



LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH TAHUN 2019



**DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
KATA PENGANTAR
REPUBLIK INDONESIA**

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun Anggaran 2019. Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah ini merupakan perwujudan pertanggungjawaban atas kinerja pencapaian Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur yang tertuang dalam Perjanjian Kinerja Tahun Anggaran 2019. Laporan ini disusun berdasarkan hasil capaian sesuai dengan target kinerja yang tercantum dalam Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun 2019.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 Tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Review atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, maka Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur menyusun Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2019. Rencana yang sudah dilaksanakan dapat terlaksana dengan beberapa kendala yang menghambat. Selain itu, adanya arahan penting Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi untuk segera diselesaikan.

Dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah ini disampaikan hasil dan penjelasan capaian kinerja/kegiatan pada Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, meliputi: Asisten Deputy Bidang Konektivitas dan Sistem Logistik, Asisten Deputy Bidang Pertambangan dan Energi, Asisten Deputy Bidang Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata dan Asisten Deputy Bidang Industri Penunjang Infrastruktur sampai akhir Tahun Anggaran 2019.

Semoga laporan ini dapat memenuhi harapan sebagai pertanggungjawaban kami atas mandat yang diemban, kinerja yang telah ditetapkan, pendorong peningkatan kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, serta bermanfaat bagi kita semua.

Jakarta, Januari 2020
Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur

Dr. Ir. Ridwan Djamaluddin M.S



DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	3
DAFTAR TABEL	5
BAB I PENDAHULUAN	6
1.1. Latar Belakang	6
1.2. Struktur Organisasi	10
1.3. Tugas Pokok dan Fungsi	11
BAB 2 RENCANA KINERJA TAHUN 2019	12
2.1. Perjanjian Kinerja	12
2.2. Rencana dan Target Kinerja	12
2.2.1. Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator	14
2.2.2. Persentase Tindak Lanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur	15
2.2.3. Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	15
2.2.4. Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	15
BAB 3 AKUNTABILITAS KINERJA	16
3.1. Capaian Kinerja Unit Organisasi	16
3.1.1. Capaian pada Penyusunan Presentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang menjadi Kebijakan Menteri Koordinator (IKU-1)	17
3.1.2. Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator	53
3.1.3. Persentase Tindak Lanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur	59
3.1.4. Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	1
3.1.5. Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	11
BAB 4 PENUTUP	23
4.1 Kesimpulan	23
1. Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator	23
2. Persentase Tindak Lanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur	24
3. Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	24



4. Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan.	25
5. Indikator Kinerja Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim	25
4.2 Rekomendasi.....	26



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program	9
Tabel 2 Target dan Uraian Indikator Kinerja	13
Tabel 3 Target dan Realisasi Indikator Kinerja Utama	13
Tabel 4 Capaian Kinerja Unit Organisasi	16
Tabel 5 Komponen Penilaian Investasi	20
Tabel 6 Investasi di Kawasan Barat Indonesia Periode Januari - September 2019	21
Tabel 7 Investasi di Kawasan Timur Indonesia Periode Januari - September 2019	22
Tabel 8 Realisasi Investasi Kawasan Timur dan Barat Indonesia	23
Tabel 9 Pendapatan dan Biaya Beli Layanan Pada Koridor I Stasiun Tawang - Bawen	28
Tabel 10 Rencana Anggaran <i>Buy The Service</i>	28
Tabel 11 Rencana Penyelenggaraan dan Pelaksanaan	28
Tabel 12 Anggaran Awal Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun 2019	43
Tabel 13 Tabel Realisasi Anggaran Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Berdasarkan Jenis Mata Anggaran (Semester 2 Tahun Anggaran (TA) 2019	44
Tabel 14 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik (Asdep-1)	45
Tabel 15 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi (Asdep-2)	46
Tabel 16 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan, dan Pariwisata (Asdep-3)	47
Tabel 17 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Bidang Koordinasi Penunjang (Asdep-4)	48
Tabel 18 Realisasi Anggaran Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur (Sesdep)	49
Tabel 19 Penyerapan Anggaran Kegiatan Jasa Konsultan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun Anggaran 2019	50
Tabel 20 Pengembalian Kepada Negara Periode Tahun 2019	50
Tabel 21 Perbandingan Realisasi Anggaran Tahun 2015-2019	53



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015 – 2019 merupakan penjabaran dari Visi Misi Presiden Joko Widodo yang secara garis besar memuat Visi Pembangunan Nasional 2015-2019, yaitu “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong-royong”. Visi ini diwujudkan melalui 7 (tujuh) Misi Pembangunan, yaitu: 1. Mewujudkan keamanan Nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekono

mi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan, 2. Mewujudkan masyarakat maju, berkesinambungan, dan demokratis berlandaskan negara hukum, 3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim, 4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju, dan sejahtera, 5. Mewujudkan bangsa yang berdaya saing, 6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan Nasional, serta 7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

Peraturan Presiden Nomor 71 tahun 2019 Tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi ditetapkan Presiden Joko Widodo Pada Tanggal 24 Oktober 2019 di Jakarta. Peraturan Presiden Nomor 71 tahun 2019 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 206.

Peraturan Presiden Nomor 71 tahun 2019 Tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi adalah tindak lanjut ditetapkannya Keputusan Presiden Nomor 113/P Tahun 2019 Tentang Pembentukan Kementerian Negara dan Pengangkatan Menteri Negara Kabinet Indonesia Maju Periode Tahun 2019-2024 dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 11 dan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 Tentang Kementerian Negara dalam rangka menjaga keberlangsungan pelaksanaan program dan anggaran Tahun 2019. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi saat ini dijabat oleh Bapak Luhut Binsar Panjaitan.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan dalam pencapaian visi ke deputian. Oleh karena itu, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman memiliki misi, sebagai berikut:

1. Meningkatkan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur; serta
2. Meningkatkan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur



Dasar hukum Peraturan Presiden Nomor 71 tahun 2019 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, meliputi:

1. Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 17 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 Tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 766, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
3. Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penataan Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Kabinet Indonesia Maju Periode Tahun 2019-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 202);
4. Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2019 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 203).

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mengoordinasikan beberapa kementerian, sebagai berikut: a. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral; b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; c. Kementerian Perhubungan; d. Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan; e. Kementerian Kelautan dan Perikanan; f. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif; g. Badan Koordinasi Penanaman Modal; dan Instansi lain yang dianggap perlu.

Fokus pembangunan maritim dijabarkan lebih lanjut dalam struktur organisasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dengan ditetapkannya Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2019 Tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Bagian Kelima Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur. Pasal 15 berisi bahwa Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Koordinator dan dipimpin oleh Deputi. Pasal 16 menjelaskan tugas Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur untuk menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur.

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 tugas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi menyelenggarakan fungsi:

1. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kemaritiman dan investasi;
2. Pengelolaan dan penangangan isu di bidang kemaritiman dan investasi;
3. Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
4. Pengawasan program prioritas nasional dan kebijakan lain yang telah ditetapkan dalam Sidang Kabinet;
5. Penyelesaian permasalahan yang tidak dapat diselesaikan atau disepakati antar Kementerian/Lembaga dan memastikan terlaksananya keputusan dimaksud;
6. Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi; dan



7. Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

Kondisi ideal dalam pencapaian visi dan misi di Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, maka dirumuskan tujuan program deputy ini adalah peningkatan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian dengan sektor teknis dalam percepatan pembangunan dan pemerataan infrastruktur untuk poros maritim.

Untuk mencapai tujuan program pada Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, disusunlah sasaran program, yaitu: terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral, serta termonitornya implementasi kebijakan mengenai Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik, Infrastruktur Pertambangan dan Energi, Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata dan Industri Penunjang Infrastruktur melalui koordinasi kebijakan yang efektif dan produktif.

Ukuran keberhasilan atas program yang dihasilkan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur sesuai tugas dan fungsinya, yakni: dihasilkannya bahan kebijakan/regulasi, rekomendasi yang dimanfaatkan, kawasan ekonomi dan industri yang terbentuk, revisi kebijakan/regulasi serta rekomendasi yang ditindaklanjuti yang semuanya sebagai hasil dari masing-masing Asisten Deputy.

Adapun pemanfaatan hasil dari masing-masing Asisten Deputy 1 s/d 4 Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur menghasilkan indikator kinerja program, terdiri dari:

- I. Indikator Kinerja Program 1: Jumlah rekomendasi kebijakan yang dihasilkan sebesar atau sama dengan 8 isu strategis;
- II. Indikator Kinerja Program 2: Presentase rekomendasi kebijakan bidang infratraktur yang ditindaklanjuti yaitu 80% dari jumlah rekomendasi yang dihasilkan;
- III. Indikator Kinerja Program 3: Jumlah pengendalian implementasi kebijakan bidang infrastruktur yaitu sebanyak 3 atau lebih kebijakan;

Keterkaitan antara sasaran strategis Kemenko, tujuan program, sasaran program dan indikator kinerja unit organisasi eselon 1 (Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur) diatas dapat dilihat pada tabel 1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program.

Sehubungan dengan hal tersebut dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian isu-isu strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman diarahkan untuk mempercepat hal-hal, sebagai berikut:

1. Tersedianya Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik yang terintegrasinya dan terdistribusi secara seimbang;
2. Terpenuhinya Infrastruktur Pertambangan dan Energi dengan kandungan lokal tinggi dan ramah lingkungan yang mendukung kedaulatan energi;
3. Tersedianya Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata secara memadai dan berdaya saing global; dan Berkembangnya Industri Penunjang Infrastruktur yang berdaya saing dan memiliki keunggulan kompetitif



Tabel 1 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program

Visi	:	Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang mandiri, maju dan kuat menuju poros maritim dunia		
Misi	:	Mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia berbasis sumberdaya alam yang berkelanjutan dan infrastruktur yang maju dan terpadu		
Tujuan	:	Mempercepat pembangunan dan pemerataan infrastruktur poros maritim		
Sasaran Strategis (SS)	Tujuan Program (TP)	Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Unit (IKU)	Target
Tersedianya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim; Tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur; Tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur; Terselesaikannya Tugas Tambahan Lainnya di Bidang Infrastruktur yang Diberikan Pemimpin; Terwujudnya Tata Kelola Pemerintah yang Baik; serta Terkelolanya Anggaran Secara Optimal.	Peningkatan Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian dengan Sektor Teknis dalam Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur untuk Poros Maritim	Terwujudnya Sinergi antar Sektor, Tersedianya Rekomendasi Solusi atas Permasalahan Sektoral, serta Termonitornya Implementasi Kebijakan Mengenai Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik, Infrastruktur Pelayaran Perikanan dan Pariwisata dan Industri Penunjang Infrastruktur melalui Koordinasi Kebijakan yang Efektif dan Produktif	Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator	≥ 3 Isu/Kebijakan
			Persentase Tindak Lanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur	≥ 2 Isu/Kebijakan
			Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	≥ 5 Isu/Kebijakan
			Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	≥ 5 Isu/Kebijakan
			Indikator Kinerja Utama	≥ 3 Isu/Kebijakan

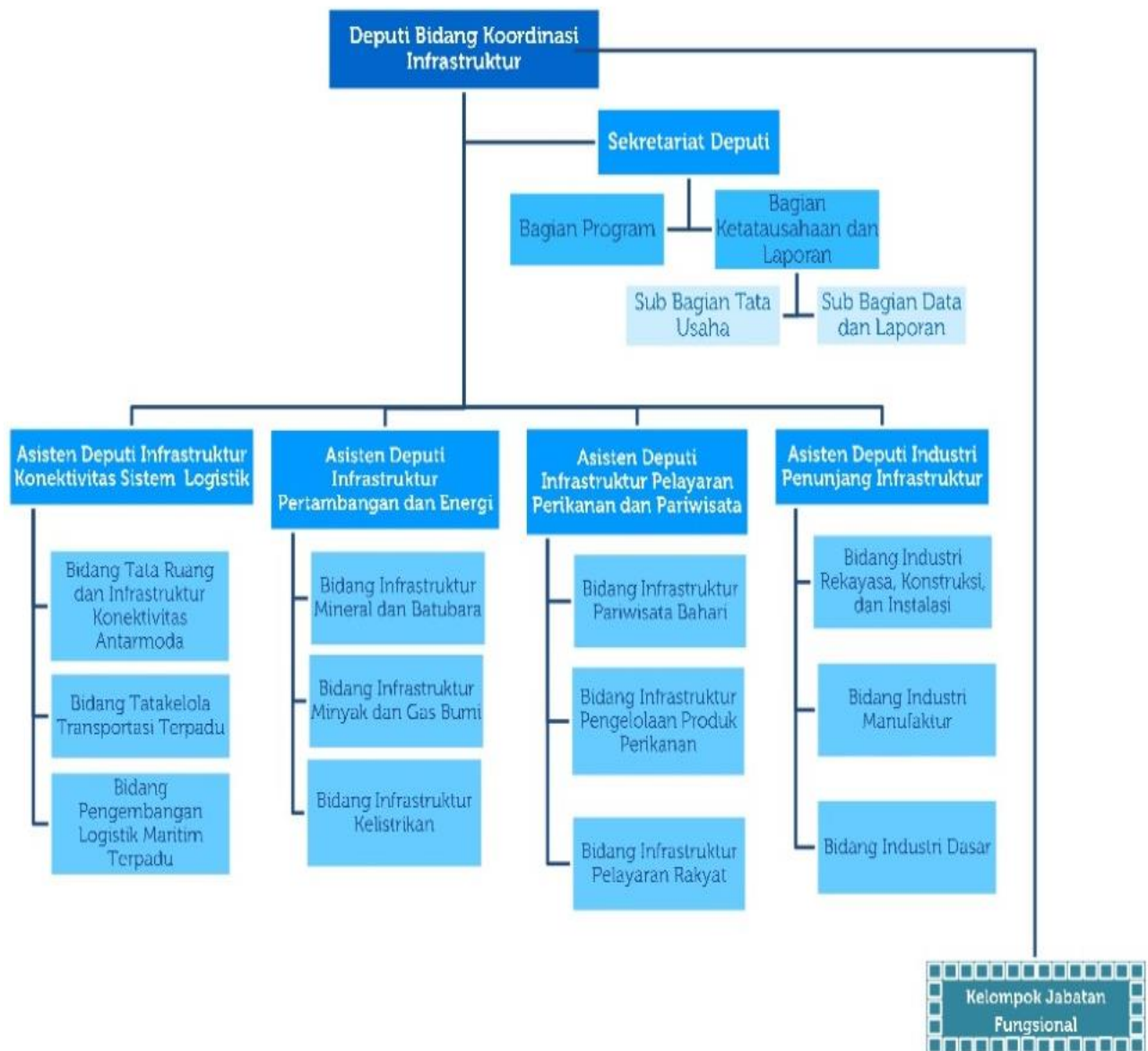


1.2 Struktur Organisasi

Struktur organisasi di Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman terdiri atas:

Sekretariat Deputy;

- Asisten Deputy Infrastruktur, Konektivitas, dan Sistem Logistik;
- Asisten Deputy Infrastruktur Pertambangan dan Energi;
- Asisten Deputy Infrastruktur Pelayaran, Perikanan, dan Pariwisata;
- Asisten Deputy Industri Penunjang Infrastruktur; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.



Gambar 1 Struktur Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur



1.3 Tugas Pokok dan Fungsi

Sesuai dengan Permenko Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Organisasi dan Tata laksana di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 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 di bidang infrastruktur

b. Fungsi

Dalam melaksanakan tugas, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur, Kemenko Bidang Kemaritiman menyelenggarakan fungsi:

1. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastuktur;
2. Pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur;
3. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan dan pengendalian pembangunan infrastruktur pelayaran, perikanan dan kelautan;
4. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan dan pengendalian pelaksanaan kebijakan pembangunan infrastruktur konektivitas antar moda dan pengembangan sistem logistik nasional;
5. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan pembangunan Infrastruktur Pertambangan dan Energi;
6. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan dan pengendalian pelaksanaan kebijakan industri transportasi;
7. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan dan pelaksanaan kebijakan penyusunan tataruang wilayah laut;
8. Pemantauan analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang infrastruktur;
9. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman



BAB 2

RENCANA KINERJA TAHUN 2019

2.1. Perjanjian Kinerja

Sesuai dengan perjanjian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur untuk tahun 2019, maka sasaran program yang dijanjikan, yaitu: terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral serta termonitornya implementasi kebijakan mengenai Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik, Infrastruktur Pertambangan dan Energi, Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata dan Industri Penunjang Infrastruktur melalui koordinasi kebijakan yang efektif dan produktif.

Indikator-indikator kinerja untuk sasaran program ditinjau dari 3 (tiga) perspektif, yaitu:

1. *Customer Perspective*, berupa: a) persentase rekomendasi kebijakan Bidang Koordinasi Infrastruktur yang menjadi dasar penerbitan kebijakan para pemangku kepentingan sebesar 30%; b) persentase rekomendasi hasil pelaksanaan Kebijakan Bidang Koordinasi Infrastruktur yang dilaksanakan para pemangku kepentingan sebesar 50%.
2. *Internal Process Perspective*, berupa: a) jumlah rumusan/formulasi Kebijakan yang dihasilkan di Bidang Koordinasi Infrastruktur dengan target 100%; b) jumlah rekomendasi hasil pengendalian pelaksanaan kebijakan bidang koordinasi infrastruktur yang dihasilkan dengan target 100%.
3. *Learning and Growth Perspective*, berupa nilai evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) dengan target ≥ 60 .

2.2. Rencana dan Target Kinerja

Laporan kinerja merupakan bentuk akuntabilitas dari pelaksanaan tugas dan fungsi yang dipercayakan kepada setiap instansi pemerintah atas penggunaan anggaran. Hal terpenting yang diperlukan dalam penyusunan laporan kinerja adalah pengukuran kinerja dan evaluasi serta pengungkapan (*disclosure*) secara memadai hasil analisis terhadap pengukuran kinerja.

Laporan Kinerja (LKJ) di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi infrastruktur merupakan laporan capaian kinerja tahun 2019 yang menggambarkan capaian kinerja untuk tahun 2019. Laporan ini merupakan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Laporan Kinerja tingkat Kedeputian sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Tujuan dari penyusunan laporan kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur tahun 2019, yaitu:

- a) Memberikan informasi kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas kinerja yang telah dan seharusnya dicapai,
- b) Sebagai upaya perbaikan berkesinambungan bagi instansi pemerintah untuk meningkatkan kinerjanya;
- c) Sebagai bahan pengendalian pimpinan dan untuk perbaikan pada tahun berikutnya;



Deputi bidang Koordinasi infrastruktur menyusun Laporan Kinerja tahunan tingkat unit organisasi (Kedeputian/Sekretariat Kemenko) berdasarkan Perjanjian Kinerja yang disepakati dan menyampaikannya kepada Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan ditembuskan kepada Inspektorat, paling lambat 1 (satu) bulan setelah tahun anggaran berakhir.

Sasaran program Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur yaitu terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral serta termonitornya implementasi kebijakan mengenai infrastruktur konektivitas dan sistem logistik, infrastruktur pertambangan dan energi, infrastruktur pelayaran perikanan dan pariwisata dan industri penunjang infrastruktur melalui koordinasi kebijakan yang efektif dan produktif. Adapun target dan uraian untuk masing-masing indikator kinerja dapat dijelaskan di bawah.

Tabel 2 Target dan Uraian Indikator Kinerja

No	Asisten Deputi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur	Isu	Ket.
		2019	
1	Konektivitas dan Sistem Logistik	6/6	-
2	Pertambangan dan Energi	7/7	
3	Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	7/7	
4	Industri Penunjang Infrastruktur	6/6	
Total		26/26	

Tabel 3 Target dan Realisasi Indikator Kinerja Utama

Indikator Kinerja Utama	Target	Realisasi	Capaian (%)
1) Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim	3	3	95,74%
1. Persentase Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim di Kawasan Timur Indonesia Terhadap Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim Nasional	60.00	57.35	95,63%
2. Persentase Biaya Logistik Nasional Terhadap PDB (Produk Domestik Bruto)	21.50	23.20	91,59%
3. Persentase Rekomendasi dan Pengendalian Kebijakan Kemaritiman yang Menjadi Dasar Penerbitan Kebijakan	100.00	100.00	100.00%



Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman			
2) Tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur	8	8	100.00 %
1. Rancangan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan <i>Urban Transport</i>	1	1	100.00 %
2. Ringkasan Kebijakan Percepatan Proyek Strategis Nasional Pembangunan Instalasi Pengolah Sampah yang Menghasilkan Energi Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan di 12 Kota	1	1	100.00 %
3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Implementasi Kebijakan Pengembangan Jaringan Infrastruktur Gas Nasional	1	1	100.00 %
4. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Pengendalian Pengembangan Infrastruktur Pengolah Produk Perikanan	1	1	100.00 %
5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Pengembangan Infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas “Peningkatan Kunjungan Wisatawan Mancanegara Melalui Kapal Pesiar”	1	1	100.00 %
6. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Kebijakan Industri Maritim	1	1	100.00 %
7. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Kebijakan Industri Manufaktur Nasional	1	1	100.00 %
8. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Implementasi Kebijakan Terkait TKDN	1	1	100.00 %
3) Terselesainya Tugas Tambahan Lainnya di Bidang Infrastruktur yang Diberikan Pimpinan	1	1	100.00 %
1. Persentase Penyelesaian Tugas Lainnya	100.00	100.00	100.00 %
4) Terwujudnya Tata Kelola Pemerintah yang Baik	2	2	105.02 %
1. Nilai Evaluasi Internal (AKIP)	60.00	65.46	104.55 %
2. Persentase Ketaatan Penyampaian Pelaporan	100.00	91.25	95.63 %
5) Terkelolanya Anggaran Secara Optimal	1	1	107.54 %
1. Persentase Realisasi Anggaran	85.00	97.82	107.54 %

2.2.1 Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator

- Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Berbasis Moda Perkeretaapian



2. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian dan Implementasi Kebijakan Terkait TKDN
3. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Industri Manufaktur Nasional.

