LAPORAN

Kegiatan Pengawasan dan Evaluasi Tahap Manajemen
Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)
Pelabuhan Patimban
Patimban, 8 s.d 10 April 2026

I. DASAR

a. Nota Dinas Plt. Kepala Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Laut dan Penunjang Nomor ND_012/VBID.2/IV/PPIT/2026 tanggal 6 April 2026 hal Permohonan Penerbitan Surat Tugas Kegiatan Pengawasan dan Evaluasi Tahap Manajemen Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) Pelabuhan Patimban;
b. Surat Kepala Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi kepada Direktur Utama PT. Pelabuhan Patimban Internasional Nomor UM.202/3/17/PPIT/2026 tanggal 4 April 2026 hal Kegiatan Pengawasan dan Evaluasi tahap manajemen Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) Pelabuhan Patimban;
c. Surat Kepala Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Patimban Nomor UM.202/3/18/PPIT/2026 tanggal 4 April 2026 hal Kegiatan Pengawasan dan Evaluasi tahap manajemen Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) Pelabuhan Patimban;
d. Surat Tugas Kepala Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Nomor ST.059/PPIT/IV/2026 tanggal 6 April 2026;

II. MAKSUD DAN TUJUAN

Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) melakukan kegiatan Pengawasan dan Evaluasi tahap manajemen Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) Pelabuhan Patimban.

III. PESERTA KEGIATAN

Adapun Tim PPIT kegiatan dimaksud yaitu:

1. Wasis Danardono;
2. Dina Yuliana;
3. Adrianto Budi Prabowo;
4. Riza Faisal;
5. Risma Triana Panjaitan;
6. Jane Imelda Sihombing;
7. Fuad Arifiansyah;
8. Ibnu Maulana Ismail;

IV. LOKASI DAN WAKTU KEGIATAN

Kegiatan ini dilaksanakan pada tanggal 8 s.d 10 April 2026 di Kantor KSOP Kelas II Patimban dan Kantor Pelabuhan Patimban Internasional di Patimban, Jawa Barat.

V. HASIL KEGIATAN

Penyesuaian kebijakan maupun operasional dalam pelaksanaan proyek harus tetap berada dalam koridor perjanjian KPBU. Selain itu, kelengkapan dokumen teknis, kesesuaian standar kinerja, serta kepatuhan terhadap ketentuan tarif menjadi aspek penting dalam mencegah potensi deviasi maupun risiko yang dapat berkembang menjadi permasalahan di kemudian hari.

Saat ini kegiatan masih berada pada tahap awal, dengan koordinasi yang telah dilakukan bersama pihak terkait, termasuk penyampaian kepada pimpinan. Pelaksanaan pekerjaan tidak hanya berfokus pada proyek, tetapi juga berjalan seiring dengan tugas rutin serta rencana pembangunan Pelabuhan Patimban secara keseluruhan.

Sejalan dengan perkembangan proyek, terdapat penyesuaian kebijakan sejak tahun 2021, termasuk perubahan jangka waktu pemenuhan pembiayaan menjadi 12 bulan. Perencanaan pembangunan yang telah disusun sebelumnya memang telah mengarahkan bahwa operasional pelabuhan harus mengikuti skema KPBU. Hal ini didukung oleh dokumen perencanaan dan penyiapan, mulai dari *Outline Business Case* (OBC), *Final Business Case* (FBC), hingga proses pelelangan dan penetapan pemenang pada Desember 2020.

Dalam waktu ke depan, akan dilakukan pembaruan terhadap beberapa klausul dalam perjanjian yang dinilai sudah tidak relevan dengan kondisi terkini. Skema KPBU yang digunakan adalah *Build-Operate-Transfer* (BOT) dengan nilai investasi sekitar Rp18 triliun dan masa kerja sama selama 40 tahun. Saat ini, pelaksanaan telah memasuki fase 1.1 sejak tahun 2021 dan berlanjut ke fase berikutnya.

Dalam pelaksanaan pendampingan, tim berperan membantu PJPK pada setiap tahapan manajemen KPBU melalui koordinasi, dokumentasi, serta sinkronisasi antar pihak. Beberapa dokumen telah dilengkapi, meskipun dokumen manajemen secara keseluruhan masih dalam proses penyusunan dan akan disempurnakan pada tahap berikutnya.

Terkait evaluasi, terdapat beberapa hal yang menjadi perhatian, antara lain realisasi kinerja dibandingkan dengan proyeksi awal, perkembangan fasilitas yang telah dan belum terealisasi, serta pencapaian target operasional. Selain itu, aspek manajemen risiko juga perlu diperjelas, termasuk penyampaian kembali matriks risiko yang telah disusun sebelumnya.

Dari sisi operasional, pada tahun 2025 fokus kegiatan adalah pada pengadaan suprastruktur yang telah melalui proses persetujuan PJPK. Selanjutnya pada tahun 2026, kegiatan difokuskan pada persiapan fasilitas pendukung, mengingat waktu produksi peralatan utama memerlukan waktu yang cukup panjang. Selain itu, dilakukan penyesuaian mekanisme penerimaan pendapatan agar sesuai dengan ketentuan regulasi, khususnya terkait penerapan rekening pendapatan kotor. Dengan bertambahnya kedalaman kolam pelabuhan, kapasitas pelayanan kapal meningkat sehingga memungkinkan kapal berukuran lebih besar untuk bersandar.

Hal ini diharapkan dapat meningkatkan volume trafik serta efisiensi operasional pelabuhan, termasuk mendukung kegiatan internasional seperti rencana sandar kapal dari NYK Line. Dalam aspek analisis, akan dilakukan gap analysis yang mencakup aspek hukum, teknis, dan finansial. Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi kesenjangan antara kondisi eksisting dengan ketentuan dalam kontrak, termasuk evaluasi terhadap pemeliharaan, pengadaan, dan operasional.

Selain itu, dilakukan pula analisis terhadap model keuangan yang berkaitan dengan proyeksi, tarif, dan keberlanjutan proyek. Proyeksi kinerja saat ini masih dalam proses pendalaman karena memerlukan pengumpulan dan pengolahan data lebih lanjut oleh konsultan. Hasil analisis nantinya diharapkan dapat menunjukkan apakah realisasi berada di bawah atau di atas proyeksi, serta menjadi dasar dalam penyusunan rekomendasi. Selain itu, kegiatan juga mencakup penyampaian checklist kepada para pemangku kepentingan, seperti operator, KSOP, dan pihak terkait lainnya, sebagai bentuk sinkronisasi dan transparansi. Diharapkan seluruh pihak dapat memberikan masukan sehingga evaluasi tidak hanya dilakukan dari satu sisi, tetapi secara komprehensif. Ke depan, hasil analisis tidak hanya akan mengidentifikasi permasalahan, tetapi juga menyusun rekomendasi yang disertai dengan target waktu penyelesaian. Dengan demikian, setiap temuan dapat segera ditindaklanjuti secara terukur dan tidak berlarut larut.

