BUP Sistem MLFF dan akan didistribusikan kepada BUJT pengelola jalan tol operasi.

Terdapat 4 (empat) variasi teknologi yang telah diterapkan dalam sistem MLFF di beberapa negara, antara lain *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR), *Dedicated Short Range Communication* (DSRC), *Radio Frequency Identification* (RFID), dan *Global Navigation Satellite System* (GNSS).

1. Automatic Number Plate Recognition (ANPR)

Teknologi ANPR menggunakan kamera beresolusi tinggi untuk menangkap gambar plat nomor dari kendaraan dan memperkirakan karakter dan teks plat nomor yang dimiliki oleh kendaraan tersebut untuk kemudian menjadi informasi identitas kendaraan. ANPR secara teknis tidak mengharuskan kendaraan untuk memiliki *in-vehicle-unit* sebagai alat identifikasi, tetapi mengharuskan adanya database nasional dari seluruh plat nomor kendaraan yang terhubung dengan sistem pembayaran jalan tol karena teknologi ini sangat bergantung pada plat nomor sebagai identitas unik setiap kendaraan.

2. Dedicated Short Range Communication (DSRC)

Teknologi DSRC merupakan teknologi identifikasi berbasis gelombang radio pada frekuensi 5.8 GHz. Teknologi ini mengharuskan setiap kendaraan yang melintas di jalan tol untuk dilengkapi dengan alat identifikasi atau *on-board unit* yang menyimpan identitas kendaraan beserta informasi akun pembayaran serta informasi pelengkap lainnya. Kendaraan yang memiliki *On Board Unit* (OBU) dan melintas di jalan tol akan kemudian dideteksi oleh sensor yang terletak di gantry DSRC. Sensor akan mengaktifkan pembacaan data dan penangkapan gambar oleh kamera beresolusi tinggi untuk melakukan identifikasi plat nomor kendaraan (teknologi ini biasanya adalah teknologi yang sama yang digunakan untuk identifikasi ANPR).



Direktur Pelaksanaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan, Reni Ahiantini didampingi para pimpinan dan staf di lingkungan Kementerian PUPR Mandala dalam rangka meninjau penerapan *Single Line Free Flow (SLFF)* dalam persiapan implementasi *Multi Line Free Flow (MLFF)*

3. *Radio Frequency Identification (RFID)*

Teknologi RFID sebagai alat identifikasi di jalan tol memiliki karakteristik yang tidak jauh berbeda dengan DSRC. Teknologi RFID merupakan teknologi yang menggunakan gelombang radio dengan frekuensi 915MHz dan mengharuskan adanya

alat identifikasi yang dipasang di dalam kendaraan. Berbeda dengan DSRC, alat identifikasi dari RFID berbentuk stiker, sehingga lebih dikenal dengan sebutan RFID sticker tag, atau singkatnya dapat disebut tag. Kendaraan yang memiliki tag dan melintas di jalan tol akan dideteksi oleh sensor yang terletak di gantry RFID. Sensor

akan mengaktifkan pembacaan data dan penangkapan gambar oleh kamera beresolusi tinggi untuk melakukan identifikasi plat nomor kendaraan (teknologi ini biasanya adalah teknologi yang sama yang digunakan untuk identifikasi ANPR).

4. *Global Navigation Satellite System (GNSS)*



R beserta Jasa Marga Bali melakukan kunjungan lapangan ke tol Bali

Global Navigation Satellite System (GNSS) merupakan teknologi identifikasi kendaraan yang menggunakan sinyal satelit *geo-location* (GPS, GLONASS) untuk menentukan lokasi kendaraan di dalam jalan tol, dan menghitung jarak tempuh kendaraan tanpa bantuan dari perangkat *roadside* apapun (meskipun secara teknis beberapa

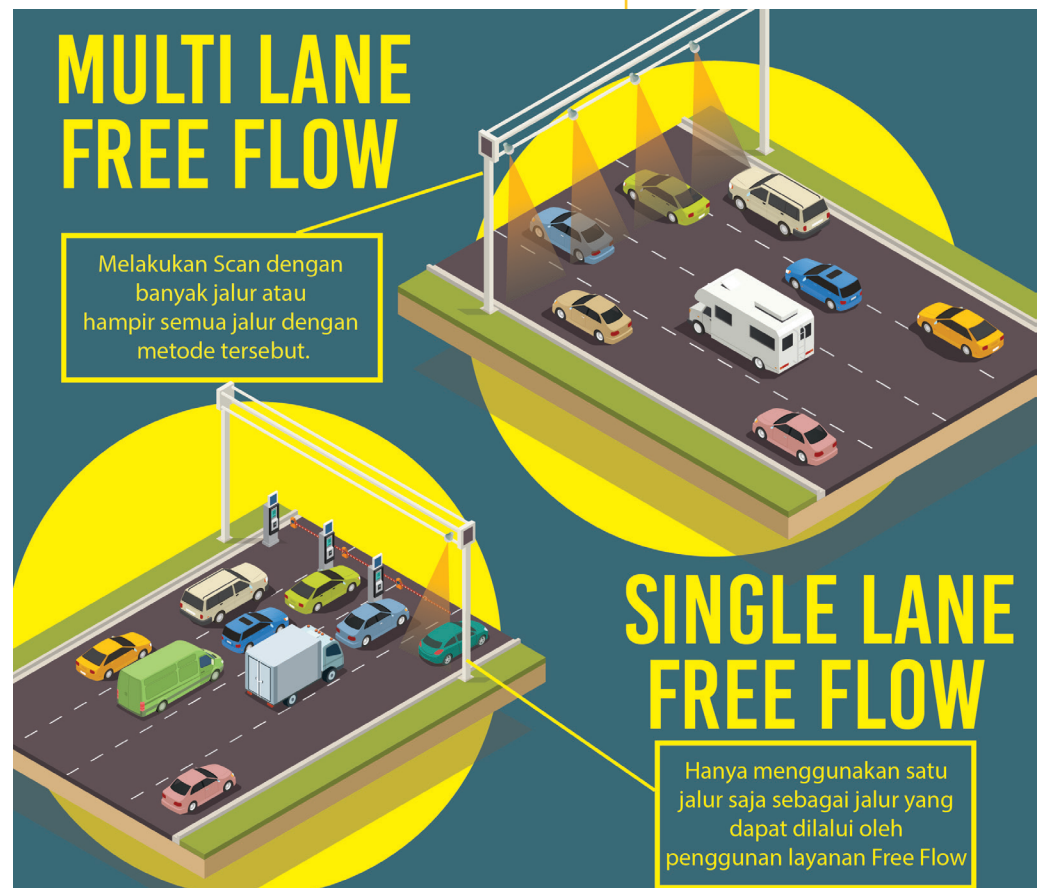
implementasi menggunakan juga bantuan kamera ANPR sebagai fungsi kontrol).

Teknologi GNSS mensyaratkan pemasangan perangkat OBU di dalam kendaraan yang secara aktif akan terhubung dengan satelit dan terus-menerus melakukan *update* posisi kendaraan saat berada di jalan tol. Teknologi

ini sepenuhnya bergantung pada kualitas penerimaan sinyal satelit, kualitas pemrosesan dari OBU dan kualitas dari jaringan telekomunikasi. Pada beberapa implementasi, ketika telah diketahui bahwa terdapat hambatan atas sinyal satelit, maka pada ruas jalan tol juga dipasang beberapa *DSRC Augmentation Beacons (LAC)* sebagai alat bantu untuk mengkoreksi data perjalanan kendaraan.

Manfaat yang didapatkan dari penerapan sistem MLFF adalah:

1. Tidak ada gate dan barrier untuk pembayaran tarif tol, sehingga dapat meminimalisir penumpukan yang terjadi di gerbang tol;
2. Dari sisi BUJT, dengan menerapkan MLFF tidak akan ada pendapatan BUJT berkurang yang disebabkan oleh operasional pengumpulan tarif jalan tol;
3. Proses settlement pendapatan jalan tol ke BUJT dapat dilakukan lebih cepat;
4. Teknologi ini berpotensi untuk dikembangkan untuk Sistem ERP di kawasan metropolitan serta dapat mendukung pengembangan inovasi pada sistem transportasi seperti integrasi dengan sistem parkir;
5. Jika teknologi yang digunakan adalah GNSS, terdapat beberapa keuntungan, yaitu:
 - a. Dapat melakukan tracking secara terus menerus pada kendaraan yang berkewajiban untuk membayar tol meskipun berada di luar jaringan jalan tol;
 - b. Teknologi GNSS dapat sekaligus difungsikan sebagai *Intelligent Transport Services* seperti sistem kontrol pada angkutan bermuatan berat, *speed metering*, sistem informasi darurat, ruang kendali, dan manajemen asset; dan
 - c. Dengan menggunakan sistem transaksi non-tunai berbasis GNSS, biaya yang diperlukan untuk melakukan



Ilustrasi Perbedaan MLFF dan SLFF

ekspansi lebih rendah bila dibandingkan dengan menggunakan teknologi RFID dan DSRC.

Penerapan MLFF di Indonesia tidak mungkin diterapkan secara serentak dikarenakan beberapa hal, antara lain belum adanya standar kualitas plat kendaraan yang baku dan seragam, belum adanya database pengguna dan plat kendaraan yang andal yang dapat digunakan untuk sistem transaksi dan *law enforcement*, karakteristik pengendara yang belum tertib, serta sistem pendeteksi posisi kendaraan ketika keluar dari jalan tol belum ada. Oleh karena itu, diperlukan masa transisi yang dapat mengakomodasi kebutuhan untuk beberapa kondisi tersebut.

Saat ini, DJPI bersama dengan DJBM dan BPJT telah melakukan konsultasi terkait penerapan MLFF di jalan tol Indonesia ke beberapa kementerian/lembaga,

seperti Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Keuangan, Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, Komisi Pengawas Persaingan Usaha, serta Badan Siber dan Sandi Negara. Selain itu, DJPI juga telah melakukan kunjungan lapangan ke Ruas Jalan Tol Bali Mandara yang merupakan salah satu ruas tol yang telah menerapkan Sistem *Single Lane Free Flow*.