2.2.2 Persentase Tindak Lanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur

1. Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan Angkutan Massal di Indonesia
2. Pengendalian Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Poros Maritim

2.2.3. Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan

1. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian
2. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Pengembangan Jaringan Infrastruktur Gas
3. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan PLTSa
4. Koordinasi, Sinkronisasi, Pengendalian, dan Implementasi Kebijakan Terkait TKDN
5. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Industri Manufaktur Nasional

2.2.4. Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan

1. Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan Angkutan Massal di Indonesia
2. Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Pengolahan Produk Perikanan
3. Pengendalian dan Sinkronisasi Revitalisasi Pelayaran Rakyat Guna Mendukung Tol Laut dan Printis
4. Pengendalian Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas
5. Pengendalian Kebijakan Terkait Industri Maritim



BAB 3

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1. Capaian Kinerja Unit Organisasi

Capaian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun 2019, sesuai dengan Perjanjian Kinerja (PK) yang direvisi per Maret 2019 karena adanya penghematan anggaran, maka secara umum rencana yang ditargetkan tersebut tercapai seluruhnya.

Dalam uraian ini membahas terkait penjelasan dan rincian dari masing-masing indikator kinerja yang telah ditetapkan dengan ulasan, meliputi: Perbandingan antara target dan realisasi kinerja tahun ini; Perbandingan antara realisasi kinerja serta capaian kinerja tahun ini dengan tahun-tahun sebelumnya; Perbandingan kinerja sampai dengan tahun ini dengan target jangka menengah yang terdapat dalam dokumen perencanaan strategis; Perbandingan realisasi kinerja tahun ini dengan standar nasional; Analisis kondisi yang mendorong keberhasilan pencapaian kinerja atau kendala yang menghambat pencapaian kinerja; Analisis efisiensi penggunaan sumberdaya (SDM, Anggaran, dll); serta Analisa yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan pencapaian target kinerja tahun ini.

Pengukuran Nilai Capaian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun 2019 dihitung dengan membandingkan realisasi capaian kinerja pada akhir tahun anggaran (Bulan Desember) dengan target (Rencana Kinerja) yang telah disepakati dan tertuang dalam Perjanjian Kinerja masing-masing Asisten Deputy dan Sekretaris Deputy, pada saat ada revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2019 yang dihasilkan pada Maret 2019.

Selain target capaian teknis (indikator nomor 1-3) juga ditetapkan target pada rencana aksi, mengenai isu strategis yang menjadi komponen dalam indikator kinerja program untuk masing-masing indikator. Pada tabel diatas, terlihat bahwa capaian total Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur sebesar 100% dari target yang ditetapkan.

Tabel 4 Capaian Kinerja Unit Organisasi

No.	IKP	Kinerja			Anggaran		Ket.
		Target	Realisasi	Capaian %	Pagu (Ribu Rp.)	Realisasi	
1.	Presentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang menjadi Kebijakan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman	3	3	100	Rp. 23.251.239.000	97, 82 %	-



2.	Persentase Tindaklanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Koordinasi Infrastruktur	2	2	100			
3.	Jumlah Rancangan Kebijakan yang dihasilkan di Bidang Koordinasi Infrastruktur yang Dihasilkan	5	5	100			
4.	Jumlah Rekomendasi Hasil Pengendalian Pelaksanaan Kebijakan Bidang Koordinasi Infrastruktur yang Dihasilkan	5	5	100			

3.1.1. Capaian pada Penyusunan Presentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang menjadi Kebijakan Menteri Koordinator (IKU-1)

A. Capaian Kinerja IKU-1

Perwujudan sasaran program Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dilaksanakan melalui pelaksanaan program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman melalui Sasaran Program, yaitu: terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral, serta termonitornya implementasi kebijakan mengenai infrastruktur konektivitas dan sistem logistik, infrastruktur pertambangan dan energi, infrastruktur pelayaran perikanan dan pariwisata dan industri penunjang infrastruktur melalui koordinasi kebijakan yang efektif dan produktif.

B. Analisa Capaian Kinerja dan Kualitas Keluaran

Dalam rangka mewujudkan sasaran program Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur telah ditetapkan rumusan IKU-1, yaitu: Target dan Realisasi Indikator Kinerja Utama. Target dan Realisasi Indikator Kinerja Utama, terdiri dari: 1) Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim dan 2) Tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang menjadi kebijakan Menteri Koordinator yang dihasilkan, rumus IKP-1 tersebut dapat menggambarkan capaian sasaran program, apabila semua



rekomendasi yang dihasilkan dapat dilaksanakan oleh para pemangku kepentingan dan melebihi dari yang ditargetkan.

Capaian pada IKU-1 telah memenuhi target sesuai dengan dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2019, yaitu: pada Sub IKU Rancangan Kebijakan dan Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang menjadi kebijakan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman. Dokumen kebijakan yang disusun oleh Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur, sebagai berikut:

1) Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim

1. Persentase Realisasi Investasi infrastruktur Maritim di Kawasan Timur Indonesia Terhadap Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim Nasional

A. Pendahuluan

IKU (Indikator Kinerja Utama) Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur ini adalah persentase realisasi investasi infrastruktur maritim di Kawasan Timur Indonesia terhadap realisasi investasi infrastruktur maritim nasional. IKU ini bersifat *outcome* atau kondisi yang timbul (efek tidak langsung) dari program-program atau kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

Kontribusi dan pertumbuhan GDP Indonesia belum merata, Pulau Jawa dan Sumatera berkontribusi 80% dari GDP secara Nasional. Perbedaan inilah yang menjadi isu utama untuk dilakukannya pemerataan kontribusi dan pertumbuhan GDP di Wilayah Indonesia Timur atau di luar Jawa dan Sumatera melalui pembangunan infrastruktur kemaritiman. Pembangunan infrastruktur kemaritiman di Indonesia memerlukan biaya yang sangat besar sehingga mengundang investor untuk berinvestasi di Indonesia merupakan cara yang efektif. Adanya investasi ini diharapkan mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi, khususnya di Kawasan Timur Indonesia.

Penanaman modal adalah segala bentuk kegiatan menanam modal, baik oleh penanam modal dalam negeri maupun penanam modal asing untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia. Aktivitas penanaman modal diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2017 Tentang Penanaman Modal. Penanaman modal dalam negeri adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di Wilayah Negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal dalam negeri dengan menggunakan modal dalam negeri. Penanaman modal asing adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di Wilayah Negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal.

B. Tujuan

Indikator Kinerja Utama (IKU) ini bertujuan untuk memberi gambaran tentang realisasi investasi infrastruktur maritim di Kawasan Timur Indonesia terhadap realisasi investasi infrastruktur maritim



secara Nasional. Dengan adanya perbandingan ini kita dapat melihat persentase pertumbuhan investasi di Kawasan Timur Indonesia selama tahun 2019. Perbandingan ini dapat memberi gambaran mengenai pembangunan di Indonesia tidak hanya berfokus pada wilayah Jawa dan Sumatera. Gambaran realisasi investasi ini sangat penting untuk memberi inputan kepada pengambil kebijakan terkait kemajuan kegiatan ekonomi di Kawasan Timur Indonesia dan secara Nasional.

C. Batasan Masalah

Persentase realisasi investasi infrastruktur maritim di Kawasan Timur Indonesia adalah persentase total investasi yang masuk ke Kawasan Timur Indonesia terhadap realisasi investasi secara Nasional. Kawasan Timur Indonesia meliputi: Pulau Kalimantan, Pulau Bali, Pulau Sulawesi, Provinsi NTT, Provinsi NTB, Provinsi Maluku, Provinsi Maluku Utara, Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat. Bidang investasi yang ada di Indonesia dihimpun berdasarkan peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 19 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik Nomor 95 Tahun 2015 tentang Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI). Data realisasi investasi yang digunakan untuk menghitung realisasi investasi di Kawasan Timur Indonesia adalah data investasi yang bersumber dari Penanam Modal Asing (PMA) periode Januari – September 2019.

D. Metode Perhitungan

Sesuai dengan Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Sasaran Strategis (SS) Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim, dengan Indikator Kinerja Utama (IKU) Persentase realisasi investasi infrastruktur maritim di Kawasan Timur Indonesia terhadap realisasi investasi infrastruktur maritim Nasional dengan target 60%. Berikut merupakan rumus perhitungan realisasi investasi infrastruktur maritim di Kawasan Timur Indonesia:

$$\text{IKU Realisasi Investasi} = \frac{\text{Realisasi Investasi Wilayah Timur Indonesia}}{\text{Realisasi Investasi Nasional}} \times 100$$

Rumus tersebut digunakan untuk menghitung nilai persentase masuknya investasi infrastruktur maritim di wilayah Timur Indonesia baik melalui modal dalam negeri maupun modal asing berdasarkan Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI 2017) terhadap realisasi investasi secara Nasional.



E. Data dan Analisa

• Struktur Data KBLI 2017

KBLI merupakan klasifikasi menurut jenis aktivitas ekonomi, sehingga ruang lingkupnya terbatas pada unit yang terlibat dalam aktivitas ekonomi. KBLI mengklasifikasikan seluruh aktivitas ekonomi ke dalam beberapa lapangan usaha berdasarkan pendekatan kegiatan yang menekankan pada proses dari aktivitas ekonomi untuk menghasilkan barang/jasa, serta pendekatan fungsi yang melihat pada fungsi pelaku ekonomi dalam menggunakan input, seperti: tenaga kerja, modal serta barang dan jasa untuk menciptakan *output* barang/jasa. Komponen-komponen penilaian mengenai investasi dapat dilihat dalam tabel 5.

Tabel 5 Komponen Penilaian Investasi

No	Struktur Data KBLI 2017
1	(03-2017) Perikanan
2	(05-2017) Pertambangan batu bara dan lignit
3	(06-2017) Pertambangan minyak bumi dan gas alam dan panas bumi
4	(07-2017) Pertambangan bijih logam
5	(08-2017) Pertambangan dan penggalian lainnya
6	(09-2017) Aktivitas jasa penunjang pertambangan
7	(10-2017) Industri makanan
8	(19-2017) Industri produk dari batu bara dan pengilangan minyak bumi
9	(20-2017) Industri bahan kimia dan barang dari bahan kimia
10	(21-2017) Industri farmasi, produk obat kimia dan obat tradisional
11	(24-2017) Industri logam dasar
12	(27-2017) Industri peralatan listrik
13	(28-2017) Industri mesin dan perlengkapan ytdl
14	(30-2017) Industri alat angkutan lainnya
15	(32-2017) Industri pengolahan lainnya
16	(33-2017) Reparasi dan pemasangan mesin dan peralatan
17	(38-2017) Pengelolaan dan daur ulang sampah
18	(42-2017) Konstruksi bangunan sipil
19	(43-2017) Konstruksi khusus
20	(46-2017) Perdagangan besar, bukan mobil dan sepeda motor
21	(47-2017) Perdagangan eceran, bukan mobil dan motor
22	(50-2017) Angkutan perairan
23	(51-2017) Angkutan udara
24	(52-2017) Pergudangan dan aktivitas penunjang angkutan
25	(55-2017) Penyediaan akomodasi
26	(61-2017) Telekomunikasi
27	(68-2017) Real estat
28	(70-2017) Aktivitas kantor pusat dan konsultasi manajemen



No	Struktur Data KBLI 2017
29	(71-2017) Aktivitas arsitektur dan keinsinyuran; analisis dan uji teknis
30	(72-2017) Penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan
31	(74-2017) Aktivitas profesional, ilmiah dan teknis lainnya
32	(77-2017) Aktivitas penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi
33	(79-2017) Aktivitas agen perjalanan, penyelenggara tur dan jasa reservasi lainnya
34	(81-2017) Aktivitas penyedia jasa untuk gedung dan pertamanan
35	(85-2017) Pendidikan

KBLI mengelompokkan unit produksi menurut kelompok jenis aktivitas produktif barang dan jasa, bukan mengklasifikasikan komoditas barang dan jasa. Komponen penilaian yang digunakan ada 35 jenis klasifikasi baku lapangan usaha yang menjadi dasar perhitungan nilai investasi. Berdasarkan tabel dibawah total investasi yang masuk ke Kawasan Barat Indonesia sebesar 16.044.71 Ribu US\$. Investasi yang paling besar berada di provinsi DKI Jakarta, terbesar kedua provinsi Jawa Barat, urutan ketiga provinsi Banten dan keempat ada provinsi Sumatera Selatan. Sebaran investasi masih berpusat di DKI Jakarta dan Jawa Barat hal ini dikarenakan kondisi geografis yang berdekatan antar kedua provinsi serta infrastruktur penunjang yang sangat lengkap dan maju. Inestasi di Kawasan Barat Indonesia periode Bulan Januari – September Tahun 2019 dapat dilihat dalam tabel 6 sedangkan untuk Kawasan Timur Indonesia periode Bulan Januari – September Tahun 2019 dapat dilihat dalam tabel 7.

Tabel 6 Investasi di Kawasan Barat Indonesia Periode Januari - September 2019

Provinsi	Nilai Investasi (Ribu US\$)
Aceh	423.617
Banten	2.017.793
Bengkulu	372.579
Daerah Istimewa Yogyakarta	4.957
Daerah Khusus Ibukota Jakarta	3.849.866
Jambi	1.535.137
Jawa Barat	3.468.084
Jawa Tengah	128.155
Jawa Timur	393.339
Kepulauan Bangka Belitung	359.876
Kepulauan Riau	863.698
Lampung	99.169
Riau	427.655
Sumatera Barat	104.855
Sumatera Selatan	1.238.706
Sumatera Utara	756.886
TOTAL	16.044.371



Tabel 7 Investasi di Kawasan Timur Indonesia Periode Januari - September 2019

Provinsi	Nilai Investasi (Ribu US\$)
Bali	288.333,9
Gorontalo	87.207,0
Kalimantan Barat	148.277,9
Kalimantan Selatan	1.525.778,1
Kalimantan Tengah	135.542,5
Kalimantan Timur	8.350.665,3
Kalimantan Utara	778.489,2
Maluku	29.984,4
Maluku Utara	1.129.059,1
Nusa Tenggara Barat	1.271.643,5
Nusa Tenggara Timur	76.071,9
Papua	45.433,7
Papua Barat	9.786,8
Sulawesi Barat	6.513,1
Sulawesi Selatan	126.519,6
Sulawesi Tengah	795.882,3
Sulawesi Tenggara	2.270.318,8
Sulawesi Utara	4.497.691,0
TOTAL	21.573.198,1

Berdasarkan tabel di atas total investasi yang masuk ke Kawasan Timur Indonesia sebesar 21.573.198,1 Ribu US\$. Investasi yang paling besar berada di provinsi Kalimantan Timur, terbesar kedua provinsi Sulawesi Utara, urutan ketiga provinsi Sulawesi Tenggara dan keempat ada provinsi Kalimantan Selatan. Nilai investasi di Kawasan Timur Indonesia lebih besar dibandingkan Kawasan Barat Indonesia, hal ini sejalan dengan komitmen pemerintah dalam mengimplementasi kebijakan untuk membangun di luar Pulau Jawa. Pulau Kalimantan dan Sulawesi merupakan penerima investasi terbesar di Kawasan Timur Indonesia dalam menunjang pembangunan industri di daerah tersebut.

$$\text{IKU Realisasi Investasi} = \frac{\text{Realisasi Investasi Wilayah Timur Indonesia}}{\text{Realisasi Investasi Nasional}} \times 100\%$$

Berdasarkan perhitungan di atas dapat disimpulkan bahwa realisasi investasi infrastruktur Kawasan Timur Indonesia sebesar 57,3487% sedangkan Kawasan Barat Indonesia sebesar 42,6513% tersedia dalam tabel 8.



Tabel 8 Realisasi Investasi Kawasan Timur dan Barat Indonesia

Uraian	Kawasan Timur Indonesia	Kawasan Barat Indonesia	Nasional (Total)	Satuan	% Timur	% Barat
KBLI, 2017						
Data realisasi Investasi periode Jan-Sept 2019 (BKPM 2019)	21.573.198,1	16.044.371,3	37.617.569,4	Ribu US \$	57,3487	42,6513

Berdasarkan perhitungan di atas dapat disimpulkan bahwa realisasi investasi infrastruktur Kawasan Timur Indonesia sebesar 57,3487% sedangkan Kawasan Barat Indonesia sebesar 42,6513%.

F. Kesimpulan

Sesuai dengan Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Sasaran Strategis (SS) Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim, dengan Indikator Kinerja Utama (IKU) Persentase Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim Di Kawasan Timur Indonesia Terhadap Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim Nasional dengan target 60%. Dari hasil perhitungan di atas diperoleh nilai persentase realisasi investasi infrastruktur maritim di Kawasan Timur Indonesia sebesar 57,3487%. Jadi capaian IKU ini adalah 95,63% dengan rumus $Q/P \times 100\%$ $Q=Realisasi$ $P=Target$.

2. Persentase Biaya Logistik Nasional Terhadap PDB (Produk Domestik Bruto)

A. Latar Belakang

IKU (Indikator Kinerja Utama) Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur ini adalah Presentase Biaya Logistik Nasional terhadap Produk Domestik Bruto. IKU ini berkarakter *outcome* atau kondisi yang timbul (efek tidak langsung) dari program-program atau kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Indikator Kinerja Utama (IKU) ini bertujuan untuk memberi gambaran perbandingan Biaya Logistik Nasional terhadap PDB, dengan mengetahui persentase biaya logistik nasional kita dapat melihat pembangunan infrastruktur yang dilakukan pemerintah berbanding lurus atau tidak terhadap penurunan biaya logistik nasional.

B. Deskripsi Isu

Isu utama adalah dikarenakan mahalnya biaya logistik nasional terutama terjadi di Indonesia bagian timur, sehingga mempengaruhi biaya logistik secara nasional. Hal ini disebabkan tidak



meratanya pembangunan infrastruktur di beberapa daerah. Tingginya biaya logistik membuat para investor enggan menanamkan investasi. Sehingga kondisi ini juga berdampak pada menurunnya daya saing Indonesia di pasar global.

C. Laporan dan Analisis

Persentase biaya logistik nasional terhadap PDB pada tahun 2019 adalah 23,2% direlease oleh Bappenas melalui Dokumen RPJMN (Lampiran I Peraturan Presiden no. 18 Tahun 2020, Bab II Hal II-24 RPJMN 2020-2024). Sedangkan target dari perjanjian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur adalah 21.5% dimana masih ada *gap* sebesar 1.7% yang menjadi tugas bersama untuk membuat kebijakan atau regulasi dan mencari kendala serta solusi untuk mengatasi kendala sehingga persentase biaya logistik nasional dapat menurun.

D. Rekomendasi Kebijakan

- Pembangunan dan perbaikan tata kelola konektivitas (pelabuhan, bandara, dan perkeretaapian) perlu didorong untuk meningkatkan daya saing Indonesia;
- Pemerataan pembangunan infrastruktur terutama di Wilayah Indonesia Timur perlu terus ditingkatkan dalam rangka menekan biaya logistik terutama terjadi di Indonesia Bagian Timur;
- Mendorong penggunaan teknologi agar dapat memberikan banyak keuntungan dalam pemanfaatannya di sektor logistik baik bagi perusahaan maupun para konsumen atau pelanggan, terkait pengelolaan rantai pasokan dan pendistribusiannya;
- Hal- hal yang mempengaruhi biaya logistik nasional sebagai berikut harus dibenahi infrastruktur dan tata-kelolanya, sebagai berikut: Standar Layanan Pelanggan, Transportasi, Manajemen Persediaan, Proses Pemesanan, Pergudangan, Penanganan Material, Pembelian, Pengemasan, Kerja sama dengan Produksi, serta Pemeliharaan Informasi

2) Tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur

1. Rancangan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan *Urban Transport* di Indonesia

A. Latar Belakang

Indonesia saat ini sedang berada dalam kondisi 'darurat' angkutan perkotaan sehingga berdampak pada meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi dan menimbulkan kemacetan di JABODETABEK. Tahun 2002 *share* angkutan umum sejumlah 38% dan sepeda motor hanya 21%, namun setelah 14 (empat belas tahun) berlalu *share* angkutan umum menjadi hanya 2% dan sepeda motor naik mencapai 54%. Secara umum saat ini total jumlah kendaraan di Indonesia lebih dari 50%



didominasi oleh kendaraan bermotor roda dua dan empat milik pribadi dengan 2% untuk angkutan umum sehingga perlu kegiatan revitalisasi.

B. Deskripsi Isu

Menanggapi isu yang ada, maka pemerintah harus menjamin ketersediaanya angkutan umum untuk jasa angkutan orang maupun barang dalam berbagai tingkat kawasan/wilayah termasuk kawasan perkotaan. Selain menjamin ketersediaanya angkutan umum itu sendiri pemerintah berkewajiban menjaga pemenuhan Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan berdasarkan Jenis Pelayanan yang diberikan. Oleh karena itu, pemerintah harus mendata progress revitalisasi angkutan umum di kota-kota besar yang menjadi acuan dan membagi tanggung jawab kepada pihak-pihak terkait.

C. Landasan Kebijakan

Berdasarkan Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 139 berisi hal-hal, sebagai berikut:

- Pemerintah Daerah Provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi;
- Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota;
- Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota antar provinsi serta lintas batas negara;
- Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah, dan/atau Badan Hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 158 dibahas bahwasanya pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di Kawasan Perkotaan.