VI. Saran dan masukan

Fokus utama dalam kegiatan pendampingan pelaksanaan perjanjian KPBU adalah adanya perubahan kebijakan yang berdampak pada mekanisme pengendalian. Pendampingan ini mengacu pada kerangka acuan kerja serta peraturan yang berlaku, dengan mempertimbangkan adanya regulasi baru yang membawa perubahan, terutama pada aspek kelembagaan dan metode pengendalian.

Jika sebelumnya pengendalian lebih bersifat administratif, saat ini pendekatan yang digunakan berkembang menjadi evaluasi kinerja secara menyeluruh. Artinya, tidak hanya memantau kepatuhan terhadap kontrak, tetapi juga menilai pencapaian kinerja berdasarkan indikator yang telah ditetapkan. Dalam pelaksanaannya, dilakukan analisis kesesuaian antara dokumen perjanjian dengan dokumen pendukung lainnya, termasuk identifikasi klausul yang belum mengatur secara lengkap, khususnya terkait indikator kinerja dan kriteria pencapaiannya. Hasil analisis ini akan menjadi dasar dalam evaluasi kepatuhan dan kinerja.

Selain itu, dilakukan juga analisis risiko sebagai bagian dari keseluruhan proses evaluasi. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi risiko-risiko utama yang dapat mempengaruhi pencapaian target kinerja, serta menentukan langkah mitigasi yang diperlukan. Analisis ini juga mempertimbangkan hubungan antara tingkat risiko dengan dampaknya terhadap proyek.

Ke depan, akan ditetapkan indikator kinerja utama (KPI) yang disepakati bersama sebagai dasar dalam pengukuran kinerja proyek. Evaluasi yang dilakukan mencakup aspek kepatuhan kontrak, kinerja operasional, serta risiko yang berpotensi menghambat pelaksanaan proyek. Secara keseluruhan, hasil dari kegiatan ini diharapkan dapat memberikan gambaran kondisi eksisting, mengidentifikasi kesenjangan yang ada, serta menjadi dasar dalam penyusunan rencana tindak lanjut yang lebih terarah dan terukur.

Sesuai dengan ketentuan dalam PM 121, terdapat beberapa komponen yang perlu dilengkapi, antara lain hasil perhitungan biaya, telaahan pendukung, serta

dokumen lainnya sebagai dasar pengambilan keputusan. Selain itu, diperlukan juga kelengkapan dokumen terkait Service Level Agreement (SLA) dan Service Network Configuration (SNC), serta berita acara yang menjadi dasar administrasi dan legalitas pelaksanaan.

Berdasarkan surat yang telah diterbitkan pada tanggal 25 Agustus, seluruh dokumen dimaksud pada prinsipnya telah dilengkapi. Dokumen tersebut meliputi kesepakatan bersama dengan asosiasi, kajian, serta perhitungan biaya untuk periode lima tahun. Oleh karena itu, secara substansi, tahapan yang dilakukan seharusnya telah memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan. Namun demikian, untuk memastikan kesesuaian antara dokumen dengan kondisi aktual di lapangan, perlu dilakukan penyesuaian tahapan sesuai dengan kronologi surat yang ada. Selanjutnya, akan dilakukan proses validasi aset terhadap PPI sebagai bagian dari upaya memastikan akurasi data serta kesesuaian antara dokumen dan kondisi eksisting.

