



LAPORAN KINERJA SEMESTER 1

DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA
T.A 2020

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	2
BAB I PENDAHULUAN	5
1.1. Latar Belakang.....	5
1.2. Tugas Pokok dan Fungsi Kedeputian	6
BAB II ISU/KEBIJAKAN (BIDANG KEDEPUTIAN) YANG BERKEMBANG	9
2.1. Rencana Strategis	9
BAB III KEGIATAN DEPUTI BIDANG INFRASTRUKTUR BULAN JUNI 2020	11
3.1. Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air	11
3.1.1.Rapat Koordinasi Pembahasan Infrastruktur Dasar dan Konektivitas untuk Mendukung Pengembangan Destinasi Wisata Karimunjawa dan Sekitarnya.....	11
3.1.2.Laporan Tinjauan Lapangan Banjir Rob Area Pantai Utara	12
3.1.3.Rapat Koordinasi Pembahasan Infrastruktur Dasar dan Konektivitas untuk Pengembangan Destinasi Wisata Karimunjawa dan Sekitarnya	14
3.2. Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah.....	17
3.2.1.Rapat Persiapan Pengembangan Aplikasi LCS Tahun 2020.....	17
3.2.2.Rapat Lanjutan Pembahasan Penentuan Dua Program Prioritas Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan	17
3.2.3.Rapat Sosialisasi Jabatan Fungsional Analisis Kebijakan	18
3.2.4.Rapat Internal Persiapan Rapat Koordinasi Deputi Terkait Percepatan Pembangunan Infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat.....	18
3.2.5.Rapat Penetapan Alur Navigasi di Raja Ampat.....	19
3.2.6.Rapat Ketahanan Pangan Sulawesi dan NTT oleh Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut Kementerian Perhubungan	21
3.2.7.Re-Design Bisnis Logistik dalam Kondisi <i>New Normal</i> oleh Kemenko Perekonomian	22
3.2.8.Rapat Koordinasi Pembahasan Awal Rencana Penetapan dan Penyesuaian Tarif Pelayanan Kebandarudaraan	23
3.2.9.Pembahasan Infrastruktur Pengembangan Kota Baru Maja Kabupaten Lebak Banten.....	24
3.3. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas	27
3.3.1.Penyusunan Tim Perwakilan Indonesia dalam Pembentukan <i>Joint Task Force</i> Aceh – Andaman - Nicobar	27
3.3.2.Pembahasan TKDN Proyek Kilang Lawe-Lawe	28
3.3.3.Pelatihan Terkait <i>Land Subsidence</i> di Daerah Jakarta dan Sekitarnya.....	30
3.3.4.Rapat Koordinasi Pengembangan TIK di Kabupaten Anambas.....	33
3.3.5.Rapat Koordinasi Persiapan Mitigasi Bencana	34

3.3.6.Pembahasan Proyek Strategis Nasional.....	36
3.3.7.Pembahasan Lanjutan Sub-Indikator Kebijakan Nasional Ketahanan Sumber Daya Air.....	36
3.3.8.Rapat Indeks Ketahanan Air.....	38
3.3.9.Pembangunan Tanggul NCICD di Kawasan Sunda Kelapa.....	39
3.4. Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur.....	41
3.4.1.Rapat Koordinasi Pengembangan TIK di Kabupaten Kepulauan Anambas.....	41
3.4.2.Pembahasan Perkembangan PSEL Makassar.....	42
3.4.3.Penggunaan Aspal Buton untuk Pembangunan Jalan Desa Sistem Padat Karya.....	42
3.4.4.Pembahasan Perkembangan PLTA Kalimantan Utara.....	42
3.4.5.Percepatan Pembangunan Instalasi Pengolahan Sampah Menjadi Energi Listrik Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan.....	43
3.5.Asisten Deputi Maritim dan Transportasi.....	48
3.5.1.Rapat Koordinasi <i>Roadmap</i> Industri Kedirgantaraan.....	48
3.5.2.Rapat Koordinasi Tindak Lanjut PSN Industri Pesawat Terbang.....	48
3.5.3.Rapat Koordinasi Masukan Atas Konsep Jawaban Pemerintah Terkait Pertanyaan Pemerintah Amerika Serikat Melalui Komite <i>Trade-Related Investment</i> di <i>World Trade Organization</i> (WTO).....	48
3.5.4.Target Program Percepatan Penyusunan Regulasi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL BB) dan Kebijakan Strategis.....	49
3.5.5.Rapat Koordinasi Kemajuan Kebijakan Pelaksanaan atau Turunan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik berbasis Baterai (<i>Battery Electric Vehicle</i>) untuk Transportasi Jalan.....	49
3.5.6.Rapat Koordinasi Pembahasan PMK Turunan Terkait Insentif Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL BB).....	53
3.5.7.Kesiapan Industri Dalam Negeri untuk Peningkatan TKDN dalam Pengembangan Energi Terbarukan di Indonesia.....	53
3.5.8.Rapat Koordinasi P3DN Proyek Lawe-Lawe.....	54
3.5.9.Rapat Pembahasan Terkait Laporan Permasalahan dari Asosiasi Proyek Pertamina RDMP Balikpapan dan Lawe-Lawe.....	55
3.6.Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.....	57
3.6.1.Rapat Gabungan Kesekretariatan.....	57
3.6.2.Rapat Evaluasi Perjanjian Kinerja Eselon II Tahun 2020.....	57
3.6.3.Rapat Monitoring dan Evaluasi (Monev) <i>Sustainable Development Goals</i> (SDGs).....	58
3.6.4.Rapat Tim Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.....	59
3.6.5.Rapat Jabatan Fungsional Pranata Komputer.....	60
3.6.6.Rapat Penyusunan Perjanjian Kinerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.....	63
BAB IV REALISASI ANGGARAN DAN PERKEMBANGAN SUMBERDAYA.....	64
4.1.Realisasi Anggaran Per Juni 2020.....	64
4.2.Sumberdaya Manusia.....	64

4.3.Dukungan pada Reformasi Birokrasi (Manajemen SDM Aparatur).....	65
BAB V PENUTUP.....	67

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Visi dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Bidang Kemaritiman (RPJMN) Tahun 2020-2024 ialah meningkatkan pembangunan negara kepulauan Indonesia dan mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional sebagai landasan menuju Indonesia pusat peradaban maritim dunia. Presiden Joko Widodo merencanakan gagasannya untuk membangun Indonesia menjadi poros maritim dunia melalui 5 (lima) Prioritas Nasional pada RPJMN 2020-2024, yakni:

1. Pembangunan Manusia
2. Penguatan Konektivitas
3. Peningkatan Nilai Tambah Ekonomi
4. Pemantapan Ketahanan Energi, Pangan, dan Sumberdaya Air
5. Stabilitas Keamanan Nasional
6. Tata Kelola dan Kelembagaan Kelautan

Pengarusutamaan Wilayah Kepulauan (kemaritiman) dalam RPJMN Tahun 2020-2024 ialah pembangunan kewilayahan menjadi basis pembangunan prioritas Nasional dan karakter kewilayahan Indonesia sebagai negara kepulauan.

7 (tujuh) Prioritas Nasional pada RPJMN 2020-2024 membentuk Kebijakan Kelautan Indonesia, yakni:

1. Pengelolaan Sumberdaya Kelautan dan Pengembangan Sumberdaya Manusia
2. Diplomasi Maritim
3. Budaya Bahari
4. Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut
5. Pertahanan, Kemanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut
6. Tata Kelola dan Kelembagaan Kelautan
7. Ekonomi, Infrastruktur, dan Peningkatan Kesejahteraan

3 (tiga) misi 1 (satu) tujuan untuk mewujudkan Indonesia, Pusat Peradaban Maritim Dunia, terdiri dari: 1) Tujuan ialah teguhnya jati diri Indonesia sebagai Negara Kepulauan menjadi negara maritim yang maju, kuat, dan mandiri yang dapat berperan sebagai pusat peradaban maritim dunia dan 2) sasaran yang menjadi tujuan, yakni: tegaknya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritime yang berperan aktif di tingkat regional dan global (mandiri), terwujudnya ekonomi maritime yang inklusif dan berdaya saing sebagai penggerak utama perekonomian nasional (kuat), dan menguatnya jati diri Indonesia sebagai bangsa bahari yang inovatif, berkarakter, dan berbudaya nusantara (maju).

Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden telah mencanangkan bahwa Indonesia harus mampu meraih kembali kejayaan maritim. Langkah nyata yang telah dilakukan adalah membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) dalam Kabinet Kerja. Sejalan dengan hal tersebut di atas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mempunyai tugas menjalankan Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian urusan Kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kemaritiman. Secara umum, tujuan dibentuknya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman adalah: **“Mensinergikan kebijakan Kementerian dan/atau Lembaga guna mempercepat terwujudnya Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang mandiri, maju dan kuat menuju poros maritim dunia”**. Pembangunan pusat pertumbuhan baru dan penyediaan infrastruktur di berbagai Wilayah Indonesia, dengan strategi perencanaan pembangunan yang sinergi dengan tata kelola industri logistik.

Dasar didirikannya Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman dan Investasi adalah Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi saat ini dijabat oleh bapak Luhut Binsar Panjaitan. Hal ini dimaksudkan untuk mengefektifkan sinkronisasi dan koordinasi pembangunan di bidang kemaritiman sehingga dapat terjadi sinergi diantara kementerian/lembaga yang dikoordinasikan untuk mengurangi dan/atau menghilangkan hambatan-hambatan yang ada. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah menyusun Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2020-2024, meliputi: visi, misi, tujuan dan sasaran strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

Sesuai Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2018 perubahan Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 Tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian urusan Kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kemaritiman dan investasi. Dalam melaksanakan tugasnya, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi menyelenggarakan fungsi:

- Koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kemaritiman dan investasi;
- Pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kemaritiman dan investasi;
- Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
- Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan penguatan negara maritim dan pengelolaan sumber daya maritim.

Sesuai Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 2 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, struktur Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi, terdiri atas:

- a. Sekretariat Kementerian Koordinator;
- b. Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi;
- c. Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim;
- d. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi;
- e. Deputi Bidang Koordinasi Pengelolaan Lingkungan dan Kehutanan;
- f. Deputi Bidang Koordinasi Pariwisata dan EKonomi;
- g. Deputi Bidang Koordinasi Investasi dan Pertambangan;

Dalam menjalankan tugasnya, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dibantu oleh 4 (empat) orang Staf Ahli, yaitu:

- a) Staf Ahli Bidang Hukum Laut;
- b) Staf Ahli Bidang Sosio-Antropologi Maritim;
- c) Staf Ahli Bidang Ekonomi Maritim; dan
- d) Staf Ahli Bidang Manajemen Konektivitas

1.2. Tugas Pokok dan Fungsi Kedeputian

Sesuai dengan Permenko No.2 Tahun 2020 tentang organisasi dan tatalaksana di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, maka tugas dan fungsinya dapat dijelaskan, sebagai berikut:

a. Tugas Pokok

Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu dibidang infrastruktur dan transportasi

b. Fungsi

LAPORAN KINERJA SEMESTER 1
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

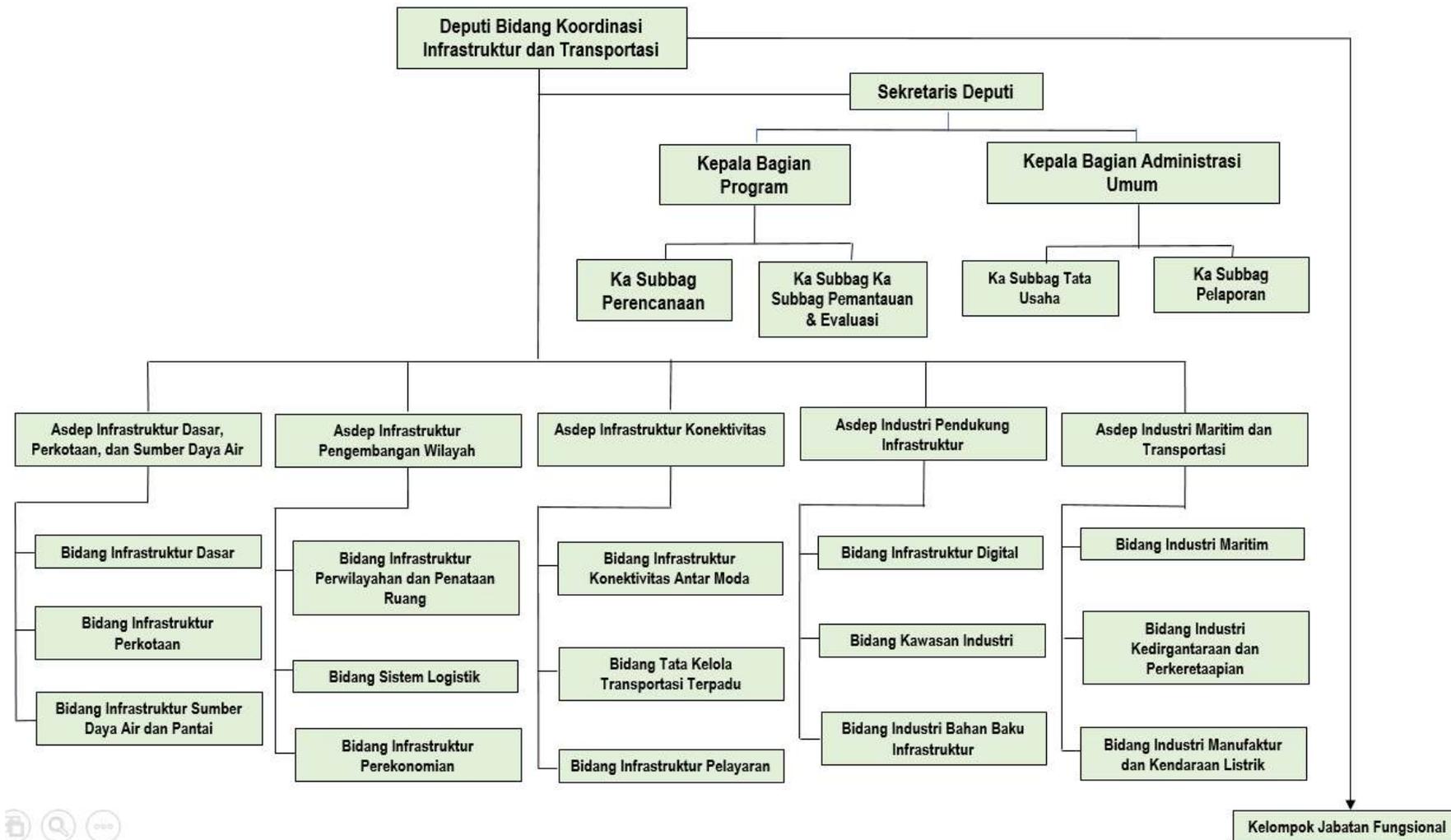
Dalam melaksanakan tugas, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi menyelenggarakan fungsi, sebagai berikut:

- 1) Koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur dan transportasi;
- 2) Pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur dan transportasi;
- 3) Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang infrastruktur dan transportasi;
- 4) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator

Struktur Organisasi di Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, terdiri atas:

- Sekretariat Deputi
- Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air;
- Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah;
- Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas;
- Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur;
- Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi;

LAPORAN KINERJA SEMESTER 1
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI



GAMBAR 1 STRUKTUR ORGANISASI DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

BAB II

ISU/KEBIJAKAN (BIDANG KEDEPUTIAN) YANG BERKEMBANG

2.1. Rencana Strategis

Program Strategis Nasional yang dilaksanakan pada Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun 2020 yang dilaksanakan oleh masing-masing keasdepan, terdiri dari:

1. Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya, yaitu:

- Infrastruktur Dasar
- Infrastruktur Perumahan, Pemukiman, Jalan, serta Jembatan
- Rehabilitasi Infrastruktur Pasca Bencana
- Infrastruktur Perkotaan
- Infrastruktur Air Minum, Jaringan Listrik, dan Gas Perkotaan
- Infrastruktur Jalan Tol dan Jalan Nasional
- Infrastruktur Dasar dan Perkotaan
- Infrastruktur Sumber Daya Air dan Pantai
- Kebijakan Bidang Infrastruktur Sumber Daya Air dan Pantai
- Infrastruktur Jaringan Sumber Daya Air
- Infrastruktur Waduk *Multipurpose* dan Rekreasi Pantai

2. Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah, yaitu:

- Infrastruktur Perwilayahan dan Penataan Ruang
- Infrastruktur Wilayah Baru dan Metropolitan
- Infrastruktur Pengembangan Wilayah Strategis Nasional
- Infrastruktur Sistem Logistik
- Infrastruktur *Dry Port*
- Infrastruktur *Hub and Spoke*
- Penunjang Efektivitas Sistem Logistik Nasional
- Program Tol Laut Sebagai Pendukung Pemerataan Logistik Nasional
- Infrastruktur Perekonomian
- Infrastruktur Penunjang Ekonomi Kawasan Terdampak Bencana dan Tertinggal
- Infrastruktur Utama Peningkatan Perekonomian Wilayah
- Aksesibilitas Daerah Tertinggal
- Infrastruktur Pelabuhan-Pelabuhan Utama

3. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, yaitu:

- Infrastruktur Konektivitas Antar Moda
- Transportasi Perkotaan
- *Integrated Port Development*
- Hubungan Transportasi Darat-Laut-Udara
- Tata Kelola Transportasi Terpadu
- Pemenuhan Standar Pelabuhan Utama
- Pembangunan Pelabuhan Baru dan Bandara Baru
- Infrastruktur Pelayaran
- Isu Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

- Angkutan Perairan (Niaga, Perintis, dan Pelayaran Rakyat)
- 4. Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur, yaitu:**
- Infrastruktur Digital
 - Transformasi Digital untuk Infrastruktur Kemaritiman
 - Transformasi Digital untuk Pengembangan Wilayah
 - Pengembangan Kawasan Industri
 - Pengembangan 9 Kawasan Industri dan 18 Kawasan Industri
 - Pengembangan Kerjasama Nasional – Internasional pada Kawasan Industri
 - Industri Bahan Baku Infrastruktur
 - Pengembangan Industri Baja, Logam, dan Mineral
 - Pengembangan Industri Bahan Baku Konstruksi
- 5. Asisten Deputi Maritim dan Transportasi, yaitu:**
- Industri Maritim
 - Industri Galangan Kapal
 - Industri Komponen Kapal
 - Industri Kedirgantaraan dan Perkeretaapian
 - Industri Manufaktur dan Kendaraan Listrik
 - Industri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai
 - Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN)

BAB III

KEGIATAN DEPUTI BIDANG INFRASTRUKTUR BULAN JUNI 2020

3.1. Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air

3.1.1. Rapat Koordinasi Pembahasan Infrastruktur Dasar dan Konektivitas untuk Mendukung Pengembangan Destinasi Wisata Karimunjawa dan Sekitarnya

I. Pendahuluan

- **Visi dan Misi**

- a. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2017 tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Borobudur Pasal 2 ayat (1) Cakupan Kawasan Pariwisata Borobudur, meliputi:
 - Destinasi Borobudur-Yogya dan sekitarnya
 - Destinasi Semarang-Karimunjawa dan sekitarnya
 - Destinasi Solo-Sangiran dan sekitarnya
- b. Infrastruktur dan Konektivitas Kepulauan Karimunjawa, meliputi:
 - Deskripsi: Kepulauan Karimunjawa merupakan bagian dari Destinasi Pariwisata Nasional Semarang – Karimunjawa dan telah ditetapkan sebagai salah satu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Sebagai kawasan strategis pariwisata, Karimunjawa berada dalam kewenangan koordinatif dari Badan Otorita Borobudur.
 - Aksesibilitas Konektivitas: Pelabuhan Dermaga Legon Bajak di Pulau Kemujan akan menjadi pelabuhan terbesar di Karimunjawa dan Bandara Dewadaru terbuka untuk umum dan jadwal penerbangan beroperasi tiga kali dalam seminggu
 - Status Infrastruktur: Status Taman Nasional Karimunjawa, diperlukan peningkatan fasilitas Bandara Dewadaru Karimunjawa, status Pelabuhan Dermaga Legon bajak, akses Transportasi Darat Kawasan Wisata Karimunjawa, pengembangan energi baru/terbarukan untuk listrik, diperlukan pembangunan resevoir/embung, segera untuk penetapan RDTR&RDTRK penyediaan ruang publik.

II. Penutup

- **Kesimpulan**

- a. Data statistik menunjukkan bahwa jumlah kunjungan wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara ke Karimunjawa meningkat tajam dalam beberapa tahun terakhir ini;
- b. Pengembangan pariwisata di Karimunjawa harus memenuhi kriteria pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable tourism*), serta mampu memberdayakan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat (*community based tourism*);
- c. Tantangan dalam pengembangan destinasi Pariwisata di Karimunjawa:
 - Aksesibilitas
 - Keterbatasan pilihan paket aktivitas (atraksi)
- d. Perlu dilakukan kajian/perhitungan *carrying capacity* sehingga kelestarian Taman Nasional Karimunjawa dapat terjaga;
- e. Dibutuhkan *mooring buoy* dalam jumlah yang memadai (penanggungjawab: Balai Taman Nasional Karimunjawa);
- f. Perlu pengaturan dan kesepakatan bersama antara Pemkab Jepara, Syahbandar, dan BTN Karimunjawa terkait penarikan retribusi dan PNBK kepada wisatawan yang berkunjung ke Karimunjawa;

- g. Ketersediaan pasokan listrik sudah memadai, namun perlu diperhatikan bila pariwisata di Karimunjawa semakin berkembang pesat, dengan fokus pengembangan pembangkit energi baru dan terbarukan;
 - h. Diperlukan pembangunan *reservoir*/embung guna memenuhi suplai air bersih yang memadai di Karimunjawa. Bappeda Kabupaten Jepara telah menyampaikan usulan ke kementerian PUPR;
 - i. Perlu peningkatan fasilitas Bandara Dewadaru Karimunjawa (perpanjangan dan pelebaran landas pacu, peningkatan PCN, dan terminal). Perlunya dukungan Pemda setempat terkait pengadaan/pembebasan lahan untuk pengembangan bandara Dewadaru.
- **Saran atau Rekomendasi**
 - a. Diperlukan rekomendasi dari Bupati Kabupaten Jepara dan Gubernur Jawa Tengah tentang kesesuaian RTRW dan kesanggupan pembebasan lahan untuk pengesahan masterplan bandara yang baru;
 - b. Peningkatan rute dan frekuensi penerbangan dari dan ke Karimunjawa akan sangat signifikan dalam meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Karimunjawa;
 - c. Kebutuhan akan transportasi lanjutan dari bandara (taxi bandara, kendaraan umum/bis) akan segera ditindaklanjuti oleh Kepala Bandara Dewadaru bersama Dinas Perhubungan Kabupaten/Provinsi;
 - d. Perlunya koordinasi untuk peningkatan akses jalan ke/dari Pelabuhan dan Bandara (Penanggungjawab: Kementerian PUPR);
 - e. BTN Karimunjawa bersama Distrik Navigasi kelas II Semarang sedang menyiapkan peta laut di Kawasan Karimunjawa, untuk percepatan pengesahan perlu dukungan pihak terkait;
 - f. Kementerian Perhubungan agar memprioritaskan uji sandar Pelabuhan Legon Bajak sehingga dapat segera beroperasi dan mengakomodir kapal penumpang dan angkutan laut yang lebih besar dapat langsung bersandar di dermaga;
 - g. Perlu segera dilakukan perjanjian kerjasama antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian LHK terkait dengan operasional pelabuhan Legon Bajak (Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2011 jo Peraturan Pemerintah Nomor 108 Tahun 2015 tentang Pengelolaan Kawasan Suaka Alam (KSA) dan Kawasan Pelestarian Alam (KPA), Permen LHK 85/2014 juncto Permen LHK 44/2017 tentang Tata Cara Kerjasama Penyelenggaraan KSA dan KPA);
 - h. Perlu pengaturan dan pengelolaan sampah secara terpadu untuk mendukung pengembangan pariwisata di Karimunjawa dan sekitarnya;
 - i. Perlu segera ditetapkan RDTR dan RDTRK dengan memprioritaskan penyediaan ruang publik yang lebih representatif, khususnya pusat kota (Alun-Alun Karimunjawa dan sekitarnya).

3.1.2. Laporan Tinjauan Lapangan Banjir Rob Area Pantai Utara

I. Pendahuluan

- **Target Kegiatan**
 - a. *Full Moon/Spring Tide* pada tanggal 5 – 7 Juni 2020 yang menyebabkan pasang air laut cukup tinggi;
 - b. Gelombang tinggi di Laut Jawa yang dipicu oleh angin kuat (*storm*) dan persisten dari arah Selatan yang menyebabkan pasang ekstrem hingga ketinggian ≥ 1.9 meter;
 - c. Tinggi muka air laut pada bulan Mei – Juni berada di atas tinggi muka laut rata-rata (*Mean high water springs Level, MHWS*);

- d. *Land subsidence* di daerah Jakarta Utara memiliki tingkat penurunan 5-10 cm/tahun, dan beberapa titik ekstrem mencapai 15 cm/tahun;
- e. Kapasitas tanggul di daerah pantai utara Jakarta hanya mampu menahan pasang hingga ketinggian 1.5 - 1.8 meter (kondisi pasang normal);
- f. Pantai Mutiara:
 - Masalah
Tanggul pembatas jebol akibat abrasi air laut sehingga pada bagian bawah mengalami *scouring* dan level air laut eksisting berada 1 meter di atas level jalan dan pemukiman.
 - Solusi
Dilakukan perbaikan oleh pengembang PT. Intiland sebagai pengelola Kawasan, Dinas Sumber Daya Air Provinsi DKI Jakarta dan pihak-pihak terkait telah melakukan koordinasi, serta supervisi kepada PT. Intiland dalam hal perbaikan tanggul di Pantai Mutiara.
- g. Stasiun Pompa Pluit, Dinas Sumber Day Air Provinsi DKI memiliki permasalahan, diantaranya: Stasiun Pompa Pluit berfungsi secara normal dan semua pompa juga berfungsi sebagaimana mestinya. Ketinggian air di Waduk Pluit -170 cm dan berada pada kondisi aman. Tanggul jebol pada tanggal 11 Juni 2020 dan pasang air paling tinggi 265 cm;
- h. Tanggul NCICD Muara Baru (*National Capital Integrated Coastal Development*) memiliki permasalahan, sebagai berikut: Tanggul laut NCICD di Muara Baru yang Rubuh sejak 03 Desember 2019, penyebabnya diakibatkan oleh pergerakan tanah aktif, penurunan muka tanah, dan *scouring*, evaluasi yang dilakukan Kementerian PUPR terkendala COVID-19, beberapa *cold storage* di Kawasan Muara Baru merupakan bangun lama yang berada pada level yang lebih rendah di banding area lainnya. Solusi: Melakukan pembangunan tanggul baru sejauh 18 meter ke arah darat dari posisi tanggul yang rusak, ikan yang memiliki nilai ekonomi tinggi dievakuasi ke *cold storage* lain yang tidak terendam, sehingga kerugian bisa diminimalisir, pemilik *cold storage* bekerjasama dengan masyarakat menggunakan pompa-pompa kapasitas kecil untuk memompa air kembali ke laut.

- **Isu atau Kebijakan**

Kunjungan lapang terkait banjir rob di Jakarta Utara, meliputi: *Cold storage* Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Nizam Zahman Muara Baru, perumahan pantai mutiara, dan stasiun pompa Waduk Pluit.

II. Penutup

- **Kesimpulan**

- a. Bersama Kepala PPS Nizam Zaman akan melanjutkan diskusi lintas K/L dan Dinas terkait untuk kelanjutan dan pemanfaatan lahan timbul akibat pembangunan tanggul NCICD di depan kantor PPS Nizam Zahman;
- b. Pertemuan dengan Stakeholder untuk pemecahan masalah tanggul NCICD yang roboh;
- c. Perlu dilakukan upaya penanganan mitigasi bencana bersama pengembang di Perumahan Pantai Mutiara.