Dijelaskan dalam Undang-Undang (UU) Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Konkuren antara Pemerintah Pusat, Daerah Provinsi, Daerah Kabupaten/Kota pada kolom Daerah Provinsi huruf (g) yang berbunyi penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) provinsi serta pada kolom Daerah Kabupaten/Kota terdapat pula point yang berbunyi penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah Kabupaten/Kota.

Kebijakan pembangunan infrastruktur konektivitas dan kemaritiman dengan fokus transportasi yang tertuang dalam RPJMN 2015-2019, yakni:



- a. Mempercepat pembangunan sistem transport multimoda;
- b. Meningkatkan keselamatan keamanan dan pertolongan penyelenggaraan transportasi;
- c. Membangun angkutan massal berbasis jalan dan rel;
- d. Peningkatan efektivitas dan efesiensi dalam pembiayaan infrastruktur;
- e. Keterpaduan transportasi dengna orientasi nasional, lokal, dan kewilayahan;
- f. Transportasi mendukung pusat investasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas nasional;
- g. Meningkatkan kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional;
- h. Mengembangkan transportasi ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan.

Berdasarkan data tersebut, fokus utama pelaksanaan kebijakan tersebut, antara lain:

- a. Menyediakan infrastruktur konektivitas untuk mendukung pusat pertumbuhan perekonomian;
- b. Membangun aksesibilitas untuk mencapai keseimbangan antar wilayah serta keberpihakan kepada daerah timur, terpencil, tertinggal, dan perbatasan;
- c. Membangun sistem dan fasilitas angkutan umum massal yang *modern*, maju, aman dan nyaman dengan harga yang terjangkau; serta
- d. Peningkatan efektifitas dan efesiensi dalam pembiayaan infrastruktur.

Adapun program prioritas nasional pembanguan konektivitas, antara lain:

- a. Pembangunan transportasi laut;
- b. Pembangunan dan pengembangan jalan aksesibilitas;
- c. Pembangunan dan pengembangan kapasitas bandara;
- d. Pembangunan dan pengembangan pita lebar dan penyiaran;
- e. Pembangunan dan pengembangan kereta api;
- f. Pembangunan dan pengembangan ASDP;
- g. Pembangunan dan pengembangan transportasi umum; serta
- h. Pembangunan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM).

D. Evaluasi dan Analisis

Progress revitalisasi angkutan umum di kota-kota besar harus dibagi tanggungjawabnya kepada pihak-pihak terkait. Sebagai contoh kewajiban menyediakan angkutan umum oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota, Badan Usaha Milik Daerah, dan/atau Badan Hukum lain. Pemerintah wajib menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan oran gdengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Sedangkan, untuk Perusahaan Angkutan Umum sendiri berkewajiban untuk memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan. Kewajiban penyelenggaraan angkutan jalan oleh pihak-pihak terkait, meliputi:

- a. Dinas Perhubungan



- Merencanakan jaringan trayek (dengan *update* berkala);
 - Menetapkan kapasitas/frekuensi layanan tiap trayek;
 - Menetapkan tipe bus tiap trayek;
 - Menerbitkan izin untuk operator;
 - *Monitoring*/pengawasan kinerja operator dalam memastikan penyediaan layanan sesuai spesifikasi Dinas Perhubungan; serta
 - Menegakan regulasi terkait (pengujian kendaraan, penggunaan pemberhentian bus, dll)
- b. Badan Hukum
- Memilih operator yang tepat untuk tiap trayek melalui proses e-katalog;
 - Negosiasi kontrak dengan pemenang tender;
 - *Monitoring*/pengawasan operasi tiap trayek untuk memastikan kepatuhan dengan ketentuan dan standar izin yang ditetapkan Dinas Perhubungan; serta
 - Menyediakan data operasional ke Dinas Perhubungan sebagaimana diperlukan untuk tujuan *monitoring*/pengawasan.
- c. Operator
- Membeli dan memelihara bus;
 - Mempererjakan pengemudi, kondektur, staf administratif, pengawasan, dan pemeliharaan, seluruhnya dengan sistem gaji;
 - Mengoperasikan trayek sesuai dengan jadwal, ketentuan dan standar yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan (dan memuat dalam kontrak); serta
 - Menyediakan data operasional ke Badan Hukum sebagaimana diperlukan untuk tujuan *monitoring*/pengawasan.

Progress program rancangan dan pengendalian kebijakan bidang infrastruktur yang menjadi kebijakan pembangunan *urban transport* di Indonesia, meliputi:

a. *Program Buy The Services* (Bus)

Rapat progress revitalisasi angkutan umum pada tahap awal di 5 (lima) kota besar untuk program *Buy The Services* diselenggarakan pada 1 Maret 2019 dengan mengundang 9 Pemerintah Daerah, yakni: Medan, Palembang, Surakarta, Surabaya, Samarinda, Denpasar, Badung, Makassar, dan Sorong. Pemilihan kota didasarkan pada populasi, tingkat kepadatan pendudukan dan kemampuan fiskal serta bukan merupakan kota percontohan program INDOBUS (Pekanbaru, Batam, Bandung, dan Semarang).

Berdasarkan hasil rapat, 6 (enam) Pemerintah Daerah menyatakan komitmennya untuk merevitalisasi angkutan umum melalui Program *Buy The Services* yang direncanakan oleh Pemerintah Pusat, antara lain: Medan, Palembang, Surakarta, Denpasar dan Badung, serta Sorong. Data pendapatan dan biaya beli layanan pada koridor I Stasiun Tawang-Bawen sebagai *project* yang



lebih dahulu dilakukan pada tahun 2017 dan 2018 dapat dilihat pada tabel 9.

Tabel 9 Pendapatan dan Biaya Beli Layanan Pada Koridor I Stasiun Tawang - Bawen

No.	Indikator	Tahun 2017 (Juli – Desember 18 Kendaraan)	Tahun 2018 (25 Kendaraan)
1.	BOK (Sesuai Kontrak)	Rp. 5.964.000.000 (Rp. 7.475/bus-km)	Rp. 14.919.000.000 (Rp. 7.475/ bus-km)
2.	Pendapatan	Rp. 1.945.877.000 (33,92%)	Rp. 5.373.796.000 (36%)
3.	Jumlah Penumpang	Umum: 68,15% Pelajar: 17,98% Buruh: 13,87%	Umum: 73,97% Pelajar: 14,76% Buruh: 11,27%
4.	Load Factor Rata-Rata	113%	115%

Untuk rencana anggaran *Buy The Service* Tahun 2020 yang *multiyear* selama 5 (lima) tahun, maka kebutuhan anggaran untuk kelima kota percontohan tersebut senilai 300 Miliar dikalikan 5 tahun sehingga total anggaran sebesar 1,5 Triliyun Rupiah. Rencana anggaran *Buy The Services* Tahun 2020 dan rencana pelaksanaannya dapat dilihat pada tabel 10 dan tabel 11.

Tabel 10 Rencana Anggaran *Buy Ther Service*

NO.	Kota	Jumlah Rencana Koridor	Anggaran 2020
1.	Medan	5 Koridor (Panjang Koridor = 20 - 30 Km)	75,000,000,000
2.	Palembang	5 Koridor (Panjang Koridor = 20 – 30 Km)	75,000,000,000
3.	Surakarta	4 Koridor (Panjang Koridor = 20 – 30 Km)	60,000,000,000
4.	Denpasar-Badung	4 Koridor (Panjang Koridor) = 20 – 30 Km)	60,000,000,000
5.	Sorong	4 Koridor (Panjang Koridor = 10 – 50 Km)	30,000,000,000

Tabel 11 Rencana Penyelenggaraan dan Pelaksanaan

No.	Kegiatan	Waktu
1.	Rapat Kesiapan dan Komitmen Daerah untuk Menjadi Kota Percontohan Program <i>Buy The Services</i>	1 Maret 2019
2.	Persentasi Kota Medan	28 Maret 2019
3.	Persentasi Kota Palembang dan Kota Denpasar - Badung	8 April 2019
4.	Persentasi Kota Surakarta dan Kota Sorong	9 April 2019



5.	Kunjungan Lapangan dan Pengumpulan Data Sekunder ke Kota Medan	10 -12 April 2019
6.	Kunjungan Lapangan dan Pengumpulan Data Sekunder ke Kota Palembang dan Surakarta	15 -17 April 2019

b. *Urban Transport* Berbasis Rel

Light Rail Transit (LRT) Bandung Raya telah dikaji trase berdasarkan kajian trase, stasiun, dan Depo LRT Koridor 3 Bandung berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 11 Tahun 2012 mencakup Stasiun Hall, Alun-Alun, Pasar Baru, ITC Kebon Kelapa, Pasar Ancol, Buat Batu, Palasari, Papandayan, Pasar Kosambi, Veteran, Viaduct. Dari kajian tersebut akan ditindaklanjuti dalam rapat penentuan kriteria termasuk *Detail Engineering Design* sebagai bagian dari perencanaan. LRT Kota Medan telah dikaji dalam rapat terkait rencana Pembangunan Sistem Angkutan Umum Massal Kota Medan dengan komponen proyek termasuk LRT dan BRT. Dalam rapat koordinasi ini lebih ditekankan pada LRT Kota Medan, mengingat BRT Kota Medan sedang dalam proses pengembangan.

Trem Kota Surabaya masih dalam kajian studi kelayakan (*Feasibility Study/FS*) dalam menentukan trase dan kebijakan sebagai bagian dari keputusan apakah menggunakan FS Trem yang sudah dilaksanakan atau menggunakan moda darat lainnya yang sudah pernah ada di Indonesia, seperti: LRT. *Urban Transport* di Provinsi Bali masih dalam kajian studi kelayakan tahap finalisasi sebagai bagian dari kebijakan Pemerintah Provinsi Bali. *Urban Transport* di 4 (empat) provinsi, seperti: Jawa Barat, Sumatera Utara, Jawa Timur dan Bali tersebut di atas masih dalam kajian lanjutan dan diharapkan kajian tersebut di atas sebagai dasar pertimbangan dalam pembangunan *Urban Transport* sebagai bagian dari Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).

c. Tanggapan Instansi Terkait Program

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dalam rapat yang dilakukan pada Rapat Koordinasi Tim Kelompok Kerja Nasional *Urban Transport* di 5 (lima) Kota Besar yang dilaksanakan di Ruang Rapat Lantai 16, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Jalan M.H. Thamrin Nomor 8 Jakarta Pusat pada tanggal 20 Februari 2019 dengan Surat Nomor 111/D3/MARITIM/II/2019, mendorong tim koordinasi dan sosialisasi kebijakan percepatan pengembangan *urban transport* di Indonesia. Adapun maksud dan tujuan pembentukan tim tersebut, diantaranya:

- Dalam rangka pengembangan *urban transport* di Indonesia perlu memerlukan koordinasi, sosialisasi, dan pengendalian terhadap pembangunan dan pengaturan mengenai pelaksanaan penugasan pembangunan *urban transport* yang terintegrasi dalam rangka mengurangi kemacetan lalu lintas, meningkatkan mobilitas perkotaan, efisiensi penggunaan bahan bakar, dan peningkatan kunjungan wisatawan; serta
- Dukungan kebijakan pengembangan *urban transport* sehingga dapat berjalan secara terencana, terpadu, terintegrasi dan terkoordinasi dengan baik guna mewujudkan peningkatan



pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Adapun rencana tugas tim koordinasi dan sosialisasi kebijakan percepatan pengembangan *urban transport* di Indonesia, meliputi:

- Memetakan potensi pengembangan *urban transport* di Indonesia;
- Identifikasi permasalahan pengembangan *urban transport* di Indonesia;
- Memetakan skema pendanaan dan pemilihan moda dalam pengembangan *urban transport* di Indonesia;
- Memberikan rekomendasi tentang dukungan kebijakan dari para pemangku kebijakan terkait pembangunan *urban transport* di Indonesia;
- Memantau pengembangan *urban transport* di Indonesia; serta
- Melaksanakan semua tugas di atas sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan berpendapat bahwa dimungkinkan untuk melakukan revitalisasi angkutan umum di 10 (sepuluh) kota besar dengan anggaran yang ada sekarang. Estimasi penyediaan 30 unit bus di 4 koridor dengan panjang rata-rata per koridor 25-30 km sehingga diperlukan estimasi anggaran sebesar 29 Miliar Rupiah per kota. Alasan perlunya estimasi anggaran sebesar 29 Miliar Rupiah per kota. Alasan perlunya diadakan revitalisasi angkutan umum tiap kota, antara lain:

- Layanan angkutan umum yang kurang nyaman dan aman;
- Kendaraan tua yang tidak terawat dengan baik sehingga berkontribusi pada kemacetan dan polusi;
- Pembatasan kendaraan pribadi dan peningkatan penggunaan angkutan umum hanya dapat dilakukan jika angkutan umum berkualitas; serta
 - Peningkatan kualitas layanan bus diharapkan dapat menjadi angkutan umum alternatif transportasi bagi masyarakat pada saat penerapan sistem pembatasan lalu lintas.

Visi untuk layanan angkutan umum yang diharapkan ialah jaringan trayek yang terencana dengan baik, meliputi:

- Jaringan bus terintegrasi dengan moda BRT, LRT, dan moda lain (sungai), dioperasikan oleh perusahaan formal dan profesional yang patuh pada peraturan dan standar layanan;
- Trayek dioperasikan dengan jadwal, melayani permintaan tanpa kelebihan kapasitas dan menggunakan pemberhentian yang sudah ditentukan;
- Bus *modern* dan berkualitas;
- Prosedur operasi yang efisien;
- Biaya yang minimal;
- Sistem setoran yang diganti dengan *qualitas licensing*;
- Tarif terjangkau;



- Tiket elektronik untuk seluruh angkutan umum; serta
- Informasi layanan yang akurat untuk penumpang.

Upaya-upaya dalam implementasi revitalisasi angkutan kota, antara lain:

- Reformasi Institusi;
- Reformasi Finansial;
- Reformasi Perizinan;
- Reformasi Pengelolaan/manajemen;
- *Upgrade Sarana*;
- *Upgrade Prasarana*
- *Upgrade Fasilitas Pendukung*;
- Peningkatan Mekanisme Operasi.

Direktorat Transportasi Badan Perencanaan Pembangunan Nasional berpendapat bahwa pendekatan yang dilakukan saat ini masih menempatkan moda sebagai layanan individu bukan untuk memenuhi mobilitas masyarakat perkotaan sehingga secara kelembagaan masih bersifat individu antar kota. Oleh karena itu, perlu ada kolaborasi kelembagaan dan pembiayaan.

Saran lain yang diberikan perlu adanya suatu terobosan regulasi untuk menjembatani hubungan dari pusat ke daerah, dimana pusat dapat membantu dalam pembangunan transportasi massal. Karena tidak semua daerah mampu untuk membiayai dalam pembuatan sarana dan prasarana terutama angkutan berbasis rel. Selain itu, masih perlu adanya dorongan dan pendampingan ke Pemerintah Daerah untuk mengelola angkutan perkotaan berbasis rel maupun jalan.

Mass Rapid Transit (MRT) memiliki potensi yang tinggi dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota. Hal ini dapat dijadikan referensi awal untuk tiap kota dalam pembangunan *Light Rail Transit/Light Rapid Transit* (LRT), dimana LRT dijadikan sebagai etalase kota dan menjadi bagian dari fasilitas perkotaan sehingga perlu dilakukan perawatan jangka panjang sehingga dapat meningkatkan daya saing antar kota.

Perlu dilakukan diskusi dengan Kementerian Keuangan terkait isu bentuk dukungan Pemerintah apakah dimungkinkan pemberian dukungan dalam bentuk tunai. Jika ini dimungkinkan, maka akan menjadi sebuah terobosan, dimana diharapkan badan usaha dapat melakukan perawatan terhadap apa yang sudah dibangun.

E. Rekomendasi

- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah berkontribusi untuk mempercepat penyusunan regulasi/peraturan dan penguatan kelembagaan/kolaborasi pemerintah pusat dan daerah dalam pengembangan angkutan perkotaan di Indonesia oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan;
- Kementerian Perhubungan akan menyiapkan anggaran kurang lebih sebesar 300 Miliar



Rupiah pada Tahun 2020 untuk pengembangan angkutan perkotaan di 10 kota di Indonesia sebagai langkah awal dan selanjutnya melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Pemerintah Pusat akan berkoordinasi dengan Bappenas dan Pemerintah Daerah terkait untuk menyiapkan mekanisme pemilihan moda dan pengaturan anggaran;

- Bappenas akan melakukan evaluasi terhadap usulan pemerintah daerah terkait pengajuan proposal dalam memnuhi kebutuhan mobilitas perkotaan;
- Perlu adanya terobosan dalam penyediaan angkutan massal perkotaan dengan memanfaatkan angkutan eksisting/revitalisasi angkutan perkotaan; serta
- Perlu dilaksanakan tindakan lanjutan oleh tim koordinasi dan sosialisasi kebijakan percepatan pengembangan *urban transport* di Indonesia.

2. Kebijakan Percepatan Proyek Strategis Nasional Pembangunan Instalasi Pengolah Sampah yang Menghasilkan Energi Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan (PSEL) di 12 Kota

A. Isu Utama

- Permasalahan sampah di kota besar sudah sampai pada taraf sangat serius, dengan terus bertambahnya timbulan sampah dan ketersediaan lahan yang semakin terbatas;
- Program pengelolaan sampah telah dan terus dikembangkan baik atas inisiatif pemerintah maupun partisipasi masyarakat, namun diperlukan suatu pola pengelolaan sampah yang terintegrasi yang harus dilaksanakan secara konsisten dan berkesinambungan;
- Program pengolah sampah yang menghasilkan energi merupakan salah satu jalan pemecahan persoalan sampah yang ditujukan untuk dapat memusnahkan sampah secara cepat dan signifikan, dimana program ini merupakan program yang terintegrasi dengan pola dan sistem pengelolaan sampah yang lain; serta
- Program ini merupakan program yang sangat kompleks, melibatkan berbagai institusi baik daerah hingga pusat dengan melibatkan partisipasi seluruh lapisan masyarakat, mencakup aspek legal, aspek teknis, aspek lingkungan hidup, aspek finansial dan aspek sosial. Untuk itu diperlukan kebijakan yang terintegrasi dan terkoordinasi dengan baik. Kemenko Kemaritiman sebagai ketua tim koordinasi menyampaikan kebijakan kebijakan yang mencakup mulai dari penyiapan proyek, pelaksanaan pembangunan dan pengoperasian serta perawatan selama program ini berjalan selama kurang lebih 20 tahun.

B. Pilihan Kebijakan

Kebijakan yang disusun secara umum menyangkut koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian



kebijakan yang telah ditetapkan untuk dapat menjalankan program PSEL dengan tepat. Kebijakan yg dirumuskan oleh Kemenko Kemaritiman terutama ditujukan untuk memberikan dukungan kebijakan dan fasilitasi sehingga proses penyiapan, pembangunan dan pengoperasian dan perawatan selama program PSEL dapat berlangsung dengan baik.

C. Rekomendasi

Terdapat 2 (dua) kebijakan yang dilaksanakan untuk melaksanakana koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan yang dapat dikategorikan dalam, meliputi:

- a. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan di Tingkat Pemerintah Pusat, berupa pembuatan regulasi sebagai payung hukum pelaksanaan program ini, meliputi:
 - Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 35 Tahun 2018 memberikan fasilitas yang tertuang dalam percepatan Proyek Strategis Nasional Nomor 56 Tahun 2018
 - Penyusunan regulasi turuna, seperti: Peraturan Menteri (Permen) KLHK Tentang Baku Mutu Udara;
 - Peraturan Menteri (Permen) Tentang Mekanisme Pemberian Bantuan Biaya Layanan Pengolahan Sampah, Pengaturan Tentang Residu PSEL; serta
 - Penyusunan panduan Studi Kelayakan serta dokumen pengadaan untuk proses tender dan seleksi mitra serta acuan penyusunan PJBL (Perjanjian Jual Beli Listrik).
- b. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan di Tingkat Pemerintah Daerah, berupa:
 - Kebijakan memberikan bantuan penyusunan studi kelayakan;
 - Memberikan fasilitasi pengajuan pembelian tarif listrik, khusus untuk PSEL;
 - Memberikan fasilitas penyiapan proyek (*project development facility*); serta
 - Menyiapkan proses pengadaan dan pendanaan (*transactional advisory*).

3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Implementasi Kebijakan Pengembangan Jaringan Infrastruktur Gas Nasional

A. Isu Utama

- Sejak dicanangkan pemerintah pada 2016 lalu tentang pembangunan *virtual pipeline* (jaringan pipa gas virtual) diberbagai *cluster*, seperti di Wilayah Barat, Tengah dan Timur Indonesia belum berjalan sesuai harapan;
- Tidak berjalannya rencana pembangunan jaringan pipa gas virtual ini adalah karena keekonomian proyek baik disisi hulu (harga gas yang tinggi), *midstream* dan hilir yang tidak ekonomis. Isu utama yang terus dikaji terkait dengan berbagai isu, antara lain: *demand* kecil (baik kebutuhan gas yang kecil khususnya dari sektor pembangkitan, belum tumbuhnya kebutuhan gas baik untuk industri disekitarnya dan atau Kawasan Industri/ KEK yang ada), aspek regulasi (asas *cabotage*, Permen No. 45 Tahun 2016 Tentang harga gas PLN, harga



jual listrik dll), perpajakan, kondisi geografi yang menyebabkan biaya investasi menjadi tinggi; serta

- Kondisi ini menyebabkan beberapa rencana pengembangan infrastruktur gas tidak berjalan sesuai harapan.