VII. DOKUMENTASI KEGIATAN













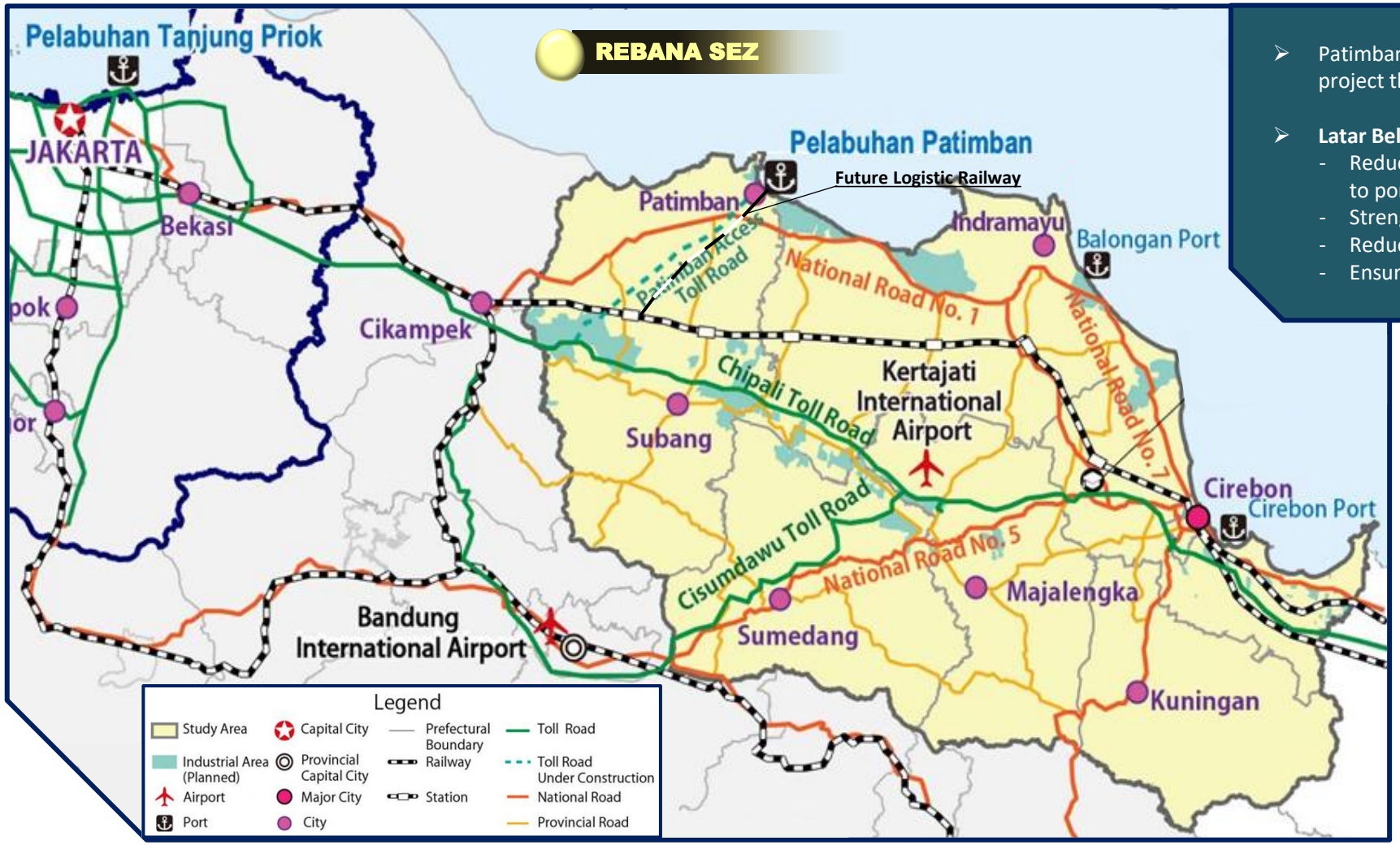


PORT OF PATIMBAN

Ministry of Transportation
Directorate General of Sea Transportation
Harbour Master and Port Authority Office Class II Patimban

Januari 2026

MACRO VIEW OF PATIMBAN PORT



- Patimban Port is a **National Strategic Project** (PSN), a long-scale project that began in **2018**.
- **Latar Belakang**
  - Reducing logistics costs by bringing production centers closer to ports
  - Strengthening economic resilience
  - Reducing traffic congestion in Jakarta by dividing traffic flow
  - Ensuring navigation safety, including gas exploration

Industrial Designated Areas (KPI):

- Subang Cipali Barat
- Subang Cipali Timur
- Patimban
- Losarang
- Patrol
- Balongan
- Krangkeng
- Cipali Indramayu
- Tukdana
- Butom
- Kertajati
- Jatiwangi
- Cirebon

Industrial Zones:

- Patimban Industrial Estate
- Subang Smartpolitan
- Taifa Industrial Park
- Grand Rebana
- Rebana Technopolis
- Vinfast Automobile
- KI Petrokimia Balongan
- KI Sultan Werdinata
- Kertajati Aerocity
- Kertajati Industrial Estate Majalengka
- KI Losarang
- Sumedang Industrialpolis
- KI Suryacipta
- KI Indo Taisei
- Greenland International Industrial City (GIIC)
- Karawang International Industrial City (KIIC)
- Mitrakarawang Industrial Estate
- Etc...

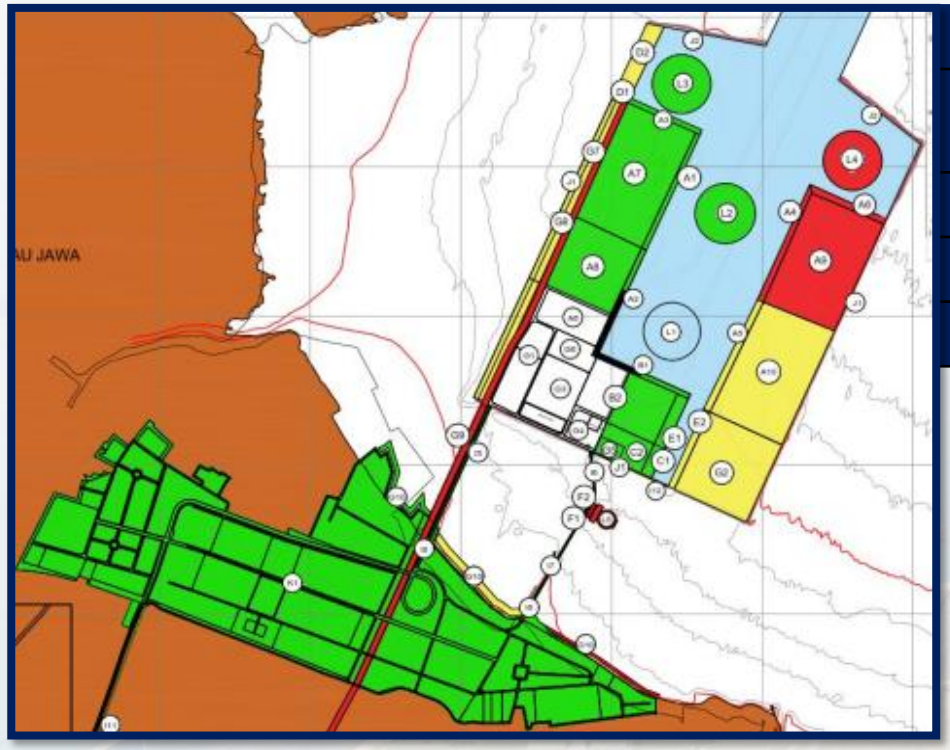
Will be connected with Patimban Acess Toll Road

Will be connected with Logistic Railway

Surrounded with 13 Industrial Designated Areas

Surrounded with 17+ more Industrial Zones

MASTER PLAN OF PATIMBAN PORT



PORT BASIN & CHANNEL

	Short Term	Mid Term	Long Term
Depth	-14m LWS	-17m LWS	-17m LWS
Width	500 m	500 m	500 m
Length	49.26 km	49.26 km	49.26 km

PROJECTED VESSEL (CONTAINER TERMINAL)

Type	Capacity	Draft	Eligibility
Small Size	± 1.5K TEUs	9 - 10	✓
Medium Size	± 3K TEUs	11 - 12	✓
Panamax	± 4.5K TEUs	13	✓
New Panamax	± 10K TEUs	15	Mid & Long Term
ULCS	± 15K TEUs	16	Mid & Long Term

PROJECTED VESSEL (CAR TERMINAL)

Type PCC	Capacity	Draft	Eligibility		Type PCTC	Capacity	Draft	Eligibility
Small	± 3K CBU	6 - 7	✓		Small	± 7K CEU	9	✓
Medium	± 4.5K CBU	7 - 8	✓		Standard	± 8.5K CEU	10	✓
Large	± 6.5K CBU	8 - 9	✓		Large	± 10K CEU	11	✓
Upper Limit	± 8K CBU	9 - 10	✓		Very Large	10K+ CEU	11+	✓

Existing — 2018 – 2022

Phase I-1 (60 Ha)