Kunjungan lapangan ini dilaksanakan pada tanggal 4 Desember 2019 bertempat di Kantor PT Jasa Marga Bali dan dilanjutkan dengan kunjungan ke Pintu Tol Nusa Dua. Sejak tahun 2012, Jasa Marga Toll Road Operator telah berupaya mengembangkan dan menguji coba sistem SLFF dalam rangka implementasi MLFF. Pada tahun 2018, JMTO menerapkan teknologi RFID dengan server based aplikasi FLO di ruas Jalan Tol Bali Mandara dan

Tol Sediatmo. Aplikasi FLO merupakan aplikasi pembayaran jalan tol dengan menggunakan voucher elektronik sebagai sumber pembayaran. Inisiatif FLO didasarkan pada roadmap Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) yang akan menerapkan *Single Lane Free Flow* (SLFF). Dengan SLFF, pengguna jalan tol tidak perlu berhenti saat melakukan pembayarantol. FLO bekerjasama dengan LinkAja untuk transaksi pembayaran di jalan tol sebagai sumber pembayaran. Agar dapat digunakan bertransaksi, aplikasi FLO perlu di *pairing* dengan stiker RFID. Stiker RFID berfungsi sebagai media yang akan dibaca oleh *transceiver* yang ada di setiap gardu tol. Stiker RFID diletakkan pada lampu depan mobil

Menarik bukan? Yuk, kita doakan semoga Sistem MLFF ini bisa segera diterapkan di jalan tol di Indonesia!



JEMBATAN BATAM-BINTAN

Roda Penggerak Ekonomi Masyarakat

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui Direktorat Jenderal Bina Marga dan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan tengah mengkaji dan mengevaluasi beberapa proyek KPBU, salah satunya pada sektor jalan dan jembatan. Salah satu proyek yang dikaji adalah Proyek Jembatan Batam-Bintan yang bertujuan mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan di Pulau Batam dan Pulau Bintan.

Kedua pulau tersebut merupakan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB). Selain menjadi KPBPB, Pulau Bintan khususnya di Galang Batang termasuk dalam Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang tertuang pada Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2017 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang. Model kawasan tersebut menjadi daerah tujuan investasi manufaktur dan pariwisata sehingga diperlukan kualitas infrastruktur yang memadai, seperti pemenuhan infrastruktur transportasi

yang dapat berupa jembatan penghubung kedua daerah tersebut. Pembangunan proyek ini akan meningkatkan mobilisasi angkutan baik penumpang maupun barang sehingga dapat meningkatkan pergerakan ekonomi masyarakat.

Saat ini, telah diadakan rapat untuk mengevaluasi tindak lanjut calon pemrakarsa terkait skema pembiayaan perusahaan Jembatan Batam-Bintan dan melakukan sinkronisasi dengan pemerintah daerah terkait dukungan pemerintah daerah terhadap perusahaan Jembatan Batam-Bintan (27/01/2020) di Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan. Hasil rapat menunjukkan bahwa pemerintah daerah mendukung usulan pemrakarsa karena sebelumnya dari pemerintah daerah sendiri juga telah melakukan kajian terkait Studi Kelayakan (FS) dan Perencanaan Teknis Detail (DED) sejak tahun 2005 dan telah dilaksanakan review Studi Kelayakan pada tahun 2019 oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Hasil review kajian tersebut menyampaikan bahwa besar biaya konstruksi dan biaya tanah memiliki nilai Rp 7,6 Triliun. Pengembalian investasi proyek ini menggunakan skema pendapatan *user charge* dengan *Financial Internal Rate of Return* (FIRR) yang masih rendah sebesar 9,9%.

Proyek Jembatan Batam-Bintan yang diusulkan oleh pemrakarsa menghubungkan dua pulau besar yaitu Pulau Batam dengan Pulau Bintan akan dibangun melalui Pulau Tanjung Sauh dan Pulau Bau. Proyek ini memiliki rencana panjang trase jembatan sekitar 8 km dan jalan akses 7 km dengan biaya investasi sebesar Rp 9,9 Triliun. Selain evaluasi kajian terhadap pemerintah daerah, akan dilakukan evaluasi terhadap kajian yang dilakukan oleh pemrakarsa dengan penyerahan dokumen pra studi kelayakan paling lambat Maret 2020. Diharapkan dengan adanya proyek Jembatan Batam-Bintan dalam Skema KPBU baik *solicited* maupun *unsolicited* dapat mempercepat proses pelaksanaan proyek ini.



Peluncuran SSB dan SBUM

**Dalam Rangka Stimulus Fiskal
Berupa Subsidi Perumahan
Tahun 2020**



Dalam rangkaantisipasi dampak ekonomi akibat pandemi Virus Covid-19, Presiden RI mengeluarkan Kebijakan Penanganan Dampak Ekonomi Covid-19.

Salah satu dari sembilan kebijakan yaitu dalam bidang perumahan bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) yang diproses untuk Kredit Pemilikan Rumah (KPR). Bentuk stimulus fiskal tersebut berupa: pengalokasian dana untuk Subsidi Selisih Bunga (SSB) dan tetap melaksanakan

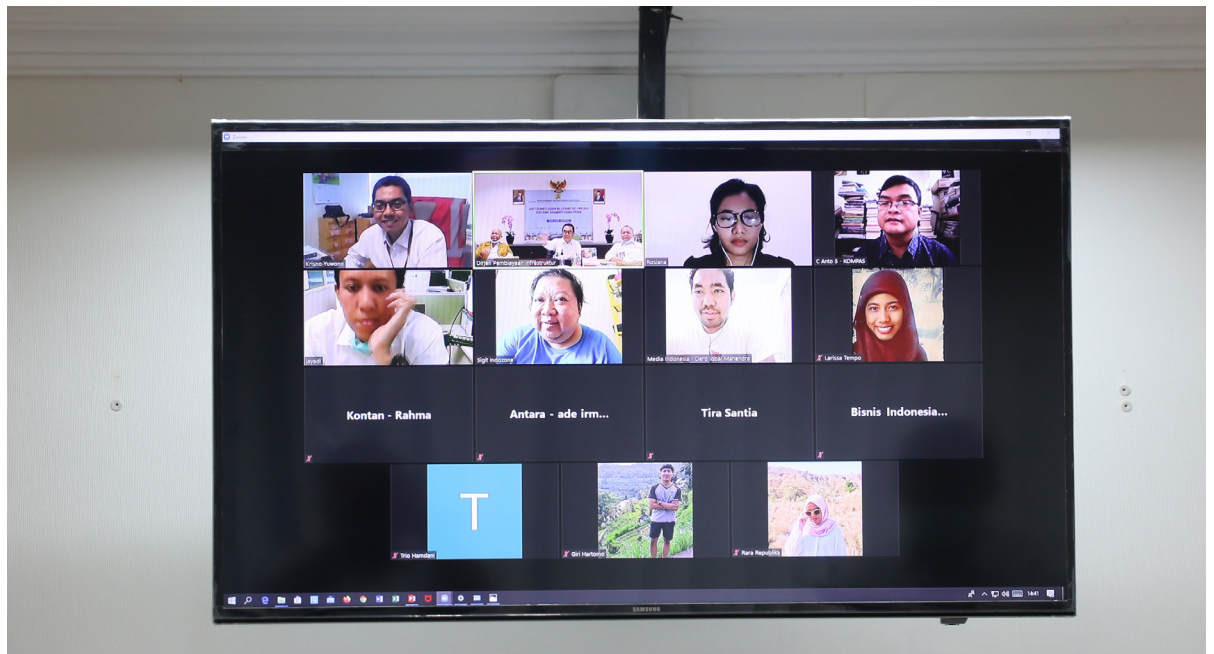
Subsidi Bantuan Uang Muka (SBUM) untuk KPR. Berdasarkan kinerja tahun-tahun sebelumnya, ke-2 skim tersebut merupakan bentuk subsidi yang banyak diterima masyarakat selain beberapa kebijakan skim subsidi yang ada di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Selasa (31/3), Direktur Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Eko D. Heripoerwanto menyatakan bentuk bantuan itu akan dirumuskan oleh Otoritas Jasa Keuangan atau OJK. "Terkait KPR (Kredit Pemilikan Rumah) mungkin bukan kompetensi PUPR, tapi yang saya tahu perbankan sudah merumuskan untuk KPR secara umum. Ini yang atur OJK nanti," ujar Eko Heri.

Eko juga menyebutkan sejumlah pengembang properti melalui asosiasi telah mengajukan agar baik pengembang maupun konsumen bisa mendapat keringanan membayar cicilan kredit di tengah wabah Covid-19.

Manfaat yang didapatkan MBR dari SSB yaitu pembayaran angsuran KPR dengan suku bunga sebesar 5% per tahun selama 10 tahun. Pemerintah akan membayarkan subsidi sebesar selisih angsuran dengan suku bunga pasar dari perbankan dengan angsuran yang dibayar debitur/nasabah. Khusus untuk pembelian rumah tapak, MBR akan mendapatkan manfaat tambahan yaitu pemberian sebagian uang muka KPR melalui SBUM sebesar Rp4.000.000,-, dan untuk Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat sebesar Rp10.000.000,-.

Anggaran yang telah disiapkan Pemerintah bagi stimulus fiskal subsidi perumahan sebesar Rp1,5 Triliun untuk 175.000 rumah tangga MBR yang sedang proses KPR. Persyaratan MBR yang bisa mendapatkan subsidi ini yaitu Warga Negara Indonesia, berpenghasilan maksimal sebesar Rp 8 juta, tidak memiliki rumah, dan belum pernah menerima



subsidi/bantuan pembiayaan perumahan dari Pemerintah terkait pembiayaan kepemilikan atau pembangunan rumah. SSB dan SBUM diharapkan akan segera operasional pada 1 April 2020 melalui Bank Pelaksana yang telah bekerja sama dengan Kementerian PUPR. Saat ini 3 (tiga) bank telah menyatakan minat sebagai bank pelaksana, yaitu Bank BTN, Bank BNI, dan Bank BRI. Kementerian PUPR masih membuka peluang bagi bank lain yang ingin bekerja sama, sehingga MBR mendapatkan kesempatan seluas-luasnya memanfaatkan jaringan bank di daerah untuk mengakses subsidi perumahan ini.