B. Pilihan Kebijakan

Untuk menyelesaikan berbagai isu diatas, diperlukan rumusan kebijakan yang komprehensif dan memerlukan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan lintas sector dan kepastian demand gas, harga jual listrik dan biaya logistic dan investasi infrastruktur gas yang dapat menjamin kepastian perusahaan distribusi LNG dan pembangkit listrik skala kecil.

Terdapat 2 (dua) opsi yang sekarang sedang dilaksanakan pemerintah khususnya untuk kasus *Quick Win* 5 PLTMG Papua untuk mendukung PON 2020 bulan September 2020. Opsi (1) mengkaji keekonomian baik dari sisi hulu, Opsi (2) sisi *midstream*, dan Opsi (3) dari sisi *downstream* dengan segera menyelesaikan proses lelang infrastruktur dan perkiraan model bisnis dengan *Small Scale LNG Carrier* yang sesuai dan menyelesaikan pelelangan infrastruktur gas dan biaya keekonomian di bagian hilir.

Sementara untuk opsi lebih terintegrasi, Pemerintah bersama METI sedang melanjutkan upaya studi pembuatan *Outline Business Case - Development of Feasible Project Structure for the "LNG Distribution and Power Plants in Eastern Indonesia"* untuk mendapatkan solusi terpadu yang memungkinkan pembangunan jaringan pipa virtual dengan cakupan yang lebih luas, yaitu: Sulawesi, Papua dan Maluku Wilayah Tengah.

C. Rekomendasi

Kebijakan yang dirumuskan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman terutama ditujukan untuk memberikan dukungan koordinasi kebijakan dan fasilitasi sehingga program ini dapat berlangsung dengan baik. Pilihan kebijakan yang dirancang, antara lain:

- Koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan pelaksanaan pembangunan infrastuktur gas di Indonesia Timur melalui pengembangan studi *Outline Business Case - Development of Feasible Project Structure for the "LNG Distribution and Power Plants in Eastern Indonesia"*; serta
- Pengendalian kebijakan dalam pembangunan infrastruktur gas program *Quick Win* untuk 5 (lima) lokasi di Papua untuk mendukung pelaksanaan PON 2020 di Papua melalui pemberian insentif untuk menutup gap keekonomian proyek.



4. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Pengendalian Pengembangan Infrastruktur Pengolahan Produk Perikanan

A. Isu Utama

Isu yang harus ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman adalah mengkoordinasikan dan mengendalikan terkait pengendalian pengembangan infrastruktur pengolahan produk perikanan. Infrastruktur pengolahan produk perikanan mencakup sarana dan prasarana pabrik pengolahan hasil perikanan, diharapkan mampu mencapai tingkat utilisasi yang maksimal untuk meningkatkan efektivitas rantai bisnis produk perikanan di Indonesia. Ketercapaian utilisasi infrastruktur sangat bergantung pada ketersediaan bahan baku. Salah satu hasil pengolahan produk perikanan yang sedang mengalami pemasalahan pemenuhan utilisasi adalah industri pengalengan ikan, hal tersebut tidak terlepas dari kendala kurangnya bahan baku ikan lemuru di kawasan perairan Indonesia.

B. Pilihan Kebijakan

- Peningkatan utilitas infrastruktur pengolahan produk perikanan dengan cara mengaktifkan dan mensosialisasikan Keputusan Menteri (Kepmen) Nomor 68 Tahun 2016 yang sudah lengkap untuk memberikan panduan untuk upaya perbaikan dan pelestarian ikan lemuru di Indonesia; serta
- Memberikan informasi dan pemahaman yang benar pada masyarakat tentang pengaruh rumpon terhadap populasi ikan lemuru sehingga tidak berspekulasi menyalahkan rumpon semata dan dapat mencari alternatif penangkapan jenis ikan lain ataupun melakukan pengendalian jumlah armada kapal penangkapan ikan lemuru sehingga populasi ikan lemuru dapat normal kembali.

C. Kesimpulan

Pada rapat koordinasi yang diadakan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman pada tanggal 23 Mei 2019 di Muncar, Banyuwangi bersama Dinas Kelautan Perikanan Kabupaten Banyuwangi, BPPT, KKP dan Dinas Kelautan Bali disimpulkan hal-hal, sebagai berikut:

- Saat ini industri pengolahan perikanan yang memanfaatkan bahan baku ikan lemuru sedang mengalami kendala operasional, hal ini berakibat pada menurunnya kegiatan pemanfaatan infrastruktur pabrik pengolahan produk perikanan;
- Berdasarkan kajian data sekunder yang dilakukan oleh BPPT dan KKP didapatkan bahwa kurangnya bahan baku disebabkan *overfishing* dan anomali perubahan cuaca yang menyebabkan wilayah penangkapan lemuru berpindah; serta
- Pelaku industri pengolahan produk perikanan agar turut berperan dalam menjaga potensi lestari



bahan baku ikan lemuru untuk menciptakan pemenuhan kapasitas infrastruktur pengolahan perikanan yang berkelanjutan.

D. Rekomendasi

Untuk optimalisasi infrastruktur pengolahan produk perikanan di Indonesia, maka Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman melaksanakan pengendalian dalam pelaksanaan Peraturan Menteri Kelautan Perikanan (PERMEN-KP) Nomor 68 Tahun 2016. Dengan berjalannya regulasi ini maka pemerintah daerah dan masyarakat yang menangkap ikan lemuru sebagai bahan baku industri pengolahan produk perikanan tetap pada prinsip lestari sumber daya laut. Pada akhirnya, infrastruktur pengolahan produk perikanan dapat dipergunakan secara berkelanjutan.

5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas “Peningkatan Kunjungan Wisatawan Mancanegara Melalui Kapal Pesiar”

A. Isu Utama

- Status dan Posisi *Cruise Tourism* Indonesia

Peningkatan kunjungan kapal *cruise* ke Indonesia pada tahun 2018 sejumlah 20,6% dengan jumlah penumpang mencapai 353.425 orang. Untuk pasar Asia terdapat 4 juta penumpang dan yang masuk Indonesia sejumlah 353.000 (9%). Target kunjungan kapal pesiar adalah 500 *calls* pada 2019. Hal ini, sudah tercapai di awal 2019. Adapun jumlah kunjungan hingga akhir 2019 akan mencapai 657 *calls*. Dengan demikian, terdapat peningkatan kunjungan kapal *cruise* ke Indonesia tahun 2018-2019 adalah 32%.

Namun demikian, *cruise traffic* pada tipe *expedition cruise* (kapal *cruise* dengan ukuran lebih kecil) mengalami penurunan sebesar 49% dari 24.316 penumpang pada tahun 2017 menjadi 12.244 penumpang di tahun 2018. Hanya segmen ini yang mengalami penurunan *cruise traffic* dengan penyebab, sebagai berikut: Ketidakpastian terkait regulasi *cruise* di Indonesia, khususnya di Raja Ampat, Pembatalan dari *call* yang telah dijadwalkan oleh beberapa *cruise line* di Indonesia sebagai konsekuensi dari proses *grounding* dari Caledonian Sky di Raja Ampat; serta *Trend* kapal *cruise global*, dimana jumlah kapal *cruise* berukuran besar semakin banyak.

- Kebutuhan Kelautan

Dermaga tempat sandar sepanjang 360 m, tempat berlabuh sedalam 11 m, alur dengan lebar 150 m dan kedalaman 12.5 m, tonggak penambat kapal yang berkekuatan ≥ 150 ton, dan *fender* yang mumpuni.

- Kebutuhan Kepariwisataan

Daya tarik pariwisata yang dekat dengan pelabuhan *cruise*, fasilitas pendukung pariwisata



yang memadai untuk menunjang pelayanan *cruise*, dan pemandu wisata dan bus wisata yang memadai untuk ≥ 3.500 peserta.

- Regulasi dan Tarif

Dirasa perlu dilakukan sosialisasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Selain itu, perlu dibuat turunan regulasi yang membahas tentang Kapal Pesiar (*cruise*) seperti yang terdapat pada Kapal Barang/Cargo. Terkait Kapal Pesiar (*cruise*) untuk dapat diatur dalam pasal/ayat tersendiri.

Isu tarif juga masih menjadi pekerjaan rumah untuk Pemerintah Indonesia. Tarif jasa kepelabuhan terbagi atas komponen tarif yang di kelola oleh Kantor Syahbandar/Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan tarif yang dikelola oleh operator pelabuhan (untuk pelabuhan-pelabuhan umum komersial). Selain itu tarif jasa kepelabuhan tersebut berbeda-beda di tiap pelabuhan, sehingga terkadang membingungkan pihak *cruise* operator yang singgah di beberapa pelabuhan di kawasan perairan Indonesia.

B. Pilihan Kebijakan

- Meninjau dan menselaraskan regulasi dan tarif dalam upaya dukungan terhadap operasi industri *cruise* melalui Pembentukan Tim Satgas Nasional “Penanganan Kapal Pesiar” melalui SK Menko Bidang Kemaritiman yang merupakan tim kerja teknis lintas sektor guna mendukung percepatan peningkatan kunjungan kapal pesiar/*cruise*;
- Mengembangkan infrastruktur pelabuhan untuk kapal *cruise* guna mengakomodasi peningkatan jumlah penumpang *cruise* dan mengakomodasi kapal-kapal *cruise* baru berukuran besar. Mengembangkan infrastruktur pendukung (misalnya: bandara, hotel, daya tarik) untuk meningkatkan konektivitas dan fasilitas atau 3A (Aksesibilitas, Amenitas dan Atraksi); serta
- Mengembangkan tujuan-tujuan singgah *cruise* untuk menarik calon penumpang *cruise* dengan penawaran pengalaman libur yang berbeda melalui promosi.

C. Rekomendasi

Diperlukan sinergitas antara *regulator*, *operator*, pengguna jasa pelabuhan dalam menselaraskan regulasi dan menentukan tarif jasa pelabuhan, melalui Pembentukan Tim Satgas Nasional “Penanganan Kapal Pesiar” melalui SK Menko Bidang Kemaritiman yang merupakan tim kerja teknis lintas sektor guna mendukung percepatan peningkatan kunjungan kapal pesiar/*cruise*.



6. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Kebijakan Industri Maritim

A. Isu Utama

Kondisi saat ini industri alat transportasi (industri perkapalan, industri perkeretaapian, industri dirgantara) kurang dapat bersaing karena harga produksi dalam negeri jauh lebih tinggi dibandingkan dengan produk impor sehingga diperlukan dukungan pemerintah yang berpihak kepada industri dalam negeri antara lain dapat berupa harmonisasi kebijakan yang mendukung industri alat transportasi dalam negeri, kemudahan impor bahan baku, dan penguasaan teknologi.

B. Pilihan Kebijakan

- Koordinasi dan sinkronisasi terkait penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah Tentang Industri Maritim, khususnya terkait peningkatan penggunaan komponen dalam negeri, serta
- Melakukan koordinasi, sinkronisasi, pengendalian dan pemantauan pelaksanaan kebijakan industri alat transportasi khususnya Industri Perkapalan, Industri Dirgantara, dan Industri Perkeretaapian.

C. Rekomendasi

Koordinasi dan sinkronisasi terkait penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Industri Maritim, khususnya terkait peningkatan penggunaan komponen dalam negeri.

7. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Kebijakan Industri Manufaktur Nasional

A. Isu Utama

Isu yang harus ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman adalah mengkoordinasikan penyusunan kebijakan terkait Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) Berbasis Baterai, dalam rangka menumbuhkan/mengembangkan industri kendaraan dan komponen KBL Berbasis Baterai di dalam negeri dengan memaksimalkan penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. Ratas Kabinet tanggal 14 Januari 2019 tentang Program Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) Berbasis Baterai, dengan arahan Presiden, sebagai berikut:

- Perpres merupakan hal yang dibutuhkan untuk pengembangan KBL;
- Perpres diperlukan untuk menyatukan semua KL sehingga tidak bekerja secara sendiri-sendiri; serta
- Menteri Perindustrian, Menteri ESDM, pimpinan K/L agar memperhatikan penjelasan Menteri



Koordinator Bidang Kemaritiman.

B. Pilihan Kebijakan

- Koordinasi dan Sinkronisasi Kebijakan Percepatan Pelaksanaan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan; dan
- Pengendalian dan pemantauan pelaksanaan kebijakan Percepatan Pelaksanaan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan.

C. Rekomendasi

Koordinasi dan sinkronisasi terkait penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Industri Maritim, khususnya terkait peningkatan penggunaan komponen dalam negeri.

8. Rancangan Kebijakan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Implementasi Kebijakan Terkait TKDN

A. Isu Utama

Isu yang harus ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman ialah berhasil mewujudkan/menciptakan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri sesuai dengan amanat dalam Rapat Terbatas Kabinet tentang Evaluasi Implementasi Tingkat Komponen Dalam Negeri pada tanggal 1 Agustus 2017, yaitu:

- TKDN harus ditempatkan sebagai kebijakan strategis yang harus dijalankan secara konsisten, bukan sekedar kebijakan teknis administratif yang diperlukan sebagai pelengkap syarat proses pengadaan barang dan jasa baik di Kementerian/Lembaga maupun di BUMN;
- Konsistensi Pemerintah dalam menjalankan kebijakan TKDN merupakan hal yang penting untuk mengurangi ketergantungan pada produk impor, dan mendorong investasi;
- Apabila persentase penggunaan TKDN telah ada, maka Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Kepala BPKP agar menunjuk langsung K/L dan BUMN untuk menggunakan TKDN tersebut;
- Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian agar menyederhanakan regulasi;
- Harus ada rasa nasionalisme, tidak hanya berdasarkan harga murah;
- LKPP agar memperhatikan masalah *e-catalogue*;
- Produk dalam negeri agar diberikan proteksi; serta
- UMKM agar diberikan peluang sebanyak-banyaknya.

Melalui Koordinasi yang dilaksanakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, pada



tanggal 17 September 2018, Presiden telah menetapkan Keputusan Presiden Nomor 24 tahun 2018 Tentang Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN). Adapun yang menjadi Ketua Tim Nasional P3DN adalah Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman. Pembentukan Tim Nasional P3DN dimaksud dalam rangka melaksanakan tugas, diantaranya:

- Melakukan pemantauan terhadap penggunaan produk dalam negeri sejak tahap perencanaan dalam pengadaan barang/jasa yang dilakukan oleh Lembaga Negara, Kementerian, Lembaga Pemerintah Non-Kementerian, Lembaga Pemerintah lainnya, Satuan Kerja Perangkat Daerah, Badan Usaha Milik Negara, Badan Hukum lainnya yang dimiliki negara, Badan Usaha Milik Daerah, dan Badan Usaha Swasta sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Pasal 57 Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 Tentang Pemberdayaan Industri;
- Melakukan koordinasi dan evaluasi terhadap pelaksanaan tugas Tim Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (Tim P3DN) pada Lembaga Negara, Kementerian, Lembaga Pemerintah Non Kementerian, lembaga pemerintah lainnya, Satuan Kerja Perangkat Daerah, Badan Usaha Milik Negara, Badan Hukum lainnya yang dimiliki negara, badan usaha milik daerah, dan badan usaha swasta;
- Melakukan promosi dan sosialisasi mengenai produk dalam negeri, mendorong pendidikan sejak dini mengenai kecintaan, kebanggaan, dan kegembiraan menggunakan produk dalam negeri, serta memberikan akses informasi produk dalam negeri;
- Mengawasi implementasi konsistensi nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) pada produk barang/jasa berdasarkan sertifikat yang dimiliki oleh produsen barang/jasa yang bersangkutan; dan
- Mengkoordinasikan penyelesaian permasalahan yang timbul terkait dengan penghitungan nilai TKDN dan implementasi konsistensi nilai TKDN sesuai dengan sertifikat atau dokumen lain yang dimiliki oleh produsen barang/jasa.

B. Pilihan Kebijakan

- Mengkoordinasikan pelaksanaan Kebijakan Program P3DN berdasarkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman No. 84 tahun 2019 Tentang Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN; dan
- Pemantauan pelaksanaan Keputusan Menteri Koordinator Bidang kemaritiman No. 84 Tahun 2019 Tentang Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN.

C. Rekomendasi

- Rekomendasi kepada Menteri Perindustrian selaku Ketua Harian Timnas P3DN agar segera melaksanakan Percepatan Kegiatan Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN; dan
- Tindak lanjut jangka panjang terkait Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Implementasi



Kebijakan terkait TKDN pada tahun 2020 – 2024 adalah melakukan koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan turunan dari Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 2018 Tentang Pemberdayaan Industri.

3) Tersedianya Tugas Tambahan Lainnya di Bidang Infrastruktur yang Diberikan Pemimpin

1. Persentase Penyelesaian Tugas Lainnya

A. Ringkasan

Ringkasan Indonesia dan Tiongkok sepakat bahwa kerja sama Koridor Ekonomi Komprehensif Regional (selanjutnya disebut Koridor Regional), akan berfungsi sebagai kesempatan bagi kedua belah pihak untuk mengakumulasi pengalaman untuk kerja sama yang mendalam dan praktis di semua bidang, menghasilkan efek demonstrasi, saling melengkapi keunggulan satu sama lain, dan meningkatkan koordinasi kebijakan kedua negara, sehingga dapat mewujudkan pengembangan bersama. Kedua belah pihak memiliki pandangan yang sama bahwa Rencana Kerjasama tersebut merupakan salah satu program implementasi yang menghubungkan *Global Maritime Fulcrum* dan *Belt and Road Initiative*, sekaligus memberikan panduan yang jelas untuk kerja sama pada Koridor Regional.

B. Latar Belakang

Republik Rakyat Tiongkok dan Indonesia membentuk kemitraan strategis komprehensif. Pada Oktober 2013 ketika mengunjungi Indonesia, Presiden Tiongkok Xi Jinping mempromosikan Prakarsa untuk bersama-sama membangun *21st Century Maritime Silk Road*, yang melengkapi konsep baru Indonesia tentang *Global Maritime Fulcrum*. Kerjasama pembangunan bersama *The Global Maritime Fulcrum and the Belt and Road Initiative* merupakan contoh baik konektivitas di antara inisiatif-inisiatif pembangunan. Pada Bulan Mei, 2018, dengan disaksikan oleh Perdana Menteri Republik Rakyat Tiongkok Li Keqiang dan Presiden Indonesia Joko Widodo, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Indonesia (selanjutnya disebut sebagai Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman) dan Komisi Pembangunan dan Reformasi dan Pembangunan Nasional Tiongkok (selanjutnya disebut sebagai NDRC) menandatangani Nota Kesepakatan tentang Kerja Sama Mempromosikan Koridor Ekonomi Komprehensif Regional. Pada 23 Oktober 2018, kedua menandatangani Nota Kesepakatan tentang Promosi Bersama *Global Maritime Fulcrum* dan *The Belt and Road Initiative*, dan Nota Kesepakatan tentang Pembentukan Komite Pengarah Bersama untuk Pembangunan Koridor Ekonomi Komprehensif Regional (selanjutnya disebut sebagai *MoU JSC*).

C. Deskripsi Isu

Indonesia mempromosikan konsep *Global Maritime Fulcrum* dengan tujuan, sebagai berikut:



- Memberikan integritas bangsa yang lebih baik;
- Meningkatkan konektivitas negara kepulauan terbesar di dunia;
- Melayani sebagai penghubung produktif antara Timur dan Barat; Utara dan Selatan.

Konsep *China's Belt and Road Initiative* memberikan pinjaman kepada negara-negara mitra untuk membangun jalan, kereta api, pelabuhan, jaringan pipa energi, dan telekomunikasi. Kombinasi kedua konsep ini akan membantu Indonesia untuk mencapai tujuannya, dan akan berkontribusi pada pembangunan regional dan global yang lebih baik.

D. Kegiatan

Agenda penting yang sudah dilaksanakan sejak penandatanganan Nota Kesepakatan Tentang Kerja Sama Mempromosikan Koridor Ekonomi Komprehensif Regional pada bulan Mei 2018 di Beijing, antara lain:

- 23 Oktober 2018, penandatanganan *MoU on Establishing a Joint Steering Committee for the Development of Regional Comprehensive Economic Corridors* dan *MoU on Jointly Promoting Cooperation within the Framework on GMF and the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road Initiative*;
- 21 Maret 2019, dalam kegiatan *1st Joint Steering Committee Meeting* di Bali dilakukan penandatanganan *Agreement on Project Planning* dan *Agreement on Agreed Projects*;
- 25 April 2019, dalam acara *The 2nd Belt and Road Forum* di Beijing, dilakukan penandatanganan *Cooperation Plan on Regional Comprehensive Economic Corridors*;
- 10 Mei 2019 – 19 Juni 2019, dalam rentang waktu ini dilaksanakan penandatanganan *MoU on Development Cooperation*.

E. Kesimpulan

Asisten Deputi Infrastruktur Pertambangan dan Energi ikut mengawal berjalannya kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam payung GMF BRI ini. Asdep IPE aktif melaksanakan rapat koordinasi dengan K/L terkait maupun dengan delegasi Tiongkok dalam memonitor dan mempersiapkan MoU yang akan ditandatangani oleh pejabat kedua negara. Kerjasama ini diharapkan akan berkontribusi pada pembangunan regional dan global yang lebih baik khususnya bagi Indonesia dalam sektor infrastruktur, industri manufaktur, maritim, agrikultur, pariwisata dan industri.

4) Terwujudnya Tata Kelola Pemerintah yang Baik

1. Nilai Evaluasi Internal (AKIP)

Nilai Evaluasi Internal (AKIP) memiliki sasaran strategis berupa terwujudnya tatakelola Pemerintahan yang baik. Terwujudnya tatakelola Pemerintah yang baik adalah terlaksananya peningkatan akuntabilitas Pemerintah, partisipasi, dalam pembuatan, pengendalian kebijakan, efesiensi



dan efektivitas pelayanan dan pembangunan dalam bidang infrastruktur capaian pada tahun 2019 sebesar **104,55**.