III. Lampiran

- **Dokumentasi atau Foto**



Dokumentasi Tinjauan Lapangan Banjir Rob Area Pantai Utara Jakarta

3.1.3. Rapat Koordinasi Pembahasa Infrastruktur Dasar dan Konektivitas untuk Pengembangan Destinasi Wisata Karimunjawa dan Sekitarnya

I. Pendahuluan

- **Visi dan Misi**

- a. Kepulauan Karimunjawa merupakan bagian dari Destinasi Pariwisata Nasional Semarang-Karimunjawa dan telah ditetapkan sebagai salah satu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Sebagai kawasan strategis pariwisata, Karimunjawa berada dalam kewenangan koordinatif dari Badan Otorita Borobudur;
- b. Pembahasan rapat akan fokus pada infrastruktur dasar dan konektivitas di Karimunjawa dan sekitarnya, serta *update* terkini dari hasil rapat sebelumnya yang dilaksanakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Tahap perencanaan runway Bandar Udara Dewadaru dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah baru mencapai 1.400 meter sampai 1.600 meter;
- c. Saat ini, Bandar Udara Dewadaru dapat mendarat pesawat terbang ATR 72 namun tidak penuh dan pada tahun 2020 dan 2021 sudah direncanakan untuk pengadaan tanah namun dikarenakan wabah Covid-19 sehingga masih belum jelas perkembangannya.

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Pelaksanaan Kegiatan**

- a. Hal terkait listrik sudah dapat tertangani dengan masuknya PLN sehingga listrik sudah dapat dipergunakan selama 24 jam;
- b. Hal terkait sampah sudah disediakan tanah untuk menangani permasalahan sampah, tetapi sedih bermasalah;
- c. Permasalahan lain yang belum tertangani, diantaranya: terkait air bersih sudah dilakukan survey untuk membuat penampungan air hujan. Terdapat sumber air di legon lele yang cukup untuk sumber air Karimunjawa;
- d. Permintaan transportasi dari Bandara Dewadaru ke Karimunjawa saat ini masih menggunakan angkutan carter sedang dikaji trayek untuk angkutan umum. Perlu dibuka angkutan kota atau angkutan desa untuk menghubungkan Bandara Dewadaru dan Karimunjawa;
- e. Saat ini, Pemda sudah mensubsidi transportasi laut dari Jepara ke Pusat Karimunjawa dan akan dilakukan pembenahan untuk sarana pelabuhan penyeberangan;
- f. Revisi RTRW belu dapat dilakukan untuk Kabupaten Jepara karena anggaran terbatas dikarenakan Covid-19;
- g. Perum DAMRI menyambut, baik apabila unit DAMRI dapat membantu sebagai sarana transportasi di Karimunjawa. Unit DAMRI yang akan disediakan, berupa mobil sesuai standar di Indonesia untuk persiapannya perlu dibuatkan rute perjalanan wisata untuk wisatawan yang datang;

- h. Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPW) menyampaikan bahwa progress ITMP memiliki skenario *deconcentrated* terutama untuk Borobudur, Prambanan, dan Yogyakarta. Nmaun saat ini belum terdapat kajian yang fokus terhadap Wilayah Karimunjawa selanjutnya dapat dibuatkan *Relevant Road Tourism* untk Karimunjawa;
- i. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Karimunjawa melalui Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Syahbandar Jepara sudah melakukan koordinasi dengan berbagai pihak terutama PT. Pelni untuk izin pengoperasian pelabuhan, khususnya izin singgah di Pelabuhan Legon Bajak, namun masih terdapat kekurangan pada syarat kelengkapan pemenuhan dikarenakan terdapat masalah anggaran yang sudah diajukan dibawah Dirjen Perhubungan Laut;
- j. Pelabuhan Legon Bajak memiliki kapasitas dermaga untk kapasitas 6000 GT ke bawah melayani kapal dari daerah dan dari Bangka Belitung. Namun membutuhkan peningkatan jaringan telekomunikasi karena masih kurang optimal untuk jaringan komunikasi di Area Legon Bajak;
- k. Pelabuhan Jepara memiliki 2 (dua) pelabuhan yang melayani penyeberangan ke Karimunjawa, yaitu: Pelabuhan Rakyat dan Pelabuhan Penyeberangan Jepara;
- l. Saat ini, gelombang di atas 3 (tiga) meter kapal berkapasitas kecil tidak dapat menyeberang rutin periodik per minggu atau per 2 minggu jadwal dapat diakses;
- m. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah mengusulkan agar diberlakukan kapastian tariff transportasi agar lebih menarik wisatawan;
- n. Berdasarkan *update* progress dari Kepala Bandara Dewadaru Karimunjawa Panjang *runway* sudah sepanjang 1.400 m sehingga dapat untk kapasitas pesawat ATR72 sedangkan untk pesawat *wings air* (Semarang-Karimunjawa) belum dapat beroperasi dikarenakan pandemi Covid-19;
- o. Sedang diijazahi (Trans Nusa dan Wings Air) penerbangan Yogyakarta- Karimunjawa untk menunjang juga KSPN Borobudur;
- p. Moda transportasi dari bandara ke area wisata atau hotel masih menggunakan kendaraan carter dan dibutuhkan transporrtasi yang dapat dilakukan perorangan dikarenakan carter kendaraan harga transportasi darat dapat jadi sama atau lebih mahal dibandingkan transportasi udara;
- q. Diusulkan agar dapat dibuka rute langsung dari HLP ke Karimunjawa untk menarik wisatawan dari ibu Kota;
- r. Untk fasilitas bandara (diluar *runway*) terkendala lahan dikarenakan pademi Covid-19, kaitannya dengan ketersediaan anggaran;
- s. Informasi dari Direktorat Badnar Udara Kementerian Perhubungan bahwa untk masterplan Bandar Udara Dewadaru akan diranca runway 1.600 m, namun masih terdapat persyaratan administrasi yang harus dipenuhi, seperti: dokumen RTRW dan dari sisi regulasi untk peningkatan fasilitas bandara tidak terdapat masalah;
- t. Saat ini, sudah ada rute dari Semarang-Karimunjawa berdasarkan data terakhir rata-rata *load factor* sekitar 4,7% di Bulan Januari – Maret 2020 sedangkan untk tahun sebelumnya dapat mencapai di atas 80% sehingga terlihat minat yang tinggi untk menggunakan transportasi udara menuju ke Karimunjwa dan hal ini dapat untk mengatasi permasalahan gelombang tinggi yang terjadi;
- u. Badan Otorita Borobudur (BOB) menginfokan bahwa sudah ada kajian akademik di tahun 2017 terkait Karimunjawa namun belum ada pengesahan. Selanjutnya, Pemerintah Pusat, Pemrov, Pemkab, dan Balai Taman Nasional dapat bersama-sama menyusun kajian terkait *carrying capacity*;

- v. Sesuai dengan arahan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan bahwa selama pandemic Covid-19, kawasan masih ditutup untuk wisata alam. Karimunjawa masih belum dibuka untuk tahap pertama namun diharapkan dapat masuk ke tahap kedua;
- w. Balai Taman Nasional Karimunjawa masih menunggu informasi lokasi pembuatan embung atau hujan akan dibuat didalam atau diluar kawasan konservasi;
- x. Sudah terdapat 3 (tiga) investor yang mengajukan izin pembangunan sarana dan prasarana selama 55 tahun dan sedang dikaji. Menurut Undang-Undang mengenai sumber daya air, sumber air yang berada di kawasan konservasi tidak boleh dimanfaatkan untuk komersil, tapi untuk sosial. Spot-spot wisata, seperti: area *snorkling* dan *diving* rata-rata berada di area zona hijau.

III. Penutup

- **Kesimpulan**

- a. Pemerintah Kabupaten Jepara membuat *update* daftar terkait tempat wisata unggulan yang berada di Kawasan Karimunjawa untuk mempermudah target pembangunan infrastruktur pada lokasi tersebut;
- b. Mengenai Sumber Daya Air yang kaitannya dengan pembuatan embung atau hujan, membutuhkan informasi lebih lanjut dari Kementerian PUPR;
- c. Rencana pengembangan Dewadaru membutuhkan penyesuaian informasi yang cocok antara Pemerintah Daerah, Pemerintah Pusat, dan operator;
- d. Kemeparekraf, Badan Otorita Borobudur, dan instansi terkait lainnya butuh mengintegrasikan rencana induk pengembangan Pariwisata Karimunjawa.

3.2. Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah

3.2.1. Rapat Persiapan Pengembangan Aplikasi LCS Tahun 2020

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. IMRK: sistem ini memperlancar proses *shipping instruction*, hindari adanya monopoli *shipper*, Telkom NU *Tech*, pemenang lelang, LCS Telkom yg membuat program;
- b. Tol Laut: Data tol laut bisa dibuat dalam eksekutif *summary* dengan manfaatin aplikasi LCS ini atau IMRK;
- c. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas: Dari sisi kebutuhan terutama barang tertentu seperti hasil kebun, perlu dibuat agar ekonomis, perlu sosialisasi revisi Peraturan Presiden ke kementerian teknis, LCS belum optimal akan lebih baik bila ada tambahan keterangan jenis jenis barang yang diangkut, sistem ini utk tentukan presentase barang-barang yang diangkut, data *output* dari sistem ini penting untuk tentukan keberlanjutan program tol laut di daerah;
- d. *Consigne* dan *supplier* di *approve* Kementerian Perdagangan: *Shipper* di *approve* Kementerian Perhubungan, bisnis prosesnya akan seperi *marketplace*, *consignee* dapat dipilih *shipper* yang diinginkan, fokus rapat ini untuk sosialisasi dan meminta masukan terkait LCS;
- e. Masukan telah disampaikan melalui surat kepada Kementerian Perhubungan: LCS agar diintegrasikan dengan sistem IT Gerai Maritim masih sulit akses data realisasi muatan, minta disperindag daerah tol laut diberi akses LCS untuk mereka mendata pelaku usaha daerah dan tahu kuota kontainer yang didapat, input data harga *shipper* dan *consignee* bila sudah bias Kementerian Perdagangan meminta akses data untuk diolah, fitur *upload* pakta integritas masih salah penamaan, daerah yang terindikasi ada monopoli agar dibuat kuota *perconsignee*;
- f. Agar LCS dapat menyaring bahwa *consigne* diarah A tidak bisa menjadi *consignee* di daerah B juga;
- g. Di LCS akan dibuat kode mana muatan berangkat dan mana muatan balik yang tertera dalam *Delivery Order* untuk petakan kewenangan data di kementerian lain selain Kementerian Perhubungan.

3.2.2. Rapat Lanjutan Pembahasan Penentuan Dua Program Prioritas Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Penyelesaian SOS terkait pemulangan ABK WNI, sebanyak 359 orang hari ini diselesaikan dengan kerjasama Hotel Dafam untuk lokasi karantina;
- b. Rencananya di Raja Ampat akan ditegaskan sebagai kawasan wisata bebas Covid-19 oleh presiden dengan protokol mencakup pelaksanaan *rapid test* bagi penduduk lokal dan turis yang akan masuk lokasi wisata. Pembiayaan melibatkan APBD, APBN dan Swasta;
- c. Untuk pariwisata Bali masih menyelesaikan pemulangan ABK WNI. Masing-masing Kabupaten di Bali menyiapkan lokasi karantina masing-masing direncanakan masih akan ada 11 ABK yang akan masuk, selain Bali lokasi masuk Pekerja Migran Indonesia juga dilakukan di Batam dan Jakarta;
- d. Dari 12 list kegiatan, kalau ada yang potensial bisa dimulai rapat koordinasi vidcon paling tidak dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Pemda setempat. Misal untuk pengembangan wilayah;

- e. Koordinasi pipa melewati tobasa sampai ke BODT untuk sumber air minum pipa lewat hutan lindung butuh izin KLHK;
- f. Dari bagian Sekretaris Kementerian Koordinator menentukan 2 (dua) program prioritas dari tol laut dan wilayah Batam-Bintan. Arahan Sesdep tidak ada program *quick win* dari deputi 3;
- g. Pengembangan Batam - Bintan terintegrasi hingga Anambas dan sekitarnya tidak hanya terpaku pada pembangunan jembatan;
- h. Untuk tol laut tahun ini ditargetkan revisi Peraturan Presiden Nomor 70 tahun ini selesai.

3.2.3. Rapat Sosialisasi Jabatan Fungsional Analisis Kebijakan

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Penempatan awal yang tidak sesuai akan mempengaruhi pengumpulan angka kredit. Penempatan awal sangat berpengaruh sesuai dengan kegiatan pada unit kerja untuk dapat menopang karir individu. Dalam pemenuhan angka kredit, para pemegang jabatan fungsional dapat melaksanakan tugas tambahan, seperti: pimpinan menugaskan para pemegang jabatan fungsional diluar unit kerja untuk menambah angka kredit. Fungsi pembuatan kebijakan publik adalah untuk pemecahan permasalahan maka dapat diartikan bahwa analisis kebijakan bukan hanya dalam bentuk mengeluarkan perundang-undangan namun dapat dalam bentuk merumuskan kebijakan untuk pemecahan permasalahan yang ada. Kementerian Koordinator Marves dapat mengirimkan usulan formasi ke LAN dahulu sebelum dikirim ke MenPAN. LAN akan merevisi usulan formasi yang cocok untuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
- b. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi pernah menginisiasi *workshop* untuk analisis kebijakan. LAN hanya memberikan pedoman-pedoman untuk meningkatkan kompetensi teknis, fungsional ataupun kompetensi manajerial sehingga setiap kementerian bertanggungjawab kepada TPI, tidak hanya bergantung pada Lembaga Pembina. Jumlah tim penilai internal akan ditentukan oleh biro SDM K/L sebagai penanggungjawab tiap K/L. LAN hanya menyarankan bahwa minimal 2 anggota diantaranya adalah analisis kebijakan. Sehingga dalam kegiatan menilai dapat dilakukan secara objektif. LAN hanya menilai analisis kebijakan gol IV D keatas. Sedangkan Eselon 1 di K/L bertanggungjawab dalam TPI. Apabila membutuhkan tim ahli maka LAN dapat membantu pembentukan Tim Ahli;
- c. Ada beberapa jalur yang dapat ditempuh dalam jabatan fungsional analisis kebijakan. Apabila berdasarkan Permenpan Nomor 28 Tahun 2019, maka Kemenko Marves melapor tidak melalui LAN melainkan langsung ke MenPAN. Karena Adanya kekhususan karena untuk penyetaraan berdasarkan instruksi presiden. Namun apabila ingin berubah menjadi jabatan fungsional seperti instruksi presiden maka dapat melalui LAN. Jangka waktu untuk penyetaraan sampai des 2020. SK penyetaraan Kemenko Marves dan Kemenpa RB (internal) apabila melalui impassing batas waktu April 2021 uji kompetensi 6 bulan sebelumnya, yaitu: Bulan Oktober 2020.

3.2.4. Rapat Internal Persiapan Rapat Koordinasi Deputi Terkait Percepatan Pembangunan Infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Kabupaten Mentawai 1. Trans Mentawai, akan dibangun mengelilingi pulau. Terbagi menjadi 2 (dua) jalur utama, yaitu: "sisi atas" (menghadap Pulau Sumatra) sudah dibangun sedangkan "sisi bawah" masih terputus-putus karena medannya lebih sulit. Dalam rapat sebelumnya

- diusulkan untuk dibangun jalan memotong dari “sisi atas” ke “sisi bawah”. “Sisi atas” sudah masuk RPJMN dan terkait pendanaan sudah dianggarkan oleh Kementerian Perhubungan;
- b. Pelabuhan Labuan Bajau, sudah dilakukan pemasangan tiang pancang dan saat ini status Aman;
 - c. Bandara Rokot, landasan sebelumnya sejajar dengan pantai kemudian karena ada penambahan panjang landasan maka jalur dibelokkan sehingga tidak sejajar lagi dengan pantai (arah dari hutan dengan ujung landasan menghadap laut). Kendala awal terkait pembebasan lahan tapi sudah selesai dan saat ini pembangunan sudah berjalan;
 - d. Kabupaten Pasaman Barat 1. Jalan Nasional (akses Teluk Tapang ke Bunga Tanjung - 40 Km), medan cukup sulit karena mengelilingi bukit. Sampai tahun 2019 sudah terbangun sepanjang 7 Km;
 - e. Pelabuhan Teluk Tapang, karena belum tersedianya akses jalan belum dimanfaatkan secara optimal. Pelabuhan ini bukan merupakan pelabuhan perikanan, melainkan pelabuhan umum yang nantinya dimaksudkan untuk mengangkut hasil perkebunan/pertanian Kabupaten Pasaman Barat khususnya sawit;
 - f. Maritim Center - Pelabuhan Muara Padang;
 - g. Maritim Center, terdapat di Kota Padang dan yang akan mengeksekusi Pelindo II;
 - h. Terkait pembangunan Jalan Nasional (akses Teluk Tapang) di Kabupaten Pasaman Barat akan diusulkan untuk dilakukan percepatan pengerjaan dari semula 4 tahun (sesuai RPJMN) menjadi 2 tahun;
 - i. Permasalahan jalan di Kabupaten Agam, terdapat jalan yang aspalnya licin dan masih sempit.

3.2.5. Rapat Penetapan Alur Navigasi di Raja Ampat

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- d. Karena penyebaran Covid-19 dan belum APBNP, survei yang direncanakan untuk alur survei tiga rencana alur tersebut direncanakan dilaksanakan secara simultan akhir Juni hingga akhir November (kurang lebih 5 bulan). Jadwal tersebut telah meliputi survei, penyusunan draf, FGD, penetapan KM, sosialisasi. Jadwal masih tentative tergantung pada kebijakan Pemda terkait perizinan melakukan kegiatan di laut (terkait Covid). Rencana alur pelayaran (hasil survei awal dan data yang sudah ada): Panjang alur Waisai-Wayag (87.3 Nm), Panjang alur Waisai-Kofiau (75,6 Nm), Panjang alur Waisai Misool (117,6 Nm), Lebar alur 500-1000 m. Di ketiga alur sudah ada alur-pelayaran eksisting dan kegiatan pelayaran. SBNP di sekitar alur sudah ada 12 ramsu dan akan ditambah 3 ramsu. Penetapan alur akan menjadi tugas Disnav Sorong, namun penetapan daerah labuh harus koordinasi dengan pihak-pihak terkait, terutama Dinas Pariwisata dan Pengelola Kawasan Konservasi. Disekitar alur tidak ada bahaya navigasi namun perlu memperhatikan keberadaan area konservasi sumberdaya alam;
- e. Koordinat sudah ada, namun perlu dipastikan dimana tempat yang aman untuk kapal berlabuh jangkar. Survei di lapangan akan menyertakan personil dari Pariwisata dan KP;
- f. Perlu dibicarakan juga penambahan alur kawasan konservasi, selain alur-pelayaran Waisai Wayag, Waisai-Kofiau, dan Waisai-Misool;
- g. Disnav sudah memiliki tim surveyor. Alur masuk kawasan konservasi sudah ditentukan yang belum adalah penentuan pembatasan jenis dan draf kapal yang dapat memasuki kawasan tersebut. Bila sudah ditentukan batas kapalnya dapat dilakukan revisi terhadap KP 617;
- h. Sampai saat ini belum mendapat data/koordinat area labuh jangkar agar survei bisa lebih cepat;

- i. Mengenai spesifikasi *mooring buoy*, sebaiknya tetap dikoordinasikan dengan pusat dan mengikuti standar IALA, dikarenakan tidak boleh membuat spesifikasi sendiri;
- j. Mengenai area labuh, walaupun sekarang sudah ada tapi di lapangan masih ada perdebatan, perlu dicari titik temunya;
- k. Survei tidak bisa terburu-buru karena ada pengukuran pasang surut (21-29 hari). Penentuan area labuh jangkar tidak boleh di area konservasi. Bila data kawasan konservasi sudah ada, seharusnya tidak perlu makan waktu banyak;
- l. Untuk menunggu proses APBNP waktunya cukup lama. Mengakomodir permintaan dari Kemenko Marves untuk menyegerakan survei tiga alur, telah dialihkan anggaran dari rencana survei alur masuk Pelabuhan Kaimana;
- m. Revisi KM 617 direncanakan dapat selesai pada awal Bulan Desember;
- n. Pariwisata dan Kawasan Konservasi untuk segera *share* data/koordinat titik labuh dan *mooring buoy* ke Kemenhub agar proses bisa lebih cepat;
- o. Pengguna seharusnya tidak perlu berdebat, penentuan lokasi labuh jangkar adalah kewenangan Disnav, silakan ditentukan saja yang aman dan nyaman untuk semuanya;
- p. Kapal wisata bila terlalu jauh dari lokasi *diving/snorkling*, dapat menggunakan sekoci;
- q. Perlu dibatasi juga kapal draf tinggi jangan sampai masuk kawasan konservasi.
- r. Di Raja Ampat terdapat 2 (dua) kawasan konservasi: SAP Raja Ampat dan SAP Waigeo Sebelah Barat;
- s. Ada beberapa kesepakatan dan diharapkan segera direalisasikan;
- t. Mengenai titik labuh dan *mooring buoy*, tiap kawasan sudah memiliki titik labuh yang sudah ditentukan berdasarkan survei batimetri, jadi tidak perlu disurvei lagi, dapat digunakan Disnav dalam penetapan titik labuh yang permanen;
- u. Selain survei batimetri juga telah diperhitungkan lokasi ekosistem terumbu karang dan *spot* kemunculan biota laut yang dilindungi;
- v. Harus ada perbedaan spesifikasi *mooring buoy* yang digunakan untuk kepentingan pelayaran dengan yang digunakan di kawasan konservasi. Kawasan konservasi sudah memiliki beberapa spesifikasi untuk dipasang di kawasan;
- w. Mengenai pembentukan tim teknis, hanya masalah sinkronisasi saja karena titik-titiknya sudah ada;
- x. Lama survei tidak masalah yang terpenting data dasar perlu memperhatikan ekosistem dan spot biota laut, karena itu sebaiknya menggunakan spot yang sudah kita tentukan;
- y. Tujuan *mooring buoy* untuk tidak merusak terumbu karang dengan yang sudah ada seharusnya tidak ada masalah;
- z. Terkait alur, titik labuh, dan *mooring buoy* sebaiknya tidak jauh dari alur pelayaran, agar *speedboat* wisatawan tidak terlalu masuk ke kawasan konservasi;
- aa. Untuk *speedboat*, menyarankan spesifikasinya tidak perlu IALA karena fungsi utama untuk labuh *speedboat*;
- bb. Bila alur pelayaran berakhir di pulau-pulau besar, sudah ada area labuh, tambat yang eksisting;
- cc. Pengaturan pelayaran, di sisi lain aktivitas pariwisata terus berjalan. Karena itu telah diambil Langkah pengaturan yang bersifat lokal dengan koordinasi dengan KUPP, Disnav Sorong, maupun pengelola kawasan konservasi;
- dd. Sebaiknya dibuat alur pelayaran yang tidak melewati kawasan konservasi untuk menghindari risiko;
- ee. Mengenai spesifikasi *mooring buoy*, sebaiknya ikuti standar yang resmi. Saat ini terdapat pembiayaan daerah, 4 (empat) di perhubungan, 2 (dua) di pariwisata sehingga spesifikasinya

belum standar IALA. Saat ini sudah bermanfaat untuk mengurangi risiko kerusakan lingkungan. Bila disepakati menggunakan standar IALA penting untuk segera merealisasikan pendanaannya;

- ff. Titik labuh yang ada saat ini sudah dipakai 15 tahun dan sudah disurvei. Ada 35 titik dan seharusnya bisa menjadi acuan.

3.2.6. Rapat Ketahanan Pangan Sulawesi dan NTT oleh Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut Kementerian Perhubungan

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Arahan Dirjen Perhubungan Laut agar secara periodik dapat dilakukan rapat evaluasi terkait kinerja muatan (1 trayek disubsidi 15 miliar);
- b. Kendala dan masalah yang dihadapi *stakeholder*; informasi daerah terkait komoditas yang dibutuhkan dan disparitas harga;
- c. Muatan balik apakah sudah konsolidasi (jumlah *refer container* tol laut saat ini maksimal 4-6 *container* untuk 1 kapal);
- d. Muatan berangkat dan balik masih stagnan;
- e. Trayek T13 dan T14 perputarannya sangat cepat, tingkat konsumsi masyarakat berfluktuasi;
- f. Trayek H1 juga berfluktuasi Temas:
 - Belum ada perubahan perbaikan untuk rute Sulawesi dan NTT Jakarta Lloyd
 - T7 sudah selesaikan muatan angkut 332 Teus, muatan balik belum ada
 - Sudah koordinasi dengan daerah untuk muatan balik
 - Trayek T8 sudah 7 voyage, muatan berangkat 263 Teus, muatan balik masih belum ada
- g. Tahun 2020 Januari – Juni 341 Teus muatan balik 172 Teus (ikan, kayu kelapa, kopra);
- h. Harga saat ini normal dari pusat ibukota sampai kecamatan pulau yang berbatasan dengan Negara Filipina perlu dukungan kapal Pelni;
- i. Kendala Tahun 2020, yakni: angkutan muatan datang semen 20 *Container*. Muatan balik tidak ada;
- j. Berharap operator bisa memberikan sosialisasi: tarif (pelaku usaha merasa tidak pasti), waktu angkut sudah lebih cepat;
- k. Meminta operator ada yang berada di Kabupaten untuk mempermudah komunikasi atau bila ada yang ingin ditanya, pelaku usaha masing bingung dengan aplikasi;
- l. Harga jual barang datang (semen) sama antara tol laut dan angkutan lain. Harapannya bila memakai tol laut harga bisa lebih murah dari angkutan non-tol laut. Pemda akan menelusuri tingkat perbedaan harganya;
- m. *Supplier* barang pokok dan penting dari Makassar, tidak mau ambil pusing dengan penggunaan aplikasi. Minta dibantu agar pelaku usaha di Selayar bisa memudahkan komunikasi dengan *supplier* Makassar Jakarta Lloyd;
- n. Muatan ke Selayar mengangkut semen muatan baliknya dirasa jauh trayeknya karena sebelum ke Makassar harus ke Jember dan wilayah lain dahulu dengan waktu total 10 hari sehingga banyak yang memilih langsung ke Makassar tanpa memakai tol laut;
- o. Untuk ke Surabaya dari Selayar Trayek T7 sampai Makassar. Makassar Trayek H1 tidak langsung ke Surabaya maka menjadi waktu tempuh lama dan tidak menarik pelaku usaha untuk muatan balik tol laut Disperindag Selayar;
- p. Muatan balik banyak hasil bumi kopra, cengkeh dll;
- q. Sebagian hasil bumi hanya transit ke Makassar sebelum ke Surabaya sehingga ada yang memilih *carter* kapal dengan biaya 150 juta untuk langsung ke Makassar atau Surabaya;
- r. Tol laut berjalan lancar untuk operasional sandar;

- s. Bongkar muat ada kendala, perusahaan bongkar muat yang pusat cabang di Bitung. Berdasarkan PM 152 Tahun 2016 tentang bongkar muat, menyebabkan tidak jalan karena tak ada kantor cabang perusahaan. Sempat menjadi temuan Mabes Polri dan dinas provinsi sudah bersurat dengan perusahaan, tetapi belum terdapat tanggapan;
- t. Penumpukan kontainer di lap tumpuk pelabuhan, tarif PNBP. Prakteknya dihitung kapal tiba;
- u. *Consignee* komitmen saat sosialisasi subsidi yang dibutuhkan sehingga untuk harga jual semen di Selayar;
- v. Kalau ada trayek yang kosong bisa subsidi silang ke trayek yg lebih potensial KaSubdit 3 Kemenhub;
- w. Tarif tertera di PM 4 tahun 2020;
- x. Pelindo IV makassar harusnya bisa dibantu untuk *handling*;
- y. Tujuan lain tol laut tak hanya jumlah kargo tapi juga konektivitas, maka memang ada biaya yang diperlukan Dir. Ditlala Kemenhub;
- z. Subsidi barang juga menjadi catatan isu karena kontainer bersubsidi dan tidak bersubsidi harus terpisah.