Dengan adanya stimulus fiskal subsidi perumahan melalui SSB dan SBUM pada tahun 2020 ini, secara keseluruhan target Pemerintah dalam pemberian fasilitasi bantuan pembiayaan perumahan kepada sebanyak 330.000 rumah tangga MBR diharapkan dapat tercapai. Jumlah tersebut terdiri dari KPR

Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) sekitar 88.000 rumah tangga MBR (target DIPA 102.500 unit rumah telah disalurkan sebagian dalam percepatan pada tahun 2019), Bantuan Pembiayaan Perumahan Berbasis Tabungan (BP2BT) sebanyak 67.000 rumah tangga MBR, dan KPR SSB sebanyak 175.000 rumah tangga MBR. Pemerintah berupaya semaksimal mungkin membantu MBR agar dapat memenuhi salah satu kebutuhan pokok kehidupan, yaitu tempat tinggal.

Tata cara dan ketentuan lebih lanjut pemberian SSB dan SBUM diatur dalam: i) Peraturan Menteri PUPR Nomor 20/PRT/M/2019 tentang Kemudahan dan Bantuan Pemilikan Rumah Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah, dan ii) Keputusan Menteri PUPR Nomor 242/KPTS/M/2020 tentang Batasan Penghasilan Kelompok Sasaran Kredit/Pembiayaan Pemilikan Rumah Bersubsidi, Besaran Suku Bunga/Margin Pembiayaan

Bersubsidi, Lama Masa Subsidi dan Jangka Waktu Kredit/Pembiayaan Pemilikan Rumah, Batasan Harga Jual Rumah Umum Tapak dan Satuan Rumah Susun Umum, Batasan Luas Tanah dan Luas Lantai Rumah Umum Tapak, Luas Lantai Satuan Rumah Susun Umum serta Besaran Subsidi Bantuan Uang Muka Perumahan.

Melalui pemberian stimulus fiskal subsidi perumahan diharapkan dapat membantu MBR untuk mendapatkan rumah yang layak huni dan terjangkau, terutama pada masa sulit saat ini. Diharapkan melalui kepemilikan rumah tersebut, maka setiap keluarga MBR akan memiliki tempat berlindung, berkembang, belajar, dan bekerja dari rumah dengan sehat, aman, dan nyaman, sehingga tercipta lingkungan yang kondusif di masyarakat. Hal ini sejalan dengan kampanye Pemerintah sebagai upaya penanggulangan virus Covid-19, yaitu bekerja dari rumah, belajar di rumah, dan beribadah dari rumah.

Fitur Subsidi PERUMAHAN TA. 2020

BP2BT

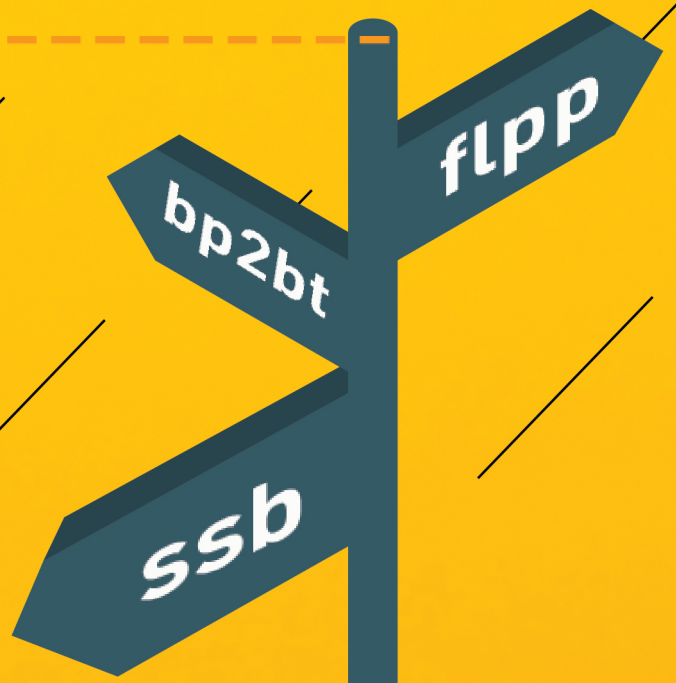
- Penghasilan maksimal
 - a) Zona 1: Rp 7 juta untuk sarusun dan Rp 6 juta untuk swadaya
 - b) Zona 2: Rp 7,5 juta sarusun dan Rp 6 juta untuk swadaya
 - c) Zona 3: Rp 8,5 juta untuk sarusun dan Rp 6,5 juta untuk swadaya
- Untuk pembelian rumah tapak, sarusun, atau pembangunan rumah swadaya.
- Dana BP2BT maksimal Rp 40 juta untuk uang muka/ biaya membangun.
- Suku bunga pasar paling tinggi sebesar SUN 10 tahun ditambah margin yang nilainya ditetapkan dalam PKO.
- Harga jual sesuai KepmenPUPR No.587/KPTS/M/2019 dan bebas PPN sesuai dengan PMK.

SSB

- Penghasilan maksimal
 - a) Penghasilan Maksimal Rp 8 juta
 - b) Untuk pembelian sarusun di Papua dan Papua Barat, penghasilan maksimal Rp 8,5 Juta
- Untuk pembelian rumah tapak atau sarusun.
- Uang muka: a. Uang muka 1%
b. SBUM rumah tapak:
 - 1) Untuk Papua dan Papua Barat Rp 10 juta dan Selain Papua dan Papua Barat Rp 4 juta
- Suku bunga: a. Untuk Papua dan Papua Barat 4% selain Papua dan Papua Barat 5%
b. Masa Subsidi 10 Tahun
- Harga jual paling banyak sesuai KepmenPUPR No.242/KPTS/M/2020 dan bebas PPN sesuai dengan PMK

FLPP

- Penghasilan maksimal Rp 8 juta.
- Untuk Pembelian rumah tapak atau sarusun.
- Uang muka: a. Uang muka 1%.
b. SBUM rumah tapak Rp 4 juta
- Suku bunga 5% per tahun dan masa tenor paling lama 20 tahun.
- Harga jual paling banyak sesuai KepmenPUPR No.242/KPTS/M/2020 dan bebas PPN sesuai dengan PMK



Tol Manado-Bitung PERTAMA DI SULAWESI UTARA

Pemerintah menargetkan pembangunan jalan tol mencapai 5.200 km hingga tahun 2024. Percepatan pembangunan infrastruktur jalan tol tersebut dibangun sebagai konektivitas antar kawasan sekaligus membangun kawasan baru seperti kawasan industri, kawasan perumahan, dan kawasan ekonomi. Jalan tol sebagai pembuka pertumbuhan ekonomi masyarakat Indonesia yang efektif. Selain di Pulau Jawa, pembangunan Jalan tol juga sudah merambah ke Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, Pulau Bali dan Pulau Sulawesi.

Berdasarkan Perpres No. 48 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011 tentang *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, Sulawesi salah satu pulau di wilayah timur Indonesia yang tengah menggiatkan pertumbuhan ekonominya. Mengingat di ujung utara Sulawesi terdapat Pelabuhan Bitung yang merupakan lokasi strategis untuk menjadi lokasi alternatif pelabuhan internasional dan pusat industri yang berada di Indonesia bagian Timur. Selain itu, di Sulawesi Utara juga terdapat kawasan wisata yang menjadi destinasi wisata Taman Nasional Bunaken yang diminati baik wisatawan lokal maupun internasional. Sehingga, Kota Manado dan Kota Bitung memiliki daya tarik yang kuat untuk dihubungkan melalui jalan tol sepanjang hampir 40 km walaupun saat ini sudah ada jalur penghubung antara Kota Manado dan Kota Bitung dengan volume kendaraan yang sangat padat.

Jalan Tol Manado-Bitung (Mabit) adalah jalan tol pertama di Sulawesi Utara yang menghubungkan Manado-Bitung. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan membangun tersebut dengan tujuan mengurangi biaya logistik dari dan menuju Pelabuhan Internasional Bitung. Keberadaan tol ini juga akan mendukung pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung sekaligus menjadi akses pendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Manado-Bitung-Likupang, termasuk akses ke Pulau Lembeh. Jalan tol Mabit memiliki lima Simpang Susun (SS) yaitu, SS Manado SS Air Madidi, SS Kauditan, SS Danowudu dan SS Bitung. Tol ini akan memangkas waktu tempuh Manado ke Bitung dan sebaliknya dari 90-120 menit menjadi 30 menit. Disamping itu dengan adanya tol Mabit, risiko kecelakaan lalu lintas di jalan arteri





diharapkan akan berkurang.

Berdasarkan data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan (PUPR), Tol Manado-Bitung memiliki total panjang 39 KM yang terdiri dari dua seksi. Pada Seksi I yaitu Manado-Airmadidi sepanjang 14 KM telah mencapai 100% baik lahan maupun fisik. Seksi IIA Airmadidi-Kauditan sepanjang 6,5 KM telah mencapai progress fisik 98,16% dan ditargetkan selesai pada April 2020, sedangkan seksi IIB Kauditan-Bitung sepanjang 18,5 KM dengan progres fisik mencapai 45,59% dan lahan 97,25% dan ditargetkan selesai akhir Desember 2020.

Tol Mabit dibangun dengan skema pembiayaan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang terdiri atas dua paket pekerjaan dan mulai dibangun pada 2016. PT Jasamarga Manado – Bitung terpilih sebagai BUJT untuk

membangun ruas tersebut dengan skema pendanaan KPBU. Seksi I dikerjakan oleh Pemerintah (*Viability Gap Fund/VGF*), sementara Seksi II menggunakan dana dari Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yaitu PT Jasamarga Manado Bitung.

Terkait pembangunan tol tersebut, beberapa waktu lalu Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono menjelaskan bahwa Tol Manado-Bitung salah satu dari tiga ruas jalan tol yang sudah melalui uji laik fungsi dan siap diresmikan. Ketiga ruas tol tersebut yaitu Ketiga tol tersebut adalah Tol Manado – Bitung Seksi I, Tol Pekanbaru – Dumai dan Tol Kayu Agung – Palembang – Betung (Seksi Kayu Agung – Jakabaring). Sehingga, tahun 2020 ini Kementerian PUPR menargetkan untuk menyelesaikan pembangunan 28 ruas tol sepanjang 482 km, termasuk 3 ruas di atas.