2. Persentase Ketaatan Penyampaian Pelaporan

Terwujudnya tata kelola pelayanan kesekretariatan dan penyusunan rencana program yang baik adalah terlaksananya peningkatan akuntabilitas pemerintahan, partisipasi masyarakat yang lebih besar dalam pembuatan dan kontrol kebijakan, serta efisiensi dan efektivitas pelayanan dan pembangunan dalam bidang infrastruktur. Sasaran strategis ialah terwujudnya tata kelola pelayanan kesekretariatan dan penyusunan rencana program yang baik capaian pada tahun 2019 sebesar **100,00**.

5) Terkelolanya Anggaran Secara Optimal

1. Persentase Realisasi Anggaran

Terkelolanya anggaran secara optimal adalah terkelolanya anggaran dengan baik, tertib, dan bertanggung jawab berdasarkan prinsip-prinsip pengelolaan keuangan yang baik (*good financial governance*). Sasaran Strategis (SS), yakni terkelolaanya anggaran secara optimal

Berdasarkan petikan DIPA awal Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman tanggal pengesahan 5 Desember 2018, anggaran awal Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur berjumlah **Rp. 23.251.239.000,-** (Dua Pulu Tiga Milyar Dua Ratus Lima Puluh Satu Dua Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribu Rupiah) dari total anggaran Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, yaitu **Rp.300.367.844.000,-** (Tiga Ratus Milyar Tiga Ratus Enam Juta Delapan Ratus Empat Puluh Empat Ribu Rupiah). Anggaran tersebut terbagi menjadi 5 anggaran eselon 2, detail anggaran dapat dilihat pada tabel 12.

Tabel 12 Anggaran Awal Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun 2019

Kode Kegiatan	Nama Kegiatan	Pagu Awal	Pagu Akhir	Total Realisasi	% Realisasi
5607	Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	4,263,772,000	3,913,772,000	3,854,463,132	98,48
5757	Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi	4,263,772,000	4,163,772,000	4,106,040,789	98,61
5758	Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	4,263,772,000	4,275,333,000	4,256,730,662	99,56
5759	Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur	4,263,772,000	3,913,772,000	3,773,978,474	96,43
5760	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	6,196,151,000	6,627,213,564	6,403,537,346	96,62
Total		23,251,239,000	22,893,862,564	22,394,750,403	97,82



a. Realisasi Anggaran Tahun 2019

Dari nilai anggaran akhir Semester Dua Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur sejumlah **Rp 22.893.862.564,-** (*Dua Puluh Dua Milyar Delapan Ratus Sembilan Puluh Tiga Juta Delapan Ratus Enam Puluh Dua Ribu Lima Ratus Enam Puluh Empat Rupiah*) telah terealisasi sebesar **Rp 22.394.750.403,-** (*Dua Puluh Dua Milyar Tiga Ratus Sembilan Puluh Empat Juta Tujuh Ratus Lima Puluh Ribu Empat Ratus Tiga Rupiah*). Adapun sisa anggaran yang belum terealisasi adalah **Rp 499.112.161,-** (*Empat Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Seratus Dua Belas Ribu Seratus Enam Puluh Satu Rupiah*). Total persen realisasi kedeputian adalah **97,82%**.

b. Realisasi per Mata Anggaran

Jika ditinjau dari jenis mata anggarannya. Realisasi di Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dapat dilihat dari table dibawah. Dari tabel tersebut terlihat bahwa realisasi untuk kegiatan berupa perjalanan dinas biasa sebesar **Rp 7.323.939.789,-** (*Tujuh Milyar Tiga Ratus Dua Puluh Tiga Juta Sembilan Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribu Tujuh Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah*) atau sekitar **32,70%** serapannya dari anggaran yang ada. Jenis perjalanan dinas luar negeri lainnya (524211) mencapai nilai persentase realisasi paling besar kedua setelah perjalanan dinas biasa, yaitu sebesar **25,31%** dari keseluruhan anggaran, status senilai **Rp 5.668.339.012,-** (*Lima Milyar Enam Puluh Delapan Juta Tiga Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribu Dua Belas Rupiah*).

Tabel 13 Tabel Realisasi Anggaran Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Berdasarkan Jenis Mata Anggaran (Semester 2 Tahun Anggaran (TA) 2019

Kode	Keterangan	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	Sisa (Rp)	Persen Realisasi
521111	Belanja Keperluan Perkantoran	277,200,000	268,279,891	8,920,109	96.78%
521211	Belanja Bahan	1,501,639,000	1,477,484,322	24,154,678	98.39%
521213	Belanja Honor Output Kegiatan	1,802,200,000	1,774,217,300	27,982,700	98.45%
522131	Belanja Jasa Konsultan	289,000,000	287,983,750	1,016,250	99.65%
522141	Belanja Sewa	416,257,000	401,632,000	14,625,000	96.49%
522151	Belanja Jasa Profesi	421,700,000	371,300,000	50,400,000	88.05%
522191	Belanja Jasa Lainnya	101,670,000	101,640,000	30,000	99.97%
524111	Belanja Perjalanan Dinas Biasa	7,359,306,200	7,323,939,789	35,366,411	99.52%
524113	Belanja Perjalanan Dinas Dalam Kota	44,050,000	41,720,000	2,330,000	94.71%
524114	Belanja Perjalanan Dinas Paket Meeting Dalam Kota	1,356,548,000	1,318,787,800	37,760,200	97.22%
524119	Belanja Perjalanan Dinas Paket Meeting Luar Kota	3,388,427,000	3,359,426,539	29,000,461	99.14%



524211	Belanja Perjalanan Dinas Biasa - Luar Negeri	5,935,865,364	5,668,339,012	267,526,352	95.49%
Total		22,893,862,564	22,394,750,403	499,112,161	97.82%

c. Realisasi Per Eselon 2

1. Asisten Deputi Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik

Nilai Penyerapan anggaran di Asisten Deputi Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik ini mencapai nilai **98,48%** (*Sembilan Puluh Delapan koma Empat Puluh Delapan Persen*) atau senilai **Rp 3.854.463.132,-** (*Tiga Milyar Delapan Ratus Lima Puluh Empat Juta Empat Ratus Enam Puluh Tiga Ribu Seratus Tiga Puluh Dua Rupiah*) dari ketersediaan anggaran aktif sebesar **Rp 3.913.772.000,-** (*Tiga Milyar Sembilan Ratus Tiga Belas Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Dua Ribu Rupiah*). Detail realisasi anggaran dapat dilihat di tabel 14.

Tabel 14 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik (Asdep-1)

ASDEP-1	KATEGORI	PAGU	REALISASI	%	SISA
Per Akun		3.913.772.000	3.854.463.132	98,48%	59.308.868
5607.001	Bahan Kebijakan Koordinasi Infrastruktur	3.913.772.000	3.854.463.132	98,48%	59.308.868
001	Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Tata Ruang	1.099.816.000	1.070.082.442	97,29%	29.733.558
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.099.816.000	1.070.082.442	97,29%	29.733.558
A	Pengendalian Pembangunan Infrastruktur	496.240.000	479.502.468	96,62%	16.738.532
B	Pengendalian Pembangunan Angkutan	603.576.000	590.580.974	97,85%	12.995.026
002	Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Tata Kelola	1.374.407.000	1.363.467.118	99,0%	10.939.882
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.374.407.000	1.363.467.118	99,0%	10.939.882
A	Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan	447.116.000	446.209.960	99,79%	906.040
003	Penyiapan Bahan Kebijakan Pengembangan	1.439.549.000	1.420.913.572	98,71%	18.635.428
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.439.549.000	1.420.913.572	98,71%	18.635.428
A	Pengendalian Percepatan Pembangunan	360.785.000	352.517.324	97,71%	8.267.676
B	Koordinasi Penyelenggaraan Kewajiban	1.078.764.000	1.063.396.248	98,58%	10.367.752
521211	Belanja Bahan	51.838.000	51.492.562	99,33%	345.438
521213	Belanja Honor Output Kegiatan	85.150.000	84.450.000	99,12%	700.000
522131	Beban Jasa Konsultan	50.000.000	49.661.250	99,32%	338.750
522141	Beban Sewa	19.035.000	18.970.000	99,66%	65.000
522151	Beban Jasa Profesi	33.000.000	20.400.000	61,82%	12.600.000
524111	Belanja Perjalanan Biasa	211.241.000	210.190.906	99,50%	1.050.094
524114	Belanja Perjalanan Dinas Paket Meeting Dalam	50.220.000	50.220.000	100%	0



524119	Belanja Perjalanan Lainnya	109.420.000	109.418.000	99,99%	2.000
524211	Belanja Perjalanan Biasa - Luar Negeri	453.560.000	450.351.608	99,29%	3.208.392

2. Asisten Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi

Nilai Penyerapan anggaran di Asisten Deputi Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi ini mencapai nilai **98,62%** (*Sembilan Puluh Delapan Koma Enam Puluh Dua Persen*) atau senilai **Rp 4.106.040.789,-** (*Empat Milyar Seratus Enam Juta Empat Puluh Ribu Tujuh Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah*) dari ketersediaan anggaran aktif sebesar Rp **4.163.772.000,-** (*Empat Milyar Seratus Enam Puluh Tiga Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Dua Ribu Rupiah*). Detail realisasi anggaran dapat dilihat di tabel 15.

Tabel 15 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi (Asdep-2)

ASDEP-2	KATEGORI	PAGU	REALISASI	%	SISA
Per Akun		4.163.772.000	4.106.040.789	98,62%	57.731.211
5757.001	Bahan Kebijakan Koordinasi Infrastruktur	4.163.772.000	4.163.772.000	98,62%	57.731.211
001	Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Infrastruktur	1.265.441.000	1.251.202.743	98,87%	14.238.257
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.265.441.000	1.251.202.743	98,87%	14.238.257
A	Pengendalian Kebijakan Pengembangan	767.171.000	754.556.966	98,36%	12.614.034
B	Pengendalian Kebijakan Penghapusan	498.270.000	496.645.777	99,67%	1.624.223
002	Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Infrastruktur	1.549.993.000	1.518.192.679	97,95%	31.800.321
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.549.993.000	1.518.192.679	97,95%	31.800.321
A	Koordinasi Kebijakan Pengembangan	783.983.000	756.423.429	96,48%	27.559.571
B	Pengendalian Kebijakan Pengembangan	418.121.000	415.262.359	99,32%	2.858.641
C	Pengendalian Implementasi Kebijakan	347.889.000	346.506.891	99,60%	1.382.109
003	Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Infrastruktur	1.348.338.000	1.336.645.367	99,13%	11.692.633
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.348.338.000	1.336.645.367	99,13%	11.692.633
A	Pengendalian Implementasi Kebijakan	665.147.000	654.262.794	98,36%	10.884.206
B	Pengendalian Kebijakan Peningkatan	683.191.000	682.382.573	99,88%	808.207
521211	Belanja Bahan	84.534.000	81.877.962	96,86%	2.656.038
521213	Belanja Honor Output Kegiatan	84.200.000	83.250.000	98,87%	950.000
522131	Beban Jasa Konsultan	50.000.000	49.500.000	99,00%	500.000
522141	Beban Sewa	6.050.000	6.050.000	100%	0
522151	Beban Jasa Profesi	3.700.000	1.900.000	51,35%	1.800.000
524111	Belanja Perjalanan Biasa	108.600.000	108.593.588	99,99%	6.412
524114	Belanja Perjalanan Dinas Paket Meeting Dalam	12.250.000	12.250.000	100%	0



524119	Belanja Perjalanan Lainnya	55.056.000	54.980.000	99,86%	76.000
524211	Belanja Perjalanan Biasa - Luar Negeri	198.630.000	198.629.660	99,99%	340

3. Asisten Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata

Nilai Penyerapan anggaran di Asisten Deputi Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata ini mencapai nilai **99,56%** (*Sembilan Puluh Delapan Koma Delapan Puluh Satu Persen*) atau senilai **Rp 4.256.730.662,-** (*Empat Milyar Dua Ratus Dua Puluh Empat Juta Lima Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Delapan Ratus Dua Rupiah*) dari ketersediaan anggaran aktif sebesar **Rp 4.275.333.000,-** (*Empat Milyar Dua Ratus Tujuh Puluh Lima Juta Tiga Ratus Tiga Puluh Tiga Ribu Rupiah*). Detail realisasi anggaran dapat dilihat di tabel 16.

Tabel 16 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan, dan Pariwisata (Asdep-3)

ASDEP-3	KATEGORI	PAGU	REALISASI	%	SISA
Per Akun		4.275.333.000	4.256.730.662	99.56%	18.602.338
5758.001	Bahan Kebijakan Koordinasi Infrastruktur	4.275.333.000	4.256.730.662	99.56%	18.602.338
001	Penyiapan Kebijakan Bidang Infrastruktur	1.261.741.000	1.258.404.712	99.74%	3.336.288
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.261.741.000	1.258.404.712	99.74%	3.336.288
A	Koordinasi Kebijakan Nasional	678.227.000	676.296.150	99.72%	1.930.850
B	Koordinasi Pengendalian dan Sinkronisasi	583.514.000	582.108.562	99.76%	1.405.438
002	Penyiapan Kebijakan Bidang Infrastruktur	1.083.506.000	1.080.508.276	99.72%	2.997.724
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.083.506.000	1.080.508.276	99.72%	2.997.724
A	Koordinasi Kebijakan Infrastruktur	715.132.000	713.072.146	99.71%	2.059.854
B	Koordinasi Kebijakan Infrastruktur	368.374.000	367.436.130	99.75%	937.870
003	Penyiapan Kebijakan Bidang Infrastruktur	1.930.086.000	1.917.817.674	99.36%	12.268.326
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.930.086.000	1.917.817.674	99.36%	12.268.326
A	Pengendalian Kebijakan Infrastruktur	959.445.000	953.448.439	99.37%	5.996.561
B	Koordinasi Pengembangan Infrastruktur	747.430.000	741.646.185	99.23%	5.783.815
C	Koordinasi Kebijakan Pengembangan	223.211.000	222.723.050	99.78%	487.950
521211	Belanja Bahan	42.843.000	41.571.000	97,03%	1.272.000
521213	Belanja Honor Output Kegiatan	33.800.000	32.550.000	96,30%	1.250.000
522141	Beban Sewa	17.669.000	13.425.000	75,98%	4.244.000
522151	Beban Jasa Profesi	2.700.000	2.700.000	100%	0
524111	Belanja Perjalanan Biasa	475.090.000	473.833.828	99,73%	1.256.172
524114	Belanja Perjalanan Dinas Paket Meeting Dalam	21.500.000	21.460.000	99,81%	40.000
524119	Belanja Perjalanan Lainnya	83.105.000	81.505.572	98,07%	1.599.428
524211	Belanja Perjalanan Biasa - Luar Negeri	140.000.000	139.887.628	99,92%	112.372



4. Asisten Deputi Bidang Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur

Nilai Penyerapan anggaran di Asisten Deputi Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur ini mencapai nilai **96,43%** (*Sembilan Puluh Enam Puluh Koma Empat Puluh Tiga Persen*) atau senilai **Rp.3.773.978.474,-** (*Tiga Milyar Tujuh Ratus Tujuh Puluh Tiga Juta Sembilan Ratus Tujuh Puluh Delapan Ribu Empat Ratus Tujuh Puluh Empat Rupiah*) dari ketersediaan anggaran aktif sebesar **Rp 3.913.772.000,-** (*Tiga Milyar Sembilan Ratus Tiga Belas Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Dua Ribu Rupiah*). Detail realisasi anggaran dapat dilihat di tabel 17.

Tabel 17 Realisasi Anggaran Asisten Deputi Bidang Koordinasi Penunjang (Asdep-4)

ASDEP-4	KATAGORI	PAGU	REALISASI	%	SISA
Per Akun		3.913.772.000	3.773.978.474	96,43%	139.793.526
5759.001	Bahan Kebijakan Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur	3.913.772.000	3.773.978.474	96,43%	139.793.526
001	Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Industri	1.385.071.000	1.358.984.282	98,12%	26.086.718
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	1.385.071.000	1.358.984.282	98,12%	26.086.718
A	Koordinasi Kebijakan Terkait Industri	591.915.000	589.892.152	99,66%	2.022.848
B	Koordinasi Kebijakan Terkait Industri	793.156.000	769.092.130	96,97%	24.063.870
002	Penyiapan Kebijakan Bidang Industri Manufaktur	2.101.659.000	1.993.812.693	94,87%	107.846.307
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	2.101.659.000	1.993.812.693	94,87%	107.846.307
A	Pengendalian dan Pemantauan Implementasi	761.972.000	760.941.971	99,86%	1.030.029
B	Koordinasi Kebijakan Terkait Industri	1.339.687.000	1.232.870.722	92,03%	106.816.278
003	Penyiapan Kebijakan Bidang Industri	427.042.000	421.181.499	98,63%	5.860.501
051	Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian	427.042.000	421.181.499	98,63%	5.860.501
A	Pengendalian Kebijakan Infrastruktur	154.936.000	149.915.200	96,76%	5.020.800
B	Koordinasi Pengembangan Infrastruktur	272.106.000	271.266.299	99,69%	839.701
521211	Belanja Bahan	1.710.000	1.427.500	83,48%	282.500
521213	Belanja Honor Output Kegiatan	31.450.000	28.200.000	89,67%	3.250.000
522141	Beban Sewa	5.600.000	5.460.000	97,50%	140.000
522151	Beban Jasa Profesi	7.900.000	7.900.000	100%	0
524111	Belanja Perjalanan Biasa	156.902.000	156.448.300	99,71%	453.700
524114	Belanja Perjalanan Dinas Paket Meeting Dalam	24.240.000	24.240.000	100%	0
524119	Belanja Perjalanan Lainnya	41.374.000	41.244.000	99,68%	130.000
524211	Belanja Perjalanan Biasa - Luar Negeri	671.994.000	623.453.059	92,77%	39.540.941

5. Pelayanan Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur

Nilai penyerapan anggaran di Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur ini mencapai nilai **96,62%** (*Sembilan Puluh Dua Koma Enam Puluh Dua Persen*) atau senilai **Rp 6.403.537.346,-** (*Enam*



Milyar Empat Ratus Tiga Juta Lima Ratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Tiga Ratus Empat Puluh Enam Rupiah) dari ketersediaan anggaran aktif sebesar **Rp 6.627.213.564,-** (Enam Miliar Enam Ratus Dua Puluh Tujuh Juta Dua Ratus Tiga Belas Ribu Lima Ratus Enam Puluh Empat Rupiah). Detail realisasi anggaran dapat dilihat di tabel 18.

Tabel 18 Realisasi Anggaran Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur (Sesdep)

SESDEP	KATEGORI	PAGU	REALISASI	%	SISA
Per Akun		6.627.213.564	6,403,537,346	96.62%	223,676,218
5760.001	Pelayanan Kesekretariat Deputy Bidang Infrastruktur	6.627.213.564	6,403,537,346	96.62%	223,676,218
001	Penyusunan Rencana, Program, dan Anggaran	1.466.263.200	1,455,838,270	99.29%	10,424,930
051	Perencanaan Program	357.206.000	356,797,376	99.89%	408,624
A	Sinkronisasi Rencana dan Penelaah	199.860.000	199,593,726	99.87%	266,274
B	Sosialisasi Program/Kegiatan Deputy	157.346.000	157,203,650	99.91%	142,350
052	Perencanaan Anggaran	760.983.000	759,287,604	99.78%	1,695,396
A	Persiapan dan Finalisasi Penyusun	614.034.000	612,669,604	99.78%	1,364,396
B	Koordinasi dan Fasilitas Penyusun	146.949.000	146,618,000	99.77%	331,000
053	Dukungan Kebijakan Strategis Kedeputian	348.074.200	339,753,290	97.61%	8,320,910
A	Pelaksanaan Pemantauan dan Evaluasi	348.074.200	339,753,290	97.61%	8,320,910
002	Ketatausahaan dan Pelaporan Bidang Koordinator Infrastruktur	5.160.950.364	4,947,699,076	95.87%	213,251,288
051	Pengelolaan Ketatausahaan	642.562.000	641,810,800	99.88%	751,200
A	Penyusunan Laporan Periodik Kedeputian	510.912.000	510,379,200	99.90%	532,800
B	Dukungan Kegiatan Reformasi Birokrasi	131.650.000	131,431,600	99.83%	218,400
052	Pengelolaan Pelaporan	952.350.000	950,855,295	99.84%	1,494,705
A	Dukungan Manajemen Program Kedeputian	90.000.000	90,000,000	100.00%	-
B	Penyusunan RKA Kedeputian	862.350.000	860,855,295	99.83%	1,494,705
053	Dukungan Kesekretariat	3.566.038.364	3,355,032,981	94.08%	211,005,383
A	Pendampingan Kegiatan Program/Kerja	3.566.038.364	3,355,032,981	94.08%	211,005,383
521111	Belanja Keperluan Perkantoran	277.200.000	267,479,891	96,49%	9.720.109
521211	Belanja Bahan	180.280.000	179.693.395	99,67%	586.605
521213	Belanja Honor Output Kegiatan	336.500.000	334.650.000	99,45%	1.850.000
522131	Beban Jasa Konsultan	90.000.000	90.000.000	100%	0
522141	Beban Sewa	143.600.000	143.515.000	99,94%	85.000
522151	Beban Jasa Profesi	18.900.000	18.900.000	100%	0
524111	Belanja Perjalanan Biasa	204.474.200	192.670.290	94,23%	11.803.910
524114	Belanja Perjalanan Dinas Paket Meeting Dalam	31.050.000	30.961.000	99,71%	89.000
524119	Belanja Perjalanan Lainnya	623.170.000	622.316.900	99,86%	12,006,852
524211	Belanja Perjalanan Biasa - Luar Negeri	2.270.312.364	2.070.398.187	91,19%	199.914.177



6. Kegiatan Jasa Konsultan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun Anggaran 2019

Dalam kegiatannya di kedeputan Bidang Koordinasi Infrastruktur, beberapa kegiatan yang pelaksanaannya dibantu oleh konsultan agar dapat berjalan dengan baik. Total penyerapan anggaran untuk kegiatan Jasa Konsultan dalam dua semester ini adalah **Rp 287.983.750.-** (*Dua Ratus Delapan Puluh Tujuh Juta Sembilang Ratus Delapan Puluh Tiga Ribu Tujuh Ratus Lima Puluh Rupiah*).