3.2.7. *Re-Design* Bisnis Logistik dalam Kondisi *New Normal* oleh Kemenko Perekonomian

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Prioritas dalam kondisi saat ini adalah kesehatan pegawai dan kepuasan konsumen;
- b. Dampak Covid-19 terhadap *Supply Chain* Toyota dibagi menjadi jangka pendek, menengah dan jangka panjang;
- c. Dalam jangka menengah kolaborasi dengan sector terkait adalah keharusan dan dalam jangka panjang pemanfaatan IoT dan Blockchain akan berperan penting;
- d. Covid-19 akan merubah dinamika industry dan perilaku masyarakat;
- e. Berdasarkan data, konsumen lebih khawatir pada aspek ekonomi yang terdampak dibandingkan aspek kesehatan;
- f. Industri logistik menjadi salah satu industry terdampak cukup berat (potensi kerugian 15-50% pada Q2 – Q4 Tahun 2020);
- g. Digitalisasi menjadi factor penggerak strategi yang membantu perusahaan tumbuh;
- h. Layanan *e-commerce* tumbuh di tengah kondisi Covid-19 saat ini;
- i. Akan tetapi operasional terkendala masalah logistik;
- j. Tranformasi digital bukan tentang teknologi, tetapi tentang perubahan *mindset digital* Trismawan Sanjaya , ALFI;
- k. Salah satu strategi jasa forwarder agar bertahan hidup di masa *New Normal* adalah dengan menghindari bekerja sendiri dan menghindari tidak adanya kas perusahaan sebagai cadangan operasional;
- l. Dalam logistik yang terkena dampak adalah barang, orang, uang, dan data;
- m. Penerapan strategi yang sesuai (*adaptive*) dengan kebutuhan pasar (*needs*), didukung kompetensi tim kerja (*reliability*) dan efektivitas (*effectiveness*) layanan yang ditingkatkan terus dapat jadi acuan dalam memperbesar peluang atau kesempatan (*big opportunities*) atas keberhasilan mengembangkan strategi 2 (dua) diskusi;
- n. Ekosistem logistik Indonesia kompleks, dibutuhkan komitmen level teratas untuk menjadi digital *leadership/mindset*. Setelah sama baru bisa melakukan sinergitas dari semua aspek;
- o. Selama ini yang menjadi kendala adalah banyaknya lembaga yg menangani logistik industri menjadi kebijakan tak ada yang kontra produktif. *Grand design* sebenarnya sudah sislognas sebenarnya bagaimana align sislognas ini dalam implementasi industri. Perlu badan khusus ad hoc logistic yang melakukan align dengan seluruh tataran industri dan logistik nasional;

- p. Pemerintah dibawah Kemenko Ekonomi sedang bahas NLE. Kendala saat ini dalam integrasikan digital adalah infrastruktur dan kapasitas pelaku usaha menerapkan digital ini. Saat ini belum ada SOP terstandar yang dapat berbahaya bagi tingkat persaingan yang *fair*;
- q. Negara lain bergerak bersama berpindah dari *rev industry* 1.0 – 4.0 di Indonesia tiap komunitas ada yang masih di 1.0 ada yang sudah 4.0 dalam 4.0 semua benda dianggap bisa berbicara dan menghasilkan *big data*. Struktur Indonesia sedang berbenah, seperti: palapa ring. Standarisasi sebenarnya paling pas diramu pemerintah, agar tidak didominasi pelaku dominan.

3.2.8. Rapat Koordinasi Pembahasan Awal Rencana Penetapan dan Penyesuaian Tarif Pelayanan Kebandarudaraan

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Mengantisipasi dampak yang dirasakan oleh masyarakat, maka usulan penetapan dan penyesuaian tarif PJP2U 6 (enam) bandar udara yang diusahakan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) akan dilakukan secara bertahap, dimana tahap pertama untuk 3 (tiga) bandar udara. Usulan Tarif PJP2U dapat dilihat dalam tabel, berikut ini:

No	Bandar Udara	Tarif PJP2U Domestik			Tarif PJP2U Internasional		
		Eksisting	Usulan	Keterangan	Eksisting	Usulan	Keterangan
1	Syamsudin Noor	50,000	123,000	Penyesuaian	-	316,000	Penetapan
2	Adi Sumarmo	50,000	96,000	Penyesuaian	125,000	216,000	Penyesuaian
3	New Yogyakarta International Airport	-	125,000	Penetapan	-	225,000	Penetapan

- b. Pertimbangan penetapan dan penyesuaian tarif PJP2U antara lain *level of service*, konsultasi, kinerja keuangan, komparasi biaya pada bandar udara yang identik, inflasi, biaya pokok produksi;
- c. Evaluasi tingkat pelayanan (*Level of Service*) yang telah dilaksanakan oleh Direktorat Bandar Udara pada 3 (tiga) Bandar Udara, PT. Angkasa Pura I (Persero) telah menyampaikan progres tindak lanjut catatan pelaksanaan penilaian tingkat pelayanan, dimana sebagian besar catatan telah selesai dipenuhi. Hasil penilaian tingkat pelayanan/*level of service* dapat dilihat dalam tabel, berikut ini:

No	Bandar Udara	Fasilitas					
		Keberangkatan Dan Kedatangan		Kenyamanan		Pemberi Nilai Tambah	
		Dom	Inter	Dom	Inter	Dom	Inter
1	Yogyakarta Internasional Airport – Kulon Progo	90 (A)		95 (A)		55 (A)	
2	Adi Sumarmo – Solo	100 (A)	150 (A)	96,3 (A)	96,3 (A)	60 (A)	60 (A)
3	Syamsudin Noor – Banjarmasin	98 (A)	-	93 (A)	93 (A)	55 (A)	55 (A)

- d. Penyesuaian tarif jasa kebandarudaraan pada 6 (enam) bandar udara yang diusahakan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) akan berpengaruh terhadap tingkat inflasi nasional sebesar 0,0034 %, dimana nilai tersebut tidak begitu berpengaruh terhadap tingkat inflasi nasional.

II. Penutup

• Kesimpulan

- a. Dalam penyesuaian tarif jasa kebandarudaraan diharapkan dapat menyesuaikan dengan kemampuan masyarakat selaku pengguna jasa. Mekanismenya dapat dengan memberikan diskon atau taksasi seperti yang dilakukan PLN selama periode pandemi. Pemberlakuan penuh bisa dilakukan saat periode, dimana masyarakat secara perekonomian sudah produktif;
- b. Agar memperhatikan besaran penyesuaian tarif baru mengingat tarif jasa kebandarudaraan melekat pada tiket sehingga jangan sampai memperberat penjualan tiket pada maskapai penyedia jasa transportasi;

- c. Mempertimbangkan komponen cost yang ingin disesuaikan agar dipilih berdasarkan prioritas sehingga yang tidak terlalu penting bisa dikeluarkan dari faktor penentu nilai penyesuaian dan pada akhirnya tarif yang disesuaikan tidak terlalu tinggi.

3.2.9. Pembahasan Infrastruktur Pengembangan Kota Baru Maja Kabupaten Lebak Banten

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Berdasarkan pada RPJMN 2020-2024 Capaian akses air minum layak di kota Maja hanya 27,62% (tahun 2017), maka dari itu untuk memenuhi kebutuhan air minum di Kota Maja, pihak pemerintah berencana untuk menambah *supply* air baku yang berasal dari Waduk Karian dapat dilihat dalam gambar, berikut ini:

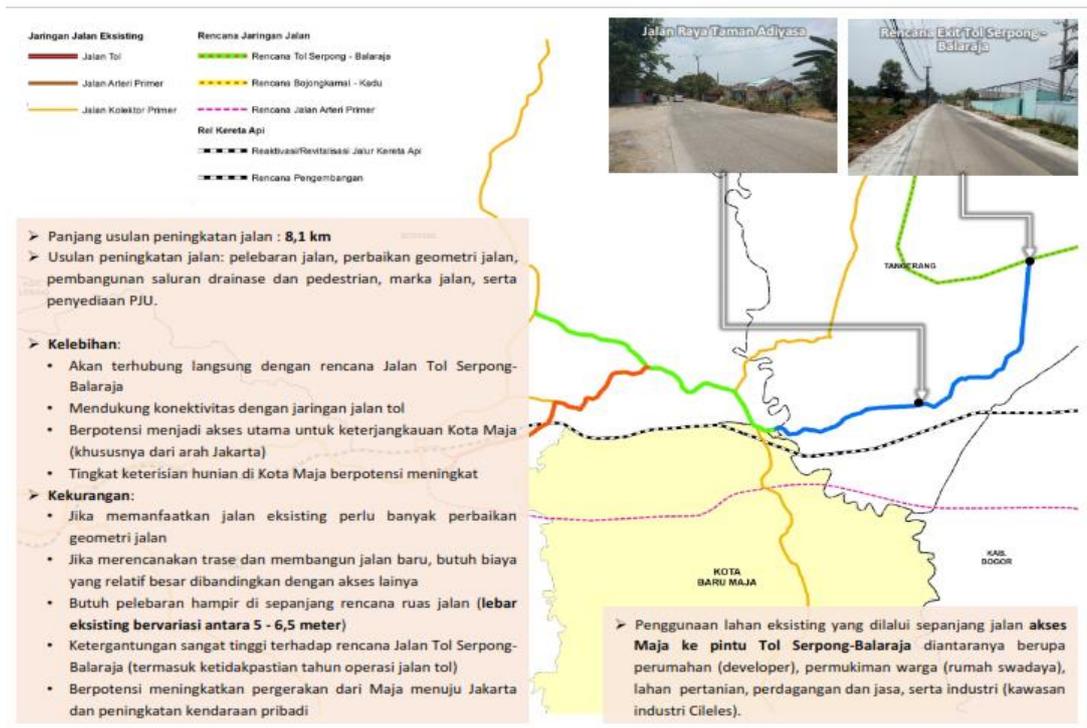


Gambar 1. Waduk Karian

- b. Penyediaan Air Minum: Kapasitas IPA eksisting tidak cukup memenuhi kebutuhan air sehingga dibutuhkan optimalisasi SPAM yang baru atau pengembangan SPAM baru;
- c. Infrastruktur Drainase dan Pengelolaan Limbah: Sistem Pengelolaan air limbah di kota baru Maja masih banyak menggunakan sistem pengelolaan air limbah setempat (*on-site system*). Disisi lain masih banyak warga masyarakat yang belum memiliki pengelolaan air limbah dan membuang limbahnya ke saluran atau sungai. Dalam hal ini perlu adanya suatu sistem yang terpadu untuk sistem drainase;
- d. Infrastruktur Akses Jalan: Rencana-rencana dalam menunjang Infrastruktur Akses jalan menuju Kota Baru Maja:



Gambar 2. Rencana Jalan Akses Kota Baru Maja



Gambar 3. Rencana Jalan Akses Maja-Exit Tol Serbaraja

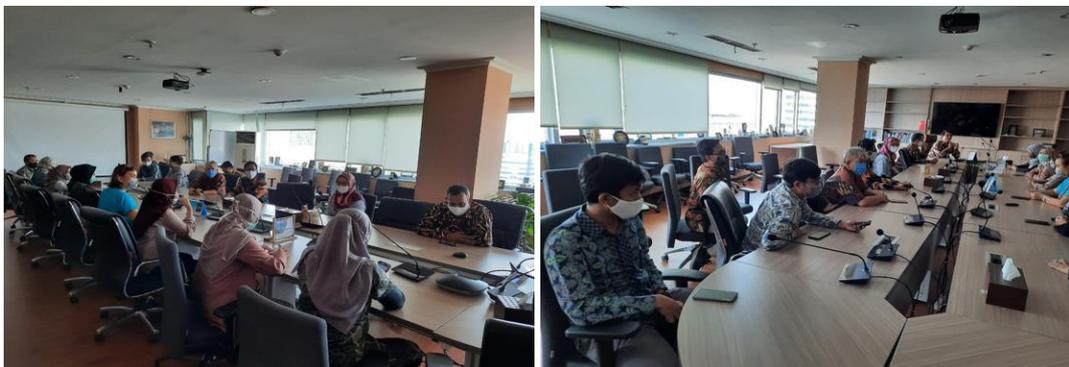
II. Kendala dan Masalah

LAPORAN KINERJA SEMESTER 1
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

ASPEK	KENDALA
Infrastruktur dan hunian	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatif trase jalan masih dipertimbangkan komitmen developer menyerahkan kesediaan lahan untuk pembangunan jalan dan siteplan pembangunan dengan pola hunian berimbang (mengakomodir kebutuhan MBR/hunian bersubsidi). • Harga pasar perumahan di Maja sudah melebihi harga standar MBR di prov Banten (standar 135jt; harga pasar >145jt). • Terdapat hunian terbangun sekitar 13.000 unit, namun sebagian besar belum dihuni. • Saat ini pasokan air bersih masih bersumber dari IPA Maja yang kapasitasnya belum memadai. Potensi sumber air baku berasal dari Waduk Kariyan, namun alokasi bagi Kota Baru Maja diperkirakan hanya mampu melayani 200 ribu jiwa, padahal proyeksi populasi Maja bisa mencapai 1,2 juta jiwa.
Lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Harga lahan di Maja yang terus mengalami peningkatan menyebabkan kemampuan pemerintah dalam penyediaan fasum fasos semakin kecil. • Developer belum membebaskan lahan sesuai ijin lokasi, sehingga mempersulit perwujudan hunian sesuai dengan rencana spasial (RDTR). • Belum terdapat mekanisme land freezing untuk membatasi transaksi lahan dan menekan peningkatan harga lahan.
Penataan Ruang	<ul style="list-style-type: none"> • Pada Review RTRW Prov Banten tahun 2017, Maja bukan sebagai Kawasan Strategis Provinsi (KSP) sehingga tidak ada legal formal Pemprov untuk menyusun RDTR Kota Baru Maja. Hal tersebut berdampak pada Materi Teknis penyusunan RDTR Kota Baru Maja yang dilakukan Kementerian ATR hanya meliputi Kecamatan Maja. • Banyak anak perusahaan melakukan permohonan ijin lokasi dalam skala kecil yang bermuara pada perusahaan induk, sehingga sulit melakukan pengontrolan kepemilikan lahan.

ASPEK	KENDALA
Kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu ada kebijakan teknis sebagai turunan dari Perpres 18/2020 tentang RPJMN 2020-2024 dalam pengembangan Kota Baru Maja. • Pengembangan infrastruktur dapat menyebabkan kesenjangan antar developer (peningkatan nilai lahan pada developer yang dilewati akses/infrastruktur)
Kelembagaan	<ul style="list-style-type: none"> • Seiring dengan banyaknya Badan/Lembaga ad hoc yg dibubarkan presiden, Kemendagri tidak merekomendasikan pembentukan badan otorita/kelembagaan baru untuk pengembangan dan pengelolaan kota baru. Sehingga diarahkan agar membentuk Pokja di bawah Sekda yg merupakan perpanjangan tangan dr SKPD. • Perlu dasar hukum pembentukan tim percepatan Maja, yang bisa melibatkan multistakeholder (pemerintah, swasta, asosiasi). Sementara Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) Perkotaan sebagai regulatory arm untuk mengatur penyelenggaraan masih dalam proses penyusunan oleh Kemendagri.
Pengembangan Ekonomi dan Pembiayaan	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk mewujudkan sebagai kota baru publik yg mandiri, Maja blum memiliki engine of growth yang kuat karena sebagian besar peruntukannya adalah permukiman. Dikhawatirkan Maja hanya menjadi kota satelit. • Kawasan industri di sekitar Maja belum memberikan pengaruh daya ungkitnya terhadap Maja. • DAK perkotaan yang sedang disusun oleh Kemenkeu masih menjadi studi/wacana. • Bappenas dan Kemenko bidang perekonomian masih belum memiliki kapasitas optimal dalam mengkoordinir Kementerian lain untuk berperan serta dalam percepatan pembangunan kota baru (misal Kemenhub utk membangun TOD; Kementerian Perindustrian, Perdagangan, Kemen ESDM utk smart energy, dsb)

III. Dokumentasi atau Foto



Dokumentasi Pembahasan Infrastruktur Pengembangan Kota Baru Maja, Kabupaten Lebak Banten

3.3. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas

3.3.1. Penyusunan Tim Perwakilan Indonesia dalam Pembentukan *Joint Task Force* Aceh – Andaman - Nicobar

I. Pendahuluan

- **Visi dan Misi**

- a. Pada bulan tahun 2019 telah dilakukan pertemuan dengan Pemerintah India dan disepakati untuk membentuk sebuah *Joint Task Force* Aceh – Andaman - Nicobar. Dalam pertemuan ini telah disepakati akan dibentuk sebuah *Plan of Action* yang akan mendorong kerjasama di 6 bidang, antara lain: (1) Perdagangan dan Investasi; (2) Pembangunan Konektivitas; (3) Pembangunan Infrastruktur Kepelabuhan di Daerah Sabang; (4) Pengembangan perikanan dan sumber daya kelautan yang berkelanjutan; (5) Pertukaran budaya dan pariwisata; (6) Akademik, sains dan teknologi;
- b. Pada bulan Februari 2020, Plt. Gubernur Aceh telah melakukan kunjungan ke India Selatan untuk membicarakan kelanjutan dari kesepakatan yang telah dibuat dalam *Plan of Action*;
- c. Pihak India sendiri telah mengusulkan untuk membentuk sebuah *working group*, dan telah mengirimkan daftar nama-nama pejabat setingkat Eselon III di India untuk menjadi anggota dari *working group* ini;
- d. Pada awalnya akan dilakukan pertemuan kedua ada Bulan Juni 2020 di India. Namun, akibat adanya COVID-19 dan India masih dalam status *lockdown*, maka pihak India meminta untuk dilakukan sebuah pertemuan daring di tingkat *working group* sebelum dilaksanakannya pertemuan tatap muka kedua nantinya.

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Pelaksanaan Kegiatan**

- a. Gubernur Aceh sudah pernah mengirimkan surat kepada Menteri Perdagangan, Menteri Luar Negeri, dan Menko Maritim dan Investasi untuk meminta bantuan percepatan kerjasama Aceh - Andaman - Nicobar. Selain itu, Gubernur Aceh mengharapkan agar Menteri Perdagangan dapat mengeluarkan keputusan berupa perlakuan khusus untuk mengeksport produk-produk dari Aceh. Terkait kerjasama di bidang konektivitas antara Aceh - Andaman - Nicobar, Gubernur juga telah mengirimkan surat kepada Gubernur. Saat ini, masyarakat Aceh mengharapkan tindak lanjut dari Pemerintah Pusat untuk menindaklanjuti kerjasama ini;
- b. Untuk kerjasama di bidang perdagangan dan investasi diusulkan anggota *working group* berasal dari DitJen Perjanjian Bilateral, yaitu: Kasubdit Asia Selatan, Tengah, dan Timur serta dari DitJen Perdagangan Luar Negeri, Kemendag sebagai perwakilan dari Pemerintah Pusat. Sedangkan, untuk Pemerintah Aceh akan diwakilkan oleh Disepriandag, DPMPTSP, dan BPKS;
- c. Untuk kerjasama di bidang pengembangan infrastruktur kepelabuhan akan diwakilkan oleh SetJen Kemenhub c.q. Kabid Hubungan Bilateral dan Subregional. Dari Pemerintah Daerah akan diwakilkan oleh Dinas Perhubungan Aceh;
- d. Untuk kerjasama di bidang pengembangan Pelabuhan Sabang akan diwakilkan oleh Kedepuitan Bidang Koordinasi Infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Dari Pemerintah Daerah akan diwakilkan oleh Management Board Sabang *Free Trade Zone* dan juga Dinas Perhubungan Provinsi Aceh. Untuk daerah Sabang, sekalipun pelabuhannya sudah cukup bagus namun fasilitas pendukung masih kurang seperti restoran, hotel dan sebagainya;
- e. Untuk kerjasama di bidang pengembangan perikanan dan sumber daya kelautan berkelanjutan akan diwakilkan oleh pihak KKP dan Dinas Perikanan Provinsi Aceh;
- f. Untuk kerjasama di bidang Pariwisata dan Kebudayaan akan diwakilkan oleh Direktorat Hubungan Antar Lembaga dan Direktorat Regional II Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, serta Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Aceh;

- g. Pertumbuhan sektor pariwisata di daerah Aceh selalu menunjukkan tren positif dari tahun ke tahun. Selain itu India merupakan negara dengan penyumbang turis terbanyak nomor 5 di Indonesia pada tahun 2019 sehingga kerjasama di bidang pariwisata di daerah Aceh dirasa merupakan hal yang tepat;
- h. Untuk kerjasama di bidang Akademik, Sains, dan Teknologi akan diwakilkan oleh Kementerian Dalam Negeri dan juga Dinas Pendidikan Provinsi Aceh. Diusulkan untuk ditambahkan pihak Unsyiah, Unimal, dan Universitas Al-Islam. Selain itu, diusulkan untuk ditambahkan Kemendikbud dan BRIN karena Pendidikan Tinggi di koordinasikan oleh instansi pusat;
- i. Sudah pernah dilakukan tandatangan MoU antara Unsyiah dengan Universitas Madras, VVIT, dan Satyabama yang dihadiri oleh Gubernur Aceh. Kerjasama dengan universitas-universitas ini dilakukan juga oleh Unimal dan Universitas Al-Muslim dan dilaksanakan dengan koordinasi dengan Dinas Pendidikan dan BPSDM. Sudah ada rencana untuk exchange dan internship dari Aceh ke Chanai. Selain itu, Unsyiah juga sudah menawarkan skema beasiswa untuk 5 mahasiswa dari Andaman ke Aceh, serta ada rencana training untuk tenaga pendidik dan pegawai Pemda Aceh yang dilaksanakan di salah satu instansi di India;
- j. Untuk rencana investasi pembangunan faskes dirasa perlu untuk didiskusikan dengan pihak Kementerian Kesehatan, karena investasi di bidang Kesehatan memiliki prosuder investasi yang sedikit berbeda di banding investasi di bidang infrastruktur yang biasanya. Selain itu, berita mengenai rencana pembangunan Rumah Sakit ini juga sudah diberitakan di media lokal yaitu Koran Serambi;
- k. Untuk rencana pembukaan penerbangan langsung dari Aceh ke India agar dapat dikomunikasikan dengan pihak DitJen Angkutan Udara, Kemenhub. Selain itu jika sudah ada maskapai yang bersedia untuk melakukan penerbangan dari India - Aceh secara langsung, maka mungkin proses penetapan exit meeting di daerah Aceh juga dapat dipercepat.

III. Penutup

• Kesimpulan

- a. Mengenai rencana pelayaran dan perikanan di wilayah perairan Aceh - Andaman - Nikobar, agar dapat dikomunikasikan dengan Kemenhan, TNI AL, dan Bakamla. Agar pengamanan di daerah ini dapat dikawal oleh ketiga lembaga tersebut, jika rencana JTF ketiga daerah ini terlaksana nantinya;
- b. Kemenko Maritim dan Investasi sudah pernah menjadi koordinator dari kegiatan GMF - BRI yang mengkoordinasikan banyak K/L dan instansi dibawahnya dalam rangka kerjasama Indonesia - China. Jika nantinya akan dibentuk juga working group antara Indonesia-India, Kemenko Maritim dan Investasi akan siap untuk menjadi koordinator dari *working group* ini jika diminta nantinya;
- c. Kedepannya akan dilaksanakan sebuah rapat *online* dengan pihak India pada *level working group* sebelum dilakukan pertemuan dengan kedua di India nantinya.

3.3.2. Pembahasan TKDN Proyek Kilang Lawe-Lawe

I. Pendahuluan

• Visi dan Misi

- a. Pembangunan kilang oleh Pertamina merupakan salah satu megaprojek yang bertujuan untuk mengoptimalkan pemakaian Sumber Daya Alam Indonesia di dalam negeri dan juga meningkatkan nilai tambah dari minyak mentah itu sendiri;
- b. Peningkatan TKDN (Tingkat Komponen Dalam Negeri) dalam setiap megaprojek dalam negeri bertujuan untuk meminimalisir keluarnya uang dari dalam negeri ke pihak luar. Selain itu, nilai proyek dapat menjadi insentif bagi produsen-produsen bahan baku dalam negeri;
- c. Dalam DED proyek kilang ini telah diputuskan bahwa material pipa yang akan digunakan dalam pembangunan adalah pipa jenis longitudinal. Namun, belakangan ada usul untuk

menambahkan pipa jenis spiral karena diperkirakan memiliki kekuatan yang cukup sebagai pipa bawah laut.

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

• Pelaksanaan Kegiatan

- a. Rapat dipimpin oleh Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dalam rangka membahas pengadaan pipa offshore pada proyek Lawe-Lawe Pertamina dengan kontraktor JO antara PT. Hutama Karya (Persero) dan China Petroleum Pipeline Engineering (CPP);
- b. Perwakilan dari IISIA meminta kepada Pertamina agar mengimplementasikan pipa jenis spiral ke dalam Proyek Lawe-Lawe offshore section mengingat pipa jenis ini sudah banyak diaplikasikan untuk *offshore*, baik di Indonesia maupun di luar negeri. Kajian sudah dilakukan dengan menggandeng ITS dan ITB untuk menguji apakah pipa spiral dapat digunakan di offshore atau tidak. Hasil dari kajian tersebut ialah secara teknikal pipa spiral dapat diaplikasikan di offshore, namun masih ada beberapa rangkaian pengujian lagi dan hasil lengkapnya baru akan selesai pada 9 Juni 2020 sementara JO akan membuka tender pada 11 Juni 2020;
- c. Perwakilan dari Pertamina menyampaikan bahwa untuk standar proyek offshore LaweLawe menggunakan pipa dengan jenis longitudinal karena pipa jenis ini lebih kuat walaupun dari segi harga memang sedikit lebih mahal dibandingkan dengan pipa jenis spiral. Selain itu, pada umumnya pipa longitudinal digunakan di proyek-proyek offshore, proses instalasinya juga lebih mudah bila dibandingkan dengan jenis spiral;
- d. Saat ini Pertamina sudah mengantongi produsen dalam negeri yang mampu memproduksi pipa jenis longitudinal, yaitu: PT. DSAW dan materialnya pun akan *disupply* dari Krakatau Posco yang notabene perusahaan dalam negeri juga. Adapun tender dari Proyek LaweLawe ini adalah 14 km pipa *offshore* (longitudinal) dan 7 km pipa *onshore* (spiral/longitudinal);
- e. Perwakilan dari Kemenperin menyampaikan bahwa sebaiknya dibuka saja spesifikasinya baik itu menggunakan pipa spiral maupun pipa longitudinal mengingat kedua jenis pipa tersebut bahan bakunya bisa *disupply* di dalam negeri dan proses produksinya juga dapat sesuai dengan schedule yang direncanakan;
- f. Perwakilan dari Kementerian ESDM menyampaikan bahwa hasil pengujian yang membuktikan perusahaan dalam negeri mampu turut serta dalam proyek ini, bisa sesegera mungkin ditindaklanjuti oleh kontraktor dengan memberikan kesempatan pada perusahaan dalam negeri untuk menyediakan pipa jenis tersebut. Jangan sampai kajian yang dibuat berlarut-larut sehingga mengganggu jadwal proyek ini;
- g. Perwakilan dari BPPT menyampaikan bahwa jika dari sisi TKDN keduanya sudah dapat dipenuhi maka keputusannya bisa ditentukan melalui spesifikasi teknisnya.