- Terminal Peti Kemas 10 Ha (Kapasitas **250.000 TEUs**)
- Terminal Kendaraan 22 Ha (Kapasitas **218.000 CBU**)
- Area Perkantoran & Area Utilitas
- Area Tunggu Truk
- Area *General Cargo*
- Area Inspeksi

Short Term — 2023 – 2027

Phase I-2 (Cum. 152 Ha)

- Terminal Peti Kemas Kum. 74 Ha (Kapasitas Kum. **3,39 juta TEUs**)
- Terminal Kendaraan Kum. 36 Ha (Kapasitas **600.000 CBU**)
- Terminal Kapal Roro
- Terminal Kapal Service
- Terminal Kapal Negara

Mid Term — 2028 – 2032

Phase II (Cum. 249 Ha)

- Terminal Peti Kemas Kum. 111 Ha (Kapasitas Kum. **6,12 juta TEUs**)
- Terminal Curah Cair dan Pipanisasi
- Perluasan Terminal Kapal Service
- Perluasan Terminal Kapal Negara

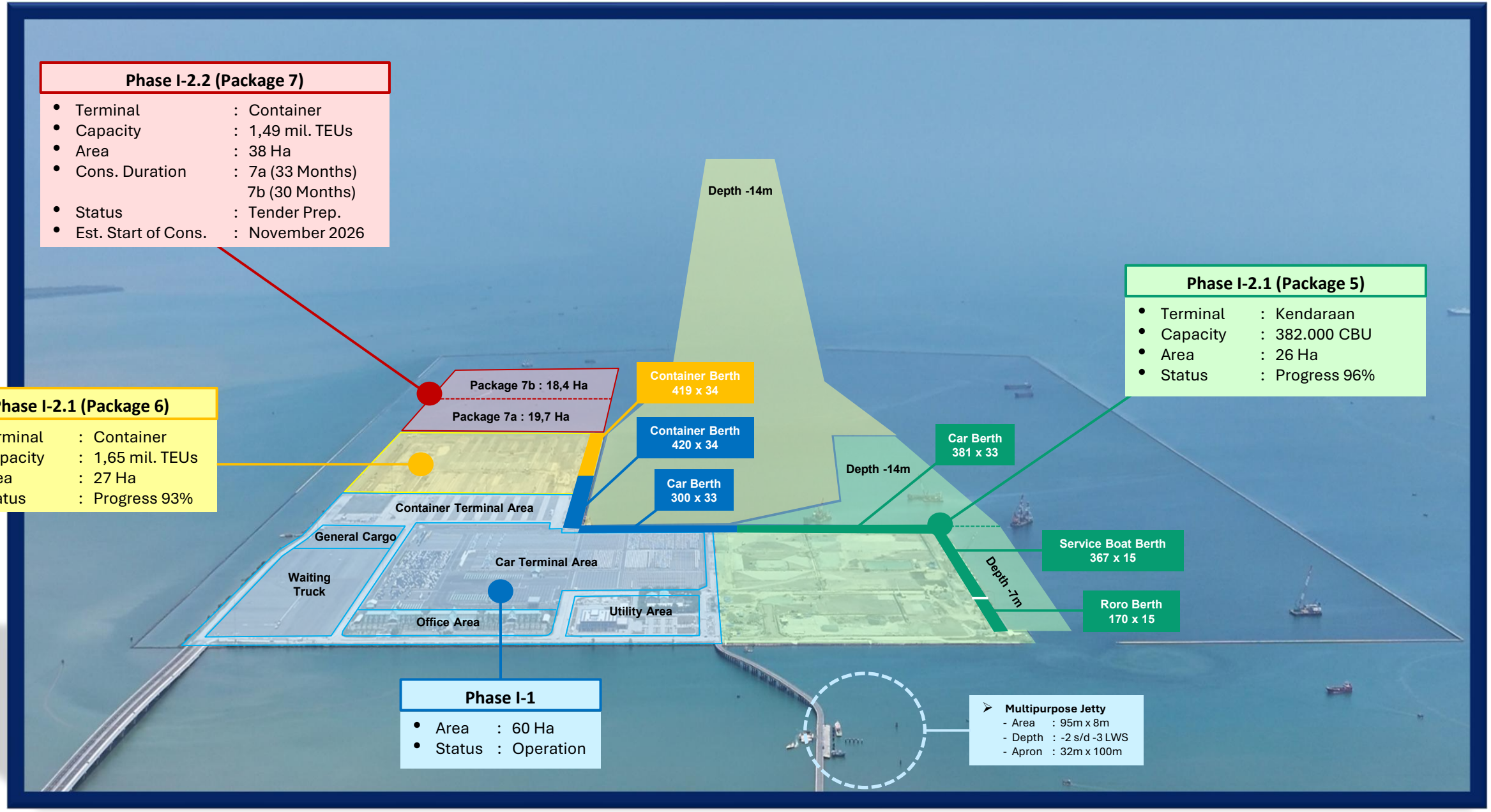
Long Term — 2033 – 2042

Phase III (Cum. 285 Ha)