Berkomitmen menghindari kerusakan lingkungan

Tidak hanya membangun infrastruktur yang handal, Kementerian PUPR dalam membangun infrastruktur juga berkomitmen menghindari kerusakan lingkungan dan menjaga ekosistem lingkungan agar terus terjaga dan berkelanjutan. Salah satunya adalah melindungi mata air Aerujang yang berada di Kelurahan Girian Permai, Kecamatan Girian, Kota Bitung, adalah situs budaya yang berfungsi untuk mensuplai kebutuhan air di Kota Bitung. mata air ini akan dilewati seksi 2B Tol Manado - Bitung. Untuk melindungi mata air, tiang pancang Tol Manado-Bitung digeser dan tidak akan dipasang di area mata air tersebut. Lokasi pemasangan tiang pancang akan digeser guna melindungi mata air Aerujang sebagai sumber mata air berkelanjutan.





DAYA TARIK TOL PERMAI (PEKANBARU-DUMAI)

Miliki Terowongan Ramah Untuk Gajah

Direncanakan diresmikan tahun ini, Jalan Tol Pekanbaru-Dumai sepanjang 131 KM diharapkan mampu meningkatkan perekonomian masyarakat Riau. Ruas tol tersebut juga akan meningkatkan konektivitas Kota Pekanbaru sebagai Ibu Kota Provinsi Riau dengan Kota Dumai sebagai kota pelabuhan dengan industri perminyakan dan agribisnis yang maju. Saat tinjauanya Februari 2020 lalu, Presiden Jokowi juga

mengatakan kehadiran tol ini akan mempercepat mobilitas orang dan logistik sehingga meningkatkan daya saing sekaligus stok infrastruktur nasional.

Sementara itu, saat mendampingi Presiden RI, Menteri PUPR Basuki Hadimulyono menyebutkan manfaat lain dari Tol Pekanbaru - Dumai yaitu membuat jalan nasional lebih awet karena tidak dilewati kendaraan berat. Mengingat, lalu lintas harian rata-

rata (LHR) pada Trans Sumatera mencapai 75% dari *Feasibility Study*, ini lebih tinggi dari tol Trans Jawa. Truk pengangkut bahan seperti sawit bisa pindah menggunakan jalan tol dengan pertimbangan hitungan waktu. Dengan tol ini, pengguna dapat menghitung waktu perjalanan bahan dari asal sampai ke pabrik. Sebelumnya, ruas jalan nasional Pekanbaru-Dumai memiliki waktu tempuh selama 4 - 5 jam, maka dengan keberadaan tol tersebut waktu tempuh bisa dipangkas

menjadi sekitar 1,5 hingga 2 jam. Tol Pekanbaru - Dumai dibangun dengan total biaya investasi Rp 16,21 Triliun. Tol ini merupakan bagian dari Tol Trans Sumatera sepanjang 2.799,3 km yang membentang dari Lampung hingga Aceh dan ditargetkan akan selesai pada akhir tahun 2024. Jalan tol ini juga akan terintegrasi dengan konektivitas kawasan dan memperlancar arus distribusi barang dari pusat industri ke berbagai wilayah di wilayah Sumatera.

Tol ini terdiri dari enam seksi yakni Seksi I Pekanbaru - Minas (9,5 km), Seksi II Minas - Petapahan (24,1 km), Seksi III Petapahan - Kandis Utara (16,9 km), Seksi IV Kandis Utara - Duri Selatan (26,25 km), Duri Selatan - Duri Utara (29,4 km), dan Seksi VI Duri Utara - Dumai (25,44 km).

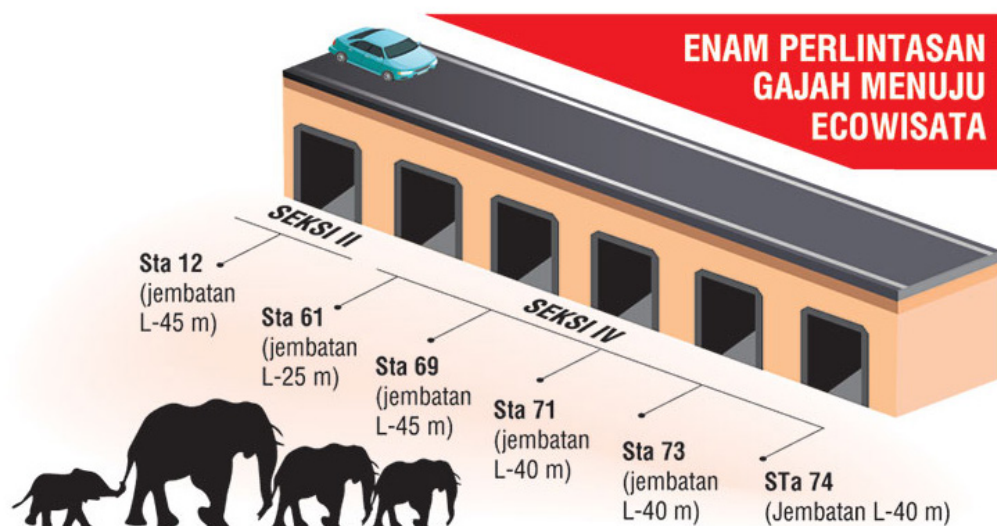
Untuk pembebasan lahan secara keseluruhan mencapai 99,78% sehingga pekerjaan konstruksi dapat berjalan cepat. Sementara dari Seksi I, Seksi V dan Seksi VI pembebasan lahan telah mencapai 100 persen. Progres konstruksi seksi I Pekanbaru-Minas telah mencapai 100%, sementara untuk Seksi II sudah 89,83% Seksi III 83,72%, Seksi

IV 88,77%, Seksi V 90,12% dan Seksi VI 82,97%.

Terowongan untuk Gajah Menjadi Daya Tarik Tol Permai

Bermula dari penampakan kerumunan gajah yang melintas saat persiapan pembangunan Tol Pekanbaru-Dumai, maka dibuat 6 (enam) terowongan perlintasan gajah yang terletak pada Seksi II dan Seksi IV. Pada Seksi IV Kandis Utara - Duri Selatan, ruas tol melintasi Kawasan Suaka Margasatwa Balai Raja dan Siak Kecil yang keduanya merupakan koridor perlintasan Gajah Sumatera dengan jumlah populasi sekitar 50 ekor.

Terowongan perlintasan gajah ini merupakan yang pertama di Indonesia. Untuk itu agar sesuai standar, dilakukan pengawasan dalam pembangunan jalan tol oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) agar desain sesuai standar dan bisa dilalui oleh Gajah Sumatera liar. Sehingga aman dan tidak mengganggu pergerakan Gajah Sumatera (*elephas maximum sumatrensis*). Terowongan gajah disiapkan dengan bentang 25 - 45 meter dan tinggi 5.1 meter serta tanaman hijau agar menyerupai habitat asli.







KEMENTERIAN PUPR: 5 PROYEK PENGEMBANGAN JALAN TOL SIAP DITAWARKAN



Lima proyek pengembangan jalan tol senilai Rp 57,18 Triliun dibahas dalam acara *market sounding* yang diadakan oleh Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI), Rabu (11/3).

Acara yang berlangsung di Pendopo Kementerian PUPR tersebut dihadiri Sekretaris Jenderal Kementerian PUPR, Anita Firmanti dan Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Bahlil Lahadalia. Salah satu pembahasan penting, terkait proyek Sistem Transaksi Tol Non Tunai berbasis *Multi Lane Free Flow* (MLFF) dengan nilai investasi Rp 2.923 Triliun ditambah 3 ruas jalan tol yang terdiri dari Jalan Tol Layang Cikunir - Karawaci dengan nilai

investasi Rp 26,15 Triliun, Jalan tol Kamal - Teluk Naga- Rajeg dengan nilai investasi Rp 18,51 Triliun, dan Jalan Tol Bogor - Serpong via Parung dengan nilai investasi Rp 8,95 Triliun, serta Preservasi Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera di Provinsi Riau dengan nilai investasi Rp 654,8 Miliar.

Sekretaris Jenderal Kementerian PUPR, Anita Firmanti menyampaikan, acara ini penting untuk menyampaikan informasi lengkap mengenai proyek KPBU, serta untuk mendapatkan masukan, tanggapan dan minat para investor terhadap proyek yang dikerjasamakan. Selain itu, program ini menindaklanjuti arahan Presiden RI Joko Widodo untuk melakukan percepatan proyek-proyek strategis infrastruktur.

Dalam kesempatan ini, Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Bahlil Lahadalia mengapresiasi berbagai terobosan bagi pendanaan proyek-proyek infrastruktur yang dilakukan Kementerian PUPR, salah satunya melalui skema KPBU. "Hari ini Kementerian PUPR telah menjalankan apa yang menjadi arahan Presiden untuk percepatan proyek-proyek strategis infrastruktur. Saya kira melalui kegiatan ini Kementerian PUPR sudah terbuka, profesional, dan hasil kerjanya cepat," kata Bahlil Lahadalia.

Menurut Bahlil, di tengah ketidakpastian ekonomi nasional dan global, terutama sebagai dampak pandemi Covid-19 terhadap stabilitas ekonomi, bidang infrastruktur menjadi salah satu prioritas Pemerintah dalam

memobilisasi pendapatan negara untuk menarik investasi dan mendorong daya saing. Pesan saya, siapapun pemenangnya harus dapat merangkul pengusaha-pengusaha di daerah agar mereka dapat bersinergi, termasuk UMKM-nya. Pemerataan pertumbuhan itu jauh lebih

penting, sehingga dapat meningkatkan daya beli. Jadi saya kira investasi Pemerintah juga harus menjadi instrumen pemerataan tersebut," ujar Bahlil.

Hal senada disampaikan oleh Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan,

Eko D Heripoerwanto. "Pastinya kita ingin mendapatkan respons dari Badan Usaha, apakah nanti jumlah peminat meningkat atau tidak." Eko menambahkan bahwa ia optimis bahwa jumlah peminat akan meningkat, salah satu indikatornya, selama ini tidak ada lelang project untuk KPBU Jalan Tol.