III. Penutup

• Kesimpulan

- a. Perwakilan dari BPKP menyampaikan bahwa pada prinsipnya yang penting produk dalam negeri dapat digunakan baik itu spiral maupun longitudinal. Namun jika salah satu jenis pipa hanya bisa diproduksi oleh satu produsen saja maka dari segi persaingan menjadi kurang baik;
- b. Perwakilan Pertamina menyampaikan bahwa tidak ada arahan dari Pertamina terkait studi oleh ITB dan ITS mengenai aplikasi pipa spiral untuk *offshore* proyek Lawe-Lawe karena di dokumen tender sendiri pipa *offshore* akan menggunakan pipa jenis longitudinal. Pertamina akan memberikan pendampingan kepada PT. DSAW dalam rangka menjamin kualitas dari pipa tersebut dan juga mengingat jadwal yang sudah begitu ketat;

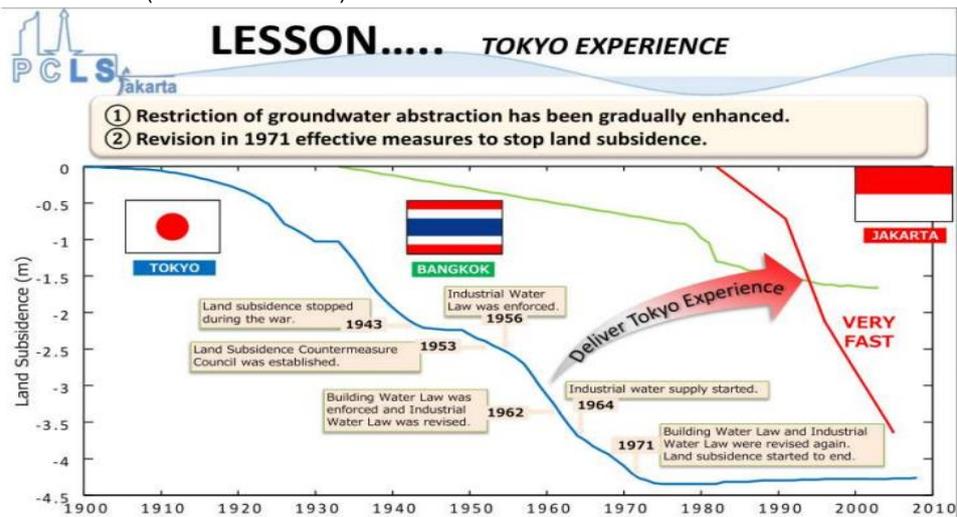
- c. Pertamina akan melakukan kajian sekali lagi untuk memutuskan apakah secara proyek Pertamina akan membuka pipa jenis spiral untuk *offshore* dan keputusannya nanti akan diumumkan kepada pemerintah;
- d. Pertamina akan menyampaikan ke konsorsium HK-CPP bahwa tender mulai dibuka setelah Pertamina berkonsultasi dengan pemerintah dan membuat keputusan terkait pipa ini.

3.3.3. Pelatihan Terkait *Land Subsidence* di Daerah Jakarta dan Sekitarnya

I. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Visi dan Misi**

- a. Pelatihan ini berujuan untuk memberikan pengetahuan umum tentang penurunan muka tanah yang terjadi di Daerah DKI Jakarta yang dibandingkan dengan kejadian serupa di Belanda dan Jepang;
- b. Penurunan muka tanah merupakan masalah yang sudah diidentifikasi cukup lama di daerah DKI Jakarta yang pada umumnya disebabkan oleh penggunaan air tanah secara berlebihan yang menyebabkan turunnya tekanan pori pada material sedimen yang tidak terkonsolidasi;
- c. Pelatihan kali ini adalah bagian dari rangkaian pelatihan yang diadakan oleh PMU NCICD (*National Integrated Coastal Development*), dimana sebelumnya juga telah dilakukan webinar mengenai pengelolaan kawasan pesisir Utara Jakarta;
- d. Alasan NCICD (*Land Subsidence*)



e. Introducing Key Government Organization



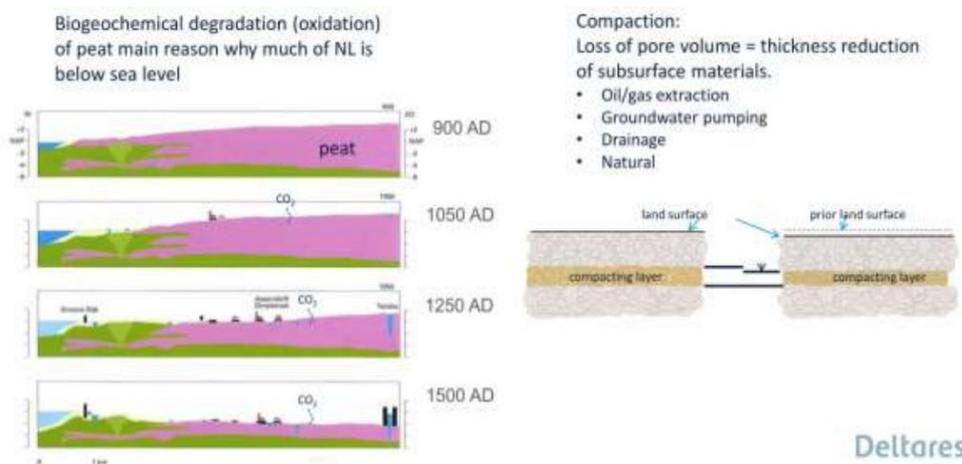
f. Establishment of PIC and Action Plan for DKI (2019-2020)



g. Goals



h. Mechanisms Processes Land Subsidence

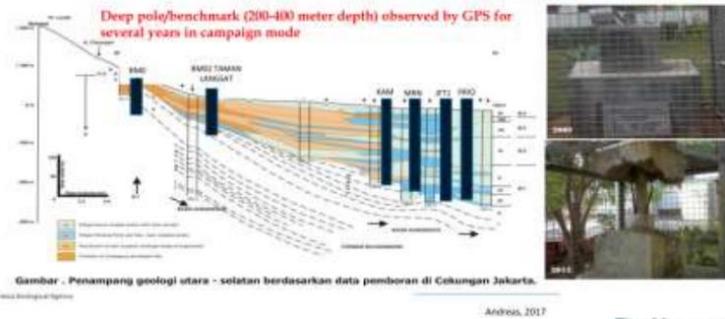


i. Subsidence Deeper than 200-400 m negligible

Subsidence deeper than 200-400 m negligible

- Process occurs within 200-400 m below land surface.
- → Potential contributions by tectonics, oil/gas negligible/absent.

ID	lokasi	Stability to sea level change (if given compared to GPS)	Remark
BM01	Pondok Cempaka	-0.003 m	Subsidence rate: 0 cm/year
BM02	Sawah Liris	-0.002 m	Subsidence rate: 0 cm/year
BM03	Sawah Liris	-0.017 m	Subsidence rate: 24 cm/year
BM04	Tempung Ponds	-0.006 m	Subsidence rate: 13 cm/year
BM05	Marunda	-0.001 m	Subsidence rate: 15 cm/year
PT1	Marunda	-0.011 m	Subsidence rate: 16 cm/year



j. Key Factors Controlling Future Subsidence Development

- Policy regarding industry in northern Jakarta as major groundwater users
- Water supply for land reclamations in Jakarta Bay
- Development of 'pristine', subsidence-vulnerable coastal areas
- Control of groundwater levels in new polder areas
- Water level in Jakarta Bay → lowering may cause additional subsidence in northern Jakarta



Activate Wind
Deltares

- k. Isu penurunan muka tanah adalah isu yang terlihat sederhana namun dapat memunculkan dampak lain seperti rusaknya bangunan dan juga banjir pada daerah pesisir yang berada di bawah muka laut;
- l. Penurunan muka tanah dapat diakibatkan oleh degradasi biogeokimia pada senyawa organik dan juga deformasi bawah permukaan yang disebabkan oleh proses tektonik, isostasi, dan kompaksi pada sedimen;
- m. Dari pengukuran menggunakan GPS yang dilakukan oleh tim geodesi ITB dari tahun 1970 hingga 2010 penurunan muka tanah di Jakarta terjadi pada kecepatan yang beragam mulai dari 0,25 meter di Selatan hingga 4,1 meter di Utara;
- n. Mengetahui pola penurunan muka tanah di daerah Jakarta merupakan hal yang cukup kompleks, hal ini dikarenakan aquifer air tanah di daerah Jakarta umumnya merupakan lapisan pasir berupa sisipan dan lensa yang kemenerusannya susah ditelusuri;
- o. Dari lesson learnt yang ada Tokyo dan Bangkok juga mengalami penurunan muka tanah, namun kejadian di DKI Jakarta tergolong sebagai penurunan muka tanah yang sangat cepat. Penurunan muka tanah di Tokyo sendiri sudah berhenti semenjak tahun 1971 setelah diperkuatnya aturan mengenai pemanfaatan air oleh industri dan bangunan;

- p. Hasil analisis menggunakan InSAR diketahui bahwa tingkat penurunan muka tanah di Jakarta rata-rata berada pada tingkatan 1 cm/10 tahun. Namun pada beberapa titik terjadi penurunan muka tanah dengan laju rata-rata 5 cm/10 tahun;
- q. Pada tahun 2019 sudah dibentuk PIC untuk penanggulangan masalah land penurunan muka tanah di wilayah DKI Jakarta dimana tanggung jawabnya akan dibagi di antara institusi-institusi terkait. Selain itu PIC ini juga bertanggung jawab untuk menyusun rencana aksi, implementasi renaksi pada daerah pilot project, dan program peningkatan kapasitas;
- r. Untuk tahun 2019-2020 Renaksi untuk wilayah DKI adalah pengumpulan data dan informasi, pengenalan perilaku adaptif, penyusunan langkah-langkah mitigasi, dan meningkatkan kesadaran masyarakat akan resiko dari penurunan muka tanah ini;
- s. Untuk langkah-langkah pengumpulan data dan informasi akan dilakukan dengan (a) pembangunan sumur-sumur monitor, (b) memperbaiki sistem manajemen data, dan (c) standarisasi monitoring. Untuk pengenalan perilaku adaptif akan dilakukan dengan (a) keterpaduan dengan NCICD, (b) penyusunan peta resiko, dan (c) penyusunan metode pengendalian banjir;
- t. Untuk penyusunan mitigasi akan dilakukan dengan (a) mengkampanyekan pendaftaran sumur oleh masyarakat, (b) penguatan hukum dan regulasi, (c) penentuan zona kritis, (d) mendorong penggunaan penampungan air hujan, dan (e) pembuatan *pilot project* NRW. Untuk peningkatan kesadaran akan dilakukan dengan cara (a) survei sosial pada kawasan kritis dan (b) pemasangan papan reklame dan juga peningkatan kapasitas pejabat publik.

II. Penutup

• Kesimpulan

- a. Dalam 3 tahun ke depan akan dilakukan beberapa hal, seperti: (a) menyelesaikan dokumen tata cara pemantauan, (b) mengatur volume ekstraksi air tanah, (c) pengembangan sumber air alternatif melalui pemanfaatan air hujan, air permukaan, dan daur ulang air, dan (d) peningkatan kepekaan dan kesadaran sosial;
- b. Beberapa langkah utama untuk mengendalikan penurunan muka tanah di DKI Jakarta, antara lain: (a) Penguatan regulasi dan kebijakan mengenai penggunaan air tanah oleh industri di kawasan utara Jakarta, (b) penyediaan *supply* air dari proses reklamasi di Teluk Jakarta, (c) pengembangan daerah pesisir yang rawan penuruna muka tanah, (d) mengendalikan muka air tanah pada area yang direklamasi, dan (d) pemantauan muka air tanah di daerah Jakarta. Dalam pemantauan penurunan muka tanah di daerah DKI Jakarta menggunakan InSAR agar dapat menggunakan dip datum pada daerah atau titik-titik yang tidak mengalami penurunan muka tanah yang secara signifikan. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan analisis yang lebih akurat;
- c. Pengambilan data LiDAR yang baru sangat dibutuhkan, karena data LIDAR terakhir di ambil pada tahun 2010. Selain itu pelibatan masyarakat dalam kegiatan pencegahan penggunaan air laut yang berlebihan juga sangat penting untuk dilakukan.

3.3.4. Rapat Koordinasi Pengembangan TIK di Kabupaten Anambas

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Infrastruktur Digital akan menjadi acuan baru di masa New Normal terutama di daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, Terluar);
- b. Pemerintah Kabupaten Kepulauan Anambas siap memfasilitasi dan menyesuaikan program kerja yang sudah dan akan dilaksanakan serta siap mendukung perizinan Pemerintah Daerah dan meminta list apa-apa saja yang dibutuhkan dari segi perizinan yang dapat didukung;

- c. Bappenas akan menyusun RKP 2021 dan akan memprioritaskan daerah 3T, pihak Kabupaten Kepulauan Anambas meminta percepatan agar segera rampung program kerja yang dilaksanakan;
- d. Sudah terbangun 102 titik akses internet, dan sudah terbangun 49 BTS dan 90% wilayah di Kabupaten Kepulauan Anambas tertutup dengan *fiber optic*;
- e. Kominfo sudah mengeluarkan Surat Rekomendasi berupa akses ke lokasi selama masa pandemi covid-19 dan pihak Operator meminta untuk penyediaan transportasi/transmisi untuk on air BTS di Kabupaten Kepulauan Anambas;
- f. Pihak Telekomunikasi telah bekerjasama dengan Telkom untuk merubah satelit agar kualitas jaringan lebih baik, perlu diketahui ada beberapa operator yang harus diikutsertakan dalam pengembangan jaringan di Kabupaten Kepulauan Anambas yaitu Indosat (2G), XL (4G), Smartfriend (4G);
- g. Kominfo akan membuat format acuan baku untuk data yang akan di isi oleh pihak-pihak terkait agar seragam dan mengkoordinir *time schedule* program kerja di Kabupaten Kepulauan Anambas;
- h. Kemenkopolkum meminta segera merampungkan infrastruktur digital karena dianggap penting untuk menjaga daerah kedaulatan negara khususnya di Kabupaten Kepulauan Anambas karena merupakan daerah perbatasan yang sedang konflik dengan negara tetangga.

3.3.5. Rapat Koordinasi Persiapan Mitigasi Bencana

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Surat Ka BMKG kepada Presiden tanggal 11 Maret 2020 berdasarkan Hasil Kajian BMKG pada wilayah Sukabumi terdapat Zona yang berpotensi gempa bumi dengan magnitude M 6.5 yang dapat memicu tsunami pada wilayah pesisir Sukabumi, Pandeglang, Lebak, Cianjur, Garut, Tasikmalaya dan Pengandaran;
- b. Diperlukan upaya mitigasi, berupa: (1) Penyiapan jalur evakuasi dan shelter, serta pengecekan sistem peringatan dini yang sudah ada, (2) Pengecekan kesesuaian bangunan dengan standar konstruksi tahan gempa (utamanya bangunan vital utk publik) (3) Pelatihan evakuasi bencana di tingkat daerah (4) Penyesuaian tata ruang wilayah kota/kabupaten dgn mengacu pada peta bahaya gempa bumi dan tsunami;
- c. Dilanjutkan dengan Diskusi Para Pakar/Ahli.

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Pelaksanaan Kegiatan**

- a. BMKG akan memasuki era baru dengan membangun Sistem Peringatan Dini Gempa Bumi (*Indonesia Earthquake Early Warning System - InaEEWS*). Sistem ini akan memberikan informasi lebih dini sebelum gempa kuat melanda suatu kawasan;
- b. Sistem ini tidak bertujuan untuk meramal kapan terjadi gempa besar, tetapi lebih kepada memberi peringatan kepada masyarakat bahwa akan terjadi gempa kuat dalam hitungan beberapa detik hingga beberapa puluh detik ke depan;
- c. Sistem ini tidak saja bermanfaat bagi masyarakat agar dapat bertindak lebih cepat menyelamatkan diri, tetapi juga dapat mengamankan objek vital berbasis respon instrumen. Sistem transportasi cepat, MRT, penerbangan dan industri penting dapat dinon-aktifkan seketika (*shut down*), beberapa detik lebih awal sebelum gempa menimbulkan guncangan dan kerusakan;
- d. Konsep dasar EEWS menggunakan "end to end system" yang mampu memberikan peringatan dini gempa kuat kepada masyarakat. EEWS mencakup 3 sistem, yaitu: Pertama adalah sistem monitoring yang mendeteksi gempa bumi di hulu, kedua adalah sistem *automatic processing*

yang mengolah data secara cepat, dan ketiga adalah sistem diseminasi penyebaran informasi/peringatan dini di hilir, ditujukan kepada masyarakat yang disertai saran untuk menyelamatkan diri;

- e. Konsep ini bekerja dengan memanfaatkan selisih waktu tiba gelombang P (*pressure*) yang datang lebih awal dan gelombang S (*shear*) yang datang beberapa detik kemudian. Setiap terjadi gempa bumi, gelombang P akan tiba di sensor lebih awal selanjutnya dalam beberapa detik kemudian tiba gelombang S yang sifatnya destruktif/merusak;
- f. Saat terjadi gempa, sensor EEWS akan merekam datangnya gelombang P, sistem secara spontan menginformasikan estimasi tingkat guncangan yang mungkin terjadi dan waktu kedatangan gelombang S. Sensor-sensor ini akan dipasang di berbagai tempat yang berdekatan dengan sumber gempa megathrust dan sumber gempa sesar aktif;
- g. EEWS merupakan sistem deteksi dini gempa kuat dengan mekanisme memberikan peringatan dini berdasarkan prediksi waktu tiba gelombang S yang berpotensi menimbulkan guncangan signifikan dengan memanfaatkan gelombang P untuk memberikan Sinyal warning, dari sensor EEWS ini akan dikirimkan melalui ke InaEEWS Center (BMKG), selanjutnya data diolah secara otomatis dan hasilnya akan disebarluaskan ke receiver yang ada di stakeholder atau melalui *mobile apps*, receiver ini juga dapat dipasang pada objek vital, seperti: kereta cepat, MRT, industri vital, pusat keramaian (mall), dan area pemukiman dan perkantoran;
- h. Adapun teknologi EEWS dan Informasi yang diberikan oleh sistem peringatan dini gempa ini mencakup: (1) estimasi intensitas gempa, (2) waktu tiba gelombang S, (3) estimasi magnitudo gempa, dan (4) lokasi episenter gempa. Menunjukkan adanya korelasi antara waktu peringatan dini gempa EEWS dan rasio berkurangnya korban jiwa;
- i. Oleh karena itu, dengan diketahuinya potensi gelombang merusak lebih awal maka masyarakat dapat mempersiapkan diri dengan melakukan upaya penyelamatan diri, termasuk menghentikan sementara objek vital untuk mengurangi dampak bencana yang lebih besar;
- j. Uji coba pembangunan sistem ini sudah di-launching tahun lalu dengan dilakukan pemasangan 10 unit sensor EEWS di wilayah Banten yang bertujuan untuk *monitoring* gempa bumi di wilayah Megathrust selatan Jawa. Dan untuk tahap selanjutnya, akan dipasang 190 unit sensor yang akan berkonsentrasi di wilayah potensi gempabumi yaitu Sumatra Barat, Lampung, Jawa Barat, dan Banten. Bilamana ujicoba ini berhasil maka akan dikembangkan secara masif di seluruh wilayah Indonesia;
- k. BMKG berpandangan bahwa peringatan dini gempa meskipun dalam hitungan detik sebelum terjadi gempa, akan sangat berarti untuk menyelamatkan jiwa manusia dari kecelakaan yang fatal;
- l. BMKG Telah memasang berbagai sensor yang digunakan untuk mengetahui pergerakan sesar Cimandiri dan juga sesar Lembang, serta untuk mendeteksi potensi longsor di daerah Pelabuhan Ratu. BMKG telah memasang 154 seismograph di Indonesia;
- m. Segmen megathrust Jabar dapat menyebabkan gempa dengan magnitudo lebih besar dari 8. Dari 1963 hingga 2010 terdapat 29 kali gempa merusak di daerah Jawa Barat dengan besaran Magnitudo 3.3 – 7.0;
- n. Adanya gap pada peta potensi gempa memungkinkan bahwa kemungkinan akan terjadinya gempa di daerah yang terdapat gap tersebut. Selain itu juga terdapat kemungkinan gempa akibat Sesar Baribis dengan M 6.5. Selain itu sesar lembang juga memiliki potensi M. 6.8. Selain itu Cimandiri dengan M 6.7. Megathrust intraplate sunda juga dapat terjadi dengan M 7.8;
- o. Saat ini BMKG sudah memasang 372 sensor di seluruh Indonesia dan akan fokus untuk pemasangan sensor di daerah Timur di Indonesia. Untuk Sesar Cimandiri sendiri telah

dilakukan pemasangan sensor dengan panjang gelombang pendek sehingga dapat mengukur gempa-gempa mikro dengan M 1;

- p. Data-data BMKG dipersilahkan digunakan sebesar-besarnya untuk mempersiapkan penelitian mengenai mitigasi bencana ke depan nya, karena BMKG siap untuk membagi data-datanya seperti data sensor di sepanjang sesar Cimandiri, Baribis, dan Lembang;
- q. Diharapkan ke depannya dapat dibentuk sebuah program yang berkelanjutan dan tidak menjadi program *by-project*.

3.3.6. Pembahasan Proyek Strategis Nasional

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. PSN diharapkan terintegrasi (tidak bersifat egosektoral) dan menghasilkan *output* dan *outcome* yang jelas;
- b. Pemerintah telah melakukan evaluasi terhadap PSN yang sedang dan akan berjalan;
- c. Pimpinan K/L agar memiliki orientasi yang sama yaitu membuka lapangan pekerjaan yang sebesar-besarnya, meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, dan pastikan tidak ada PSN yang berhenti pengerjaannya ditengah jalan;
- d. Terdapat 12 poin utama yang menjadi catatan dan perhatian presiden terkait penanganan PSN;
- e. Spesifik: PSN KCIC Jakarta-Surabaya dintegrasikan dengan Jakarta-Bandung

II. Penutup

• Kesimpulan

- a. Perlu dilakukan rapat lanjutan terkait masuknya TKA untuk memulai pengerjaan PSN di masa pandemi Covid-19;
- b. Studi KCIC Jakarta-Surabaya sebaiknya dilakukan secara independen oleh Indonesia supaya pemerintah Indonesia punya justifikasi yang bagus dan professional;
- c. Mayor project sektor migas perlu disisir kendala-kendala serta solusi untuk masalah percepatan hulu hingga hilir migas;
- d. Setkab akan membagi tugas masing-masing K/L terkait 12 arahan presiden terkait food estate dan super-hub.

3.3.7. Pembahasan Lanjutan Sub-Indikator Kebijakan Nasional Ketahanan Sumber Daya Air

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Rapat ini merupakan kelanjutan dari rapat sebelumnya yang bertujuan untuk membahas sub-indikator dalam penilaian indeks ketahanan sumber daya air (SDA) nasional;
- b. Penyusunan indeks ketahanan air sebelumnya juga telah dilakukan oleh Asia Development Bank (ADB), namun pembobotan yang dilakukan tidak memperhatikan prioritas dari tiap-tiap indikator dan fokus penilaian untuk indeks ketahanan air adalah pada air permukaan;
- c. Indeks yang di susun oleh Dewan Sumber Daya Air Nasional akan memperhatikan skala prioritas dari masing-masing indikator dalam pembobotan yang akan dilakukan. Indeks ini nantinya akan terdiri dari 5 (lima) indikator kinerja, yaitu: (1) Konservasi SDA, (2) Pendayagunaan SDA, (3) Pengendalian Daya Rusak SDA, (4) Sistem Informasi Sumber Daya Air dan, dan (5) Peran Serta Masyarakat dan Swasta.

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

• Pelaksanaan Kegiatan

- a. Pihak Kementerian Perindustrian telah memiliki SIINAS (Sistem Informasi Industri Nasional) dimana semua industri diwajibkan untuk mendaftar di SIINAS dan menge-list masalah-masalah vital bagi industri, seperti: air yang dibutuhkan oleh Industri dan rasio jumlah air permukaan yang dipakai untuk pemenuhan kebutuhan industri. Data-data ini dapat digunakan untuk

melengkapi data pada sub-indikator perindustrian, terutama pada data limbah industri. Permasalahannya adalah belum semua industri yang melaporkan datanya ke SIINAS dan saat ini baru sekitar 200 industri yang melapor ke SIINAS. Untuk data penurunan muka air tanah mungkin dapat diminta ke pihak ESDM;

- b. Data penghargaan industri hijau dari Kemenperin dapat digunakan untuk parameter penerapan 3R air di sektor perindustrian. Saat ini, sudah tersedia data dari tahun 2019 ke belakang. Namun beberapa kekurangan, antara lain: (a) tidak adanya data untuk tahun 2020, dikarenakan penghargaan industri hijau tidak dilaksanakan di tahun 2020, namun akan dilakukan revisi pada indikator kriteria industri hijau dan; (b) data penghargaan industri hijau tidak mencakup untuk semua industri yang ada tapi hanya fokus pada industri-industri yang besar saja;
- c. Pihak KLHK melalui Direktorat Pengendalian Pencemaran Air sudah memiliki data indeks kualitas air baik di pusat dan di daerah dan. Data yang dimiliki KLHK menggunakan 8 parameter untuk menentukan indeks kualitas air;
- d. KLHK sudah memiliki data lokasi untuk mata air yang dilindungi berupa koordinat dalam titik X dan Y. Namun KLHK belum memiliki data debit mata air yang ada. Data debit mata air ini menjadi penting untuk mengetahui pengaruh output mata air kepada aliran sungai yang ada. Disarankan untuk menambahkan data debit ekstrem, debit minimal, dan debit maksimal;
- e. Data mengenai pertambahan jumlah sumur resapan akan digunakan sebagai sub-indikator untuk pengukuran ketahanan air di kawasan perkotaan ataupun kawasan padat penduduk. Penambahan sumur resapan harus dilakukan pada tanah dengan ukuran butir lebih besar dari lempung-lanau;
- f. Untuk sub-indikator IPAL Komunal, parameter yang ada akan diubah menjadi persentase keluarga yang memiliki akses terhadap IPAL komunal. Data yang akan digunakan adalah jumlah keluarga yang memiliki akses terhadap IPAL komunal. Pihak Kemenkes menyatakan bahwa rumah tangga yang memiliki air minum kualitas aman ada sebanyak 8%;
- g. Data mengenai air layak minum telah disediakan oleh Kemenkes hingga ke tingkat Pedesaan dengan didukung oleh unit-unit Puskesmas di daerah. Selain itu data air yang memenuhi kriteria layak minum juga telah ada di Badan Pusat Statistik (BPS), namun jika yang data yang diinginkan adalah data air aman minum maka perlu dilakukan pengolahan data lebih lanjut. Perlu ditambahkan 2 (dua) aspek dalam sub-indikator pertanian, yaitu: (1) rasio lahan pertanian yang diperoleh dengan metode yang tidak memperhatikan kaidah konservasi pengelolaan tanah dan air serta (2) rasio lahan pertanian yang dikelola secara tidak ramah lingkungan (penggunaan pupuk dan pestisida tanpa mengikuti DDA yang tercantum dalam RTRW).

III. Penutup

• Kesimpulan

- a. Jika data yang dibutuhkan belum ada, maka akan dicantumkan keterangan 'not eligible' untuk data yang dimaksud. Namun kedepannya data-data yang belum ada akan dilengkapi untuk mengetahui pengaruh dari tiap-tiap sub-indikator terhadap ketahanan sumber daya air;
- b. Pihak KLHK disarankan untuk melengkapi data debit dari mata air dengan data debit maksimum, debit minimum, dan debit ekstrem dari tiap-tiap mata air;
- c. Untuk sub-indikator pertanian agar dapat memperhatikan Renstra Kementan, karena di dalam dokumen ini telah diatur mengenai tata cara dan target penggunaan pupuk dan pestisida, konservasi air dan tanah, serta pengembangan penggunaan metode irigasi alternatif (Sprinkler dan Titis). Hal ini bertujuan agar tidak ada kesalahan dalam penafsiran hal-hal teknis seperti pemanfaatan air permukaan, dsb;
- d. Untuk mengatur *benchmark* pencemaran air, daya tampung, status tropik eksisting danau, rawa, dan waduk dapat menggunakan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Beban Pencemaran Danau dan/atau Waduk. Selain itu, Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Laksana Penegndalian Pencemaran Air.