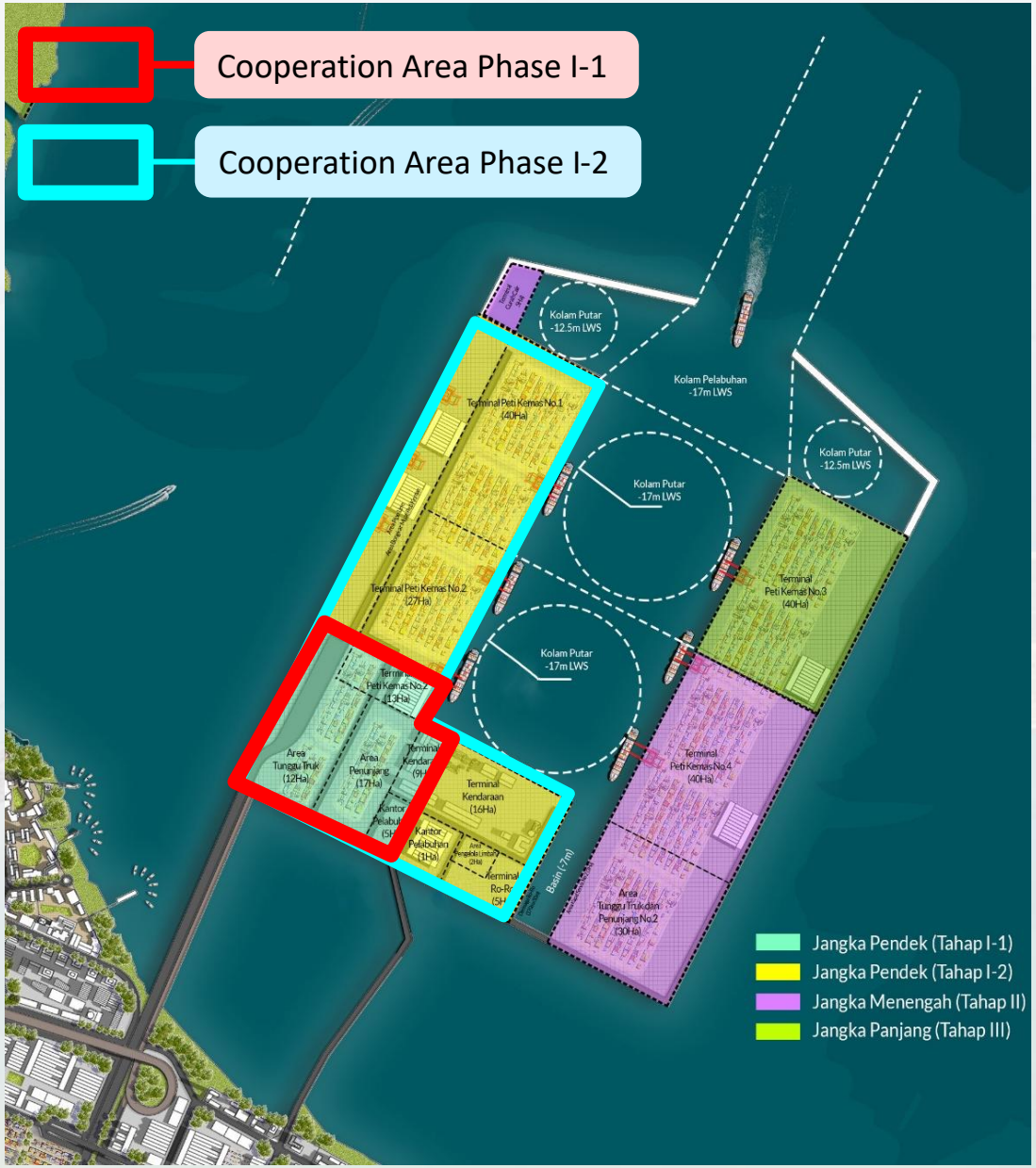
- Terminal Peti Kemas Kum. 147 Ha (Kapasitas Kum. **7,5 juta TEUs**)
- Pembangunan Jalur Kereta Api