Hadir sebagai narasumber dalam acara tersebut, Dadang Jusro (Kepala Sub Direktorat Kerjasama Pemerintah Swasta, Kementerian PPN/BAPPENAS), Muhammad Wahid Sutopo (Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia), Koentjahjo Pamboedi (BPJT Unsur Profesi), Reni Ahiantini (Direktur Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan, DJPI) dengan moderator Heri Trisaputra Zuna (Direktur Pelaksanaan Kebijakan dan Evaluasi, DJPI).



Market Sounding
Project Consultation Breakout
Download Project Profile di sini

bit.ly/PP_MS20_B1

DATA TEKNIS

Panjang Jalan	1713 km
Biaya Investasi	2,92 triliun
Masa Konsesi	30 tahun

MULTI LANE FREE FLOW (MLFF)
R. Pendopo PUPR

Market Sounding
Project Consultation Breakout
Download Project Profile di sini

bit.ly/PP_MS20_B1

JALAN TOL LAYANG CIKUNIR-KARAWACI
R. Pendopo PUPR

DATA TEKNIS

Panjang Jalan	40 km
Biaya Investasi	25,97 triliun
Biaya Konstruksi	21,51 triliun
Masa Konsesi	45 tahun

R. Pendopo PUPR

Market Sounding
Project Consultation Breakout
Download Project Profile di sini

bit.ly/PP_MS20_B1

PRESERVASI JALAN LINTAS TIMUR SUMATERA DI PROVINSI RIAU
R. Pendopo PUPR

DATA TEKNIS

Panjang Jalan	43 km
Biaya Investasi	585,3 miliar
Biaya Konstruksi	451,1 miliar
Masa Konsesi	15 tahun

R. Pendopo PUPR

Market Sounding
Project Consultation Breakout
Download Project Profile di sini

bit.ly/PP_MS20_B1

JALAN TOL KAMAL-TELUK NAGA-RAJEG
R. Pendopo PUPR

DATA TEKNIS

Panjang Jalan	38,6 km
Biaya Investasi	23,16 triliun
Biaya Konstruksi	9,68 triliun
Masa Konsesi	40 tahun

R. Pendopo PUPR

Market Sounding
Project Consultation Breakout
Download Project Profile di sini

bit.ly/PP_MS20_B1

JALAN TOL BOGOR-SERPONG (VIA PARUNG)
R. Pendopo PUPR

DATA TEKNIS

Panjang Jalan	31,12 km
Biaya Investasi	8,225 triliun
Biaya Konstruksi	5,635 triliun
Masa Konsesi	40 tahun

R. Pendopo PUPR



PEMERINTAH TAWARKAN INVESTASI PROYEK SPAM KARIAN SERPONG SENILAI 2,21 TRILIUN

Infrastruktur yang handal merupakan kunci dalam meningkatkan daya saing Indonesia. Dalam kurun waktu 8 tahun terakhir, peringkat daya saing infrastruktur Indonesia mengalami peningkatan dari posisi 82 pada Tahun 2010 menjadi 50 pada Tahun 2019. Ke depan diharapkan menjadi lebih baik lagi, yakni berada di posisi 40 pada akhir Tahun 2024.

Presiden Joko Widodo, pada saat pidato kenegaraan, menyampaikan salah satu visi pembangunan lima tahun ke depan (Tahun 2020 – 2024), yaitu melanjutkan pembangunan infrastruktur. Untuk itu salah satu agenda pembangunan nasional yang menjadi prioritas Presiden RI di bidang permukiman yaitu menekankan pentingnya

memperkuat infrastruktur untuk mendukung pembangunan ekonomi dan pelayanan dasar yang didukung oleh akses air minum perpipaan yang memadai dan akses sanitasi yang layak dan aman.

Sesuai arahan Presiden tersebut, Kementerian PUPR melalui Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan akan terus meningkatkan pelayanan infrastruktur permukiman dasar yang memadai. Hal ini dilakukan dengan membangun infrastruktur yang handal menggunakan teknologi yang berkembang saat ini. Salah satu upaya untuk mendapatkan teknologi terbaik bagi pembangunan infrastruktur yang handal yaitu dengan menggunakan mekanisme KPBU.

Diharapkan dengan mekanisme yang mendorong peran serta swasta tersebut, maka pihak swasta akan berlomba-lomba menawarkan inovasi teknologi terbaik untuk menyediakan infrastruktur pelayanan dasar bagi masyarakat.

Demikian disampaikan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Basuki Hadimulyono saat *Video Conference Market Sounding* Proyek KPBU SPAM Karian Serpong, Jumat (17/4). Lebih lanjut dikatakannya, Mekanisme KPBU diharapkan dapat mengatasi kebutuhan dari aspek pembiayaan, selain itu akan dihasilkan daya ungkit/*leverage* dari hasil investasinya, sehingga keuntungan dapat digunakan untuk pembangunan infrastruktur lainnya.

Prasarana dan sarana air minum merupakan salah satu infrastruktur dasar vital yang memberikan pengaruh besar pada kesehatan dan lingkungan. Amanat RPJMN 2020-2024 dalam sasarannya akan tercapainya 100% pelayanan air minum bagi seluruh penduduk Indonesia. Oleh karenanya, penyelenggaraan *Market Sounding* ini sangat penting dalam mendukung pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) di Indonesia. Acara ini sebagai forum bagi Pemerintah untuk menyampaikan informasi menyeluruh mengenai proyek KPBU kepada pasar serta menjangkau masukan, tanggapan dan minat dari peserta terhadap proyek KPBU yang akan ditawarkan. Dalam hal ini ditawarkan oleh Kementerian PUPR selaku Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) atau *Government Contracting Agency*.

Proyek KPBU SPAM Regional Karian Serpong, diperkirakan membutuhkan biaya investasi senilai Rp2,21 Triliun. Total kapasitas SPAM Regional tersebut 4.600 liter/detik (lpd), akan melayani pemenuhan air minum di area DKI Jakarta (3.200 lpd), Tangerang (650 lpd), dan Tangerang Selatan (750 lpd) dengan pipa transmisi sepanjang 25,2 km. Masa kontrak yang direncanakan selama 33 tahun, pengembalian investasi dilakukan dengan tarif air.

Sebagai informasi, latar belakang munculnya Proyek SPAM Regional Karian Serpong tersebut yaitu karena terbatasnya cakupan layanan PAM Jaya untuk DKI Jakarta. Pelayanan yang ada baru mencapai 28,05%, sementara PDAM Kota Tangerang 12,77% (untuk melayani Kota Tangerang dan Kota Tangerang Selatan). Di lain pihak ada keterbatasan

APBN untuk pembangunan infrastruktur, sehingga perlu dilakukan percepatan pembangunan proyek SPAM melalui KPBU. (Berdasarkan data kinerja PDAM 2018 (BPPSPAM, 2019)).

Video Conference Market Souding SPAM Regional Karian Serpong, menghadirkan beberapa narasumber yaitu Kepala BKPM, perwakilan Kementerian PPN/Bappenas, perwakilan Kementerian Keuangan, perwakilan PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII), dan Direktur Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Permukiman, DJPI, Kementerian PUPR. Acara tersebut juga diikuti oleh investor, asosiasi, organisasi internasional, perwakilan kedutaan besar negara dan perwakilan lembaga keuangan.



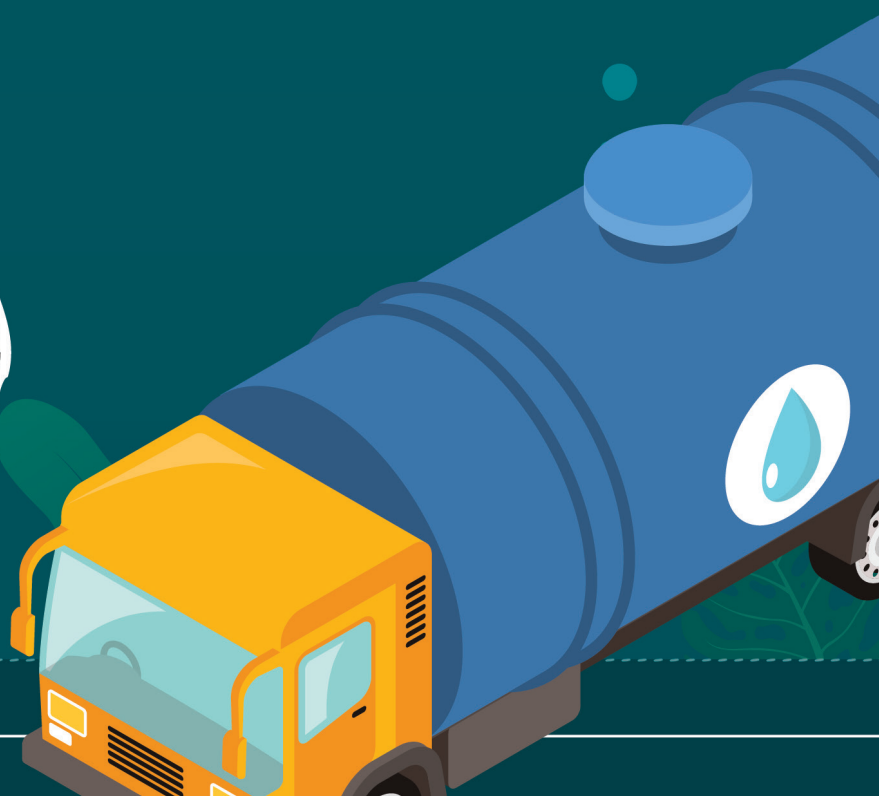
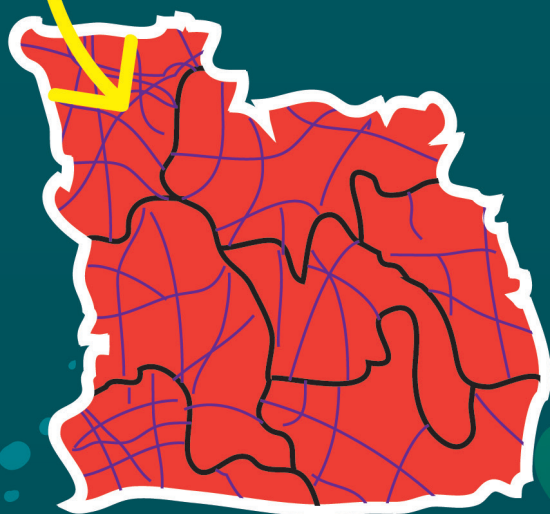
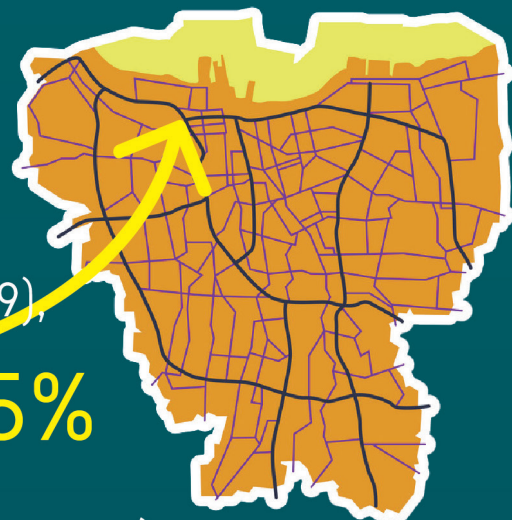
Proyek KPBU SPAM Regional Karian Serpong, diperkirakan membutuhkan biaya investasi senilai Rp 2,21 Triliun, dengan total kapasitas sebesar 4.600 liter/detik (lpd). Proyek tersebut diharapkan dapat melayani pemenuhan air minum di area DKI Jakarta (3.200 lpd) meliputi wilayah Kalideres, Cengkareng, Kembangan, Kebun Jeruk, dan Penjaringan. Kemudian di area Tangerang (650 lpd) meliputi wilayah Pinang, Ciledug, Karang Tengah, dan Larangan. Serta Tangerang Selatan dan sekitarnya yaitu meliputi wilayah Serpong, Serpong Utara, dan Pondok Aren (750 lpd) dengan pipa transmisi sepanjang 25,2 KM. Adapun masa kontrak yang direncanakan selama 33 Tahun, dengan pengambalian investasi dilakukan melalui tarif air. Proyek SPAM Regional Karian-Serpong ini merupakan bagian dari perbaikan lingkungan khususnya untuk mencegah penurunan tanah di wilayah DKI Jakarta.