3.3.8. Rapat Indeks Ketahanan Air

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Rapat pembahasan indeks ketahanan air sesuai masukkan dari masing-masing Kementerian/ Lembaga, dilakukan konfirmasi atau penjelasan tindak lanjut atas masukkan masing-masing K/L yang diinput ke dalam matriks data Indeks Ketahanan Air. Matriks Indeks Ketahanan Air dibagi ke dalam beberapa dimensi, sebagai berikut:
 - Dimensi Konservasi
 - Dimensi Pendayagunaan
 - Dimensi Pengendalian Daya Rusak
 - Dimensi Partisipasi dan Implementasi
 - Dimensi Sistem Informasi Sumber Daya Air (SISDA) dan Manajemen SISDA
- b. Kelima dimensi yang akan menjadi system pengukuran Indeks Sumber Daya Air yang merupakan implementasi dari Peraturan Presiden Nomor 33 Tahun 2011 tentang Kebijakan Nasional Pengelolaan Sumber Daya Air.

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Pelaksanaan Kegiatan**

- a. Jumlah mata air datanya kami ada tetapi berapa jumlah mata air yang dilindungi kami belum mentapkannya/ belum ada data jumlah yang ditetapkan;
- b. Penyebarannya seluruh Indonesia pemantauan/*updating* data setiap tahunnya (penambahan dan eksistensi) namun di tahun 2020 mengalami kendala pandemik Covid-19;
- c. Perhitungannya debit rata-rata musim hujan dan musim kemarau untuk perhitungan debitnya;
- d. Mata Air spring yang dihitung dan perhitungannya/ pengukurannya setahun 2kali musim kemarau dan musim hujan;
- e. Mata Air yang dilindungi belum ada statusnya dari 17.300-an mata air yang tersebar di seluruh Indonesia;
- f. Melakukan inventarisasi seluruh daratan dan juga mata air pesisir pantai selatan jawa yang mengalir ke Laut ada dari karst;
- g. Melakukan koordinasi sampai tingkat kecamatan/desa untuk mendapatkan data mata air sehingga valid (sumber data dari pemda);
- h. Sub Indikator: Budidaya pertanian yang tidak ramah lingkungan pada DTA yang tercantum pada RTRW/RDTR;
- i. Budidaya pertanian yang tidak mengikuti kaidah konservasi: tidak mempunyai data seperti ini, tetapi kami punya peta erosi/terdampak (peta rentan erosi) jika industri pertanian tidak sesuai kaidah yang ditetapkan;
- j. Pertanian di Kawasan hutan tidak boleh melakukan intervensi ke pertanian secara langsung; kita pakai sistem *agro-forestry*;
- k. Terkait Budidaya pertanian yang tidak mengikuti kaidah konservasi data yang tersedia adalah peta erosi apakah in perlu diperdalam lagi atau perlu data lagi dari Pertanian. Sub Indikator ini bagian sumber data ada Kementan;
- l. Dimensi Implementasi dan Partisipasi Sub Indikator: Koordinasi dan sinkronisasi untuk peningkatan sinergitas perangkat daerah terkait pada tataran perencanaan dan implementasi di daerah;
- m. Pada dimensi implementasi partisipasi. Nomor: 4.1.6, terkait lahan kritis kami sudah punya programnya (sumur dalam) namun kendalanya adalah keberadaan air di daerah berbeda-beda;
- n. Jumlah kegiatan yang direncanakan;
- o. Jumlah anggaran yang dialokasikan. Kementerian dan lembaga terkait: Kemendagri (Direktorat SUPD II), Pemprov, Pemkab. Nilai data yg digunakan: LAKIP dan laporan Tahunan yang dimaksud dengan program ini adalah pembentukan kelembagaan urusan air di daerah;

- p. Dituliskan secara spesifik agar definisi program kegiatannya tidak multitafsir atau terlalu luas cakupannya sehingga detail informasinya;
- q. Usulan: efektivitas pembinaan merepresentasikan sejauh mana pembinaan dan kelembagaan efektif (ada monitoring dan evaluasi).

III. Penutup

- **Kesimpulan**

- a. Kelembagaan hanya menyebutkan Dewan Sumber Daya Air saja, sementara ada lembaga lain yang selama ini juga sudah aktif ada, misalnya Forum DAS, MKTI, GNKPA;
- b. Lembaga-lembaga yang ada tersebut perlu untuk diperhitungkan/dipertimbangkan keberadaannya, karena di beberapa daerah kelembagaan tersebut sudah kuat;
- c. Melakukan *supervise* lebih lanjut mengenai masukkan sub Indikator dari Kemendagri.

3.3.9. Pembangunan Tanggul NCICD di Kawasan Sunda Kelapa

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Penyelesaian pembangunan Proyek Terpadu Pesisir Ibu Kota Negara atau *National Capital Integrated Coastal Development* (NCICD) diprediksi akan molor dari target awal pada pertengahan 2020, salah satunya adanya peristiwa jebolnya tanggul laut itu di Pelabuhan Nizam Zahman beberapa waktu lalu;
- b. Pemerintah pusat melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mewacanakan pembangunan tanggul pesisir utara Jawa sepanjang 120 km sebagai langkah antisipasi banjir rob atau air laut;
- c. Pembangunan Fase A sepanjang 48,4 km dilakukan di Pesisir Utara Jakarta bersama Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berdasarkan tingkat kerawanan atau penurunan permukaan tanah. Hingga saat ini dikabarkan masih ada sekitar 34 km, pesisir pantai dan muara yang belum tersentuh pembangunan;
- d. Belakangan, Kementerian PUPR yang mewakili Pemerintah Pusat dan Dinas Sumber Daya Air yang mewakili Pemprov DKI Jakarta berbagi jatah pembangunan tanggul tahap satu, masing-masing 20,9 km dan 27,5 kilometer;
- e. Saat ini Pemprov DKI Jakarta sendiri telah merampungkan sepanjang 6,5 km, yang terbentang di pesisir Muara Angke, Sunda Kelapa dan Kali Blecong dengan total anggaran kurang lebih Rp 59 miliar (2019) dan dianggarkan Rp 110 miliar untuk 17 kilometer (APBD 2020);
- f. Khusus pembangunan tanggul di Provinsi DKI Jakarta, Kementerian PUPR terus melakukan koordinasi dan komunikasi dengan Pemprov DKI. Pembangunan memang diprioritaskan pada wilayah yang mengalami penurunan muka tanah lebih besar

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Pelaksanaan Kegiatan**

- a. Menyampaikan bahwa akan dilakukan revitalisasi Kawasan Sunda Kelapa dan perbaikan kualitas lingkungan, sekaligus pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi baru, terintegrasi dengan Program NCICD;
- b. Penyediaan infra dasar diperkirakan sekitar min 4,6T, sedangkan pembiayaan Kementerian PUPR menawarkan dengan skema KPBU, dengan melibatkan badan usaha pelaksana yang keanggotaannya bisa dari swasta, pemda, masyarakat setempat dan komunitas tertentu, dengan harapan tidak ditemui adanya birokrasi yang ketat, dll;
- c. Dengan skema pembiayaan KPBJ atau KPBU, Kementerian PUPR dan DKI dapat sinergi melakukan melakukan penataan Kawasan dari banjir, dan akan dijadikan sebagai daerah pertumbuhan baru yang terintegritas dengan lokasi2 heritage di Kawasan Jakarta Utara lainnya;
- d. Dari hasil studi disampaikan bahwa adanya pembangunan tanggul dan konsolidasi lahan yang akan digarap dengan masa konsesi 25 tahun, diharapkan akan dapat *revenue* sekitar 6,4 T;

- e. Sumber-sumber pembiayaan KPBU, bisa dari sumber eguitas, loan dll → atau sumber-sumber pembiayaan dengan bunga rendah dari pasar dan tentu dibutuhkan adanya jaminan dari adanya garansi dari pemerintah, serta perlu disiapkan organisasi kelembagaan BUP;
- f. Adanya opsi pengembangan, diharapkan dapat merapikan Kawasan pesisir dengan improvement, serta perlu kerjasama, berbagi tugas antar KL, Pemda dan dengan menyerahkan kewenangan bersama, dan akan menjadikan sejarah bersama setelah 7 (tujuh) gubernur belum berhasil merealisasikannya;
- g. Usulan Komunitas setempat dilibatkan, *Community Based Development*, dalam perencanaan, pelaksanaan smp pembangunnan dan set pembangunannya, agar dapat jadi Kawasan yang sustain, dengan perbaikan Kawasan di Luar batang sebagai Warisan budaya;
- h. Tahapan dari pembangunan diharapkan lebih nyaman, dengan perencanaan offshore dike, konsep 200 m ke luar, akan ada tanah timbul 45 Ha, dengan skema pemanfaatan separauh public dan separuh komersial;
- i. Berdasarkan *structure* yang ada 50% dan 50%, bisa diharapkan KPBU dengan adanya kometrsialisi lahan, dan sebagai panitia penindak kerja adalah pemerintah DKI;
- j. Diharapkan adanya keterlibatan BUMD masuk dalam KPBU, dimana sdh dijamin oleh PII, 6. Koneksi lahan timbul ditawarkan selama 25 tahun, dan pembiayaan dapat dengan *blended finance* dengan nilai tingkat bunga yang bisa terjangkau;
- k. SNVT→ Pelabuhan Sunda Kelapa merupakan salah satu kluster, dari pengembangan NCICD, untuk itu mohon disinkronkan pengembangan ke depannya;
- l. Direktur Transformasi dapat memaparkan bahan-bahan rencana pengembangan Pelabuhan Sunda Kelapa;
- m. Sesuai rencana Revitalisasi Pelabuhan Sunda Kelapa, meskipun detail desain belum ada, dapat diusulkan untuk bisa ditawarkan dalam KPBU;
- n. Ditanyakan bahwa dengan adanya rencana peninggian dermaga sekitar 1,7 m dari posisi lahan sekarang, tentunya diharapkan dapat dikoordinasikan dengan tim NCICD, → bagaimana halnya dengan lahan tidak ditinggikan agar tidak tumpang tindih dengan kegiatan PMU NCICD.

III. Penutup

- **Kesimpulan**

- a. Rapat koordinasi lanjutan diusulkan untuk diagendakan oleh Kemenko Kemaritiman, dan diupayakan dijadikan program utama di Kemenko Marves;
- b. Tim Dinas SD Air DKI Jaya akan berkoordinasi dengan kemenko Marves, Kemen PUPR guna menyiapkan bahan-bahan pendukung terkait Pembangunan Tanggul di Kawasan Sunda Kelapa Heitage untuk dibahas bersama pimpinan.

3.4. Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur

3.4.1 Rapat Koordinasi Pengembangan TIK di Kabupaten Kepulauan Anambas

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Infrastruktur Digital akan menjadi andalan infrastruktur dimasa depan, serta acuan baru di masa kehidupan *New Normal*. Pengembangan infrastruktur digital menjadi andalan solusi infrastruktur terutama di daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, Terluar);
- b. Pemerintah Kabupaten Kepulauan Anambas telah mengajukan permohonan pengembangan Infrastruktur digital untuk meningkatkan jaringan telekomunikasi dan sambungan internet di wilayah/kecamatan yang belum terjangkau dan mengharapkan adanya percepatan implementasi pengembangan infrastruktur digital karena berbagai agenda yang mendesak, diantaranya adalah agenda PILKADA yang memerlukan infrastruktur digital yang handal;
- c. Kementerian Kominfo beserta jajaran koordinasi antara lain BAKTI, PT. PALAPA RING BARAT, PT. TELKOM dan operator PT. TELKOMSEL telah melaksanakan program pengembangan TIK di Kabupaten Anambas, serta telah menyampaikan rencana program/kegiatan di Kabupaten Kepulauan Anambas. Sementara Pemerintah Kabupaten Kepulauan Anambas juga telah menyiapkan program yang akan digulirkan pada tahun 2020 dan seterusnya. (daftar program yang telah dilaksanakan dan yang direncanakan terlampir);
- d. Mengapresiasi hasil kunjungan Menteri Koordinator POLHUKAM dan Menteri dalam Negeri ke Kepulauan Anambas yang menetapkan program Anambas Merdeka Signal 2021 melalui pengembangan infrastruktur digital;
- e. Diperlukan sinkronisasi program dan kegiatan pengembangan infrastruktur digital beserta tata waktunya sehingga dari perencanaan hingga implementasi program dapat berjalan dengan lancar, meliputi:
 - Dari sisi perencanaan BAPPENAS telah mempunyai sistem perencanaan yang akan dilaksanakan pada tahun 2020 dan juga sedang menyusun RKP 2021, diminta PemKab Kepulauan Anambas untuk dapat berkoordinasi dengan BAPPENAS melalui Direktur Energi, Telekomunikasi, dan Informatika BAPPENAS;
 - Dari sisi implemmentasi program, KOMINFO melalui Kepala Biro Perencanaan KOMINFO, akan memfasilitasi sinkronisasi program dan kegiatan pengembangan TIK yang dilakukan oleh institusi dibawah koordinasinya, antara lain BAKTI, PT. PALAPA RING BARAT, PT. TELKOM, PT TELKOMSEL dan operator operator telekomunikasi lainnya;
 - Dari PT. Telkom Tarempa menyampaikan bahwa 90% Kecamatan Tarempa telah terjangkau jaringan kabel serat optik/FO, dan telah terdapat 16 BTS yang terhubung dengan jaringan FO, sementara di Kecamatan Jemaja dan matak sedang dibangun jaringan FO;
 - Secara khusus BAKTI yang secara khusus mengelola pengembangan Infrastruktur Digital di daerah daerah “non-ekonomis” seperti Kab. Kep Anambas melaporkan pemanfaatan backbone Palapa Ring Barat dengan menyediakan akses internet di 102 lokasi dan merencanakan tambahan 180 lokasi lainnya, serta pembangunan BTS;
 - PemKab Kep. Anambas melalui Bapak Bupati, telah menyatakan kesiapannya untuk memberikan dukungan penuh dan fasilitasi baik perijinan dan non perijinan untuk dapat mengimplementasikan program program yang direncanakan akan dilakukan mulai tahun 2020 dan seterusnya.

3.4.2. Pembahasan Perkembangan PSEL Makassar

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Proyek PSEL Makassar direncanakan dibangun di daerah TPA Tamangapa seluas 5 Ha dengan jumlah sampah 800 ton/hari yang direncanakan akan menghasilkan 14,58 MW listrik. Saat ini luas lahan yang telah dibebaskan sebesar 2,3 Ha. *Outline Business Case (OBC)* telah diselesaikan oleh KEITI;
- b. Pemkot Makassar telah bersurat kepada Kementerian Keuangan terkait penyusunan FBC. Ada beberapa list pertanyaan yang perlu dijawab oleh Pemkot Makassar sebagai bahan pertimbangan Kemenkeu dalam pemberian *Project Development Facility (PDF)*. PT. PII sudah berkoordinasi dengan Bappeda Kota Makassar dalam merumuskan jawaban terkait perlunya dokumentasi legal, perlunya dukungan resmi DPRD terkait anggaran, perlunya antisipasi pergantian kebijakan saat pergantian walikota, penetapan BLPS, dan kepastian alokasi penganggaran pembebasan lahan;
- c. Langkah selanjutnya diperlukan FGD dengan badan usaha atau *market sounding* untuk mendapat tanggapan dan masukan dari badan usaha terhadap proyek PSEL. Kantor Bersama KPBU dan PII siap mendukung pelaksanaan *market sounding* secara *online*. Pemkot Makassar diharapkan dapat menyampaikan tata waktu yang bisa disepakati untuk mempercepat pelaksanaan PSEL Makassar.

3.4.3. Penggunaan Aspal Buton untuk Pembangunan Jalan Desa Sistem Padat Karya

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Dana desa dikelola masyarakat desa, material yang dipakai untuk program padat karya tunai di desa harus berasal dari desa setempat dan dikerjakan orang setempat;
- b. Penggunaan Aspal Buton untuk pembangunan jalan desa Tahun Anggaran 2020 dengan menggunakan dana desa tidak memungkinkan karena dana desa diprioritaskan untuk BLT dan Dana Penanggulangan Covid-19, sehingga diperlukan sistem pendanaan lain agar Aspal Buton bisa digunakan untuk pembangunan jalan desa;
- c. Aspal Buton tersedia di Indonesia dengan kapasitas produksi yang termanfaatkan masih dibawah 4%, sementara kebutuhan aspal sangat besar sehingga Aspal Buton memiliki potensi untuk memasuki segmen market jalan daerah (jalan provinsi atau jalan kabupaten);
- d. Perlu sinkronisasi data antara produsen (ASPABI) dengan spesifikasi teknis yang diperlukan oleh Kementerian PUPR;
- e. Dari sisi regulasi, Kementerian PUPR dan Kementerian Dalam Negeri mendukung secara formal penggunaan Aspal Buton melalui regulasi yang telah dikeluarkan;
- f. Aspal Buton sudah tersertifikasi TKDNnya diatas 80% sehingga tergolong barang wajib pakai yang harus diaplikasikan dalam program-program seluruh Kementerian, BUMN dan industri;
- g. Koordinasi antara ASPABI dengan Kementerian Perindustrian mengenai pemetaan tingkat ketersediaan material Aspal Buton beserta tingkat spesifikasi peruntukan untuk diselaraskan dengan kebutuhan dari Kementerian PUPR;
- h. Sebagai tindak lanjut akan dilaksanakan Rakor berikutnya di tingkat Eselon I.

3.4.4. Pembahasan Perkembangan PLTA Kalimantan Utara

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Tercatat paling tidak 3 (tiga) proyek besar PLTA di Kalimantan Utara yang direncanakan untuk mendukung pembangunan Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional Tanah Kuning Mangkupadi di Kaltara (KIPI Kaltara). PLTA ini merupakan suatu kesatuan proyek dengan

KIPI dimana perencanaan pembangunan Kawasan Industri ini dikoordinir oleh Kementerian Perindustrian. PLTA dimaksud, antara lain:

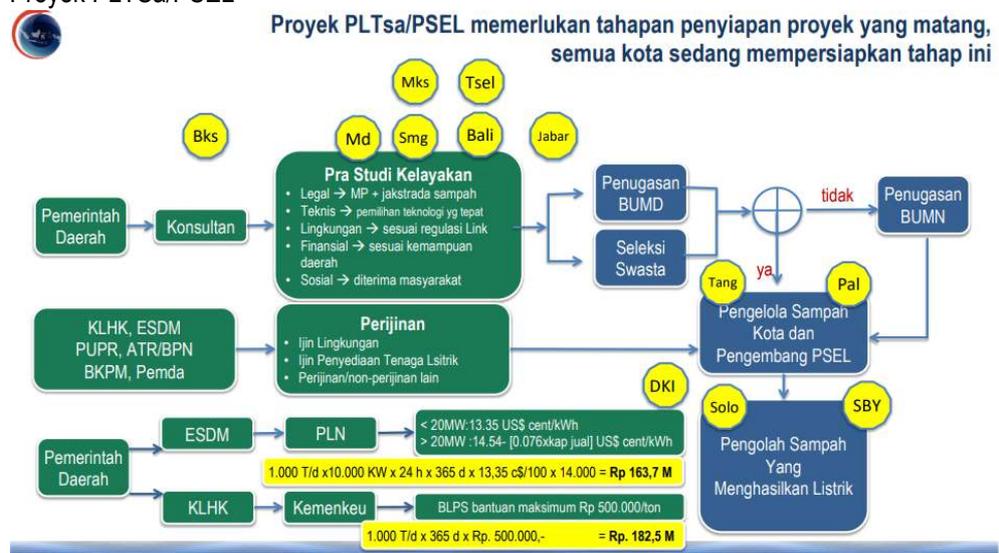
- PLTA S.Mentarang Induk , yang akan dibangun oleh PT. Kayan Hidro Nusantara (KHN), konsorsium antara PT Kayan Patria Prataman dengan Sarawak Energy Berhad, dengan kapasitas 1.375 MW dan tinggi bendungan hingga 225 m yang akan menjadi PLTA tertinggi di Indonesia, dan tertinggi Nomor 2 di dunia, dengan investasi: 2,0 billion USD;
 - PLTA S.Kayan Cascade yang akan dibangun oleh PT. Kayan Hidro Energi (KHE), dengan kapasitas mencapai 6.000 MW, dengan total investasi mencapai:17,8 billion USD;
 - PLTA Data Dian di S.Kayan Hulu, yang akan dibangun oleh PT. Indonesia Dafeng Heshun Energi Industri, (IDHEI) dengan kapasitas 1.250 MW, dengan total investasi: 1,6 billion USD
- b. Pembangunan KIP Tanah Kuning – Mangkupadi, Kalimantan Utara ini telah terdaftar sebagai proyek percepatan dalam PSN (Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018) yang juga akan masuk dalam Perpres penambahan PSN. KIP Kaltara juga termasuk dalam RPJMN 2020-2024 sebagai salah satu dari 18 Kawasan Industri yang akan dikembangkan;
- c. Dalam rangka koordinasi dan sinkronisasi program:
- Perlu koordinasi teknis antara Kementerian ESDM, Kementerian Perindustrian sebagai pengawal program pengembangan Kawasan Industri, PLN, Pemprov Kalimantan Utara dan 3 (tiga) perusahaan pengembang PLTA. Salah satu tujuan utamanya adalah memastikan bahwa Pembangunan PLTA Kaltara yang menjadi satu kesatuan dengan pengembangan KIP telah masuk menjadi bagian dari Proyek Strategis Nasional serta selaras dengan dokumen perencanaan ketenagalistrikan nasional. Rapat dimaksud dilaksanakan dalam waktu 1 minggu setelah rapat ini;
 - Perlu kembali mengintensifkan rapat koordinasi pengembangan KIP oleh tim Percepatan KIP Pemprov Kalimantan Utara;
 - Pemprov kaltara perlu menyediakan format laporan perkembangan proyek secara berkala agar bisa dipantau bersama sehingga dapat mengantisipasi dan menyelesaikan permasalahan yang muncul sedini mungkin.

3.4.5. Percepatan Pembangunan Instalasi Pengolahan Sampah Menjadi Energi Listrik Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan

I. Pendahuluan

• Sasaran Strategis

a. Proyek PLTSa/PSEL



b. Provinsi Lampung

No	Parameter	Penjelasan Pemerintah Daerah																																
1	Urgensi	Terbatasnya Lahan untuk TPA Sampah, semakin meningkatnya jumlah timbulan sampah sejalan dengan pertumbuhan penduduk Kabupaten Malang semakin meningkat perlu penanganan sampah yang strategis yaitu pengurangan sampah dengan menjadikan energy.																																
2	Kesiapan Legal Aspek	1. Perda Nomor 10 Tahun 2018 Pengelolaan sampah 2. Perbub Nomor 26 Tahun 2019 Tentang Kebijakan dan Strategi Daerah Pengelolaan Sampah Rumah Tangga dan Sampah Sejenis Sampah Rumah Tangga Terdapat Pada Program : Peningkatan Kinerja Penanganan SRT dan SSRT Dengan Strategi : - Penguatan Keterlibatan dunia Usaha melalui Kemitraan - Penerapan Teknologi Penanganan SRT dan SSSRT yang ramah lingkungan dan tepat guna																																
3	Kesiapan Aspek Kelayakan	Saat ini disusun Pra Feasibility Study Pemerintah daerah Bekerjasama dengan Indonesia China Business Council (ICBC)																																
4	Komitmen Penyediaan Sampah Dalam Jumlah & Kualitas Sampah Yang Sama Selama Minimal 20 tahun	Penyediaan Sampah dalam jumlah dan kualitasnya Saat ini 500 Ton/hari Tahun 2021-2024 : sebesar 750 sd 1000 Ton/ Hari Tahun 2025-2030 : sebesar 1500 Ton/hari																																
5	Komitmen Menyediakan Biaya layanan Pengolahan Sampah (BLPS) Selama Minimal 20 Tahun	Dengan tersedianya Sarana angkut yang memadai yang setiap tahun didukung dengan biaya operasional akan memberi dukungan selama 20 untuk mensupport bahan baku sampah rumah tangga dan sampah sejenis sampah rumah tangga.																																
6	Komitmen Penyediaan Lahan	Terdapat beberapa lahan TPA Sampah yang dapat ditawarkan untuk Investasi antara lain : - TPA Randuagung dengan Luas 8,7 Ha (50% sudah dimanfaatkan) - TPA Kalipare (7,7 Ha pinjam pakai bisa dilakukan tukar guling dalam proses)																																
7	Besaran dan Persentase APBD Daerah Untuk pengelolaan sampah saat ini	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">No</th> <th rowspan="2">Jumlah anggaran</th> <th colspan="2">Jumlah Anggaran</th> <th rowspan="2">% (2019)</th> </tr> <tr> <th>2019</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>APBD asal</td> <td>3.219.233.773.482,00</td> <td>4.190.216.777.094,00</td> <td>0,89%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Lembaga pengelola LH</td> <td>30.443.084.000,00</td> <td>41.989.243.290,00</td> <td>10,35%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>APBD Pengelola Pemertanian</td> <td>13.107.480.000,00</td> <td>13.262.564.777,00</td> <td>0,46%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>APBD sektor lain terkait dengan pengelola LH</td> <td>131.083.649.000,00</td> <td>130.721.901.403,00</td> <td>1,34%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pendapatan asli daerah (PAD)</td> <td>484.320.652.004,00</td> <td>525.074.716.000,00</td> <td>7,40%</td> </tr> </tbody> </table>	No	Jumlah anggaran	Jumlah Anggaran		% (2019)	2019	2018	1	APBD asal	3.219.233.773.482,00	4.190.216.777.094,00	0,89%	2	Lembaga pengelola LH	30.443.084.000,00	41.989.243.290,00	10,35%	3	APBD Pengelola Pemertanian	13.107.480.000,00	13.262.564.777,00	0,46%	4	APBD sektor lain terkait dengan pengelola LH	131.083.649.000,00	130.721.901.403,00	1,34%	5	Pendapatan asli daerah (PAD)	484.320.652.004,00	525.074.716.000,00	7,40%
No	Jumlah anggaran	Jumlah Anggaran			% (2019)																													
		2019	2018																															
1	APBD asal	3.219.233.773.482,00	4.190.216.777.094,00	0,89%																														
2	Lembaga pengelola LH	30.443.084.000,00	41.989.243.290,00	10,35%																														
3	APBD Pengelola Pemertanian	13.107.480.000,00	13.262.564.777,00	0,46%																														
4	APBD sektor lain terkait dengan pengelola LH	131.083.649.000,00	130.721.901.403,00	1,34%																														
5	Pendapatan asli daerah (PAD)	484.320.652.004,00	525.074.716.000,00	7,40%																														

• Isu atau Kebijakan

- a. Pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 35 Tahun 2018 tidak berdiri, tapi terintegrasi melalui berbagai cara pengurangan dan penanganan sampah, berikut Bab dan Pasal tersebut:

BAB II

TUJUAN DAN RUANG LINGKUP

Pasal 2

- (1) Pengelolaan Sampah bertujuan untuk meningkatkan kesehatan masyarakat dan kualitas lingkungan, dan untuk mengurangi volume Sampah secara signifikan demi kebersihan dan keindahan kota serta menjadikan Sampah sebagai sumber daya.
- (2) Pengelolaan Sampah dilakukan secara terintegrasi dari hulu ke hilir melalui pengurangan Sampah dan penanganan Sampah.
- (3) Pengelolaan Sampah menjadi sumber daya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan untuk mendapatkan nilai tambah Sampah menjadi energi listrik.