Development Through PPP Scheme

Progress and Existing Facilities



OPERATIONAL OF PATIMBAN PORT



SCHEME	CAPEX	PERIOD
BOT	Rp 18 Triliun	40 YEARS

PORT OPERATOR

PPI — PT. PELABUHAN PATIMBAN INTERNASIONAL

Container Terminal

Cooperation Partnership

PATIMBAN GLOBAL GATEWAY TERMINAL

Africa Global Logistics
Toyota Tsusho Coporation
PT Samudera Pelabuhan Indonesia

Car Terminal

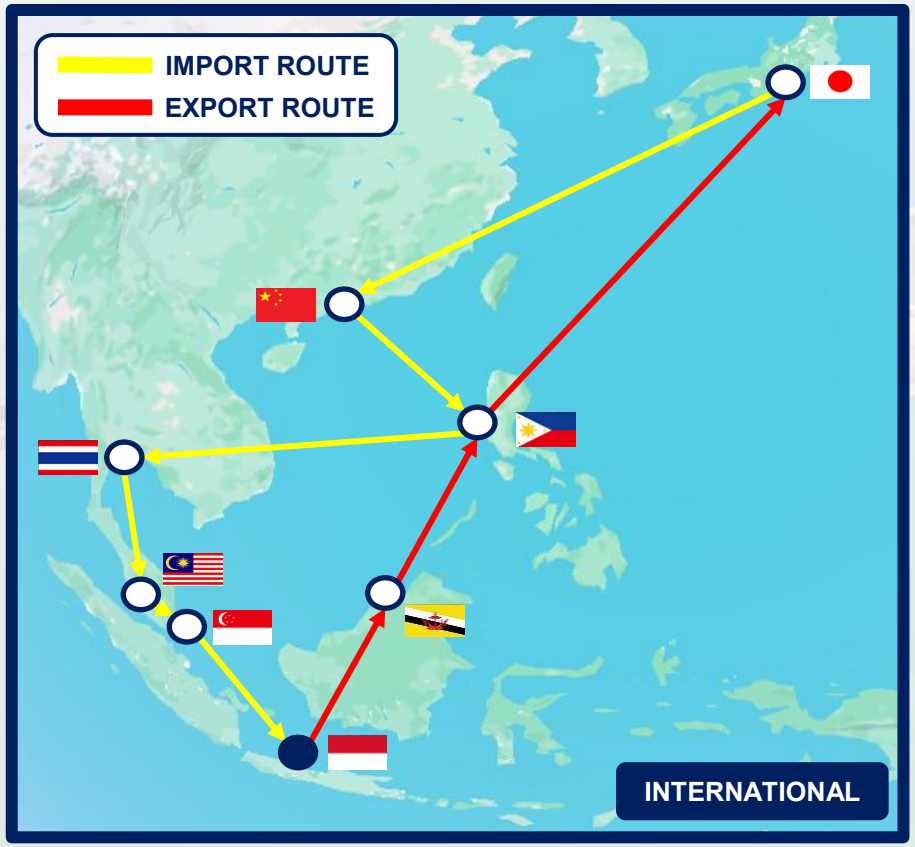
Cooperation Partnership

PICT — PATIMBAN INTERNATIONAL CAR TERMINAL

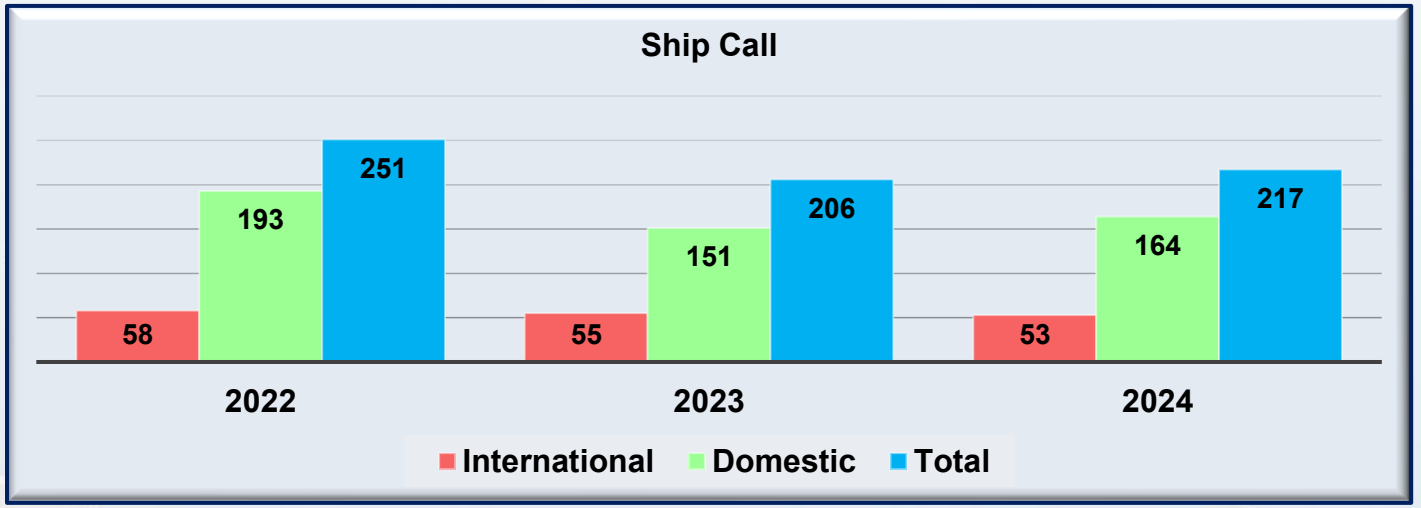
Toyota Tsusho Group
Toyofuji Shipping CO., LTD
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha
Kamigumi Co., Ltd.

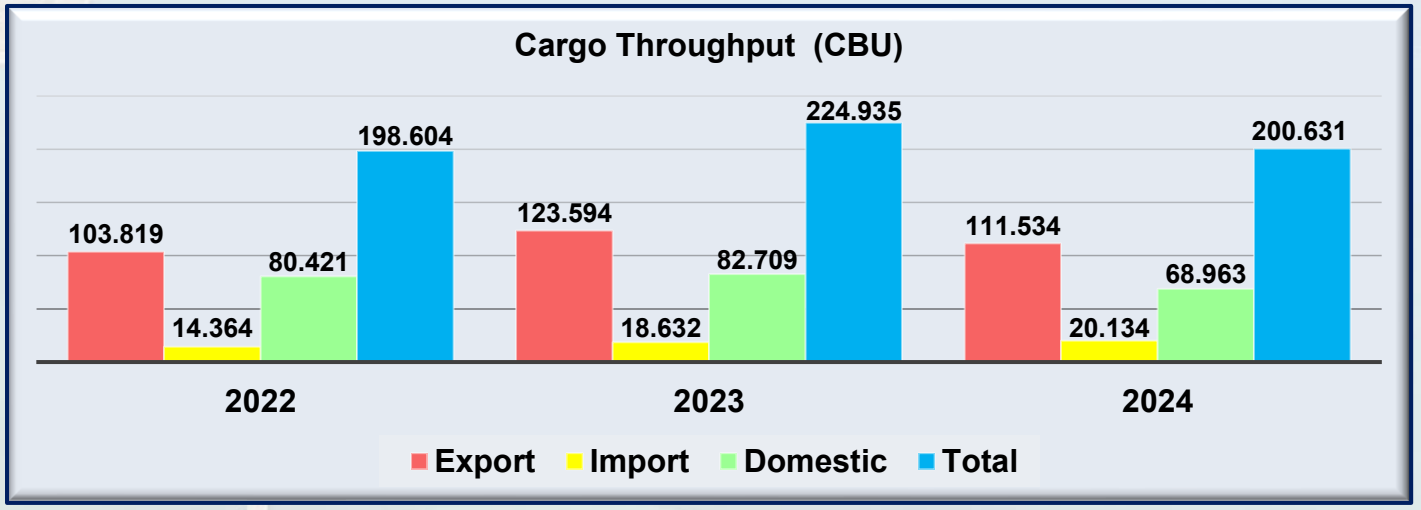
OVERVIEW OF CAR TERMINAL OPERATION





Recent 3 years data:

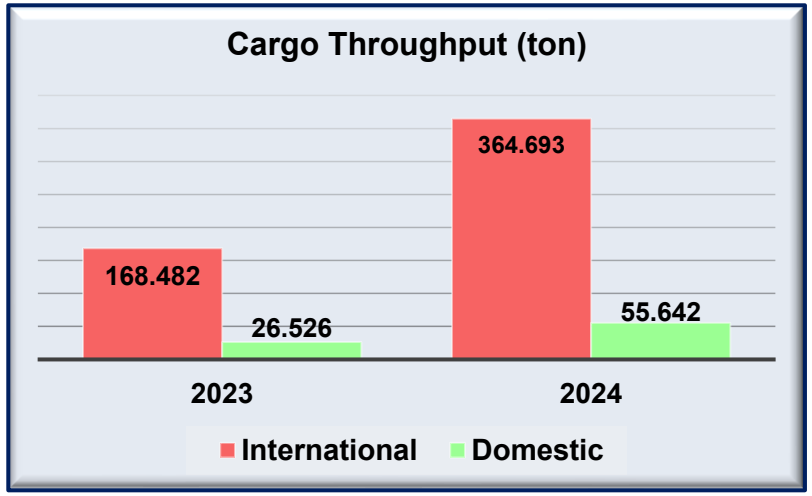




OVERVIEW OF PATIMBAN CONTAINER TERMINAL

- Terminal Status : Procurement process of Cargo Handling Equipment
- Cont. Operation : Est. December 2026
- Utility Status : Temporarily Multipurpose (Permit issued in 2023)
- Operational Data (recent 2 years)
  - Total Call : 517 Ships
  - Throughput : 615.000+ Ton
  - Type of Cargo : Bulk, Breakbulk, Bag





PROCUREMENT PROGRESS PHASE I-1

Ready by Jan 2026



- 1 unit HMC
- 2 unit Reach Stacker
- 2 unit Forklift
- 6 unit Trailer
- 8 unit Chasis