Sistem Penyediaan Air Minum

KARIAN - SERPONG

Water Supply System

Berdasarkan data kinerja PDAM 2018 (BPSPAM, 2019),
cakupan layanan PAM Jaya
untuk DKI Jakarta baru mencapai **28,05%**
sementara PDAM Kota Tangerang baru mencapai
12,77% (untuk melayani kota Kota Tangerang Selatan),
karena keterbatasan APBN
untuk pembangunan infrastruktur maka perlu
percepatan pembangunan proyek SPAM melalui KPBU





KONSEP SEWA BELI DALAM PANDANGAN HUKUM ISLAM

Dalam upaya memenuhi kebutuhan hidup, masyarakat mencari berbagai cara sesuai dengan kemampuan finansialnya. Peluang itu dijawab oleh lembaga keuangan dengan menawarkan kepemilikan produk melalui berbagai skema pembayaran. Misalnya sistem pembayaran sewa beli atau yang lebih dikenal dengan leasing. Namun, banyak keraguan yang muncul dan mempertanyakan prinsip halal-haram konsep sewa beli menurut

pandangan Islam. Belakangan lembaga keuangan syariah mengeluarkan konsep Ijarah Muntahiyah BitTamlik (IMBT) yang dipandang sejalan dengan hukum Islam.

Sebelum membahas mengenai IMBT, ada baiknya mengenal konsep sewa beli. Aturan hukum yang memayunginya adalah Keputusan Menteri Perdagangan Dan Koperasi Nomor 34/KP/II/80 Tahun 1980 tentang Perizinan Kegiatan Usaha Sewa Beli (*Hire*

Purchase). Adapun Jual Beli Dengan Angsuran, dan Sewa (*Renting*) telah dicabut dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 21/M-DAG/PER/10/2005 Tahun 2005 tentang Pencabutan Beberapa Perizinan Dan Pendaftaran Di Bidang Perdagangan.

Dalam Pasal 1 huruf a, Sewa Beli (*hire purchase*) adalah jual beli barang di mana penjual melaksanakan penjualan barang



dengan cara memperhitungkan setiap pembayaran yang dilakukan oleh pembeli dengan pelunasan atas harga barang yang telah disepakati bersama dan yang diikat dalam suatu perjanjian, serta hak milik atas barang tersebut baru beralih dari penjual kepada pembeli setelah jumlah harganya dibayar lunas oleh pembeli kepada penjual.

Terkait sewa, Suharnoko mengatakan bahwa beli-sewa adalah perjanjian yang tidak diatur secara khusus dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (perjanjian innomin). Akan tetapi karena Buku III KUHPerdata menganut sistem terbuka, maka para pihak boleh membuat perjanjian yang tidak diatur secara khusus dalam KUHPerdata. Menurut ketentuan Pasal 1319 KUHPerdata, setiap perjanjian tunduk pada ketentuan umum hukum perjanjian. Dengan demikian perjanjian beli-sewa sebagai suatu perjanjian innominat juga tunduk kepada ketentuan umum tentang perjanjian seperti

misalnya syarat sahnya perjanjian dan tentang wanprestasi.

Sewa-beli adalah suatu perjanjian campuran di mana terkandung unsur perjanjian sewa menyewa dan perjanjian jual beli, yang mengatur bahwa peralihan hak (*levering*) terjadi pada saat seluruh cicilannya lunas terbayarkan. Jadi sebelum harganya lunas seluruhnya, kedudukan pembeli sewa hanya sebagai penyewa. Kepemilikan berpindah setelah konsumen menyelesaikan seluruh angsurannya. Konsep ini berbeda dengan jual beli sistem angsuran, seperti konsep KPR, dimana hak kepemilikan atas barang sudah beralih (*levering*) dari penjual kepada pembeli usai transaksi, meski konsumen baru membayar sebagian.

Apa Itu IMBT (Ijarah Muntahiyah BitTamlik) ?

Beberapa ekonom syariat mendefinisikan IMBT dalam banyak ungkapan, namun dapat disimpulkan IMBT adalah tran-saksi

sewa barang yang diakhiri dengan pemindahan status kepemilikan barang kepada pe-nyewa. Transaksi ini sejenis perpaduan antara kontrak jual-beli dan sewa atau lebih tepatnya akad sewa yang diakhiri dengan kepemilikan barang di tangan si penyewa. IMBT ini memiliki beragam bentuk sesuai dengan penerapannya atau rekayasa bentuk kebentuk yang lainnya. Salah satunya adalah IMBT Tanpa Membayar Kecuali Angsuran Sewa Saja, hal ini dapat dijelaskan dengan transaksi sewa yang berakhir dengan kepemilikan barang yang disewa dengan kompensasi pembayaran uang yang diserahkan, seperti angsuran sewa pada barang yang disewa tersebut selama masa tertentu. Penyewa (*musta'jir*) menjadi pemilik barang yang disewa tersebut secara otomatis dengan pelunasan angsuran terakhir tanpa mengadakan transaksi baru.

Contohnya, seorang pemilik rumah menyatakan kepada pe-nyewanya: Saya sewakan ru-mah ini setiap bulannya sebesar Rp



4.000.000 selama lima tahun lamanya. Ketentuannya penyewa apabila telah selesai sempurna pembayaran uang sewa selama lima tahun tersebut maka rumah tersebut menjadi milik penyewa sebagai kompensasi pembayaran angsuran sewa tersebut. Bentuk ini telah menyatukan antara sewa dengan jual beli yang bergantung pada pelunasan seluruh nilai barang. Transaksi seperti ini haram karena memiliki konsekwensi-konsekwensi yang membuatnya haram.

Diantara alasan pengharamannya adalah:

Pertama, transaksi tidak eksis dan mantap, karena berada di antara transaksi, jika berhasil menyempurnakan angsuran maka menjadi jual beli dan jika tidak sempurna maka uang yang dibayarkan menjadi uang sewa saja. Kedua, terdapat unsur jahalah (ketidakjelasan) nilai barang dan sewanya dengan sebab ia berada di antara kedua transaksi tersebut. Ketiga, transaksi ini ada

unsur gharar (penipuan)nya dan memakan harta orang lain dengan cara yang batil. Karena penyewa (*musta'jir*) terkadang tidak mampu membayar angsuran sampai lunas sehingga ia tidak mendapatkan barang padahal apabila akad itu benar jual beli maka ia telah berhak mendapatkan barang dan wajib melunasi angsurannya atau bisa menjual barang tersebut dan menggunakan sebagiannya untuk menutupi kekurangan pembayaran. Kalau ia tidak mampu sehingga hanya dianggap membayar sewa atas pemakaiannya maka ia telah membayar lebih mahal dari biaya sewa umumnya. Sehingga pembeli rugi nilai pembayaran dan barangnya sedangkan penjual beruntung mendapatkan pembayaran dan barangnya. Dalam hal ini terdapat tindakan *zhalim* terhadap salah satu pihak. Gharar ada karena masuk dalam transaksi atas barang yang bisa dia dapatkan atau tidak bisa didapatkan, bergantung kemampuan melunasi seluruh angsuran atau tidak, sehingga ia telah membayar pada sesuatu yang masih bersifat spekulasi antara memiliki atau tidak memilikinya.

Kedua, transaksi yaitu sewa dan beli berlaku pada satu barang. Dilihat dari prakteknya jelas ada pertentangan antara dua transaksi ini. Dalam sewa menyewa tanggung jawab dan pemeliharaan ditanggung pemilik (orang yang menyewakan). Dalam prakteknya ternyata semua ini menjadi tanggung jawab pemakai atau penyewa. Sehingga jelas ini adalah jual beli atau sewa menyewa dengan syarat menyelisihi hukum-hukumnya. Oleh karena itu bentuk ini diharamkan dalam fatwa Hai'ah Kibar Ulama (Majlis ulama besar) Saudi Arabia dalam keputusan no. 198 tanggal 6/11/1420 H.