Pengurangan dan penanganan sampah cara lain diatur tersendiri dengan regulasi lain, diantaranya:

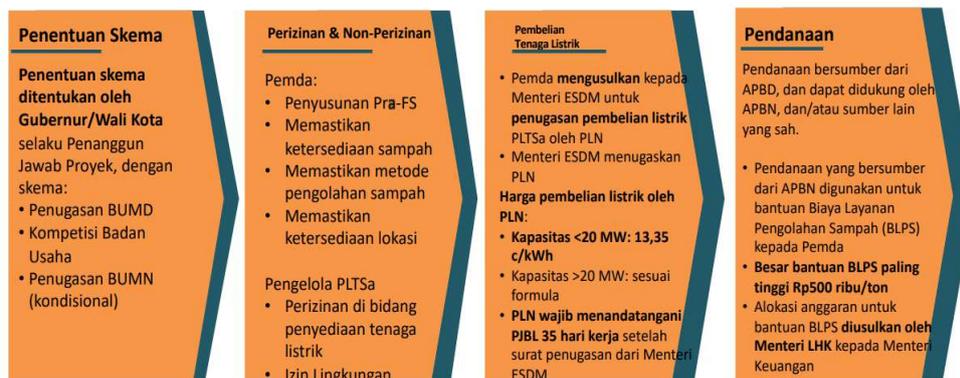
- 3R melalui Bank Sampah diatur oleh Permen LHK Nomor 13 Tahun 2012;
- *Roadmap* Pengurangan Sampah oleh Produsen diatur oleh Permen LHK Nomor 75 Tahun 2019

- Penyelenggaraan Prasarana dan sarana Persampahan Rumah tangga yang memuat berbagai teknologi diatur oleh Permen PU Nomor 3 Tahun 2013;
- Penanganan Sampah laut diatur oleh Perpres Nomor 83 Tahun 2018;
- Teknologi PLTSa (Sampah menjadi listrik) dan *sanitary landfill*, anaerob digestion diatur juga oleh Permen ESDM Nomor 50 Tahun 2017 yang diperbaharui dengan Permen ESDM Nomor 4 Tahun 2020;
- Berbagai pedoman pembuatan Kompos, dll.

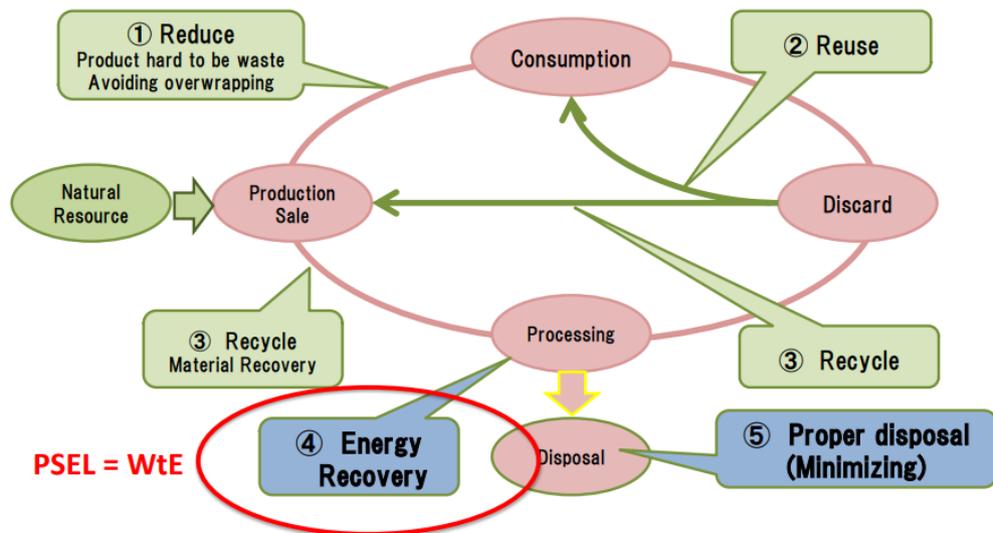
II. Kegiatan yang Dilaksanakan

• Pelaksanaan Kegiatan

- Pemerintah mempersiapkan regulasi pendukung yang diperlukan, meliputi:
 - Permen LHK P.70/Menlhk/Setjen/Kum.1/8/2016 tentang baku mutu emisi udara dari PLTSa dan diperkuat dengan Permen LHK P.15/Menlhk/Setjen/Kum.1/4/2019: telah terbit;
 - Permen LHK P.24/MENLHK/SETJEN/KUM.1/5/2019 tentang Bantuan Biaya Layanan Pengolahan Sampah [BLPS]: telah terbit;
 - Permen MenKeu no 48/PMK.07/2019: tentang Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Non Spesifik: mengatur BLPS dalam DAK nonfisik;
 - Permen LH tentang penanganan *Fly Ash* dan *Bottom Ash* [FABA]: belum terbit; namun acuan dasar telah ditetapkan akan mengacu kepada hasil pilot project BPPT – Bantar Gebang;
 - Penugasan KESDM kepada PT. PLN untuk pembelian dengan tarif listrik dari PLTSa/PSEL: telah dilaksanakan;
 - BAPPENAS menyiapkan acuan penyusunan Studi Kelayakan PLTSa: siap digunakan 7. LKPP menyiapkan acuan penyusunan *Outline Business Case* [OBC] dan acuan pengadaan untuk PLTSa: siap digunakan;
 - PLN: acuan perjanjian jual beli listrik dari PLTSa/PSEL atau PPA: telah tersedia dan diperbaiki menjadi lebih sederhana;
 - Kerjasama internasional penyusunan Studi Kelayakan dan OBC dalam:
 - ✚ Jawa Barat: FS/OBC oleh MCAI-USA [Pricewaterhouse Coppers], Transactional Advisory oleh JICA dan IFC –WB
 - ✚ Tangerang Selatan: FS/OBC oleh KEITI, Korea, FBC dan Transactional Advisory oleh KEITI dan ADB
 - ✚ Semarang: FS/OBC oleh KIAT, Australia [Pricewaterhouse Coopers]
 - ✚ Makassar: FS/OBC oleh KEITI, Korea
 - ✚ Bali: FS oleh Poyry Finland dari PT. IP, dilanjutkan oleh pemprov Bali dengan pendampingan PUPR
- Proses penyiapan instalasi pengolah sampah menjadi energi listrik dapat digambarkan dalam diagram alir, berikut ini:

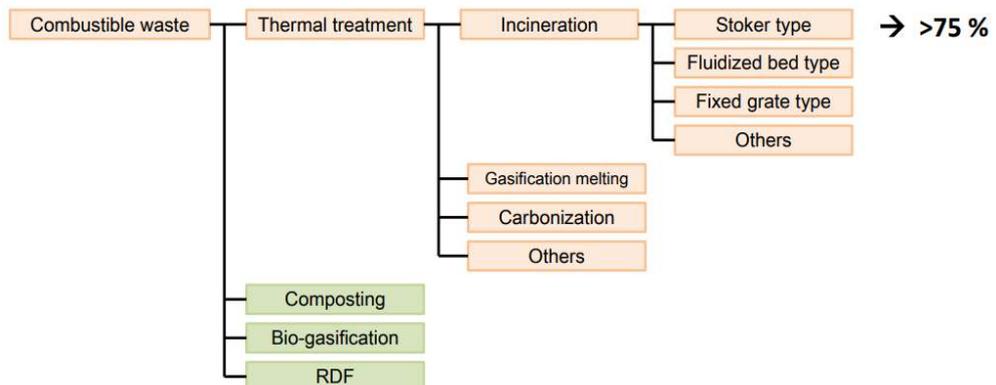


- c. Tahapan yang penting penyusunan *Feasibility Study*: Mendapat dukungan dari dunia internasional, baik negara maupun insitusi keuangan internasional (terutama dari negara yang punya pengalaman dan reputasi baik dalam merencanakan, membangun, dan mengoperasikan PLTSa/PSEL), meliputi:
- MCAI-USA (*Pricewaterhouse Coppers*), *Transactional Advisory* oleh JICA dan IFC – WB di Jawa Barat
 - KEITI, Korea FBC dan *Transactional Advisory* oleh KEITI dan ADB di Tangerang Selatan
 - KIAT, Australia (*Pricewaterhouse Coopers*) untuk OBC – FBC di Semarang
 - KEITI, KoreaS/OBC di Makassar
 - Poyry Finland dari PT. IP, FS dilanjutkan oleh Pemerintah Provinsi Bali dengan pendampingan PUPR di Bali
 - IFC penyiapan proyek di Bekasi;
- d. Provinsi Lampung terdiri dari 7 (tujuh) Kab/Kota, meliputi:
- Penanggung jawab kegiatan: Provinsi
 - Bersama-sama menyumbang: Suplai sampah selama 20 tahun
 - Bersama-sama menyumbang: Biaya layanan pengolahan sampah
- e. PSEL dalam Peraturan Presiden Nomor 35 Tahun 2018 harus terintegrasi keselarasan dan kesesuaian dengan pengelolaan sampah daerah terintegrasi dengan sistem pengelolaan sampah lain dapat dilihat dalam alur, sebagai berikut:

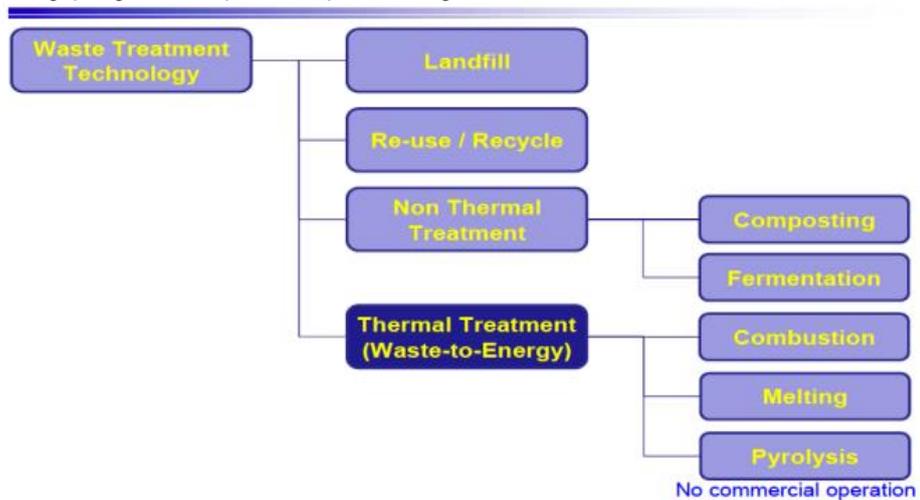


- f. Teknologi pemusnah sampah digambarkan dalam alur, sebagai berikut:

Teknologi Termal merupakan salah satu "proven technology" untuk Pemusnah Sampah secara signifikan dan cepat



g. Teknologi pengolah sampah terdapat dalam gambar, berikut ini:



3.5. Asisten Deputi Maritim dan Transportasi

3.5.1. Rapat Koordinasi *Roadmap* Industri Kedirgantaraan

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Direktur Risbang Ristek/BRIN, memberikan penjelasan terkait dikeluarkannya program industri penerbangan dari daftar Proyek Strategis Nasional (PSN);
- b. *Strategic partnership through Engineering Activities Engagement*, oleh Bapak Prio dari Diaspora Jerman;
- c. Paparan mengenai Pengembangan dan pembangunan Drone Elang Hitam
- d. “:P?[.kyntgewqd 7890-
- e. 8MTGF VC yang merupakan konsorsium dari BPPT, LAPAN, Kemenhan, LEN, ITB, Kemenhan, Ristek/BRIN.

3.5.2. Rapat Koordinasi Tindak Lanjut PSN Industri Pesawat Terbang

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Terkait Proyek Strategis Nasional (PSN), dimana berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 56 N-245 226 dan industri pesawat R-80;
- b. KPPIP menganggap bahwa program industri pesawat ini kemajuannya kecil sekali sehingga agar proyek dapat disampaikan tahun 2024, sepertinya dikarenakan terlalu berat menjadikan usulan kedua program ini akan dikeluarkan dari PSN;
- c. Sebagai gantinya program drone yang diusulkan masuk dalam PSN, namun regulasinya ternyata rumit;
- d. Pemerintah mendukung tapi anggarannya besar dan negara saat ini tidak punya anggaran dan fokus untuk pengembangan wilayah, pemerataan kesejahteraan, infrastruktur luar Pulau Jawa;
- e. Ilham Habibie berbicara dengan Menko Perekonomian, dan beliau, sepertinya sudah ‘angkat tangan’ untuk mendapatkan dukungan pembiayaan industri Pesawat R80;
- f. Perlu dicari jalan keluar minimal untuk N-245 yang biayanya tidak terlampau besar.

3.5.3. Rapat Koordinasi Masukan Atas Konsep Jawaban Pemerintah Terkait Pertanyaan Pemerintah Amerika Serikat Melalui Komite *Trade-Related Investment* di *World Trade Organization* (WTO)

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Mendukung kebijakan yang melindungi industri dalam negeri, serta kebijakan penggunaan produk dalam negeri dalam berbagai kesempatan dalam pengadaan barang dan jasa sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- b. Tugas tersebut dilaksanakan untuk memberikan dukungan, pelaksanaan inisiatif, dan pengendalian kebijakan berdasarkan agenda pembangunan nasional dan penugasan Presiden;
- c. Berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 24 Tahun 2018 tentang Tim Nasional P3DN, tugas dari Timnas P3DN adalah melakukan koordinasi, evaluasi, pemantauan, promosi, sosialisasi, pengawasan implementasi penggunaan produk dalam negeri;
- d. Kebijakan teknis terkait TKDN, seperti: ketentuan dan tatacara penghitungan, penilaian, besaran dan/atau *baseline* nilai TKDN suatu barang atau proyek, merupakan kewenangan masing-masing Kementerian terkait bersama Kementerian Perindustrian;
- e. Terkait masukan atas konsep jawaban Pemerintah, kami menyerahkan sepenuhnya dan mempercayai serta meyakini bahwa Kementerian Perindustrian, Kementerian Komunikasi

dan Informatika, dan Kementerian Perdagangan, telah menyiapkan jawaban yang komprehensif.

3.5.4. Target Program Percepatan Penyusunan Regulasi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL BB) dan Kebijakan Strategis

I. Pendahuluan

- **Sasaran Strategis**

- a. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan;
- b. Percepatan pengembangan industri KBL Berbasis Baterai dalam negeri;
- c. Pemberian insentif;
- d. Penyediaan infrastruktur pengisian listrik dan pengaturan tarif tenaga listrik untuk KBL Berbasis Baterai;
- e. Pemenuhan terhadap ketentuan teknis KBL Berbasis Baterai;
- f. Perlindungan terhadap lingkungan hidup.

- **Visi dan Misi**

- a. Surat menko Maritim dan Investasi Tanggal 13 Desember 2019 Tentang Percepatan Penyusunan Peraturan KBL BB
 - Arahan Menko Marves:
Kementerian/Lembaga yang terkait segera menyusun peraturan turunan yang diamanatkan dalam Perpres 55 Tahun 2019. Kementerian/Lembaga terkait segera menyusun langkah-langkah kebijakan strategis:
 - ✚ Penyusunan Standar Biaya Masukan Tahun Anggaran 2020 untuk KBL BB (Sebagai Kendaraan Dinas Pemerintahan)
 - ✚ Penyusunan kebijakan pengalihan subsidi kepada pembeli KBL BB
 - ✚ Kebijakan insentif kredit kepemilikan KBL BB
 - ✚ Kebijakan konversi mesin konvensional menjadi KBL BB
 - ✚ Kebijakan roadmap transformasi Kendaraan ICE menjadi KBL BB hingga tahun 2024
 - ✚ Kebijakan standarisasi baterai untuk mendukung *battery swap*
 - ✚ Kebijakan roadmap SPKLU hingga tahun 2024
 - ✚ Kebijakan tata kelola baterai bekas
 - ✚ Kebijakan insentif oleh pemerintah daerah
 - ✚ Kebijakan tanda nomor khusus untuk KBL BB
 - ✚ Pengusulan pencantuman KBL BB dalam *e-catalog*

3.5.5. Rapat Koordinasi Kemajuan Kebijakan Pelaksanaan atau Turunan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan

I. Pendahuluan

- **Sasaran Strategis**

Rapat Koordinasi dalam rangka pemantauan kemajuan Kebijakan Pelaksana/Turunan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan pada Kementerian/Lembaga terkait.

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Pelaksanaan Kegiatan**

- a. Terkait ekosistem Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL-BB) perlu dilihat dari berbagai aspek, yaitu: regulasi, pelayanan perizinan yang lebih sederhana melalui *Online Single Submission* (OSS), serta berbagai insentif dalam rangka pengembangan investasi berupa fasilitas insentif bea masuk importasi mesin, pembebasan Pajak Pertambahan Nilai

- (PPn) mesin peralatan dalam negeri, dan pengurangan Pajak Penghasilan Badan (*Tax Holiday*) sesuai besaran nilai investasi;
- b. *Tax holiday* bagi industri pionir dapat diberikan melalui 2 (dua) cara, yaitu:
 - Apabila Badan Usaha dan Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) sudah tercantum dalam Peraturan Kepala BKPM Nomor 1 Tahun 2019, maka dapat diproses secara otomatis melalui OSS
 - Apabila Badan Usaha dan KBLI belum tercantum dalam Peraturan Kepala BKPM Nomor 1 Tahun 2019, maka sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 150/PMK.010/2018 Pasal 5 dilakukan pembahasan antarkementerian dengan dikoordinasikan oleh BKPM, yang paling sedikit melibatkan Kementerian Keuangan dan Kementerian/Lembaga pembina sektor.
 - c. Sesuai Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2019 tentang Percepatan Kemudahan Berusaha, keputusan fasilitas investasi dilimpahkan dari Menteri Keuangan kepada BKPM dengan harapan dapat lebih sederhana;
 - d. Kementerian ESDM menyampaikan bahwa Peraturan Menteri ESDM terkait infrastruktur pengisian listrik, kerjasama PLN dan Badan Usaha lain, serta tarif tenaga listrik dalam tahap akhir, namun diperlukan evaluasi kembali karena banyak masukan;
 - e. Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan menyampaikan bahwa Peraturan Menteri LHK terkait penanganan limbah dalam proses reviu di bagian hukum. Sebelumnya telah dilakukan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan investor dan K/L terkait. Diperlukan sinkronisasi dengan Kementerian Perdagangan terkait HS Code bahan baku baterai yang akan diimpor;
 - f. Terkait bea masuk impor CBU, IKD, dan CKD, Kementerian Keuangan siap untuk mengimplementasikan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019, namun membutuhkan usulan terperinci dari Kementerian Perindustrian sebagai pembina sektor. Jika usulan dimaksud sudah diterima akan segera ditindaklanjuti dengan pembahasan Peraturan Menteri Keuangannya;
 - g. Regulasi CKD saat ini berdasarkan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 5 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 34/M-IND/PER/9/2017 tentang Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih dan belum mengatur CKD kendaraan roda dua. Hal ini penting untuk ditindaklanjuti terkait proses pengawasan di lapangan;
 - h. Kementerian Keuangan melalui Ditjen Bea Cukai siap bekerjasama dengan Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan dan Kementerian LHK terkait proses klasifikasi HS Code;
 - i. Terkait Barang Larangan dan/atau Pembatasan (LARTAS), Kementerian LHK dapat menyampaikan informasi apa saja yang akan dilarang dan/atau dibatasi kepada Kementerian Perdagangan untuk selanjutnya Kementerian Perdagangan akan berkoordinasi dengan Ditjen Bea Cukai untuk dilakukan pengawasan;
 - j. Insentif terhadap industri litbang dapat dimanfaatkan sesuai PMK 200/PMK.04/2019;
 - k. Kementerian Perindustrian telah menyiapkan draft surat usulan insentif Bea Masuk impor CBU, CKD, dan IKD kepada Menteri Keuangan dan saat ini draft surat dimaksud berada di tingkat penentu kebijakan. Menteri Perindustrian menyampaikan agar diberi waktu untuk mempelajari terlebih dahulu, karena kondisi pandemi yang menyebabkan industri kendaraan bermotor mengalami *hard suffer*;
 - l. Terkait tata cara perhitungan TKDN sedang dilakukan reviu oleh tim gabungan dari Universitas, tim Mobil Listrik Nasional (Molina), dan beberapa lembaga terkait. Selanjutnya Kementerian Perindustrian akan mengundang K/L terkait untuk membahas konsep dimaksud;
 - m. Kementerian Perindustrian telah melakukan verifikasi terhadap 9 (sembilan) perusahaan sepeda motor listrik dengan kapasitas terpasang 800.000 unit per tahun;

- n. Peraturan Menteri Perhubungan terkait jenis dan fungsi kendaraan bermotor, serta terkait persyaratan teknis dan laik jalan dan pengujian sudah selesai harmonisasi kebijakan di Kemenkumham. Saat ini dalam proses di Biro Hukum untuk selanjutnya diproses untuk ditandatangani Menteri Perhubungan dan diundangkan;
- o. Peraturan Menteri Perhubungan terkait konversi kendaraan *Internal Combustion Engine* (ICE) menjadi KBL-BB masih dalam konsep karena harus dilakukan penyesuaian terhadap peraturan di atasnya, dibutuhkan masukan dari seluruh pemangku kepentingan terkait;
- p. Sebagai bentuk dukungan terhadap program KBL-BB, impor bahan baku bijih nikel sudah dilakukan pelarangan ekspor;
- q. Usulan K/L terkait dan Ditjen Bea Cukai dapat dibahas dalam level teknis.
- r. Korps Lalu Lintas, POLRI menyampaikan bahwa kontrak pengadaan TNKB akan segera dilakukan dan material TNKB khusus KBL-BB sudah siap pada pertengahan tahun 2020;
- s. Permendagri Nomor 8 Tahun 2020 telah mengatur batas atas pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB). Kemendagri telah berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah di 34 Provinsi dan beberapa daerah, seperti: Pemprov DKI Jakarta dan Pemprov Jawa Barat telah menetapkan aturan dimaksud;
- t. Terkait pengadaan kendaraan dinas, akan dilakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah pada evaluasi penyusunan pedoman APBD Tahun Anggaran 2021;
- u. LKPP menyampaikan bahwa terkait pengusulan KBL-BB ke dalam *e-catalogue* terdapat salah satu kriteria, yaitu barang dibutuhkan oleh beberapa K/L/Pemerintah Daerah. Usulan disampaikan oleh minimum Sekretaris Jenderal/Sekretaris Utama dengan menyampaikan jenis, harga, dan persyaratan penyedia. Jika terdapat perintah terkait kewajiban pengadaan KBL-BB untuk kendaraan dinas, pengusulan *e-catalogue* dapat dilakukan oleh Sekjen Kementerian Perindustrian atau Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi;
- v. BPPT sedang mengidentifikasi kemampuan industri dalam negeri dengan menggandeng LEN untuk pembuatan 3 (tiga) produk SPKLU kendaraan roda empat dan menggandeng Gesits dalam pembuatan 2 (dua) produk SPKLU kendaraan roda dua. Pembuatan produk tersebut juga dimaksudkan agar komponen KBL-BB dapat dipetakan dan unsur TKDN bisa terlihat. Produk tersebut ditargetkan selesai akhir tahun dan diharapkan bisa selaras dengan peta jalan yang dibuat oleh PLN;
- w. BPPT sedang berkomunikasi dengan Pertamina perihal *Feasibility Study* (FS) terkait lokasi SPKLU;
- x. Untuk memberikan kemudahan kepada masyarakat, PLN telah membangun SPKLU di beberapa titik sebagai showcase, gratis tambah daya bagi pengguna KBL-BB, dan diskon 30% untuk pengisian di rumah pada pukul 22.00 – 04.00;
- y. PLN berkoordinasi dengan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan Transjakarta untuk mendorong perpindahan ke Bus Listrik;
- z. PLN bekerjasama dengan Pertamina dan Mind.id untuk membangun industri KBL-BB dari hulu hingga ke hilir. Diharapkan pada tahun ini dapat diinisiasi pabrik baterai, dimana Pertamina masuk pada perusahaan *battery pack*, dan PLN di sisi *battery storage system* dan SPKLU;
- aa. Tantangan yang dihadapi saat ini meliputi standar *plug in* SPKLU yang masih bervariasi, kebutuhan lahan strategis untuk SPKLU, biaya investasi, Kebijakan TDL yang belum mendukung model bisnis SPKLU, dan tata niaga SPKLU belum ada;
- bb. Penasehat Khusus Menteri Bidang Inovasi dan Daya Saing Industri, Kemenko Maritim dan Investasi menyampaikan bahwa seluruh K/L terkait harus memiliki target yang sama, yaitu: mewujudkan kemampuan nasional dalam pengembangan KBL-BB. Regulasi yang mendesak dan mempunyai urgensi tinggi harus didahulukan untuk diselesaikan. Keberhasilan unit alih teknologi di negara maju didukung oleh perangkat legal 'Regulatory Sandbox' yang memberikan ruang gerak yang luas dalam melakukan proses inovasi.

LAPORAN KINERJA SEMESTER 1
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

• **Capaian Progres Isu**

- a. Kemajuan Kebijakan Pelaksana atau Turunan Peraturan Nomor 53 Tahun 2019 dapat dilihat dalam tabel, berikut ini:

NO	Uraian	PIC	Progress (%)	Target Awal	Target Baru	Draft
1	Jenis KBL Berbasis Baterai mengacu pada jenis dan fungsi kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan	Sudah selesai harmonisasi di Kemenkumham, dalam proses tanda tangan Menteri Perhubungan	Februari 2020	Juni 2020	Ada
2	Pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan & pengujian					
3	Wajib registrasi	Kementerian Perindustrian	Mengacu pada Permenhub eksisting	-	-	-
4	Spesifikasi Khusus		Tahap pembahasan dengan asosiasi (GAIKINDO, AISI, GIAMM)	Juli 2020		Ada
5	Tatacara penghitungan TKDN		Permenperin TKDN (Penghitungan menggabungkan Cost Based dan Manufacture Based)	Mei 2020	Juni 2020	Ada
6	Impor IKD dan/atau CKD		Draft surat kepada Menkeu sudah disiapkan, menunggu arahan pimpinan	Maret 2020	Akhir Juni 2020	Ada
7	Impor CBU, jangka waktu dan jumlah tertentu	Kementerian ESDM	Evaluasi untuk mengkomodir standar Chademo	Maret 2020	Juli 2020	Ada
8	Infrastruktur pengisian listrik, wajib memenuhi ketentuan keselamatan ketenagalistrikan					
9	PLN bekerjasama dengan badan usaha lain					
10	Tarif tenaga listrik	Kementerian Dalam Negeri	Selesai	Januari 2020	-	Permendagri 08/2020
11	Insentif pembebasan/pengurangan pajak daerah, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)					

NO	Uraian	PIC	Progress (%)	Target Awal	Target Baru	Draft
12	Insentif fiskal	Kementerian Keuangan	1. Insentif PPhBM: PP 73 Tahun 2019; 2. pembebasan/pengurangan pajak pusat dan daerah: PMK 150/PMK.010/2018 (Tax Holiday) dan PP 78/2019 (Tax Allowance); 3. Insentif BM atas importasi mesin, barang dan bahan dalam rangka penanaman modal: PMK 176/PMK.011/2009 sttdtd PMK 188/PMK.010/2015; 4. Penanguhan BM dalam rangka ekspor: PMK 131/PMK.04/2018 (Kawasan Benikat); 5. Insentif BMDTP atas importasi bahan baku dan/atau penolong: PMK 248/PMK.011/2014 sttdtd PMK 14/PMK.010/2018 (BMDTP Induk) (hanya berlaku s.d tahun 2020); 6. Insentif pembuatan peralatan SPKLU: PMK 176/PMK.011/2009 sttdtd PMK 188/PMK.010/2015; 7. Insentif pembiayaan ekspor: PP 43/2019 (Kebijakan Dasar Pembiayaan Ekspor Nasional) PMK 198/PMK.08/2017 (Penugasan Khusus LPEI); 8. Insentif fiskal untuk litbang dan inovasi teknologi serta vokasi: PP 45/2019 (Penghitungan dan Pelunasan PPh dim Tahun Berjalan) (super deduction utk padat karya, RnD, dan Praktik Kerja, Pemagangan, Pembelajaran)		Juli 2020	
13	Pelaksanaan tatacara identifikasi rangka kendaraan dan registrasi	Polri	mengacu regulasi eksisting, terkait TNKB khusus KBL-BB kontrak pengadaan akan segera dilakukan dan material TNKB khusus KBL-BB sudah siap pada pertengahan tahun 2020	Maret 2020	Juli 2020	Ada
14	Penanganan limbah	KLHK	Reviu di Bagian Hukum	April 2020	Juli 2020	Ada
15	Apresiasi terhadap kontribusi lingkungan hidup		Perlu dikordinasikan dengan Ditjen Pengendalian Perubahan Iklim terkait NDC			
16	KBL Berbasis baterai bermerek Nasional, insentif fiskal dan non-fiskal tambahan					
17	Pengendalian penggunaan kendaraan bermotor berbahan bakar fosil secara bertahap		Peraturan Menteri Perindustrian terkait Peta Jalan: sudah disiapkan kebijakan dan strategi			Ada
18	Insentif fiskal dan non-fiskal		Selengkapnya pada Pasal 19 dan 20			
19	Industri KBL Berbasis Baterai yang akan membangun fasilitas manufaktur KBL Berbasis Baterai di dalam negeri dapat diberikan insentif		sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan			
20	Insentif Non Fiskal		mengacu regulasi eksisting			
21	Garansi dan Purna jual		mengacu regulasi eksisting			

- b. Kebijakan strategis yang perlu disusun, sebagai berikut:

NO	KEBIJAKAN	PIC
Pengembangan pasar KBL BB Dalam Negeri		
1	Penciptaan pasar Dalam Negeri: Sebagai Kendaraan Dinas Pemerintahan, BUMN & Transportasi umum (Penyusunan Standar Biaya Masukan Tahun Anggaran 2020 untuk KBL BB & Pengusulan pencantuman KBL BB dalam e-catalogue)	Kemenkeu, KemenBUMN, Kemendagri, Kemenhub, LKPP, Pemda
2	Insentif fiskal & non fiskal. Contoh: Penyusunan kebijakan pengalihan subsidi kepada pembeli KBL BB, Kebijakan insentif kredit kepemilikan KBL BB, pembatasan jalan, pembebasan parkir dll.	Kemenkeu, KemenESDM (DEN), Pemda, Kemenhub
3	Charging Station (SPKLU, pusat perbelanjaan, , sekolah/kampus, objek pariwisata, rest area, terminal, pelabuhan, bandara dll)	KemenESDM, PLN,
Pengembangan Industri KBL-BB		
1	Kebijakan roadmap transformasi Kendaraan ICE menjadi KBL BB hingga tahun 2024 (Roda 2/3 dan Roda 4/lebih)	Kemenperin
2	Kebijakan roadmap SPKLU hingga tahun 2024 (Target Pemerintah dan Target Investasi Swasta)	Kemen ESDM, BPPT, PLN, LEN
3	Kebijakan tata kelola baterai bekas (trade-in, kerjasama distributor dengan industri recycle)	KLHK, Kemenperin, Kemendag

III. Penutup

• Kesimpulan

- a. BKPM mengkoordinasikan agar kendaraan roda dua bisa mendapatkan fasilitas yang memadai;
- b. Diupayakan agar terdapat industri KBL-BB nasional yang dilakukan pembinaan sebagai percontohan. Akan dilakukan rapat koordinasi penyiapan secara teknis terkait hal dimaksud;
- c. Direktur IMATAP, Kementerian Perindustrian diharapkan segera melaporkan kemajuan surat pengusulan insentif impor CBU, IKD, dan CKD. Jika dibutuhkan komunikasi antar Menteri, dapat dilaporkan kepada Menko Bidang Kemaritiman dan Investasi selaku Ketua Tim Koordinasi KBL-BB agar bisa dilakukan akselerasi;
- d. LKPP memuat KBL-BB buatan dalam negeri ke dalam *e-catalogue*. Pengusulan dapat dilakukan oleh Sekretaris Jenderal, Kementerian Perindustrian atau Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi atau instansi lainnya;
- e. Agar Direktorat Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan dapat membuka batas atas harga kendaraan dinas untuk mengakomodir Program KBL-BB;
- f. Agar Kebijakan Pelaksana/Turunan dari Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 dapat diselesaikan sampai bulan Agustus 2020 sesuai tabel terlampir.