Tabel 19 Penyerapan Anggaran Kegiatan Jasa Konsultan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun Anggaran 2019

No.	Kegiatan	Total Penyerapan
1.	Pengembangan Program <i>Digital Monitoring</i>	Rp. 40,000,000.-
2.	Penyusunan Bahan Kebijakan Infrastruktur Pelayaran Rakyat	Rp. 49,000,000.-
3.	Penyusunan Bahan Kebijakan Infrastruktur Pariwisata, Sub-tema: Pengembangan Wisata Kapal Pesiar (<i>Cruise</i>)	Rp. 49,661,250.-
4.	Pelaksanaan Telaahan Kesiapan Pemenangan Industri Indonesia	Rp. 50,000,000.-
5.	Penyiapan Dokumen Pengembangan Wilayah Terkait Infrastruktur Transportasi Perkotaan	Rp. 49,661,250.-
6.	Kegiatan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	Rp. 49,661,250.-
Total		Rp. 287,983,750.-

7. Laporan Pengembalian Dana Kegiatan

Dalam pemberkasan pelaksanaan kegiatan terdapat beberapa kegiatan yang anggaran pelaksanaannya kurang dari anggaran yang diajukan. Hal tersebut menjadi pengembalian kepada negara dan detail pengembalian dalam terlihat di tabel 20.

Tabel 20 Pengembalian Kepada Negara Periode Tahun 2019

No	SPM	No. SPPD	Keterangan	Nilai SPPD	SPJ Rampung
1.	08595T/35049 4/2019	1917513010694 74	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Menghadiri FGD Penataan Distribusi Ikan Hlas Melalui Transportasi Udara untuk tujuan Domestik dan Ekspor pada Tanggal 13 November 2019 di Surabaya,	3,287,500	3,287,500



No	SPM	No. SPPD	Keterangan	Nilai SPPD	SPJ Rampung
			Provinsi Jawa Timur an. Rezky		
2.	08613T/35049 4/2019	1917513010691 00	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Menghadiri Peluncuran Program Kerjasama Partnership for Austria- Indonesia Research (PAIR) pada Tanggal 18 sd 19 November 2019 di Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan an. Andi Yu	4,105,800	4,105,800
3.	08285T/35049 4/2019	1917513010662 11	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Kunjungan Lapangan ke Gresik dan Lamongan serta diskusi terkait pengembangan infrastruktur pariwisata karimunjawa di Surabaya, serta Koordinasi dengan Gubernur Bali	19,006,400	19,006,400
4.	08289T/35049 4/2019	1917513010662 43	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Menghadiri Undangan peserta sesi High Level Panel Acara Indonesia Infrastructure Development Financing (IIDF) pada Tanggal 6 November 2019 di Jakarta, Provinsi DKI Jakarta	840,000	840,000
5.	08286T/35049 4/2019	1917513010662 19	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Menghadiri Acara Pertemuan Ilmiah Nasional Tahunan XVI Ikatan Sarjana Oseanologi Indonesia (ISOI) pada Tanggal 6 sd 8 November	9,610,000	9,610,000



No	SPM	No. SPPD	Keterangan	Nilai SPPD	SPJ Rampung
			2019 di Ambon Provinsi Maluku an Lukijanto		
6.	08287T/35049 4/2019	1917513010662 20	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Koordinasi terkait Penataan Kawasan Pelabuhan Benoa Khususnya area Dermaga Perikanan Nusantara pada Tanggal 8 November 2019 di Bali, Provinsi Bali an Rusli Rahim sesuai Surat Tugas	4,212,300	4,212,300
7.	08288T/35049 4/2019	1917513010662 21	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Menghadiri Undangan FGD Perpanjangan LRT dari Kota Bogor ke Kawasan Puncak pada Tanggal 7 November 2019 di Jakarta, Provinsi DKI Jakarta an Balkis Kusumawati dkk (3 Orang)	840,000	840,000
8.	08212T/35049 4/2019	1917513010650 08	Pembayaran Belanja Barang - Perjalanan Dinas (D3) dalam Rangka Rapat Koordinasi Percepatan Pembangunan Bandar Udara di Kediri dengan Agenda Progres Penyelesaian Rencana Tata Ruang Kabupaten Kediri pada Tanggal 3 sd 5 November 2019 di Kediri	18,506,700	18,506,700

8. Perbandingan Realisasi Anggaran Tahun 2015 - 2019

Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur telah mengalami 5 (lima) periode penganggaran, yaitu: periode Tahun Anggaran 2015, 2016, 2017, 2018, dan 2019. Selama kurun waktu 5 tahun tersebut, setiap periode tahun anggaran mendapatkan alokasi yang berbeda sesuai



dengan program dan kegiatan strategis yang dilaksanakan, apakah ada kegiatan prioritas atau tidak sesuai arahan pimpinan. Untuk melihat perbandingan alokasi anggaran dan realisasi anggaran periode anggaran tahun 2019 dengan periode sebelumnya, dapat dilihat pada tabel 21.

Tabel 21 Perbandingan Realisasi Anggaran Tahun 2015-2019

Kode	Nama Kegiatan	2015		2016		2017		2018		2019	
		Pagu Akhir	Realisasi	Pagu Akhir	Realisasi	Pagu Akhir	Realisasi	Pagu Akhir	Realisasi	Pagu Akhir	Realisasi
5607	Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik	384,160,000	120,000,000	3,283,144,000	2,648,108,596	4,315,159,000	3,607,427,577	4,910,460,000	4,092,265,446	3,913,772,000	3,854,463,132
5757	Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi	384,160,000	135,000,000	4,814,669,000	3,826,061,314	4,909,712,000	3,937,752,119	4,197,625,000	3,139,456,991	4,163,772,000	4,106,040,789
5758	Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	384,160,000	127,500,000	4,833,512,000	3,627,701,029	3,742,105,000	3,676,275,764	5,002,003,000	4,784,906,440	4,275,333,000	4,256,730,662
5759	Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur	7,556,415,000	6,462,700,000	4,498,694,000	3,515,597,423	3,443,039,000	2,846,035,093	4,184,728,000	3,615,944,240	3,913,772,000	3,773,978,474
5760	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	961,550,000	438,012,200	5,730,514,000	5,299,767,555	10,339,985,000	9,942,783,604	12,588,500,000	11,639,726,359	6,627,213,564	6,403,537,346
Total		9,670,445,000	7,283,212,200	23,160,533,000	18,917,235,917	26,750,000,000	24,010,274,157	30,883,316,000	27,272,299,476	22,893,862,564	22,394,750,403
Capaian Realisasi		75.31%		81.68%		89.76%		88.31%		97.82%	

3) Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator

1. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Berbasis Moda Perkeretaapian

Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 Pasal 2: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mempunyai tugas menyelenggarakan **koordinasi, sinkronisasi, pengendalian** urusan Kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kemaritiman. **Peraturan Menteri Koordinasi Nomor 1 Tahun 2015: Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI Pasal 154:** Asisten Deputy Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik mempunyai tugas melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan K/L yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur konektivitas dan sistem logistik.

Maksud dan tujuan pembentukan tim koordinasi dan sosialisasi kebijakan, meliputi:

- Dalam rangka Pembangunan Moda Transportasi Perkeretaapian, yang terdiri dari Kereta Api (KA), Kereta Api Ringan/*Light Rail Transit* (LRT), dan *Mass Rapid Transit* (MRT), yang terintegrasi di wilayah Indonesia, perlu melakukan koordinasi, sosialisasi dan pengendalian terhadap pembangunan dan pengaturan mengenai pelaksanaan penugasan pembangunan prasarana dan penyelenggaraan sarana Moda Transportasi Perkeretaapian terintegrasi di seluruh wilayah Indonesia;
- Dukungan Pembangunan Moda Transportasi Perkeretaapian sehingga dapat berjalan secara terencana, terpadu, terintegrasi dan terkoordinasi dengan baik guna mewujudkan tujuan pengembangan pertumbuhan ekonomi baru di seluruh wilayah Indonesia; serta



- c. Tugas-tugas tim koordinasi dan sosialisasi kebijakan pembangunan moda transportasi perkeretaapian, meliputi: Memetakan potensi Pembangunan Moda Transportasi Perkeretaapian, Memberikan rekomendasi kebijakan insentif fiskal dan non-fiskal kepada Kementerian terkait; Memberikan rekomendasi kepada industri dalam negeri mengenai kerjasama atau lisensi pemilik teknologi; Pemetaan skema KPBU pada Pembangunan Moda Transportasi Perkeretaapian; Memberikan rekomendasi tentang dukungan kebijakan dari para menteri terkait terhadap kebijakan pembangunan moda transportasi perkeretaapian; serta Memantau pembangunan moda transportasi perkeretaapian di seluruh Wilayah Indonesia.

2. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian dan Implementasi Kebijakan Terkait TKDN

Dasar Hukum Tugas Fungsi/Kebijakan: Undang-Undang Nomor 17 tahun 2003 Tentang Keuangan Negara, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian, Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2018 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 201, Peraturan Pemerintah Nomor 29 tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri, Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, Keputusan Presiden Nomor 24 tahun 2018 Tentang Tim Nasional P3DN, Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri, Peraturan Menteri Perindustrian No.16/M-IND/PER/2/2011 Tentang Ketentuan dan Tatacara Penghitungan Tingkat Komponen Dalam Negeri, Peraturan Menteri Perindustrian No.02/M-IND/PER/1/2014 Tentang Pedoman Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri Dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, Peraturan Menteri Perindustrian No.03/M-IND/PER/1/2014 Tentang Pedoman Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri Dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Yang Tidak Dibiayai Dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara/Anggaran Pendapatan Belanja Daerah, Peraturan Menteri Perindustrian No.31/M-IND/PER/2/2015 Tentang Pembentukan Sekretariat dan Kelompok Kerja Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri Dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, 12. Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 84 tahun 2019 tentang Kelompok Kerja Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri.

Berikut target kerja Dalam Negeri (P3DN), yang dilaksanakan oleh setiap Institusi Pemerintah maupun Badan Usaha (K/L/Badan Usaha), mendorong/menghimbau **seluruh Kementerian/Lembaga/Badan Usaha segera membentuk Tim P3DN Internal** sebagai tim pertama yang memantau pelaksanaan program P3DN di unit kerja masing-masing, Menyediakan **layanan data dan informasi** yang terintegrasi serta valid terkait kebutuhan, kemampuan, ketangguhan dan ketersediaan produk dalam negeri dalam memenuhi kebutuhan NKRI, Menumbuhkan **semangat nasionalisme** melalui pendidikan kecintaan produk dalam negeri yang dimulai sejak dini baik dari institusi pendidikan maupun dalam kehidupan sehari-hari, Mendukung **pemanfaatan preferensi harga** sebagai bentuk fasilitas/keberpihakan bagi produk dalam negeri yang didukung oleh peraturan perundang-



undangan yang berlaku, serta Memaksimalkan **pengenaan** sanksi bagi pihak-pihak yang tidak mengoptimalkan/melanggar ketentuan mengenai penggunaan produk dalam negeri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

3. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Industri Manufaktur Nasional

A. Ringkasan Eksekutif

RPJPN 2005-2025 mengamanahkan bahwa agar pembangunan Wilayah Jawa, dimana Koridor Bekapur menjadi salah satu bagiannya, dapat dipertahankan dan ditingkatkan sehingga mampu mencapai kondisi ekonomi wilayah yang lebih kompetitif. Kawasan Bekapur merupakan kawasan dengan tingkat perkembangan ekonomi yang tinggi baik dalam lingkup Provinsi Jawa Barat maupun nasional. Kawasan Koridor Bekapur (Bekasi, Karawang, Purwakarta) memiliki kontribusi yang tinggi terhadap perekonomian Nasional. Kontribusi ekonomi kawasan Bekapur yang direpresentasikan melalui *share* PDRB sektor industri kawasan Bekapur terhadap Nasional yang mencapai +/- 15 % dari PDB industri nasional. *Share* sektor industri tersebut didukung dari keberadaan 30 (tiga puluh) Kawasan Industri dengan total luas alokasi kawasan industri seluas 13 ribu ha dan terdiri dari sekitar 4100 industri. Koridor Bekapur juga memiliki kontribusi yang besar dalam penyerapan tenaga kerja, tercatat sekitar 1,6 juta tenaga kerja terserap dalam kegiatan ekonomi industri yang ada di kawasan Koridor Bekapur. Tingginya perkembangan ekonomi kawasan Koridor Bekapur berimplikasi pada kompleksitas permasalahan di kawasan tersebut. Waktu tempuh pada jalur Tol Cikampek - Jakarta semakin lama karena kapasitas jaringan yang sudah terlampaui. Kebutuhan akan air bersih dan energi meningkat, sementara sistem penyediaan belum terpadu dan kompetitif. Kebutuhan permukiman meningkat dan penyediaannya masih terbatas sehingga berkembang kegiatan permukiman yang kurang teratur di masing-masing kabupaten di koridor tersebut.

Saat ini, Asisten Deputi Penunjang Infrastruktur fokus pada Pengembangan Kawasan Industri Bekasi – Karawang – Purwakarta untuk memperkuat daya saing Kawasan Bekapur melalui penanganan dan pengelolaan terpadu di tingkat nasional. Isu Besar yang ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi terkait Kawasan Industri Bekapur diantaranya pengembangan infrastruktur konektivitas, pencarian daerah-daerah baru industri di Luar Wilayah Bekasi; dan pengelolaan kebutuhan air agar tidak terjadi perebutan antara keperluan industri dengan irigasi. Penetapan Kawasan Bekapur sebagai Kawasan Ekonomi Industri Terpadu (KEIT) diharapkan akan membuat pengelolaan pembangunan di kawasan tersebut dapat dilakukan secara terpadu melalui pengembangan kelembagaan tingkat nasional.



B. Latar Belakang

RPJPN 2005-2025 mengamanahkan bahwa agar pembangunan Wilayah Jawa, dimana Koridor Bekapur salah satu bagiannya, dapat dipertahankan dan ditingkatkan sehingga mampu mencapai kondisi ekonomi wilayah yang lebih kompetitif. Pengembangan wilayah sebagai salah satu pendekatan pembangunan nasional diarahkan untuk mampu mendukung sedikitnya 2 (dua) misi pembangunan nasional dalam RPJPN 2005-2025, yakni: misi ke-2 berupa misi mewujudkan bangsa yang berdaya saing serta misi ke-5, berupa misi mewujudkan pembangunan yang lebih merata dan berkeadilan. Kawasan Bekapur merupakan kawasan dengan tingkat perkembangan ekonomi yang tinggi baik dalam lingkup Provinsi Jawa Barat maupun nasional. Kawasan koridor Bekapur (Bekasi, Karawang, Purwakarta) memiliki kontribusi yang tinggi terhadap perekonomian Nasional. Kontribusi ekonomi kawasan Bekapur yang direpresentasikan melalui *share* PDRB sektor industri kawasan Bekapur terhadap Nasional yang mencapai +/- 15 % dari PDB industri nasional. *Share* sektor industri tersebut didukung dari keberadaan 30 (tiga puluh) Kawasan Industri dengan total luas alokasi kawasan industri seluas 13 ribu ha dan terdiri dari sekitar 4100 industri. Koridor Bekapur juga memiliki kontribusi yang besar dalam penyerapan tenaga kerja, tercatat sekitar 1,6 juta tenaga kerja terserap dalam kegiatan ekonomi industri yang ada di Kawasan Koridor Bekapur.

Tingginya perkembangan ekonomi kawasan koridor Bekapur berimplikasi pada kompleksitas permasalahan di kawasan tersebut. Waktu tempuh pada Jalur Tol Cikampek - Jakarta semakin lama karena kapasitas jaringan yang sudah terlampaui. Kebutuhan akan air bersih dan energi meningkat, sementara sistem penyediaan belum terpadu dan kompetitif. Kebutuhan permukiman meningkat dan penyediaannya masih terbatas sehingga berkembang kegiatan permukiman yang kurang teratur di masing-masing kabupaten di koridor tersebut. Upaya meningkatkan investasi juga masih terkendala mekanisme perizinan. Kendala dan permasalahan tersebut bila dibiarkan akan mengakibatkan penurunan daya saing kawasan koridor yang pada gilirannya dapat menurunkan kinerja ekonomi wilayah. Permasalahan yang terjadi di Bekapur tidak bisa ditangani oleh masing-masing daerah karena struktur kompleksitas permasalahan yang terjadi merupakan interaksi antar permasalahan internal daerah dan eksternal daerah. Interaksi ekonomi antara kawasan Bekapur dengan provinsi lain seperti dengan DKI Jakarta dan Banten bahkan diluar Pulau Jawa sangat tinggi. Oleh karena itu, upaya mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut membutuhkan keterpaduan pada tingkat yang lebih tinggi, yakni di tingkat nasional.

Berdasarkan peraturan perundangan, suatu kawasan bisa menjadi objek pengelolaan pembangunan tingkat nasional bila kawasan tersebut ditetapkan menjadi objek vital nasional atau kawasan strategis nasional (UU Tata ruang dan PP RTRWN). Kawasan strategis nasional adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara



nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang ditetapkan sebagai warisan dunia. Kawasan Koridor Ekonomi Industri Bekasi belum seluruhnya menjadi kawasan strategis nasional, hanya kawasan Bekasi yang termasuk dalam kawasan strategis nasional Jabodetabek. Oleh karena itu, upaya untuk memperkuat daya saing kawasan Bekasi melalui penanganan dan pengelolaan terpadu di tingkat nasional menjadi penting, melalui penetapan Kawasan Bekasi sebagai Kawasan Strategis. Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka untuk mendukung penetapan Kawasan Bekasi sebagai KSN sehingga pengelolaan pembangunan di kawasan tersebut dapat dilakukan secara terpadu melalui pengembangan kelembagaan tingkat nasional, maka perlu disiapkan Rancangan Peraturan Presiden tentang Kawasan Ekonomi Industri Terpadu Bekasi Karawang Purwakarta (Bekapur) sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN).

C. Deskripsi Isu

Salah satu kegiatan yang dikoordinasikan oleh Asisten Deputi Industri Penunjang Infrastruktur adalah koordinasi dan sinkronisasi kebijakan Kawasan Industri, dalam hal ini Kawasan Industri Bekasi Karawang dan Purwakarta (Bekapur). Gambaran kondisi dan permasalahan yang ada di Kawasan Bekasi dijelaskan dengan membagi menjadi 5 (lima) aspek, yaitu:

1. Aspek Pelayanan Publik (Pengelolaan Perizinan): Pengurusan perizinan di Kawasan Bekasi sekarang ini masih belum standar, dimana antar kabupaten masih memiliki perbedaan dalam pengurusan perizinan baik dalam hal persyaratan dokumen maupun lama waktunya. Selain itu, tidak semua proses perizinan di Kawasan Bekasi bersifat *online*. Tidak adanya standarisasi dari proses perizinan di Kawasan Bekasi didukung dengan belum sinkronnya peraturan Pemerintah Pusat dengan peraturan daerah;

2. Aspek Sarana dan Prasarana: Kondisi infrastruktur transportasi di Kawasan Bekasi masih rendah, dapat dilihat dari permasalahan yang ada di dalam Kawasan Bekasi, yakni Kemacetan jalan di jalur Tol Jakarta – Cikampek, yang mana volume kendaraan jauh besar dari pada kapasitas jalan. Selain itu, belum dioptimalkan jalur Kereta Api untuk pengangkutan arus barang. Selain itu, konektivitas antar kawasan dan kawasan dengan pusat pelayanan masih rendah;

3. Aspek Pendidikan dan Pelatihan (Ketenagakerjaan): Kualitas dan tingkat pendidikan SDM masih rendah sehingga tidak memenuhi spesifikasi kebutuhan tenaga kerja industri, disamping itu juga tingkat persaingan yang tinggi antar pencari kerja yang masuk dari berbagai daerah di luar Kawasan serta upah ketenagakerjaan relatif tinggi;

4. Aspek Lingkungan Hidup: Kondisi lingkungan di Kawasan Bekasi semakin menurun ditandai dengan permasalahan yaitu Daya dukung lahan di Kabupaten Bekasi mendekati ambang batas;



Peningkatan alih fungsi lahan dari lahan non terbangun menjadi terbangun (lebih dari 1% per tahun); Terdapat titik-titik banjir dan genangan di Kawasan Bekapur khususnya karawang dan Bekasi; Daya dukung air diperkirakan akan defisit pada tahun 2025; Aliran permukaan (sungai) yang melintasi Kawasan Bekapur telah tercemar sedang dan berat, dan Cekungan air tanah Bekasi-Karawang dalam kondisi kritis. Dengan kondisi tersebut diatas dampak potensial yang ditimbulkan, yaitu kerusakan lingkungan dan risiko bencana yang mengganggu aktivitas industri dan kehidupan masyarakat, serta kekurangan sumberdaya air yang berakibat kegiatan industri tidak optimal;

5. Aspek Kelembagaan dan Keamanan: Belum ada kelembagaan pengelola antar kawasan 1 industri secara khusus yang mampu menjembatani komunikasi, koordinasi antar kawasan sehingga terjadi kesatuan yang kuat dan keamanan yang baik dalam Kawasan Bekapur.