Kriteria IMBT Sesuai Syari'at

Beraneka bentuk praktek IMBT ini membuat para Ulama yang tergabung dalam Majlis Majma' al-Fiqh al-Islami Internasional yang merupakan bagian dari Munâzhamah al-Mu'tamar al-Islami (OKI) dalam daurahnya yang ke-12 di kota Riyadh, Kerajaan

Saudi Arabia menjelaskan kriteria IMBT yang tidak melanggar syariat, dengan kriteria sebagai berikut:

Pertama: ketentuan bentuk-bentuknya yang terlarang adalah adanya dua transaksi yang berbeda dalam satu waktu pada satu barang.

Kedua: Ketentuan bentuk-bentuk yang diperbolehkan:

1. Adanya dua transaksi yang terpisah dari sisi waktu, masing-masing berdiri sendiri. Dalam bentuk ini, transaksi jual beli dipermanenkan setelah transaksi *ijârah* (sewa menyewa) atau adanya janji kepemilikan di akhir masa sewa dan hak *khiyâr* (hak pilih) setara dengan janji tersebut dalam hukum.
2. Sewa menyewa tersebut benar-benar ada (*fi'liyyah/real*) bukan sebagai kamufase (*sâtirah*) jual beli.

Demikian juga menurut fatwa Dewan Syariah Nasional No.27/DSN-MUI/III/2002 tentang IMBT, yang mengharuskan terlaksananya akad *ijârah* terlebih dahulu, lalu akad pemindahan kepemilikan (jual beli/hibah) hanya dapat dilakukan setelah masa *ijârah* selesai. Karena itu janji pemindahan kepemilikan di awal akad *ijârah* adalah *wa'ad* atau janji yang hukumnya tidak mengikat. Jadi jika janji tersebut ingin dilaksanakan, maka harus ada akad pemindahan kepemilikan yang dilakukan setelah masa *ijârah* (sewa menyewa) selesai.

Wallahu a'lam.

Tulisan ini dirangkum penulis secara bebas tidak terikat dengan teks yang asli.

Dedy S Budisusetyo
Kabag. Hukum dan Kompu
Sekretariat DJPI

Referensi dan narasumber :

1. Suharnoko, Hukum Perjanjian: Teori dan Analisa Kasus, (Jakarta: Kencana, 2004)
2. Ustadz Kholid Syamhudi Lc
3. Ustadz D. Ikhsan Azhari, SPdI, M.PD.





Berkunjung ke Kota Manado belum lengkap jika belum mengunjungi Bunaken. Taman Nasional Bunaken menjadi salah satu pusat kekayaan bawah laut terindah dan sudah lama jadi destinasi wisata bahari favorit wisatawan. Bunaken berjarak sekitar 7 mil dari pelabuhan Manado dan dapat ditempuh sekitar 50 menit menggunakan perahu motor bermesin ganda atau hanya sekitar 35 menit dengan speed boat. Meskipun sudah terkenal, tapi masih banyak keunikan yang belum diketahui. Yuk simak bareng-bareng..

Bunaken menjadi salah satu tempat terbaik nih. Taman Nasional Bunaken (TNB) memiliki 390 spesies terumbu karang, 3.000 spesies ikan, spesial alga dan spesies rumput laut. Berkat keindahannya, TNB masuk dalam World Natural Heritage.

Dari sekitar 30 *dive spot* atau titik penyelaman, terdapat lima titik *diving* dan *snorkeling* di Bunaken yang wajib didatangi, yaitu :

1. Pulau Manado tua, memiliki pemandangan alam yang sangat cantik dan terdapatnya gunung api di tengah pulau. Perairan di sekitarnya juga masih jernih,

sehingga pengunjung dapat menyaksikan berbagai macam terumbu karang dan biota laut.

2. Pulau Siladen, pulau ini menghadirkan pemandangan bawah air yang luar biasa indah dengan terumbu karang dan koral yang berwarna warni, serta pengunjung bisa berinteraksi dengan ikan-ikan air laut.





3. *Fukui Point*, terdapat ikan-ikan besar dan penyelam bisa menemukan ikan-ikan besar seperti *Napoleon Wrasse*, *Macolor niger*, dan lain-lain.

4. *Tanjung Parigi*, di tempat ini pengunjung dapat melihat koral indah seperti gorgonian, barrel sponge, dan koral hitam.

5. *Lekuan*, juga menghadirkan berbagai terumbu karang berwarna-warni yang memesona di mana dihuni oleh berbagai hewan laut yang jinak.

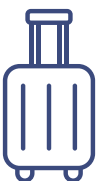
Dengan melimpahnya ekosistem laut, *Taman Nasional Bunaken*

seperti padang rumput laut, terumbu karang dan ekosistem pantai sehingga pada tahun 2005 TNB masuk ke dalam Situs Warisan Dunia.

Satu lagi yang mungkin belum banya diketahui, TNB ternyata terletak di jalur perairan laut yang menghubungkan laut Filipina, laut Papua, dan laut Indonesia. Karena itu, wilayah ini dianggap sebagai tambang emas dengan kekayaan terumbu karang sehingga dikenal dengan sebutan segitiga emas.

Bagi yang hanya senang menjelajah di permukaan, Anda dapat menaiki *Katamaran*,

yaitu sebuah kapal berkaca yang disewakan di lepas pantai Pulau Bunaken. *Katamaran* ini berdingk kaca, sehingga dapat menikmati keindahan bawah laut Bunaken. Selain *Katamaran*, ada juga kapal selam *Blue Banter* yang hanya akan beroperasi saat air laut pasang. Tentu saja, Anda harus merogoh kocek yang cukup banyak untuk dapat mengambil pengalaman wisata bahari ini.





PERATURAN SPESIFIKASI RUMAH SUBSIDI

Dari : awan channel
(iwan.rnd.ik@gmail.com)
To : informasi@pu.go.id
Subject : Peraturan spesifikasi
rumah subsidi

Dear admin.

Apakah ada peraturan tentang spesifikasi rumah subsidi? Mohon informasi nya. Terimakasih

Jawab :

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 20/PRT/M/2016 Tentang Kemudahan dan Bantuan

Pemilikan Rumah bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah.

Bagia Keempat Luas, Harga, Lokasi, dan Bangunan Rumah Pasal 21 :

(1) Rumah Umum Tapak atau Sarusun Umum yang diperoleh melalui KPR Bersubsidi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) merupakan rumah baru yang dibangun oleh Pengembang.
(2) Rumah Umum Tapak atau Sarusun Umum yang diperoleh melalui KPR Bersubsidi harus memenuhi kelaikan fungsi bangunan yang terdiri dari bangunan rumah untuk hunian yang dilengkapi dengan prasarana, sarana, dan utilitas umum.
(3) Kelaikan fungsi bangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk Rumah Umum Tapak dinyatakan dalam bentuk surat pernyataan tentang kelaikan fungsi bangunan rumah sesuai dengan izin mendirikan bangunan

yang dibuat oleh pengkaji teknis, pengawas konstruksi, atau manajemen konstruksi.
(4) Kelaikan fungsi bangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk Sarusun Umum dibuktikan dengan sertifikat laik fungsi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
(5) Prasarana, sarana, dan utilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling sedikit meliputi:
a. jaringan distribusi air bersih perpipaan dari perusahaan daerah air minum atau sumber air bersih lainnya;
b. jaringan listrik dalam rumah;
c. jalan lingkungan;
d. saluran/drainase lingkungan;
e. saluran air limbah/air kotor rumah tangga; dan
f. sarana pewadahan sampah individual dan tempat pembuangan sampah sementara.
(6) Prasarana, sarana, dan utilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (5) harus selesai dan berfungsi sebelum perjanjian kredit/Akad pembiayaan.
(7) Surat pernyataan kelaikan fungsi bangunan untuk Rumah Umum Tapak sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disusun sesuai format huruf D sebagaimana tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Dalam peraturan menteri kami tidak dijelaskan secara spesifik, akan tetapi saat ini untuk kriteria rumah layak huni saat ini masih mengacu kepada Kepmen Kimpraswil 403 tahun 2002, demikian terima kasih

SUBSIDI PEMERINTAH

From : Akwan Wilyandaru
(akwan.wilyandaru@gmail.com)
To : informasi@pu.go.id
Subject : subsidi pemerintah

Saya mau menanyakan tentang akad kredit rumah subsidi sebenarnya masih ada atau tidak?

saya sudah wawancara di BTN Cikokol hampir 1 tahun yang lalu sampai sekarang blm terealisasi dengan janji dr akhir tahun 2019 sampai sekarang, apakah PT.INS dan PT.Gangsar yg bermasalah dengan BTN Cikokol. saya ingin PUPR minta pendapat tentang masalah ini?

Jawab :

Terima kasih atas pertanyaannya, dapat kami sampaikan bahwa saat ini program KPR Bersubsidi masih berjalan. Jika ingin mengetahui terdaftar atau tidaknya pengembang rumah subsidi yg saudara maksud silahkan cek melalui sireng.pu.go.id namun demikian kami sarankan untuk melakukan konfirmasi ke pihak bank maupun developer karena seharusnya proses untuk KPR Bersubsidi tetap bisa berjalan seperti biasa, terima kasih

BIAYA UANG MUKA YANG TIDAK DIKEMBALIKAN SETELAH DILAKUKAN KESEPAKATAN PENGADUAN

From : Belathea Chastine
to : saran dan informasi
subject : Biaya uang muka yang tidak dikembalikan Setelah dilakukan kesepakatan Pengaduan

Saya Bela.

Saya berencana membeli rumah pada developer PT.18Land dengan cluster 18land residence pada daerah sariwangi Bandung dan, namun seiring berjalan waktu saat akan proses KPR saya mengetahui Surat tanah belum di splitsing & menjadi salah satu hal Proses KPR ditunda. Saya pun memutuskan untuk membatalkan Proses beli rumah, biaya uang muka yang telah saya berikan 25 juta kepada pihak developer, dan telah disepakati pada tanggal 7 untuk pembatalannya dengan pemotongan 20% dalam waktu 1 minggu akan dikirimkan kepada saya. Namun hingga saat ini

biaya yg seharusnya dikembalikan belum dikembalikan juga. Saya mohon bantuan dari pihak kementerian PUPR untuk penyelesaiannya. Terimakasih.