3.5.6. Rapat Koordinasi Pembahasan PMK Turunan Terkait Insentif Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL BB)

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Insentif PPnBM: Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019: Tidak ada perbedaan insentif yang signifikan terhadap KBL-BB;
- b. Pembebasan atau pengurangan pajak pusat dan daerah: PMK 150/PMK.010/2018 (*Tax Holiday*) dan Peraturan Pemerintah Nomor 78 Tahun 2019 (*Tax Allowance*): belum mengakomodir industri sepeda motor listrik;
- c. Insentif BM atas importasi mesin, barang dan bahan dalam rangka penanaman modal: PMK 176/PMK.011/2009 PMK 188/PMK.010/2015: tidak dan insentif khusus KBL-BB;
- d. Penanguhan BM dalam rangka ekspor: PMK 131/PMK.04/2018 (Kawasan Berikat);
- e. Tidak ada insentif khusus untuk KBL-BB;
- f. Insentif BMDTP atas importasi bahan baku dan/atau penolong: PMK 248/PMK.011/2014 stddd PMK 14/PMK.010/2018 (BMDTP Induk) (hanya berlaku s.d tahun 2020): Tidak ada insentif khusus KBL-BB, sejauh memenuhi kriteria Pasal 2 maka BMDTP dapat diberikan;
- g. Insentif pembuatan peralatan SPKLU: PMK 176/PMK.011/2009 PMK 188/PMK.010/2015; tidak menyebutkan secara spesifik insentif untuk KBL BB/komponen produk KBL BB;
- h. Insentif pembiayaan ekspor: Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2019 (Kebijakan Dasar Pembiayaan Ekspor Nasional) PMK 198/PMK.08/2017 (Penugasan Khusus LPEI): tidak menyebutkan secara spesifik insentif KBL BB/komponen;
- i. Insentif fiskal untuk litbang dan inovasi teknologi serta vokasi: PP 45/2019: Pembebasan atau pengurangan PPh untuk industri pionir.

3.5.7. Kesiapan Industri Dalam Negeri untuk Peningkatan TKDN dalam Pengembangan Energi Terbarukan di Indonesia

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Agar P3DN dapat berjalan optimal diperlukan 3 (tiga) hal, meliputi:
 - Kementerian/Lembaga harus bersinergi dan menyesuaikan regulasi, pemilik proyek tidak diperbolehkan membuat persyaratan yang menyulitkan; pengusaha dalam negeri diharuskan meningkatkan daya saing;

- TKDN PLTS: 40-45%: target seharusnya 2020 sebesar 60%. TKDN hidro sebesar 80-90%, TKDN baterai sebesar 40%, dan TKDN modul surya sebesar 40-45%;
- industri pembangkit energi masuk industri andalan, dalam jangka pendek kementerian ESDM harus menjadi driver penciptaan captive market industri PV, dalam jangka panjang menerapkan kebijakan TKDN dan PLTS di proyek kelistrikan, dan melakukan integrasi industri komponen PV dalam negeri;
- Isu saat ini: di level pelaksanaan komitmen TKDN perlu diperbaiki (kurang implementasi banyak regulasi), pemerintah harus berpihak industri dalam negeri, tender mendadak, spesifikasi teknis sengaja dibuat sulit, harmonisasi regulasi (penggunaan kata-kata bersayap dihilangkan), tim kurang efektif, tugas kementerian sebagai pembina;
- Sebagai upaya peningkatan daya saing: fasilitas BMDTP, *tax holiday* untuk investasi baru, *tax allowance* investasi baru untuk industri permesinan pendukung proyek ketenagalistrikan;
- Agar setiap pengadaan produk barang wajib: kompetisi hanya antar produsen barang wajib saja tidak diikuti oleh impor;
- Di BUMN, setiap proyek diharuskan terdapat tim P3DN untuk melakukan pengawasan.

3.5.8. Rapat Koordinasi P3DN Proyek Lawe-Lawe

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Dalam rangka membahas pengadaan pipa *offshore* pada proyek Lawe-Lawe Pertamina dengan kontraktor JO antara PT. Hutama Karya (Persero) dan China Petroleum Pipeline Engineering (CPP) perwakilan dari IISIA meminta kepada Pertamina agar mengimplementasikan pipa jenis spiral ke dalam Proyek Lawe-Lawe *offshore section* mengingat pipa jenis ini sudah banyak diaplikasikan untuk *offshore*, baik di Indonesia maupun di luar negeri. Kajian sudah dilakukan dengan menggandeng Perguruan Tinggi ITS dan ITB untuk menguji apakah pipa spiral dapat digunakan di *offshore* atau tidak. Hasil dari kajian tersebut ialah secara teknis pipa spiral dapat diaplikasikan di *offshore*, namun masih ada beberapa rangkaian pengujian lagi dan hasil lengkapnya baru akan selesai pada 9 Juni 2020, sementara JO akan membuka tender pada 11 Juni 2020;
- b. Perwakilan dari Pertamina menyampaikan bahwa untuk standar proyek *offshore* Lawe-Lawe menggunakan pipa dengan jenis longitudinal karena pipa jenis ini lebih kuat walaupun dari segi harga memang sedikit lebih mahal dibandingkan dengan pipa jenis spiral. Selain itu, pada umumnya pipa longitudinal digunakan di proyek-proyek *offshore*, proses instalasinya juga lebih mudah bila dibandingkan dengan jenis spiral;
- c. Saat ini, Pertamina sudah mengantongi produsen dalam negeri yang mampu memproduksi pipa jenis longitudinal, yaitu: PT. DSAW dan materialnya pun akan disediakan dari Krakatau Posco yang merupakan perusahaan dalam negeri. Adapun tender dari Proyek Lawe-Lawe ini adalah 14 km pipa *offshore* (longitudinal) dan 7 km pipa *onshore* (spiral/longitudinal);
- d. Hasil pengujian yang membuktikan perusahaan dalam negeri mampu turut serta dalam proyek ini, bisa sesegera mungkin ditindaklanjuti oleh kontraktor dengan memberikan kesempatan pada perusahaan dalam negeri untuk menyediakan pipa jenis tersebut;
- e. Produk Dalam Negeri dapat digunakan, baik spiral maupun longitudinal. Namun jika salah satu jenis pipa hanya dapat diproduksi oleh satu produsen saja, maka dari segi persaingan menjadi kurang baik;

II. Penutup

- **Kesimpulan**

- a. Pertamina akan melakukan kajian sekali lagi untuk memutuskan apakah secara proyek Pertamina akan membuka pipa jenis spiral untuk *offshore* atau tetap sesuai dokumen tender saat ini, dan keputusannya nanti akan dilaporkan kepada pemerintah (Timnas P3DN); dan
- b. Pertamina akan menyampaikan ke konsorsium HK-CPP bahwa tender mulai dibuka setelah Pertamina berkonsultasi dengan pemerintah dan membuat keputusan terkait pipa ini.

3.5.9. Rapat Pembahasan Terkait Laporan Permasalahan dari Asosiasi Proyek Pertamina RDMP Balikpapan dan Lawe-Lawe

I. Pendahuluan

- **Visi dan Misi**

- a. Kondisi Perekonomian dan Ketenagakerjaan yang diakibatkan oleh Krisis Pandemi Covid-19 sehingga negara memprioritaskan proyek nasional berskala besar yang dapat dialihkan untuk mendukung serapan tenaga kerja dan industri sehingga mengurangi pemutusan hubungan kerja (PHK) dan penutupan industri

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

- **Pelaksanaan Kegiatan**

- a. Langkah-langkah yang diambil Pemerintah dalam melindungi industri dalam negeri dalam produk dalam negeri untuk pasar domestik, sebagai berikut:
 - Menegakkan peraturan terkait kewajiban untuk menggunakan produk dalam negeri dan memberikan pendampingan untuk peningkatan produk dalam negeri (P3DN).
 - Pelanggaran terhadap Barang Wajib harus diselesaikan segera dengan memprioritaskan pada penyelesaian dengan win-win solution dan sesuai dengan peraturan perundangan.
 - Meningkatkan prioritas pasar domestik untuk produk dalam negeri.

III. Kendala dan Masalah

- a. Permasalahan pada kasus P3DN Proyek Pertamina RDMP Balikpapan, meliputi:
 - Tender untuk Barang Wajib masih menggunakan Tender Internasional
 - Peserta dengan kemampuan untuk menyediakan barang wajib Dipergunakan tidak diundang untuk mengikuti proses tender
 - Barang yang dapat difabrikasi di dalam negeri, dibeli secara utuh dari luar negeri (impor) sehingga perusahaan fabrikator di dalam negeri kehilangan pangsa pasar
 - Pengadaan Jasa Inspeksi yang telah terakreditasi dan terdaftar tidak diundang dalam proses tender.
 - Selain itu, inspeksi teknis dilakukan oleh pihak manufaktur dan vendor terkait sehingga tidak melibatkan perusahaan jasa inspeksi dalam negeri
 - Pengumuman tentang undangan pelaksanaan tender yang kurang transparan dan melibatkan perusahaan dalam negeri yang telah terdaftar dan mempunyai kapasitas dan kemampuan sesuai dengan pengakuan perusahaan calon peserta tender dari dalam negeri
- b. Permasalahan pada kasus P3DN Proyek Pertamina Lawe-Lawe, meliputi:
 - Spesifikasi Teknis mencantumkan nama dan *merk* produk luar negeri untuk *coating* dan *painting*, meskipun produk tersebut telah mampu diproduksi di dalam negeri sesuai dengan Spesifikasi yang dipersyaratkan
 - Tender untuk Barang Wajib masih menggunakan
 - Tender Internasional
 - Barang yang dapat difabrikasi di dalam negeri, dibeli
 - Secara utuh dari luar negeri (impor) sehingga perusahaan jasa/fabrikator di dalam negeri kehilangan pangsa pasar

- Pengadaan Jasa Inspeksi yang telah terakreditasi dan terdaftar tidak diundang dalam proses tender. Selain itu Inspeksi Teknis dilakukan oleh pihak manufaktur dan vendor terkait sehingga tidak melibatkan Perusahaan Jasa Inspeksi dalam negeri.

IV. Penutup

- **Saran atau Rekomendasi**

- a. Penegakan peraturan terhadap barang wajib Dipergunakan yang dilanggar oleh Pihak Pertamina dan/atau Kontraktor EPC. Sanksi terhadap pelanggaran;
- b. Terhadap barang atau peralatan yang dapat difabrikasi di dalam negeri, maka ditambahkan dalam dokumen persyaratan pengadaan (tender) bahwa peserta harus melakukan pekerjaan fabrikasi di Wilayah Indonesia;
- c. Persyaratan Teknis yang mengikat dengan mencantumkan nama dan merek produk luar negeri yang telah dapat diproduksi di dalam negeri sesuai persyaratan dalam *Project Specification* dan/atau AML harus diperbaiki sesuai aturan Pengadaan. Spesifikasi harus berorientasi kepada produk dalam negeri;
- d. Penegakan peraturan terhadap Barang Wajib dipergunakan yang dilanggar oleh pihak Pertamina dan/atau Kontraktor EPC dan sanksi terhadap pelanggaran.
- e. Terhadap barang atau peralatan yang dapat difabrikasi di dalam negeri, maka ditambahkan dalam dokumen persyaratan pengadaan (tender) bahwa peserta harus melakukan pekerjaan fabrikasi di Wilayah Indonesia.
- f. Persyaratan Teknis yang mengikat dengan mencantumkan nama dan *merk* produk luar negeri yang telah dapat diproduksi di dalam negeri sesuai persyaratan dalam *Project Specification* dan/atau AML harus diperbaiki sesuai aturan Pengadaan. Spesifikasi harus berorientasi kepada produk dalam negeri;
- g. Tender harus disampaikan kepada seluruh perusahaan yang telah terdaftar dalam AML untuk diberi surat undangan (*Invitation Letters*) dari Panitia Pengadaan. Dokumen RFQ atau RFP hanya diberikan kepada Pihak yang menyatakan tertarik untuk mengikuti Tender dengan mengirimkan balasan berupa *Letter of Interest*. Apabila perusahaan yang telah dikirim surat *Invitation Letter* dan tidak memberitahukan balasannya, maka harus dikenakan juga sanksi (*Fairness*);
- h. Dilakukan upaya-upaya berupa kesepakatan serta penegakan aturan terhadap kontrak yang telah berjalan dan proses pengadaan yang tidak mematuhi peraturan tentang wajib untuk P3DN.

3.6. Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

3.6.1. Rapat Gabungan Kesekretariatan

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Diskusi ini diselenggarakan Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dalam rangka membicarakan cara kerja menunjang *New Normal* di Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang dipimpin oleh Plt. Sekretaris Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dihadiri Kepala Pelaporan dan Perencanaan, Kabag Program, Kasubbag dan Staf terkait;
- b. Kebijakan mengenai sistem rekrut Tenaga Kerja Kontrak (TKK) dilakukan secara masiv atau masal oleh Kemenko Maritim dan Investasi secara umum sedangkan ketika masuk dalam lingkup kedeputian kebijakan dapat dipertimbangkan sesuai kedeputian. Untuk posisi-posisi tertentu, seperti: Sekretaris Kedeputian dan Es. II TKK tetap dibutuhkan;
- c. Penilaian untuk TKK akan menjadi Konduite (dalam KBB) peri kelakuan, kemampuan, atau kepatuhan tata tertib tentang pegawai dalam kata lain catatan keseluruhan tidak hanya kinerja yang akan menentukan penilaian TKK;
- d. Dipersiapkan fasilitas untuk mendukung jaga jarak kerja di Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi;
- e. Hasil rapat dengan Sesmenko ialah untuk Para Es. I dan II diharapkan masuk kerja dikarenakan memiliki ruangan tersendiri sehingga diperkirakan akan aman untuk mendukung "*New Normal*" bekerja di kantor, jam kerja tetap sama (kebijakan akan diberitahu apabila terjadi perubahan), tukin PNS akan sama ketetapanannya tidak ada perubahan, kebijakan mengenai uang transport dan makan pada saat "*New Normal*" akan dihilangkan, serta alokasi dana untuk WFH tetap ada. Kebijakan-kebijakan yang sudah disebutkan sebelumnya akan terjadi perubahan dan diumumkan pada minggu pertama Juni 2020;
- f. *Rapid test* Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi akan diselenggarakan Pada Hari/Tanggal: Selasa/9 Juni 2020.

3.6.2. Rapat Evaluasi Perjanjian Kinerja Eselon II Tahun 2020

I. Pendahuluan

• Tugas dan Fungsi

- a. Rapat dibuka oleh Kepala Bagian Program dan Anggaran, Biro Perencanaan membahas tentang Institusi diwajibkan membuat Perjanjian Kinerja, Analisa Perjanjian Kinerja, dan Keluaran Perjanjian Kinerja. Penyusunan Perjanjian Kinerja (PK) harus memperhatikan bahwa setiap indikator yang dicantukan dalam PK bersifat outcome tidak hanya output dalam satuan satuan dokumen hal ini menunjukkan kualitas PK itu sendiri. SAKIP dan PK memiliki andil yang sangat besar dalam penilaian Reformasi Birokrasi (RB) sehingga dikerjakan semaksimal mungkin. Dokumen-dokumen sudah diupload di e-SAKIP, maka kesempatan ini untuk mereview dan memperbaiki kesesuaian PK dengan data yang ada;
- b. Rapat pembahasan dilaksanakan dan dihadiri para Kabag Program di tiap unit kerja;

II. Kegiatan yang Dilaksanakan

• Pelaksanaan Kegiatan

- a. Rapat Evaluasi Perjanjian Kinerja Eselon II dilaksanakan untuk menyiapkan perjanjian Kinerja Eselon II yang harus segera ditandatangani setelah semua pejabat baru dilantik setelah diberlakukannya Struktur Organisasi Baru di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Rekomendasi dari KemenPAN RB tahun 2019 dan 2020, yakni: meningkatkan kualitas PK, khususnya untuk Es. II. Hal ini dikarenakan pada tahun 2019 dikalangan Es. II

Asisten Deputi masih menuangkan dan menurunkan *output* ke *outcome*. Tugas lain adalah memperbaiki kaskading dari level paling tinggi (Menteri) sampai level terbawah (staff), maka akan membangun pohon kinerja dan akan terlihat turunan kaskading yang selaras;

- b. Status penyampaian PK kepada PAN RB: Deputi 4 belum mengumpulkan PK dan terdapat beberapa dokumen yang belum di tandatangan tetap di *upload* pada aplikasi. Untuk menghasilkan *outcome* hal pertama yang dilakukan adalah mengidentifikasi isu utama/masalah utama dari unit tersebut, kemudian memetakan kondisi pada saat ini, dan memprediksi atau merekomendasikan kondisi yang akan diwujudkan, maka akan tercipta *outcome* Perjanjian Kinerja Es. II tersebut. Hasil evaluasi SAKIP Kemenko Marves: Dokumen akuntabilitas kinerja, seperti: Renstra, Indikator Kinerja Utama (IKU) dan laporan kinerja sampai dengan level Eselon II secara formal telah disusun dan disampaikan kepada kementerian PANRB melalui situs Kemenpan RB;
- c. Evaluasi internal yang telah dilakukan terhadap penerapan SAKIP unit kerja mulai memberikan hasil dalam mendorong perbaikan AKIP pada masing-masing unit kerja. Namun demikian ruang lingkup dan kualitas pelaksanaan evaluasi akuntabilitas kinerja masih perlu ditingkatkan. Peta Strategi adalah diagram yang digunakan untuk mendokumentasikan tujuan akhir dan strategi utama. Peta strategi adalah sebuah diagram yang menunjukkan hubungan antara visi (tujuan dan sasaran) dengan misi (strategi dan rencana aksi) organisasi yang diimplementasikan dalam aktivitas sehari-hari pada setiap unit.

III. Penutup

- **Kesimpulan**

- a. Di beberapa unit memerlukan peningkatan kualitas karena untuk mendukung RB yang saat ini berproses di Biro Hukum;
- b. Renstra sudah ditandatangani oleh Menko, unit kerja sudah bisa melanjutkan ke renstra Eselon I; dan
- c. Setiap unit segera menentukan jadwal diskusi dengan Biro Perencanaan dan Informasi.

3.6.3. Rapat Monitoring dan Evaluasi (Monev) *Sustainable Development Goals* (SDGs)

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Diskusi ini diselenggarakan Biro Perencanaan dan Informasi Kemenko Marves dalam rangka membicarakan Monitoring dan Evaluasi *Sustainable Development Goals* (MONEV SDGs) yang dipimpin oleh Kepala Biro Perencanaan dan Informasi. 2. Point-Point Rapat: a. Latar belakang pengarusutan SDGs dalam RPJMN 2020 – 2024 mencakup 105 target (dari 118 target) melalui sistem tagging target SDGs ke dalam target RPJMN;
- b. Kemenko Marves (bekerjasama dengan Bappenas dan KSP) bertanggungjawab untuk mengkoordinasikan K/L dalam implementasi RPJMN 2020-2024 (Rapat Koordinasi Bappenas – Kemenko pada Bulan Desember 2019);
- c. Kemenko Marves (bekerjasama dengan Bappenas dan KSP) bertanggungjawab untuk mengkoordinasikan K/L terkait target-target SDG dalam RPJMN 2020-2024 (Rakortek SDG pertama yang diinisiasi oleh Deputi 1 pada Mei 2020);
- d. *Roadmap of SDGs* Indonesia Towards 2030 mencakup 60 indikator terpilih 94 dari total 21 indikator SDGs sudah masuk dalam target-target dalam RPJMN 2020-2024 mewujudkan Visi Indonesia dalam meningkatkan kesejahteraan rakyat;
- e. Target SDGs dalam Pembangunan 2020-2024 memiliki tujuan pembangunan yang berkelanjutan yang merupakan pembangunan untuk memenuhi kebutuhan masa kini tanpa mengorbankan generasi masa depan dengan mengedepankan kesejahteraan 3 (tiga)

dimensi, yakni: sosial, ekonomi, dan lingkungan. Pembangunan berkelanjutan pada dasarnya adalah alat dan sarana untuk mencapai agenda pembangunan nasional yang mensyaratkan partisipasi dan kolaborasi semua pihak. Pembangunan berkelanjutan mencakup 17 tujuan yang saling terkait termasuk: kerentanan bencana dan perubahan iklim serta tata kelola pemerintah yang baik. RPJMN 2020-2024 telah mengutamakan 118 target Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs);

- f. 7 (tujuh) agenda pembangunan Tagging Target SDGs dalam RPJMN 2020-2024, meliputi: 1) Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan Berkualitas dan Berkeadilan, 2) Pengembangan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan, 3) SDM berkualitas dan berdaya saing, 4) Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan, 5) Infrastruktur untuk ekonomi dan pelayanan dasar, 6) Lingkungan hidup, ketahanan rencana, dan perubahan iklim, dan 7) Stabilitas Polhukahanham dan transformasi pelayanan publik;
- g. Kerangka Pembangunan Bidang Kemaritiman dan Investasi memiliki alur, sebagai berikut: 1) Rencana Aksi TPB 2020-2024, 2) 7 Agenda Pembangunan melalui Pemantauan dan Evaluasi, lalu 3) Rencana Aksi KKI 2020-2024, berupa Kebijakan Kelautan Indonesia: Kerangka Kerja MONEV Pelaksanaan Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024 dalam Rangka Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian (KSP) serta 'menjahit' Informasi dan beberapa Matriks Informasi Kegiatan.

3.6.4. Rapat Tim Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

I. Pendahuluan

• Pembahasan

- a. Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) merupakan penerapan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2012 Tentang Petunjuk Teknis Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Secara Online;
- b. PMPRB merupakan integrasi sistem di Lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Kemenko Marves sudah dimulai dari penataan sistem kepegawaian, dan selanjutnya adalah sistem persuratan, pengembangan sistem pemantauan kinerja. Hal tersebut dapat menjadi bukti dukung inovasi RB. Selain itu, Perjanjian Kinerja dan Rencana Strategis (RENSTRA) dapat menjadi pedoman dalam penyusunan *Roadmap* RB. Integrasi sistem merupakan salah satu penilaian yang signifikan untuk meningkatkan nilai RB;
- c. Evaluasi area perubahan pada Reformasi Birokrasi (RB) Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dilakukan secara parallel dan terus berjalan;
- d. Penataan SOP Tahun 2019 akan disamakan untuk SOP Tahun 2020 disesuaikan SOTK baru;
- e. Penilaian internal Unit Kerja Deputi dilakukan sesuai indikator-indikator yang sudah ditentukan, selain penilaian dilakukan oleh Sesmenko dan Inspektorat;
- f. Penetapan Penilaian Kinerja (PK) Individu sudah dalam bentuk draft dan masih dikoreksi Biro Perencanaan dan Birokrasi dikarenakan PK Individu dilakukan dari turunan Es. 2 sesuai SOTK baru sampai level staff (PNS);
- g. RENSTRA Deputi masih dalam bentuk draft, PK Es. 1 dan Es. 2 sudah selesai draft, serta PK Es. 3, Es. 4, dan Staff (PNS) masih disusun draftnya;
- h. Laporan Pengukuran Kinerja melalui BSC (Rorein), tetapi setiap Deputi memiliki Laporan Pengukuran Kinerja sendiri lingkup deputi, seperti: LAKIP dan MONEV;

- i. Draft PMPRB Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dapat dilihat dalam bentuk tabel, berikut ini:

43	b. Hasil evaluasi telah ditindaklanjuti dengan penyederhanaan birokrasi	a. Seluruh hasil evaluasi telah ditindaklanjuti dengan mengakukan penyederhanaan birokrasi b. Sebagian besar hasil evaluasi telah ditindaklanjuti dengan mengakukan penyederhanaan birokrasi c. Sebagian kecil hasil evaluasi telah ditindaklanjuti dengan mengakukan penyederhanaan birokrasi d. Hasil evaluasi belum ditindaklanjuti	A	-	Surat Usulan tentang penyederhanaan birokrasi kepada Menteri RH (PIC Biro Hukum)
44	4 PENATAAN TATALAKSANA		1,00		
47	I. Proses bisnis dan prosedur operasional tetap (SOP)		0,50		
45	a. Telah disusun peta proses bisnis yang sesuai dengan pedoman penyusunan Peta Proses Bisnis	a. Seluruh peta proses bisnis telah disusun sesuai dengan pedoman penyusunan Peta Proses Bisnis Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah b. Sebagian peta proses bisnis telah disusun sesuai dengan pedoman penyusunan Peta Proses Bisnis Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah c. Peta proses bisnis belum disusun sesuai dengan pedoman penyusunan Peta Proses Bisnis Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah	A	-	Peta proses bisnis/matriks (pic biro hukum) - evidence bernama
46	b. Telah tersedia peta proses bisnis yang sesuai dengan tugas dan fungsi	a. Seluruh peta proses bisnis telah sesuai dengan tugas dan fungsi b. Sebagian peta proses bisnis telah sesuai dengan tugas dan fungsi c. Peta proses bisnis belum sesuai dengan tugas dan fungsi	A	-	Peta proses bisnis/matriks Eselon I (pic biro hukum) - evidence bernama
48	c. Telah disusun peta proses bisnis yang sesuai dengan dokumen rencana strategis dan rencana kerja organisasi	a. Seluruh peta proses bisnis telah sesuai dengan dokumen rencana strategis dan rencana kerja organisasi b. Sebagian peta proses bisnis telah sesuai dengan sebagian dokumen rencana strategis	A	-	Peta proses bisnis eselon I/matriks (pic biro hukum) - evidence bernama dan bahan paparan, matriks eselon I

SPI (Sistem Penilaian Internal) dilakukan secara internal dan kompleks, berupa: apakah pejabat terkait sudah melakukan pekerjaan sesuai dengan yang ditugaskan dan dievaluasi, evaluasi keuangan, kepegawaian, dsb sedangkan SPIP (Sistem Penilaian Internal Pemerintah) dilakukan oleh Inspektorat.