Ready by Mar 2026



- 1 unit HMC

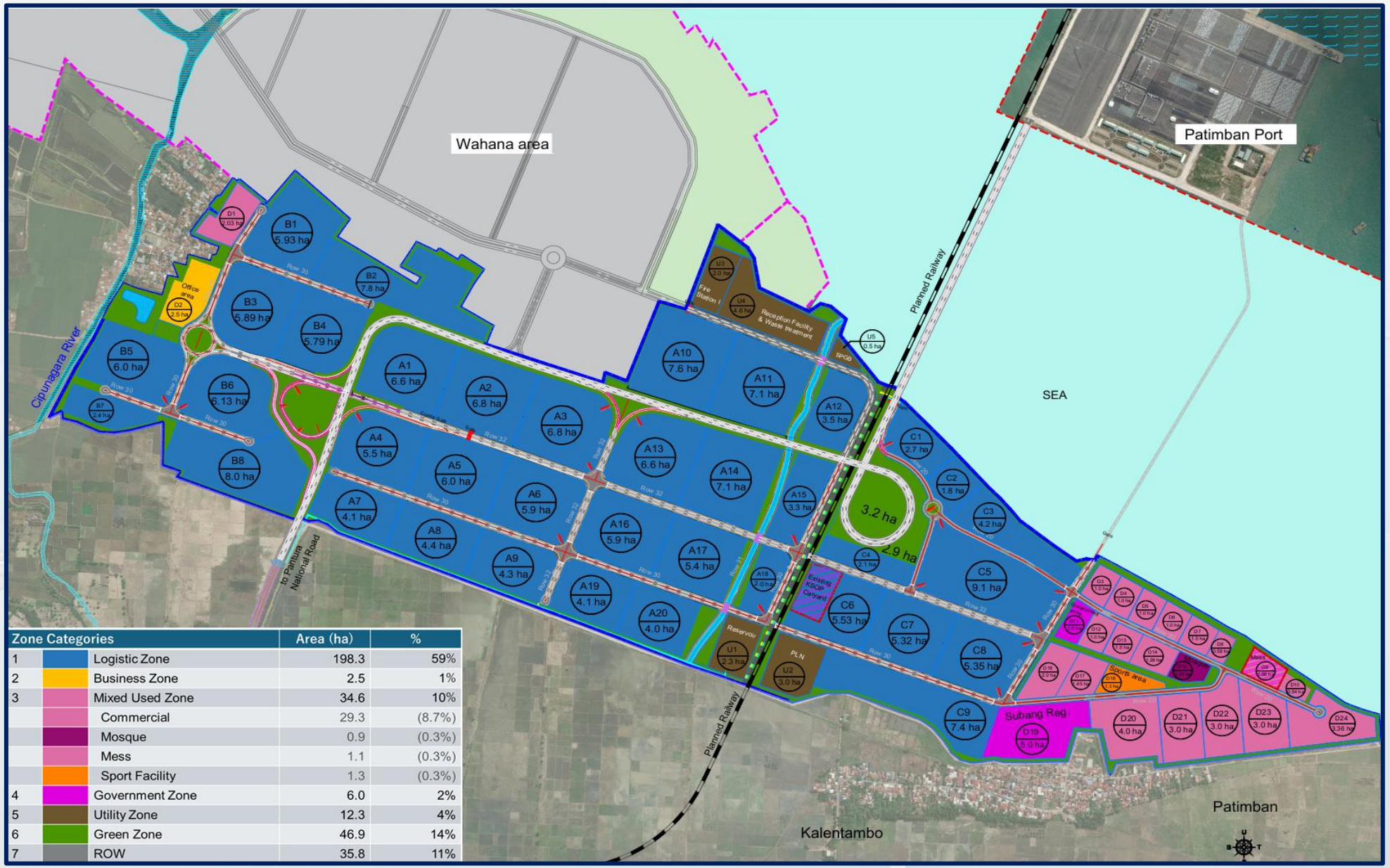
Ready by Dec 2026



- 3 unit QCC
- 9 unit eRTG



BACKUP AREA OF PATIMBAN PORT



Zone Categories		Area (ha)	%
1	Logistic Zone	198.3	59%
2	Business Zone	2.5	1%
3	Mixed Used Zone	34.6	10%
	Commercial	29.3	(8.7%)
	Mosque	0.9	(0.3%)
	Mess	1.1	(0.3%)
	Sport Facility	1.3	(0.3%)
4	Government Zone	6.0	2%
5	Utility Zone	12.3	4%
6	Green Zone	46.9	14%
7	ROW	35.8	11%