Jawab :

Kepada Yth.

Ibu Belathea Chastine, Kami mohon Saudara untuk memberikan keterangan terkait bulan dan tahun melakukan pemesanan dan/ atau pembayaran uang muka unit rumah.

Dalam pembelian rumah terdapat ketentuan-ketentuan dalam pemasaran yang dibuat oleh pelaku pembangunan/developer dan disepakati oleh pembeli yang menyebabkan timbulnya suatu perjanjian.

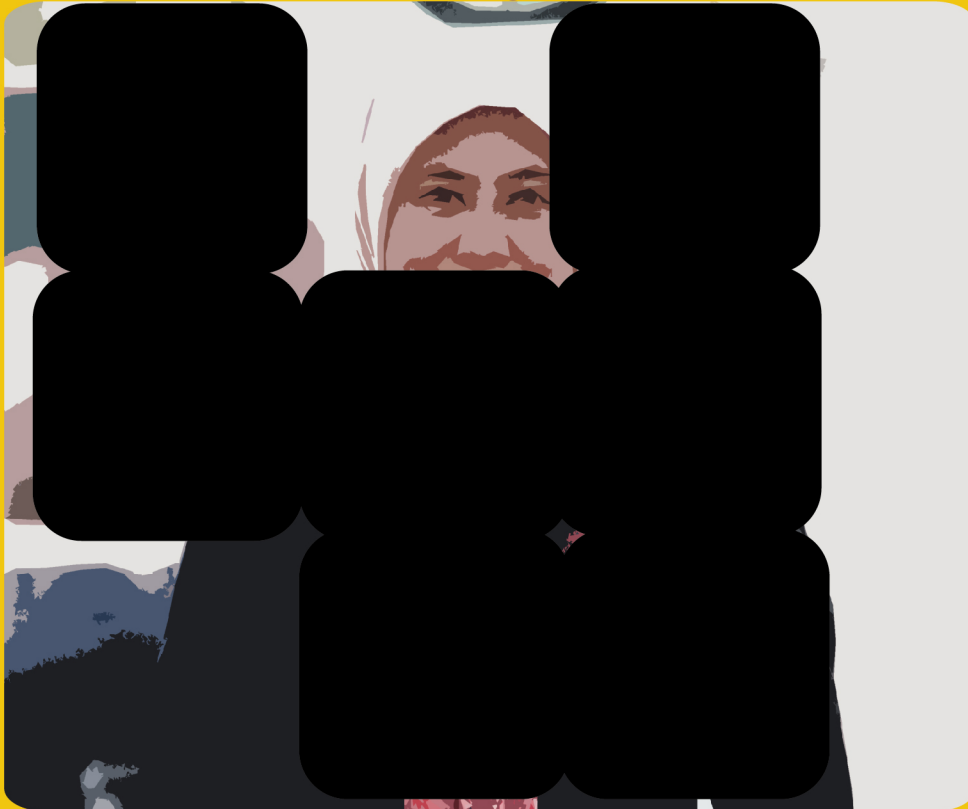
Peraturan yang berlaku terkait jual beli rumah (baik Keputusan

Menteri Negara Perumahan Rakyat Nomor 11/KPTS/1994 maupun Permen PUPR Nomor 11/PRT/M/2019, pada dasarnya telah mengatur mengenai perjanjian pendahuluan atau perikatan jual beli, yang berisi kesepakatan antara pelaku pembangunan dan setiap orang untuk melakukan jual beli rumah atau satuan rumah susun, sebelum pembangunan untuk rumah susun atau dalam proses pembangunan untuk rumah tunggal dan rumah deret.

Jika belum ada PPJB, maka Pelapor harus memastikan kembali keterangan detail lain baik dalam surat pesanan maupun dokumen lain yang memuat kesepakatan pembelian unit rumah susun terutama terkait klausul kesepakatan pembatalan pembelian. Apabila permasalahan pengembalian uang muka ini belum selesai, dapat melaporkan kepada Pihak Kepolisian terkait penyelesaian masalah ini.



TEBAK TOKOH



Siapakah Perempuan Hebat Ini?

Kirim jawaban kalian ke akun
Instagram @Pembiayaan_Infrastruktur dengan cara foto kuis ini
kemudian berikan hastag #DJPI #DJPIBerkaryaKonsumenCeria

Menangkan hadiah menarik pulsa sebesar
Rp 50.000 untuk 3 orang pemenang

SKEMA PENYALURAN SBUM

Subsidi
Bantuan
Uang
Muka

besaran
SBUM

Rp **4** juta
unit



Hasil pengujian dituangkan
pada lembar hasil pengujian
SBUM

Satker melakukan
pengujian

Bank Pelaksana
mengajukan
pembayaran SBUM
kepada Satker

MBR dan Bank
Pelaksana
melakukan
perjanjian
kredit KPR
Sejahtera Tapak
atau pembiayaan
Sejahtera Syariah
Tapak

Satker menerbitkan SPM
untuk pembayaran SBUM

Paling lambat 7 hari kerja Bank
Pelaksana memindahbukukan
dana SBUM ke rekening
debitur/nasabah sejak dana
ditransfer dari kas negara

Paling lama 1 hari kerja,
Bank Pelaksana
memindahbukukan
dana SBUM dari rekening
debitur/nasabah ke
rekening Pelaku
Pembangunan

Bank Pelaksana
menyampaikan
bukti
pemindahbukukan
kepada Satker
paling lama
14 hari kerja

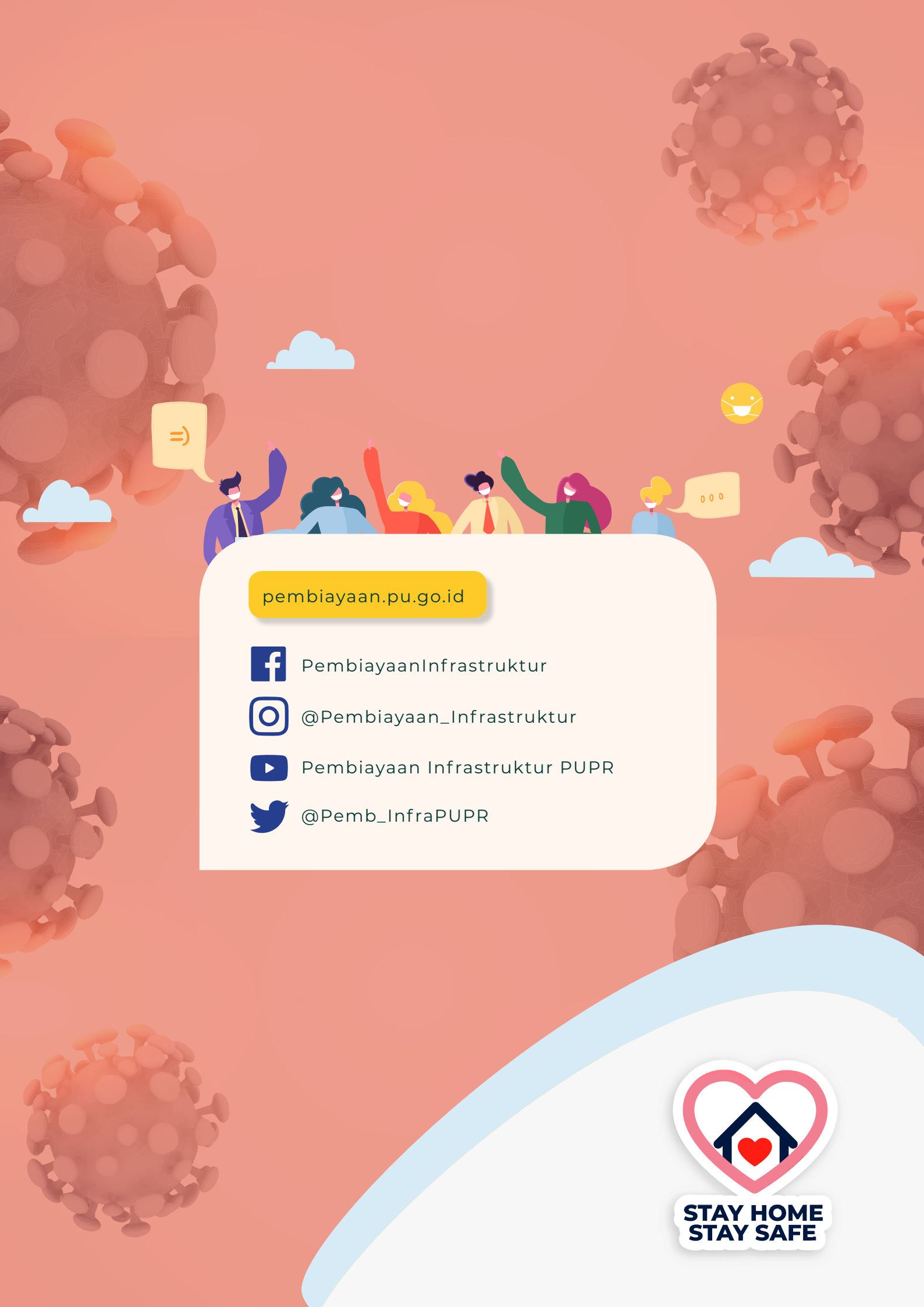
Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 21/PRT/M/2016
tentang Kemudahan dan/atau Bantuan Perolehan Rumah Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 552/KPTS/M/2016
tentang Batasan Penghasilan Kelompok Sasaran KPR Bersubsidi, Batasan Harga Jual Rumah Sejahtera Tapak
dan Satuan Rumah Sejahtera Susun, serta Besaran Subsidi Bantuan Uang Muka Perumahan

Matahari berzikir
Angin bertasbih
Pepohonan memuji keagungan-Mu
Semua bergembira menyambut Ramadan
Mohon dibukakan pintu maaf



**DIREKTORAT JENDERAL PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR
PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN**



pembiayaan.pu.go.id



PembiayaanInfrastruktur



@Pembiayaan_Infrastruktur



Pembiayaan Infrastruktur PUPR



@Pemb_InfraPUPR



**STAY HOME
STAY SAFE**