D. Pilihan Kebijakan

Rekomendasi Kebijakan yang dilakukan pada tahun 2019 ini adalah **pengajuan pengusulan Rapat Terbatas (Ratas) Kabinet mengenai pengusulan Kawasan Bakapur menjadi Kawasan Ekonomi dan Industri Terpadu Bekasi - Karawang - Purwakarta (KEIT Bekapur)** dengan pokok Pembahasan mengenai penetapan sebagai salah satu Kawasan Strategis Nasional (KSN) dan Rancangan Peraturan Presiden Tentang KEIT Bekapur. Sedangkan rekomendasi kebijakan yang diusulkan untuk dilakukan pada tahun 2020 - 2024, yaitu:

1. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan terkait pengembangan infrastruktur konektivitas di Kawasan Bekapur;
2. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan terkait daerah-daerah baru industri di luar Wilayah Bekasi; serta
3. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan terkait pengelolaan kebutuhan air agar tidak terjadi perebutan antara keperluan industri dengan irigasi.

E. Kesimpulan

Bidang Industri Dasar dibawah Asisten Deputi Industri Penunjang Infrastruktur fokus pada Pengembangan Kawasan Industri Bekasi - Karawang - Purwakarta. Kawasan Koridor Ekonomi Industri Bekapur saat ini belum seluruhnya menjadi Kawasan Strategis Nasional, dimana hanya kawasan Bekasi yang termasuk dalam Kawasan Strategis Nasional Jabodetabek. Oleh karena itu, upaya untuk memperkuat daya saing kawasan Bekapur melalui penanganan dan pengelolaan terpadu di tingkat nasional menjadi penting, melalui penetapan Kawasan Bekapur sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN). Dengan demikian, maka perlu didorong penetapan Kawasan Bekapur sebagai KSN dan Kawasan Ekonomi Industri Terpadu (KEIT) sehingga pengelolaan pembangunan di kawasan tersebut dapat dilakukan secara terpadu melalui pengembangan kelembagaan tingkat nasional.



3.1.2. Persentase Tindak Lanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur

1. Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan Angkutan Massal di Indonesia

A. Isu Utama

- Perlu adanya konektivitas atau integrasi antar moda transportasi di kota-kota besar, sehingga perencanaan sangat penting untuk mengatur transportasi antar moda. Tingginya penggunaan angkutan umum (*captive riders*) mengindikasikan bahwa kawasan pinggiran Kota masih sangat tergantung angkutan umum dalam beraktifitas di Kota Medan.
- Pembangunan angkutan massal di kota besar juga bertujuan untuk memodernisasi transportasi publik, mengurangi kemacetan, menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi dan pembangunan daerah khususnya kota Metropolitan Bandung Raya.
- Pembangunan dan pengembangan transportasi massal di kota besar dengan memanfaatkan asset sendiri untuk kepentingan masyarakat Kota Surabaya. Konsep ini harus bersinergi dengan daerah penunjang/sekitar Kota Surabaya sebagai *feedernya*.

B. Rekomendasi

- Angkutan Massal Kota Medan

- Rantau parapat dikerjakan 33 km (menyambung dari Kota Pinang sampai ke batas Riau)
- Jalan layang medan rencana beroperasi April 2019
- Persimpangan Langsa akan selesai Desember 2019
- Bandar tinggi Kuala Tanjung : 21.5 km (95% sudah dibangun) rencana beroperasi April 2019
- Jenis kereta api: harus diintegrasikan jenis moda transportasi untuk jenis kereta api (LRT, MRT, KRL dan BRT)
- Skema KPBU untuk *urban transport* dibutuhkan dukungan pemerintah pusat, karena sangat kecil kemungkinan untuk dibiayai sendiri oleh daerah. Dibutuhkan satu payung hukum agar dapat mendukung pembangunan urban transport, dalam hal ini adalah dimana regulasi yang mengatur bahwa yang menyediakan transportasi di suatu kota adalah pemerintah wali kota hal ini yang perlu diperhatikan agar dukungan pemerintah pusat maksimal
- Wali kota dan Kemenkeu segera melakukan pembangunan urban transport terkait regulasi yang sedang disusun oleh BAPPENAS (Deputi Pendanaan)
- PT. SMI (Sarana Multi Infrastruktur): *Screening* Kapasitas Fiskal dan Populasi Penduduk (kurang lebih 1 juta penduduk) untuk menentukan Kota mana yang masuk untuk pembangunan *urban transport* melalui penyusunan perpres.

- Angkutan Massal Kota Bandung

- Penentuan level kebijakan yang perlu dimintakan pertimbangan, berdasarkan Inpres 7 tahun 2017 adalah kebijakan yang bersifat Strategis Nasional dan berdampak pada masyarakat luas melalui



kesepakatan di dalam Rapat Koordinasi dengan Menteri Koordinator yang membidangi kebijakan tersebut

- Implementasi *e-tariff* memperhitungkan kemanan data meskipun dapat diakses oleh pengguna jasa. Menyusun panduan kepada para pengguna jasa terkait tata cara pengajuan perubahan tarif, formulasi perhitungan, komponen-komponen biaya penghitungan serta dokumen yang harus dilengkapi pada saat mengajukan perubahan tariff untuk efisiensi waktu dan transparansi kepada pengguna jasa
- Akan dibentuk tim percepatan pelaksanaan Urban Transport Bandung Raya dalam bentuk SK Gubernur Jawa Barat dan secara rutin mengadakan pertemuan yang akan dilaporkan perkembangan rencana Urban Transport Bandung Raya kepada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.

- **Angkutan Massal Kota Surabaya**

- Mode transportasi TRAM dan Monorail masih menunggu skema pembiayaan. Namun agar segera ditindaklanjuti karena urban transport Surabaya terintegrasi dengan urban transport Gerbang Kertasusila. Kunci urban transport adalah walikota, dan harus ada persetujuan walikota terkait usulan-usulan urban transport di Surabaya. Diharapkan Dinas Perhubungan Jawa Timur berkoordinasi dengan Pemerintah Kota Surabaya untuk mencari kesepakatan tentang pengembangan Urban Transport ini serta agar dibuat Masterplan integrasi urban transport di Gerbang Kartasusila seperti yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Jawa Barat. Masterplan dapat berupa peta Jawa Timur beserta Kota Surabaya disertai dengan kajian yang mendalam terkait bentuk urban transport yang akan dikembangkan dan arah kebijakan angkutan massal
- Sesuai hasil studi yang telah diajukan kepada Bappenas untuk rencana pengembangan angkutan massal perkotaan di Surabaya direncanakan menggunakan Moda Tram untuk koridor Utara – Selatan dan koridor Barat – Timur dengan menggunakan moda *Light Rail Transit* dengan Estimasi Biaya 4,8 T pada tahun 2015 dan sampai saat ini belum ada proses lanjut dari studi tersebut
- Rencana pengembangan Urban Transport di Surabaya direncanakan menggunakan skema KPBU sesuai dengan arahan dari Bappenas untuk itu perlu dilakukan studi yang lebih mendalam terkait kajian Hukum dan Kelembagaan, teknis, ekonomi, lingkungan, analisa risiko, dukungan jaminan pemerintah, dan isu strategis yang perlu ditindak lanjuti
- Perlu adanya koordinasi antara Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kota Ditjen Perkeretaapian dan Ditjen Perhubungan Darat dalam rangka sinergitas urban transport di kota Surabaya.



2. Pengendalian Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Poros Maritim

A. Isu Utama

- Mendukung visi Indonesia menjadi poros maritim dunia
- Program Poros Maritim dalam implementasinya didukung oleh pembangunan dan pengembangan infrastruktur 24 pelabuhan-pelabuhan strategis

B. Hasil Capaian/Progress

a. Pelabuhan Belawan/ Kuala Tanjung – Sumut

Pada Pelabuhan Belawan saat ini sedang dilakukan pekerjaan pengembangan, berupa:

- Proyek Belawan Fase I (berupa pekerjaan: reklamasi terminal petikemas meliputi pembangunan *Container Yard* (400 x 405) m² dan Dermaga (32 x 350) m²). Progres saat ini : pekerjaan reklamasi (on progress)
- Proyek Belawan Fase II (berupa pekerjaan: reklamasi terminal petikemas meliputi pembangunan *Container Yard* (400 x 405) m² dan Dermaga (32 x 350) m²). Progres fisik saat ini : ± 90 %.

Rencana Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung dibangun secara bertahap, dengan tahapan Phase I s/d Phase III.

- Phase I (2015 – 2018) : Multipurpose Terminal Fasilitas yang dibangun: Dermaga (60 x 500) m²; Trestle 2,85 Km; Tangki Timbun kapasitas 110.000 ton; Lapangan Penumpukan 18 Ha; *Container Yard* 14 Ha. Progres fisik saat ini: Sisi laut (100 %); Sisi darat (99,5 %)
- Phase II (2017 – 2019): *Industrial Development Area*
- Phase III (2018 – 2021): *Dedicated Hub Port Terminal*

Dukungan yang diharapkan untuk mempercepat pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung:

- Penyediaan jalan tol langsung menuju ke Terminal Multipurpose Kuala Tanjung
- Kemudahan bagi investor yang akan berinvestasi di Kuala Tanjung
- Dukungan pendanaan untuk pembebasan lahan pada pembangunan kawasan industri dari LMAN
- Pelabuhan Tanjung Priok/ Patimban – DKI Jakarta/ Jawa Barat

Rencana pembangunan terminal dan inland *waterways* Cikarang – Bekasi – Laut (CBL) dilatarbelakangi oleh pertimbangan:

- Besarnya jumlah mayoritas traffic container dari dan ke wilayah Timur Jakarta (berkisar 35% atau 65,90% dari jumlah container di Pelabuhan Tanjung Priok)
- Pertumbuhan area industri yg cukup signifikan di wilayah timur Jakarta
- Congesti traffic lalu lintas jalan raya dan potensi peningkatan polusi di Jakarta
- Memberikan alternative moda transportasi yang lebih efektif dan efisien



Posisi progress: Proses penyusunan dokumen (perencanaan dan lingkungan; perizinan dan inventarisasi lahan). Dukungan yang diharapkan untuk mempercepat pengembangan CBL:

- Sinkronisasi Regulasi terutama kesesuaian Tata Ruang (RTRW)
- Revitalisasi infrastruktur existing terhadap rencana Canal CBL

b. Pelabuhan Tanjung Perak – Surabaya, Jawa Timur

Pengembangan fasilitas Pelabuhan Tanjung Perak, meliputi beberapa kegiatan, antara lain:

- Pembangunan akses darat Terminal Teluk Lamong (Progress saat ini : \pm 50%)
- Pekerjaan reklamasi lahan 40 Ha pada Terminal Manyar (Proses lelang)
- Terminal Gapura Surya Nusantara (Selesai 100%)
- Pembangunan Dermaga Domestik dan Internasional (Selesai 100%)
- Pembangunan Container Yard Tahap I dan II (Selesai 100%)
- Pembangunan Dermaga Curah Kering/ Dry Bulk (Selesai 100%)

c. Pelabuhan Makassar – Makassar, Sulawesi Selatan

Pengembangan Pelabuhan Makassar (*Makassar New Port*), direncanakan dalam 3 tahapan pembangunan: Tahap I (2015 – 2021); Tahap II (2022 – 2025) dan Ultimate (2022 - 2025). Progress pengembangan Makassar New Port Tahap I (meliputi pekerjaan : *Revetment* dan *Breakwater*) saat ini: (Selesai 100%)

d. Pelabuhan Bitung – Sulawesi Utara

Rencana pengembangan Pelabuhan Bitung terdiri dari : Rencana pengembangan Jangka Pendek (2015 – 2018); Jangka Menengah (2018 – 2021) dan Jangka Panjang (2022 – 2030). Pada Tahap Pengembangan Jangka Pendek, pekerjaan yang dilaksanakan meliputi revitalisasi Terminal Multipurpose dan Terminal Petikemas (perpanjangan dermaga dan lahan reklamasi). Progress pekerjaan fisik saat ini: Selesai 100%.



- e. Rencana Pembangunan Tol Cisumdawu (Cileunyi - Sumedang - Dawuan) yang merupakan akses menuju Bandara Kertajati progressnya dapat dilihat dalam tabel 22.

Tabel 22 Rencana Pembangunan Tol Cisadawu

No	PERMASALAHAN	STRATEGI PERCEPATAN	TARGET WAKTU
Phase II			
1	<p>Pembebasan Lahan Main Road (Desa Ciherang, Desa Pamulihan, Desa Mekarjaya)</p> <p>Sisa 81 bidang lahan yang belum bebas , sudah dilaksanakan Konsinyasi namun PN Sumedang masih belum menandatangani Penetapan Konsinyasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> Desa Ciherang sudah dilaksanakan konsinyasi sebanyak 68 Bidang (29 bidang menerima nilai UGR, 39 bidang menolak nilai UGR) Desa Mekarjaya, sudah dilaksanakan konsinyasi, sebanyak 11 bidang menolak nilai UGR Desa Pamulihan, sudah dilaksanakan konsinyasi, sebanyak 2 bidang menolak nilai UGR 	Pertengahan November 2018
2	<p>Pembebasan Lahan (Desa Girimukti, Desa Simamulya, Desa Mulyasari, Desa Sukamaju, Desa Margamukti)</p> <ul style="list-style-type: none"> 5 Desa di atas sedang dilakukan proses Pengukuran oleh BPN Pembebasan lahan di Desa Mulyasari menjadi lintasan kritis karena menjadi lokasi pembangunan Abutment dan 	<ul style="list-style-type: none"> BPN Kabupaten Sumedang telah mengumumkan hasil pengukuran Satgas A dan Satgas B atas 4 Desa dan dalam masa pengajuan komplain masyarakat sedangkan Desa Mulyasari sudah penunjukan Appraisal (mempercepat progres pekerjaan Tim Appraisal atas pengumuman nilai UGR) Target lahan bebas di Desa Mulyasari masih on the track dengan syarat tidak ada keberatan masyarakat atas nilai 	Pertengahan November 2018

No	PERMASALAHAN	STRATEGI PERCEPATAN	TARGET WAKTU
	Pilar Jembatan Cinapel (A1 & P1) dan paling lambat harus terbebaskan bulan September 2018	UGR dan koordinasi intensif dengan BUJT tentang ketersediaan dana talangan untuk pembayaran UGR	
3	<p>Relokasi Bangunan Sekolah dan Gedung Desa</p> <ul style="list-style-type: none"> Desa Ciherang → SDN Sabagi, Kantor Desa dan Poliklinik Desa Desa Simamulya → SDN Sukamulya Desa Mekarjaya → SDN Sukawening, Kantor Desa dan Poliklinik Desa 	<ul style="list-style-type: none"> SDN Sabagi → Mempercepat ketersediaan lahan pengganti (PPK Lahan memerlukan kepastian bahwa SD tersebut masuk dalam ROW pembebasan lahan), Koordinasi dengan Subdit Lahan, Dit. JBHPFJD SDN Sukamulya → Percepatan proses desain dan pembuatan RAB SDN Sukawening → Percepatan SK Penetapan oleh Bupati Sumedang untuk pengurusan ijin dari Gubernur Jabar tentang pemanfaatan Aset Desa (Untuk percepatan bisa Simultan dengan proses penyediaan lahan pengganti) 	Pertengahan November 2018
4	Kurang optimalnya progres pekerjaan akibat lahan yang belum bebas	Peningkatan produktifitas dengan cara penambahan tenaga kerja, peralatan	Simultan



No	PERMASALAHAN	STRATEGI PERCEPATAN	TARGET WAKTU
		dan waktu kerja terutama pada area yang baru / akan bebas lahannya • Membuat Action Plan sesuai schedule percepatan terutama pada pekerjaan kritis agar durasi pekerjaan dapat dipersingkat	
5	Lahan sengketa yang terletak pada badan jalan tol Adanya masyarakat yang menggugat tanah aset Desa yang sudah dilakukan relokasi jalan pengganti (penutupan oleh masyarakat terhadap jalan yang di sengketa)	• Berkordinasi dengan pihak Desa tentang status hukum tanah aset Desa tersebut serta diperlukan bantuan pendekatan dari Pemkab Sumedang dan pengamanan dari Polres Sumedang (masih di telaah Bagian Hukum Setda Sumedang sebelum diajukan ke proses Hukum)	Pertengahan November 2018
6	Proses Amandemen 07 menunggu persetujuan CEXIM	• Nota Dinas beserta berkas pendukung (draft Amandemen) Dir. JBHPdFJD ke Dir PJJ dan sudah meluncur, menunggu Surat Dir PJJ ke Kemenkeu dan CEXIM agar mendapatkan persetujuan	Pertengahan November 2018
Phase III			

f. Percepatan pembangunan New Yogyakarta International Airport, Provinsi D.I. Yogyakarta

Hal – hal yang perlu dipersiapkan dalam percepatan penyelesaian menuju peresmian pada Bulan April 2019, sebagai berikut:

- Dari pihak Direktorat Jenderal Imigrasi memerlukan penetapan status bandara internasional oleh Kemenhub, *scanner*, dan kebutuhan karantina, Mess Karyawan *Custom Integration Quarantine* (CIQ) sejumlah 50 buah.
- PLN: pengalihan jalur masih bermasalah pada lahan dari masyarakat), panjang transmisi baru sekitar 4 km untuk 8,8 MW
- Airnav sudah menyiapkan tower dan peralatan navigasi untuk persiapan operasional bulan April 2019
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyatakan bahwa untuk saat ini masih memerlukan integrasi dengan Damri terkait Stasiun Kereta Api terdekat
- Untuk timelinenya yaitu Minggu pertama bulan April 2019: air side 100%, terminal 50%. Mulai dengan internasional. Agustus atau Oktober semua 100%, Skenario evakuasi, Mess karyawan 6.000 orang

Pemerintah Kabupaten Kulonprogo menyatakan bahwa masalah dengan masyarakat selesai, pengangguran turun dari 3,8% menjadi 1,9%; 2000 tenaga kerja, 75 pramugar/i, pelatihan, pasokan Airku dari BUMD



B. Kesimpulan

- Pembenahan infrastruktur bandara demi kenyamanan pengguna jasa kebandarudaraan
- Perlu percepatan pembangunan jalur Tol Cisumdawu yang akan menjadi akses menuju Bandara Kertajati yang mempunyai jarak tempuh hanya sekitar 40 menit dari Kota Bandung menuju Bandara Kertajati
- Mendorong maskapai penerbangan untuk membuka rute penerbangan dari bandara kertajati ke destinasi lainnya di Wilayah Indonesia
- Meminta Kementerian/Lembaga terkait agar memberikan informasi berkala tentang progress dan kendala selama proses pembangunan berlangsung
- Percepatan pembangunan New Yogyakarta International Airport, Provinsi D.I. Yogyakarta
- Akan diadakan monitoring selanjutnya untuk memantau progress terkini oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.



3.1.3. Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan

1. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki sumber daya melimpah yang berpotensi menjadi “supply side” yang mampu memasok dunia dengan aneka ragam hasil alam dan industri olahannya. Di sisi lain, jumlah penduduk Indonesia yang besar sekaligus dapat menjadi target pasar atau “demand side” yang besar dalam rantai pasok global. Namun potensi-potensi yang dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional tersebut masih belum didukung oleh sistem logistik yang optimal, baik dari penyediaan infrastruktur, penerapan sistem, kompetensi para pelaku dan penyedia jasa logistik, maupun koordinasi antarpemangku kepentingan baik dalam skala institusi maupun nasional. Salah satu cara untuk menemukan masalah pada sistem logistik Indonesia adalah dengan membandingkan kinerja logistik Indonesia dengan kinerja logistik negara lain, dengan menggunakan Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index*).

Indonesia berdasarkan survei terakhir yang dilakukan di tahun 2018 berada pada peringkat 46 dimana posisi tersebut bergeser naik 17 posisi dari peringkat 63 di tahun 2016. Posisi tersebut namun belum mampu memimpin Indonesia di kancah Asia bahkan Asia Tenggara dimana Tiongkok berada di posisi 26 sebagai pemimpin Asia dan Thailand, Malaysia dan Vietnam yang berada di atas Indonesia dengan peringkat 32,41 dan 39 secara berurutan. Pada tahun 2018 tersebut, komponen yang menunjukkan performa terbaik adalah *Timeliness* dengan skor 3,67 yang ditunjang baik pula oleh *Tracking and Tracing* dan *International Shipment*. Sementara itu, komponen *Infrastructure* adalah komponen terendah kedua setelah *Customs* dengan skor 2,89.

Dari data tersebut dapat dilihat bahwa kinerja logistik di Indonesia masih rendah yang tentu berpengaruh pada biaya logistik. Untuk itu diperlukan upaya untuk menurunkan biaya logistik, yang diharapkan dapat meningkatkan daya saing Indonesia dalam kancah persaingan global sebagai akibat pasar yang semakin terbuka. Biaya logistik yang rendah akan memberikan nilai tambah bagi produk nasional, baik dari sisi biaya maupun kualitasnya. Salah satu upaya penurunan biaya logistik adalah dengan meningkatkan efisiensi sistem transportasi nasional yang meliputi moda-moda transportasi jalan, kereta api, laut, dan udara.