Q1 2026
Informal Market Sounding

Q1 2026
One-on-One Interview

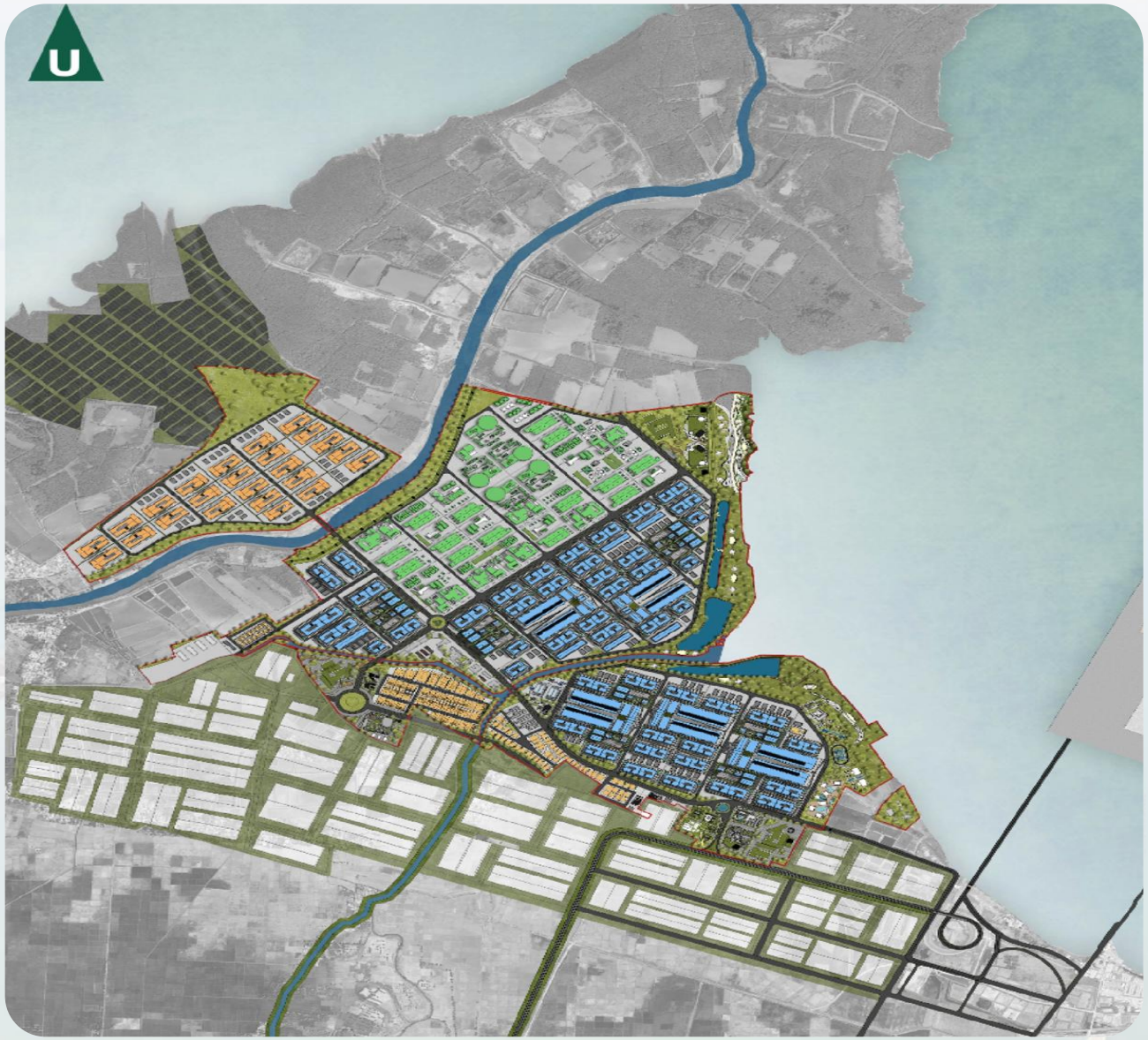
Q1 2026
Formal Market Sounding

Q2 2026
Tender Preparation

Q3 - Q4 2026
Tender & Evaluation

Q1 2027
Contract & Construction

INTEGRATION WITH PATIMBAN INDUSTRIAL ESTATE



Location

Pelabuhan Patimban Street Km.6
Subang Regency, West Java Province

Area

Total Area : 605 ha

Developer

- PT Wahana Mitra Semesta
- PT Griya Idola (Subsidiary of Barito Pacific Group)

Business Plan

- Production and processing
- Logistic and distribution

Invesment Potential (up to 30 years)

- Business Entities : Rp 6,01 T
- Business Operators : Rp 135,59 T
- **Total Invesment** **: Rp 141,60 T**

Employment Absorption(up to 30 years)

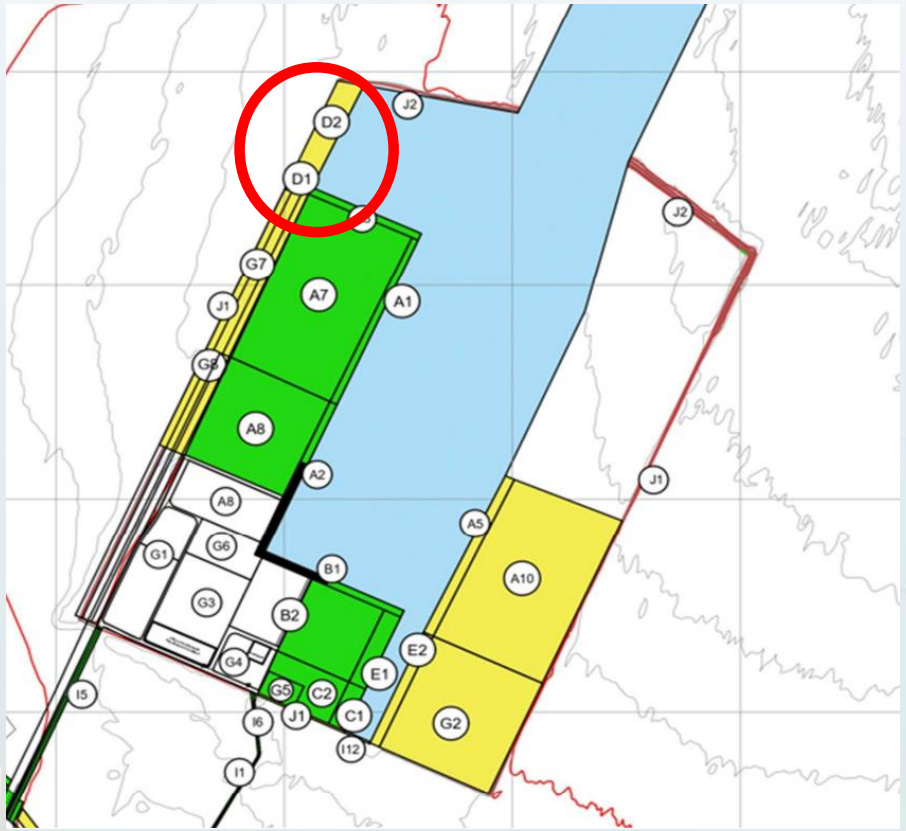
- Direct : 40.258 people
- Indirectly : 115.896 people

Perencanaan Pembangunan Terminal Curah Cair Berdasarkan RIP Pelabuhan Patimban

Perencanaan Pembangunan Terminal Curah Cair
- Komoditas: Ammonium Nitrat (Curah Cair)
- Demand Ammonium Nitrat: ± 389.000 ton/tahun
- Kapasitas Rencana Terminal: 250.000 ton

Fasilitas Penyimpanan
- Luas terminal: ± 5 Ha
- Total kapasitas penyimpanan: 250.000 ton
- Spesifikasi tangki:
  - Diameter tangki: 24 meter
  - Jumlah tangki: 13 unit

Spesifikasi Kapal Rencana
- Jenis kapal: Kapal curah cair
- Ukuran maksimum: **28.500 DWT**
- Dimensi kapal:
  - **LOA**: 179 m
  - **Lebar**: 25,33 m
  - **Draft**: 11 m



D1 dan D2 merupakan rencana lokasi pembangunan dermaga curah cair yang difungsikan untuk sandar dan bongkar muat kapal pengangkut muatan cair, dengan sistem penyaluran melalui pipa menuju fasilitas tangki timbun di area terminal curah cair.



THANK YOU!

MINISTRY OF TRANSPORTATION

DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

HARBOUR MASTER AND PORT AUTHORITY OFFICE

CLASS II PATIMBAN