3.6.5. Rapat Jabatan Fungsional Pranata Komputer

I. Pendahuluan

• Pembahasan

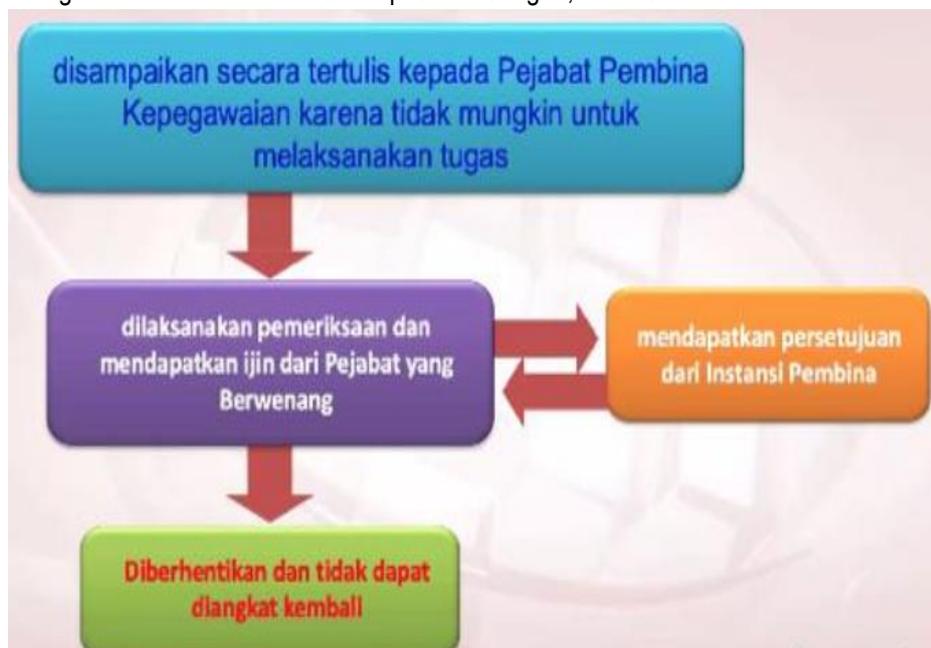
- Organisasi Tim Penilai, meliputi: Tim Penilai Badan Pusat Statistik (BPS), Tim Penilai Kantor Pusat BPS, Tim Peilai BPS Provinsi, Tim Penilai Instansi Pusat, dan Ti Penilai Provinsi/Kabupaten/Kota;
- Pejabat yang berwenang menetapkan angka kredit, meliputi: Kepala Pusat dan atau Pejabat Eselon II Bidang TI, Gubernur atau Pejabat Eselon II Bidang TI, Bupati/Walikota atau Pejabat Eselon II Bidang TI;
- Syarat menjadi anggota Tim Penilai, meliputi: Pangkat/Jabatan Penilaian lebih dari Pangkat/Jabatan Pranata Komputer yang dinilai, Memiliki Keahlian dan Kemampuan untuk menilai prestasi kerja Pranata Komputer, dan dapat aktif melakukan penilaian;
- Ahli jabatan terampil ke ahli dapat dilihat dalam bagan, berikut ini:



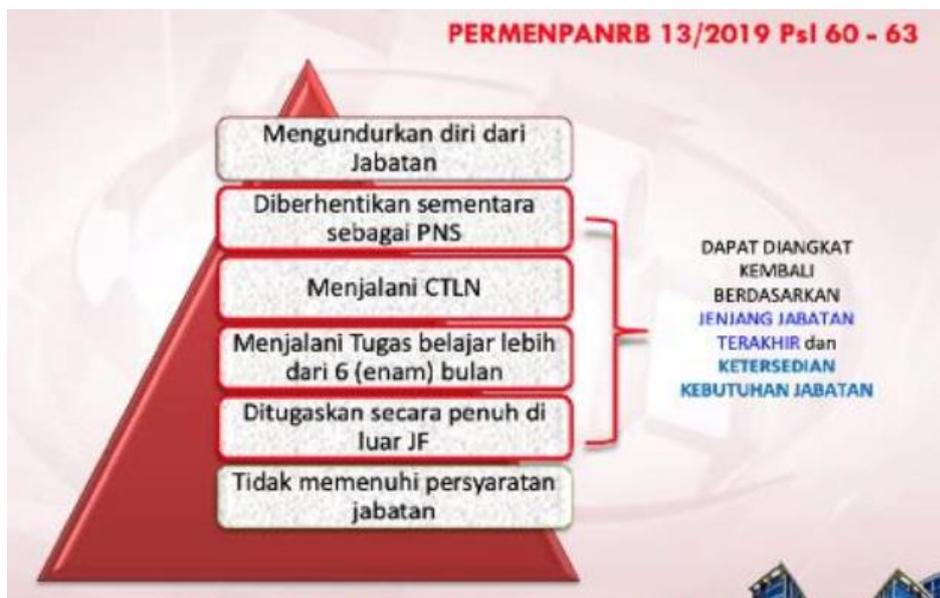
e. Penilaian Antar Jenjang dapat dilihat dalam bagan, berikut ini:



f. Mengundurkan Diri dari Jabatan dapat dilihat bagan, berikut ini:



g. Jenis Pemberhentian dari Jabatan Fungsional dapat digambarkan dalam bentuk pyramid, berikut ini:



- h. Apabila proses menjalani Cuti di Luar Tanggungan Negara (CLTN) kecuali untuk persalinan ke-4 (empat) dan seterusnya dapat ditingkatkan kembali setelah selesai menjalankan CLTN sesuai dengan jenjang jabatan terakhir apabila tersedia kebutuhan;
- i. Pemberhentian sementara sebagai PNS emiliki tahap=tahap, sebagai berikut: berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2966 atau Undang-Undang (UU) Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara (Pasal 87- 88), Berdasarkan Keputusan Pengadilan yang telah memunyai kekuatan hukum tetap dinyatakan tidak bersalah atau dijatuhi pidana percobaan, dan dapat diangkat kembali sesuai dengan jenjang jabatan terakhir apabila tersedia kebutuhan;
- j. Menjalani tugas belajar lebih dari 6 (enam) bulan memiliki ketentuan, sebagai berikut: Tunjangan jabatannya diberhentikan pada bulan ke-7 (tujuh) terhitung mulai tanggal diberhentikan, dapat dipertimbangkan KPNya apabila sekurang-kurangnya telah 4 (empat) tahun dalam pangkat terakhir dan setiap unsur dalam PPK bernilai baik dalam 2 tahun terakhir, dan dapat diangkat kembali setelah selesai tugas eblajar sesuai dengan jenjang jabatan terakhir apabila tersedia kebutuhan;
- k. Hal-hal yang tidak memenuhi persyaratan jabatan, meliputi
 - Tidak memnuhi kualifikasi pendidikan yang dipersyaratkan unutk menduduki Pranata Komputer atau tidak memenuhi standar kompetensi yang ditentukan pada Pranata Komputer yang diduduki, dilaksanakan pemeriksaan dan mendapatkan izin dari pejabat yang berwenang, dan diberhentikan atau tidak dapat diangkat kembali;
- l. Ditugaskan secara penuh di luar jabatan Pranata Komputer, sebagai contoh jabatan Pimpinan Tinggi Administrator, Pengawas, dan Pelaksana telah selesai melaksanakan tugas di luar jabatan Pranata Komputer, maka akan dapat diangkat kembali sesuai dengan jenjang jabatan yang terakhir apabila tersebdia kebutuhan serta dapat disesuaikan pada jenjang sesuai dengna pangkat terakhir pada jabatannya paling kurang 1 (satu) tahun setelah diangkat kembali pada jenjang Pranata Kompter terakhir yang didudukinya setelah mengikuti dan lulus uji kmpetensi apabila tersedia kebutuhan;
- m. Tidak memenuhi persyaratan jabatan memiliki tahapan, sebagai berikut: Tidak memenuhi kualifikasi pendidikan yang dipersyaratkan untuk menduduki Pranata Komputer atau tidak memenuhi standar kompetensi yang ditentukan pada Pranata Komputer yang diduduki, maka akan dilaksanakan pemeriksaan dan mendapatkan izin dari Pejabat yang berwenang serta diberhentikan dan tidak dapat diangkat kembali;
- n. Jadwal Penilaian Pranata Komputer berupa berkas yang akan disidangkan diterima di bagian Jabatan Fungsional paling lambat 2 bulan sebelumnya dapat dilihat skema, sebagai berikut:

Kejadian	November	Desember	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober
	I II III IV											
Berkas diterima												
Pemeriksaan												
Penilaian												
Sidang Penilaian												
Pembuatan PAK												
Pengiriman PAK												

3.6.6. Rapat Penyusunan Perjanjian Kinerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi

I. Pendahuluan

- **Pembahasan**

- a. Diskusi ini diselenggarakan oleh Biro Perencanaan dan Informasi emenko Marves dalam rangka membicarakan penyusunan Perjanjian Kinerja (PK) Menteri Tahun 2020 yang memiliki Indikator Kinerja Utama (IKU) atau Target Kinerja Level Kementerian Cascading dengan IKU Unit Eselon 1 Lingkup Deputi dan Setmenko sampai unit organisasi terendah di Kemenko Marves yang dipimpin oleh Kepala Biro Umum;
- b. Perjanjian Kinerja Tahun 2020 Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi memiliki Sasaran Strategis, Indikator Kinerja Utama, dan Target;
- c. Perspektif Pemangku Kepentingan: SS.1 Teguhnya jati diri Indonesia sebagai negara maritim yang mandiri dan berdaulat dengan IKU Indeks Kepemimpinan Maritim (*Maritime Leadership Indeks*), SS.2 terwujudnya ekonomi maritim sebagai penggerak utama perekonomian nasional dengan IKU PDB Maritim, dan SS.3 menguatnya jati diri Indonesia sebagai bangun bahari maju dan berkepribadian luhur dengan IKU Indeks Daya Saing Global (ISDG);
- d. Perspektif Mitra: SS.4 Terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim yang mandiri mengelola laut di forum Internasional dengan IKU Indeks Kedaulatan Maritim, SS.5 Terwujudnya pemerataan pembangunan ekonomi berbasis kemaritiman dengan IKU Indeks Kerja Logistik, SS.6 Meningkatkan produktifitas dan kualitas lingkungan dan pesisir Indonesia dengan Indeks Ekonomi, SS.7 Meningkatnya produksi barang dan jasa serta sumberdaya alam dengan IKU Indeks Kualitas Lingkungan Hidup dan PDB Sektor Sumberdaya Alam dan Jasa;
- e. Pencapaian target merupakan peran dari seluruh unit dan PK yang tersusun sudah sampai tingkat staf (PNS);
- f. Indeks Kepemimpinan Maritim untuk melihat *leadership* (kepemimpinan) maritime saat ini terganggu dikarenakan Covid-19 perjalanan luar negeri;
- g. Kajian PDB Maritim bekerja sama dengan Pusat Ekonomi LIPI sebagai kajian pembanding selain itu, sengan PBS;
- h. Disparitas Ekonomi dapat berasal dari Disparitas Timur-Barat dan APBN;
- i. Ukuran kinerja atau indikator untuk PDB Maritim satuannya diubah menjadi persentase (%);
- j. Indeks merupakan perubahan relative terhadap data (suatu angka ke angka berikutnya) tersebut;
- k. Disparitas dari BKPM sudah *clear* dan jelas;
- l. Sistem manual IKU sudah dalam level *outcome*.

BAB IV REALISASI ANGGARAN DAN PERKEMBANGAN SUMBERDAYA

4.1. Realisasi Anggaran Per Juni 2020

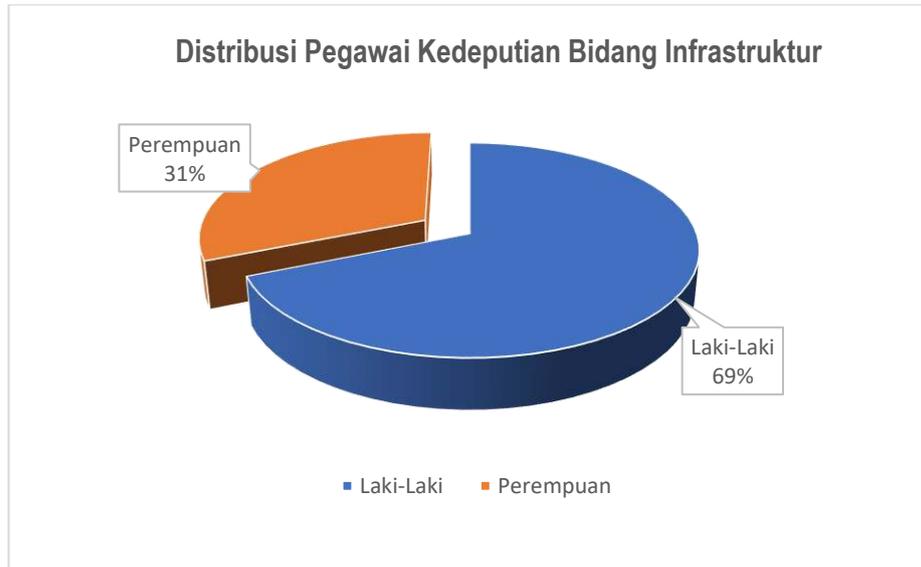
Realisasi Anggaran Juni 2020 Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi untuk tahun anggaran 2020 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel Realisasi Anggaran Juni 2020 Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

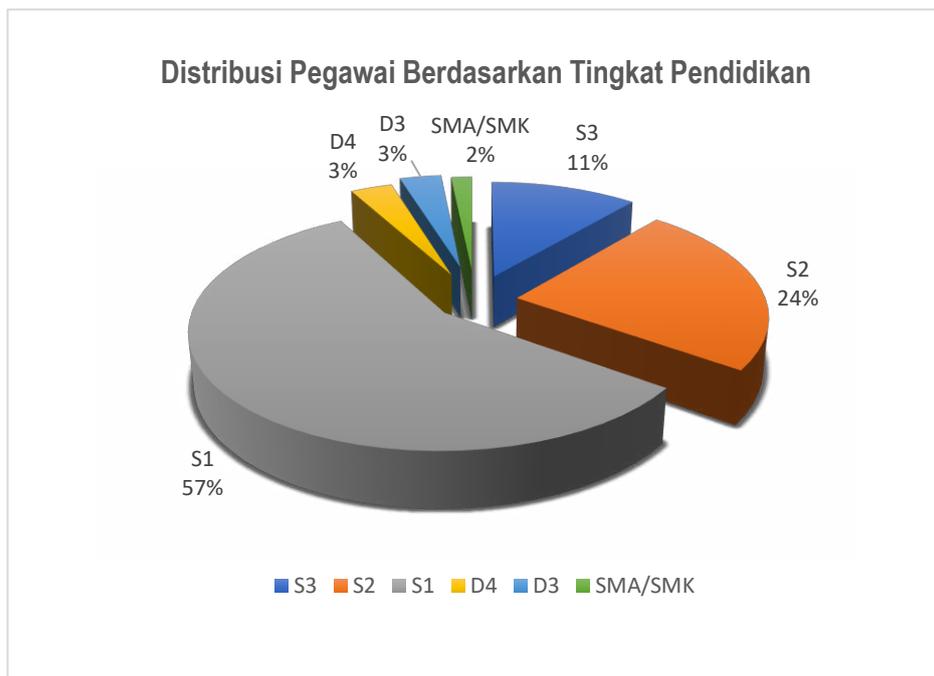
Kode Akun	Program	Pagu Akhir	Realisasi	% Realisasi
5992	Koordinasi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumberdaya Air	1.617.238.000	633.029.948	39.41 %
5993	Koordinasi Infrastruktur Pengembangan Wilayah	1.447.238.000	11.505.000	0.79 %
5994	Koordinasi Infrastruktur Konektivitas	1.433.239.000	495.836.401	34.60 %
5759	Koordinasi Industri Pendukung Infrastruktur	1.402.239.000	497.466.743	35.48 %
5995	Koordinasi Industri Maritim dan Transportasi	1.684.239.000	238.217.420	14.14 %
5760	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	6.573.060.000	941.249.179	14.32 %
Jumlah		14.157.253.000	2.817.304.691	19.90 %

4.2. Sumberdaya Manusia

Sumberdaya manusia di Kedeputan Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dapat dikelompokkan menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu: pegawai dengan status PNS, CPNS, dan TKK. Adapun sampai dengan Bulan Juni 2020, maka pegawai di lingkungan kedeputan, yaitu: 50 pegawai yang terdistribusi baik di sekretariat maupun ke-Asdepan. Jumlah tersebut di atas, terdiri dari Laki-laki = 35 orang, Perempuan = 15 orang.



Selanjutnya berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat gambar di bawah ini, yang menunjukkan bahwa sebagian besar pegawai Deputy Infrastruktur, dengan jenjang pendidikan S3 = 7 orang, S2= 15 orang, S1 = 36 orang, D4 = 2 orang, D3 = 2 orang dan SMA = 1 orang, Adapun diagram distribusinya adalah sebagai berikut:



4.3. Dukungan pada Reformasi Birokrasi (Manajemen SDM Aparatur)

Program Penataan Sistem Manajemen SDM Aparatur bertujuan meningkatkan profesionalitas SDM Aparatur yang didukung adanya pengelolaan SDM yang handal meliputi: ketersediaan industri yang sesuai; komitmen pimpinan yang kuat; dan budaya organisasi yang kondusif.

Target yang akan dicapai melalui program ini, meliputi:

- a. Meningkatnya kapasitas Unit Kerja menerapkan instrumen pengelolaan SDM
- b. Meningkatnya integritas SDM Aparatur
- c. Meningkatnya efektivitas manajemen SDM

d. Meningkatnya profesionalisme SDM.

Adapun program ini, diantaranya:

a. Indikator Kinerja Output

1. Terbangunnya sistem rekrutmen yang terbuka, transparan, akuntabel dan berbasis kompetensi;
2. Tersedianya uraian jabatan;
3. Tersedianya peringkat jabatan;
4. Tersedianya dokumen standar kompetensi jabatan;
5. Tersedianya peta profil kompetensi individu;
6. Tersedianya indikator kinerja individu yang terukur;
7. Tersedianya data pegawai yang mutakhir dan akurat;
8. Terbangunnya sistem dan proses pendidikan serta pelatihan pegawai berbasis kompetensi dalam pengelolaan kebijakan dan pelayanan publik.

b. Kriteria Penilaian Output

1. Sistem rekrutmen berbasis kompetensi yang transparan & akuntabel sudah dibuat dan diterapkan;
2. Tersedianya uraian jabatan untuk seluruh posisi/pekerjaan dalam struktur organisasi;
3. Tersedia *Job Grading* yang sudah di validasi oleh Kementerian PAN&RB dan BKN untuk seluruh posisi/pekerjaan yang ada dalam organisasi;
4. Tersedianya dokumen standar kompetensi jabatan yang lengkap;
5. Tersedianya profil kompetensi individu yang lengkap;
6. Tersedianya sistem penilaian kinerja individu;
7. Tersedianya *database* pegawai;
8. Sistem dan proses pendidikan dan pelatihan pegawai berbasis kompetensi telah tersedia.

c. Indikator Kinerja Outcome

1. Diperoleh para pegawai baru maupun yang sedang berkarir yang memiliki tingkat kompetensi yang dipersyaratkan oleh jabatan;
2. Meningkatnya pemahaman dan penerapan atas uraian jabatan yang mengandung tugas, tanggungjawab dan hasil kerja yang harus diemban pegawai dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya;
3. Terwujudnya profil kompetensi untuk masing-masing jabatan di dalam organisasi dan tersedianya informasi secara komprehensif dan akurat profil kompetensi individu;
4. Terwujudnya sistem pengukuran kinerja individu yang obyektif, transparan dan akuntabel;
5. Berjalannya sistem informasi pegawai yang akurat, transparan dan akuntabel;
6. Berjalannya sistem diklat pegawai yang mengurangi kesenjangan antara kompetensi yang dimiliki oleh seorang pegawai dan kompetensi yang dipersyaratkan oleh jabatan.

BAB V PENUTUP

Laporan kegiatan Bulan Juni Tahun 2020 ini disusun berdasarkan realisasi kegiatan dan sasaran strategis tahun anggaran 2020 yang telah disusun oleh Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Laporan yang berisikan informasi kegiatan selama Bulan Juni Tahun Anggaran 2020 tersebut sebagai media informasi dan komunikasi untuk melaporkan progress atau kemajuan segala bentuk kegiatan di Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi sehingga pada akhirnya dapat tumbuh komunikasi yang baik dan kerja sama.

Kegiatan-kegiatan yang dilakukan di Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, dibagi menjadi 6 (enam) bagian, yaitu: **Kegiatan Pada Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air, meliputi:** Rapat Koordinasi Pembahasan Infrastruktur Dasar dan Konektivitas untuk Mendukung Pengembangan Destinasi Wisata Karimunjawa dan Sekitarnya; Laporan Tinjauan Lapangan Banjir Rob Area Pantai Utara; dan Rapat Koordinasi Pembahasan Infrastruktur Dasar dan Konektivitas untuk Mendukung Pengembangan Destinasi Wisata Karimunjawa dan Sekitarnya.

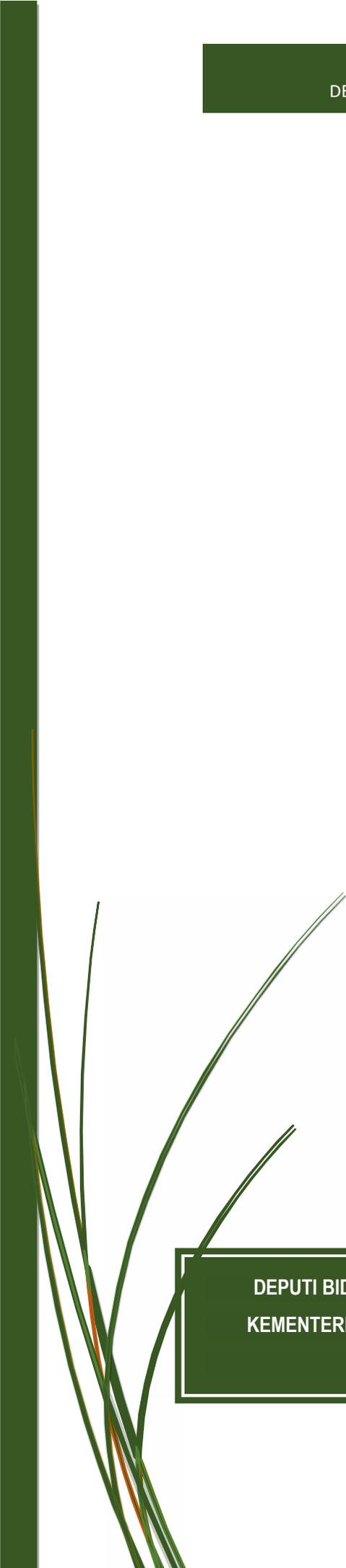
Kegiatan Pada Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah, meliputi: Rapat Persiapan Pengembangan Aplikasi LCS Tahun 2020; Rapat Lanjutan Pembahasan Penentuan Dua Program Prioritas Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan; Rapat Sosialisasi Jabatan Fungsional Analisis Kebijakan; Rapat Internal Persiapan Rapat Koordinasi Deputi Terkait Percepatan Pembangunan Infrastruktur di Provinsi Sumatera Barat; Rapat Penetapan Alur Navigasi di Raja Ampat; Rapat Ketahanan Pangan Sulawesi dan NTT oleh Direktorat Lalu Lintas Angkutan Lautan Kementerian Perhubungan; *Re-Design* Bisnis Logistik dalam Kondisi *New Normal* oleh Kemenko Perekonomian; Rapat Koordinasi Pembahasan Awal Rencana Penetapan dan Penyesuaian Tarif Pelayanan Kbandarudaraan; Pembahasan Infrastruktur Pengembangan Kota Baru Maja Kabupaten Lebak Banten.

Kegiatan Pada Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, meliputi: Penyusunan Tim Perwakilan Indonesia dalam Pembentukan *Joint Task Force* Aceh – Andaman – Nicobar; Pembahasan TKDN Proyek Kilang Lawe-Lawe; Pelatihan Terkait *Land Subsidence* di Daerah Jakarta dan Sekitarnya; Rapat Koordinasi Pengembangan TIK di Kabupaten Anambas; Rapat Koordinasi Persiapan Mitigasi Bencana; Pembahasan Proyek Strategis Nasional; Pembahasan Lanjutan Sub-Indikator Kebijakan Nasional Ketahanan Sumber Daya Air; Rapat Indeks Ketahanan Air; Pembangunan Tanggul NCICD di Kawasan Sunda Kelapa.

Kegiatan Pada Asisten Deputi Industri Pendukung, meliputi: Rapat Koordinasi Pengembangan TIK di Kabupaten Kepulauan Anambas; Pembahasan Perkembangan PSEL Makassar; Penggunaan Aspal Buton untuk Pembangunan Jalan Desa Sistem Padat Karya; Pembahasan Perkembangan plta Kalimantan Utara; Percepatan Pembangunan Instalasi Pengolahan Sampah menjadi Energi Listrik Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan.

Kegiatan Pada Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi, meliputi: Rapat Koordinasi *Roadmap* Industri Kedirgantaraan; Rapat Koordinasi Tindak Lanjut PSN Industri Pesawat Terbang; Rapat Koordinasi Masukan Atas Konsep Jawaban Pemerintah Terkait Pertanyaan Pemerintah Amerika Serikat Melalui Komite *Trade-Related Investment* di *World Trade Organization* (WTO); Target Program Percepatan Penyusunan Regulasi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL BB) dan Kebijakan Strategis; Rapat Koordinasi Kemajuan Kebijakan Pelaksanaan atau Turunan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan; Rapat Koordinasi Pembahasan PMK Turunan Terjait Insentif Kendaraan bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL BB); Kesiapan Industri Dalam Negeri untuk Peningkatan TKDN dalam Pengembangan Energi Terbarukan di Indonesia; Rapat Koordinasi P3DN Proyek Lawe-Lawe; Rapat Pembahasan Terkait Laporan Permasalahan dari Asosiasi Proyek Pertamina RDMP Balikpapan dan Lawe-Lawe.

Kegiatan Pada Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, meliputi: Rapat Gabungan Kesekretariatan; Rapat Evaluasi Perjanjian Kinerja Eselon II Tahun 2020; Rapat Monitoring dan Evaluasi (Monev) *Sustainable Development Goals* (SDGs); Rapat Tim Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi; Rapat Jabatan Fungsional Pranata Komputer; dan Rapat Penyusunan Kinerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.



DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
TAHUN 2020