Terkait capaian kinerja dan permasalahan sektor logistik nasional di atas, pada dasarnya, fokus kebijakan pemerintah dalam kebijakan angkutan barang dan penumpang adalah untuk mengoptimalkan peran setiap moda transportasi dalam usaha untuk meminimalkan biaya dan eksternalitas proses transportasi angkutan barang dan penumpang seperti yang tertuang dalam LPI. Kebijakan tersebut harus dilakukan melalui integrasi sejumlah moda transportasi sesuai dengan keunggulan komparatifnya masing-masing, seperti hasil penelitian Rodrigue dan Comtois (2006), yang menyatakan bahwa biaya angkutan terendah untuk jarak sampai dengan 500 km



adalah angkutan jalan, untuk jarak antara 500 sampai dengan 700 km adalah angkutan kereta api, dan untuk jarak lebih besar dari 700 km adalah angkutan laut. Angkutan multimoda dalam Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011, didefinisikan sebagai angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda atas dasar satu kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda, dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda. Salah satu angkutan moda transportasi yang biasa digunakan untuk kegiatan logistik salah satunya adalah moda kereta api. Oleh karena itu, infrastruktur transportasi dan logistik nasional harus terus dikembangkan dan diperbaiki jaringannya sehingga menciptakan biaya di pasar yang kompetitif tidak terkecuali infrastruktur perkeretaapian yang menjembatani *first dan last miles* logistik. Infrastruktur Perkeretaapian merupakan angkutan massal yang dapat digunakan untuk angkutan penumpang dan barang dalam jumlah besar sehingga lebih efisien dibandingkan dengan angkutan jalan.

Hasil penelitian Apanisile dan Akinlo (2013) menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara investasi (pengembangan) perkeretaapian dan pertumbuhan ekonomi yang positif di Nigeria. Penelitian lain yang sejalan dengan penelitian tersebut dilakukan oleh Herranz Loncan (2011), yang meneliti kontribusi kereta api terhadap pertumbuhan ekonomi di Amerika Latin. Pemerintah Republik Indonesia mencanangkan akan membangun 3.250 km jalur kereta api baru selama 5 tahun pemerintahan, pada periode 2014-2019, dengan mewujudkan jalur kereta api Trans Sumatera, Trans Sulawesi, dan Trans Papua, serta jalur ganda kereta api di Pulau Jawa. Karena transportasi kereta api merupakan moda angkutan massal, diharapkan angkutan kereta api ini dapat menurunkan biaya logistik nasional. Oleh karena itu, prasarana dan sarana perkeretaapian perlu dikembangkan, khususnya untuk mengangkut penumpang dan barang.

Dalam perjalanannya, dalam hal perencanaan, skema pembiayaan dan pembangunan infrastruktur perkeretaapian yang diinisiasi oleh pemerintah menemukan hambatan. Termasuk dalam sektor bisnis logistik perkeretaapian yang dalam kegiatan operasional sehari-harinya terkendala dengan masalah ketersediaan BBM subsidi yang menjadi salah satu faktor penunjang keberadaan keretaapi sebagai kompetitor moda transportasi darat truk pada jarak menengah. Berdasarkan data proyeksi PT Kereta Api Logistik (Kalog), pengangkutan barang di Pulau Jawa akan turun dengan catatan pada 2019 targetnya mencapai 11,02 juta ton sementara pada 2020 menjadi 10,96 ton.

B. Deskripsi Isu

Berbagai keunggulan moda kereta api belum dapat dioptimalkan, yang terlihat pada masih rendahnya pangsa angkutan penumpang maupun barang. Dalam Rencana Strategis Direktorat



Jenderal Perkeretaapian tahun 2014–2019, pangsa kereta api untuk angkutan penumpang hanya 7,3%, dan jumlah ini relatif jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan pangsa angkutan jalan, yaitu 84,13%. Sedangkan untuk angkutan barang angkanya mencapai sekitar 0,67% dari total angkutan barang nasional, dengan angkutan barang didominasi oleh angkutan jalan, yaitu 91,25% dan angkutan moda lain sebesar 8,06%. Dalam kurun waktu tahun 2006–2015, rata-rata pertumbuhan angkutan penumpang 9% dan angkutan barang 8%. Untuk mewujudkan transportasi kereta api yang andal dan layak operasi, diperlukan investasi yang relatif cukup besar guna meningkatkan daya saing dan daya dukung prasarana dan sarana perkeretaapian, baik melalui pembiayaan pemerintah, melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun melalui pembiayaan swasta. Mengingat transportasi merupakan salah satu bentuk pelayanan publik, pemerintah mempunyai tanggung jawab dalam menyediakan transportasi tersebut, khususnya transportasi kereta api, baik melalui mekanisme pembiayaan APBN atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), maupun pembiayaan swasta sepenuhnya. Dengan perubahan paradigma setelah disahkannya UU Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, termasuk peraturan pelaksanaannya (Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No. 72 tahun 2009), upaya untuk memajukan perkeretaapian nasional menjadi lebih terbuka.

Salah satu persoalan yang memperlambat kemajuan adalah rendahnya investasi di bidang perkeretaapian. Setelah disahkannya undang-undang tersebut, investasi diharapkan dapat meningkat melalui keikutsertaan swasta maupun pemerintah daerah dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Walaupun demikian, terlepas dari berbagai kendala yang ada, bagaimanapun juga peran perkeretaapian nasional tetap strategis mengingat beberapa keunggulan yang dimilikinya. Oleh karenanya, perlu diupayakan dukungan untuk menjamin ketersediaan prasarana dan sarana perkeretaapian yang andal dan laik operasi dalam rangka pengembangan angkutan penumpang dan barang melalui kereta api di masa mendatang, baik untuk angkutan jarak jauh, jarak menengah, maupun angkutan perkotaan (lokal), di kota-kota besar yang menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas. Panjang jalur kereta api adalah salah satu parameter yang ditentukan oleh Kementerian Perhubungan sebagai capaian pembangunan sektor transportasi kurun periode 2014–2019 yang tidak memenuhi target sepanjang 3.258 Km.

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai regulator selama 5 tahun terakhir baru mencapai total Panjang 853.47 Km atau hanya 26% dari target. Lebih dari itu, upaya peningkatan daya saing dan pengembangan pengangkutan barang dengan kereta perlu mendapatkan dukungan BBM Subsidi dari pemerintah. BBM kereta barang hanya sekitar 1,02 persen dari kuota BBM bersubsidi sektor transportasi. Biaya subsidi BBM kereta barang sangat kecil dibandingkan dengan manfaat yang banyak dari berbagai aspek tersebut



sehingga perlu dikaji langkah dan kebijakan yang harus diambil dalam rangka menjalankan fungsi proteksi pada infrastruktur perkeretaapian yang menunjang kegiatan logistik nasional.

C. Evaluasi dan Analisis

Capaian Panjang Km per tahun selama periode 2014-2019 dapat dilihat pada tabel 23, berikut ini:

Tabel 23 Capaian Panjang Pembangunan Jalur Kereta Periode Tahun 2014 - 2019

Tahun	Panjang Km Jalur Kereta Terbangun (Km)
2015	102,01
2016	42,69
2017	224,88
2018	351,25
2019	133,63

Beberapa sasaran pokok yang belum tercapai dikarenakan, sebagai berikut:

- Masih adanya GAP fiskal untuk pembiayaan infrastruktur transportasi;
- Proses penyiapan lahan belum selesai (mulai dari pengadaan, penertiban sampai dengan alih aset); serta
- Atas target yang dicapai dalam periode 2015-2019 sebenarnya bias berpotensi bertambah namun besar perubahannya apakah signifikan atau tidak akan dikaji ulang.

Total dibutuhkan 65.595 Juta USD atau setara dengan Rp 825.74 Trilyun untuk pembangunan sarana (lokomotif, kereta, gerbong, 6. KA Perkotaan) dan prasarana perkeretaapian (Jaringan KA antarkota dan perkotaan) yang direncanakan 36% dari APBN dan 64% dari investasi BUMN/Swasta. Untuk strategi peningkatan investasi dilakukan dengan 3 inisiatif, berikut ini:

- Memberikan dukungan regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi investasi serta pembentukan Lembaga pembiayaan infrastruktur
- Pemenuhan kebutuhan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian melalui sumberdana alternative Rencana besar pengembangan kereta api, sebagai berikut: a) Jaringan KA Trans Pulau merupakan jaringan dasar yang diharapkan dapat menjadi *trigger* pembangunan dan pembuka akses wilayah dan simpul-simpul transportasi lainnya sehingga secara tidak langsung dapat mengembangkan kawasan; b) Meningkatkan konektivitas antar wilayah dengan membangun lintas utama antar kota 6.769 Km; Meningkatkan konektivitas antar wilayah dengan membangun lintas utama dalam kota



3.755 Km (perkotaan, akses pelabuhan dan bandara serta Kawasan ekonomi); Melakukan reaktivasi jalur-jalur lama; c) Melakukan peningkatan kapasitas jalur-jalur lama menjadi R60 /1067 mm pada total keseluruhan jalan nasional. Saat ini jalur tipe R60 yang memiliki desain kecepatan tinggi hanya berkisar 40% saja. Sisanya kebanyakan R32 dan sedikit bagian 1435 mm di Wilayah Aceh Alokasi pagu anggaran Ditjen. Perkeretaapian tahun 2020 sebesar Rp 12.608.709.953.000;

- Target pembangunan jalur KA pada kurun waktu 2015-2019 sepanjang 1.349,70 km'sp, diprediksi hanya dapat dicapai sepanjang 989,29 km'sp (73%). Terdapat backlog sepanjang 360,41 Km;
- Dengan alokasi Pagu Anggaran tahun 2020 direncanakan pencapaian: a) Penyelesaian *backlog* Renstra sepanjang 70 Km; b) Penyelesaian pekerjaan pencapaian RPJP sepanjang 112 Km; c) Adapun *backlog* sepanjang 178,41 km akan diselesaikan sampai periode Renstra selanjutnya;
- Selain pengembangan perkeretaapian secara umum, ada juga pengembangan perkeretaapian yang dibangun dan dikembangkan khusus untuk meningkatkan percepatan aktivitas industri pada suatu Kawasan contohnya pada Kawasan Logistik Hub Berbasis Kereta Api di Kabupaten Bekasi yang diinisiasi oleh pihak swasta dan Kawasan KEK Sei Mangke sebagai hinterland dari pelabuhan Kuala Tanjung. Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung akan diintegrasikan dengan kawasan industri. Pengembangan ini merujuk pada Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 dan Peraturan Presiden No. 56 Tahun 2018 tentang Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung dan Kawasan Industri Kuala Tanjung.

Pengembangan perkeretaapian juga dilakukan untuk pengembangan Kawasan Khusus Pariwisata di lokasi-lokasi strategis di Indonesia. Adapun manfaat konektivitas antara bandar udara dan perkeretaapian adalah untuk mengintegrasikan layanan kereta api dengan moda lain dengan membangun akses menuju bandara sehingga terjadi peningkatan penumpang di moda kereta api. Beberapa contoh kenaikan penumpang kereta yang terintegrasi dengan penumpang, sebagai berikut:

- Sejak diluncurkan operasional layanan kereta api bandara dari Stasiun Manggarai Jakarta menuju Bandara Soekarno-Hatta Cengkareng Tangerang pada Sabtu (5/10/2019) tercatat jumlah pengguna mencapai 500 orang per hari. Pasca pengoperasian Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta, jumlah penumpang Kereta Api bandara turut mengalami peningkatan hingga 11%;
- Sarana KA Bandara Yogyakarta International Airport menggunakan rangkaian Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE) dengan kapasitas 196 penumpang duduk dan 200 penumpang



berdiri, sehingga totalnya adalah 396 penumpang dalam satu rangkaian KA. PT. Kereta Api Indonesia meyakini jumlah pengguna kereta api (KA) Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) terus meningkat seiring dengan peningkatan jumlah penerbangan di bandara tersebut;

- Okupansi rata-rata LRT Sumatera Selatan juga kian tumbuh pada hari kerja sebanyak 5.000 penumpang dan pada akhir pekan sebanyak 10.000 penumpang setelah terhubung dengan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Terkait Subsidi BBM Untuk Kereta Barang, jika jumlah realisasi kuota subsidi relatif sangat kecil dibandingkan subsidi rencana nasional, sehingga apabila Kereta Barang dibebani dengan BBM non-subsidi akan berdampak pada: a) Tidak terlaksananya secara optimal program Pemerintah untuk mengalihkan beban transportasi barang dari moda Jalan ke moda Kereta Api, dimana hal tersebut akan menimbulkan dampak kemacetan; b) Peningkatan konsumsi BBM dapat mempengaruhi defisit neraca perdagangan; c) Peningkatan biaya logistik yang dapat mempengaruhi daya saing produk nasional; d) Penurunan produktifitas armada dan pengguna jalan lainnya; e) Peningkatan resiko kecelakaan di jalan raya akibat pengangkutan barang yang melebihi kapasitas muat truk (*Overload*); f) Peningkatan kerusakan jalan raya akibat pengangkutan barang yang melebihi kapasitas muat truk (*Overload*); g) Peningkatan polusi udara akibat gas buang hasil pembakaran BBM moda Angkutan Darat; serta h) Ketidakpastian usaha yang diakibatkan biaya BBM non subsidi yang fluktuatif.

D. Rekomendasi

- Dalam hal pengembangan dan reaktivasi jalur kereta api termasuk lokasi dan panjang Km-nya, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal agar berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat untuk disesuaikan dengan perencanaan dan pengembangan wilayah tersebut. Kegiatan ini dapat dilakukan simultan bersamaan dengan pencarian investor atau skema pembiayaan yang tepat. Kegiatan ini juga dilakukan untuk mengecek status ketersediaan lahan yang merupakan penghambat terbesar pengadaan infrastruktur transportasi;
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah melakukan serangkaian koordinasi dan fasilitasi debottlenecking intens di level kedeputan dan Menteri Koordinator terkait LRT Jabodebek, HSR Jakarta-Bandung, rencana pengembangan kereta umum untuk jangka 2020-204, kereta stasiun Bandar Udara Internasional New Yogyakarta-Kulon Progo & Adi Soemarmo dan rencana Kereta Semi Cepat Jakarta-Surabaya;



- Terkait ketersediaan suplai BBM subsidi untuk mendukung peran strategis kereta api pada sistem logistik nasional Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman mengarahkan agar: Kementerian ESDM dan BPH Migas dapat meninjau ulang rencana perubahan peraturan BPH Migas Nomor 4/2012 tentang alokasi volume bahan bakar minyak jenis tertentu untuk masing masing konsumen pengguna bahan bakar minyak jenis tertentu, agar kereta api barang tetap menggunakan bahan bakar bersubsidi sebagaimana diatur dalam Perpres Nomor 191 tahun 2014 tentang Penyediaan, Pendistribusian dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak, dengan menetapkan konsumen pengguna BBM Tertentu Jenis Minyak Solar pada Transportasi kereta api adalah konsumen pengguna kereta api umum penumpang dan barang; Adapun untuk meningkatkan daya saing moda perkeretaapian, agar Kementerian Perhubungan dapat mengevaluasi komponen biaya, salah satunya adalah penerapan tarif operasi penggunaan prasarana/*Track Access Charge* (TAC);

2. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Pengembangan Jaringan Infrastruktur Gas

A. Latar Belakang

Potensi gas bumi nasional mencapai 101 TCF, diprogramkan untuk dimanfaatkan bagi kebutuhan dalam negeri. KEN menargetkan peningkatan pemanfaatan dari 19% menjadi 24 % pada 2050. Sejalan dengan hal tersebut pengembangan lapangan lapangan gas bumi baru terus dilakukan. Salah satu diantaranya adalah Lapangan Abadi di blok Masela yang telah menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018. Pengembangan Blok Masela ini dilakukan bukan hanya dengan tujuan menghasilkan devisa, tetapi juga sebagai motor percepatan pembangunan ekonomi Indonesia Timur melalui *multiplier effect* termasuk tingkat komponen dalam negeri, pengembangan lapangan kerja, dan berkembangnya industri hilir dalam negeri seperti industri petrokimia, sehingga akan menumbuhkan pusat pertumbuhan ekonomi baru di Indonesia, dan secara khusus di Indonesia Timur.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya untuk koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan disektor sumber daya mineral dengan memfasilitasi dan mendorong investasi pada kawasan industri yang dipersiapkan sehingga industri pengolahan dan pemurnian mineral serta industri hilirnya dapat tumbuh dan berkembang dalam iklim investasi yang sehat.



B. Deskripsi Isu

Belum tersedianya grand strategi dan masterplan yang terintegrasi dalam pengembangan Lapangan Abadi sebagai motor penggerak tumbuhnya pusat pertumbuhan ekonomi baru di Indonesia Timur. Belum terkoordinasinya berbagai regulasi sektoral dalam pengembangan lapangan Abadi, terutama dalam pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi baru di Indonesia berupa pengembangan kawasan industri yang berbasis gas dari Lapangan Abadi.

C. Pilihan Kebijakan

Rumusan Kebijakan yang disusun secara umum menyangkut koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan untuk dapat mengakselerasi tumbuh kembangnya investasi di industri hilir dari keberadaan potensi gas bumi di lapangan Abadi Masela. Kebijakan yang dirumuskan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman terutama ditujukan untuk memberikan dukungan koordinasi kebijakan dan fasilitasi sehingga program ini dapat berlangsung dengan baik. Untuk Triwulan II ini pilihan kebijakan yang dirumuskan, antara lain: 1. Koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan dalam penyusunan masterplan dan grand strategi pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi baru di Indonesia Timur dengan basis keberadaan gas bumi dari Lapangan Abadi- Masela; 2. Koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan dalam pengembangan wilayah terkait pengembangan lapangan abadi masela dengan menggunakan pendekatan holistik yang memperhatikan aspek konektivitas, energi, pendidikan, kesehatan, perumahan dan pemukiman, pertanian dan perkebunan, maritim dan perikanan, dan pariwisata secara keseluruhan agar multiplier effect yang diharapkan dari pengembangan lapangan abadi ini bisa optimal.

D. Kesimpulan

Regulasi dan kebijakan dari sektor sangat perlu untuk dikoordinasikan serta disinkronisasi sehingga memberikan lingkungan dan iklim investasi kondusif dalam menumbuhkan pusat pertumbuhan ekonomi baru di Indonesia Timur berbasis gas Bumi dari lapangan Abadi serta sumber sumber gas bumi lain di Indonesia Timur.

3. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan PLTSa

A. Latar Belakang

Sektor ketenagalistrikan memiliki peran penting dalam pembangunan nasional, terutama dalam mendukung perekonomian nasional, baik melalui sisi fiskal, moneter maupun sektor riil. Dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur tenaga listrik sebagaimana telah tertuang dalam Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik (RUPTL), PT PLN (Persero) memerlukan dukungan Pemerintah



dalam hal fasilitasi penyelesaian kendala-kendala teknis dan non-teknis selama masa pembangunan untuk mencapai target operasi yang telah ditetapkan dalam dokumen RUPTL.

Kebutuhan tenaga listrik pada suatu daerah berkaitan erat dengan pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan penduduk di daerah tersebut. Semakin meningkatnya perekonomian pada suatu daerah maka konsumsi tenaga listrik juga akan semakin meningkat. Kondisi ini tentunya harus diantisipasi sedini mungkin agar penyediaan tenaga listrik dapat tersedia dalam jumlah yang cukup dan harga yang memadai.

Angka rasio elektrifikasi merujuk pada Rencana Umum Ketenagalistrikan Nasional (RUKN) 2019-2038, dengan asumsi jumlah rumah tangga berdasarkan data BPS. Program pembangunan ketenagalistrikan 35.000 MW sebagai salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) meliputi pembangunan pembangkit, jaringan transmisi, Gardu Induk (GI) dan jaringan distribusi. Program ini diharapkan dapat diselesaikan sesuai target sebagaimana tertuang pada Dokumen RUPTL 2019-2028.

B. Deskripsi Isu

Adapun isu yang menjadi perhatian dalam proses pembangunan infrastruktur kelistrikan (pembangkit, jaringan transmisi/distribusi dan gardu induk) dalam rangka peningkatan rasio elektrifikasi nasional, adalah menyangkut permasalahan perizinan (IPPKH, Penetapan Lokasi yang berkaitan dengan rencana tata ruang wilayah/laut/RZWP3 – Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, izin lingkungan, rekomendasi unit terkait), *overlapping* dengan kegiatan lain seperti kawasan industri, proyek Kereta Api Cepat Jakarta Bandung (KCIC), serta aspek sosial dan status/kepemilikan lahan.

Isu keandalan sistem infrastruktur kelistrikan perlu diperhatikan juga untuk menghindari terulangnya kejadian *blackout* sistem tenaga listrik yang memberikan dampak negatif yang cukup signifikan dan luas. Untuk meningkatkan rasio elektrifikasi, dipandang perlu untuk memperhatikan peranan energi terbarukan. Namun pihak investor di bidang energi terbarukan memandang Peraturan Menteri ESDM Nomor 50 Tahun 2017 perlu ditata ulang untuk percepatan investasi energi terbarukan.

C. Pilihan Kebijakan

Kebijakan yang dirumuskan oleh Kemenko Bidang Kemaritiman terutama ditujukan untuk memberikan dukungan koordinasi kebijakan dan fasilitasi sehingga program ini dapat berlangsung dengan baik.



4. Koordinasi, Sinkronisasi, Pengendalian, dan Implementasi Kebijakan Terkait TKDN

A. Isu Utama

Isu yang harus ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman ialah berhasil mewujudkan/menciptakan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri sesuai dengan amanat dalam Rapat Terbatas Kabinet tentang Evaluasi Implementasi Tingkat Komponen Dalam Negeri pada tanggal 1 Agustus 2017, yaitu:

1. TKDN harus ditempatkan sebagai **kebijakan strategis** yang **harus dijalankan secara konsisten**, bukan sekedar kebijakan teknis administratif yang diperlukan sebagai pelengkap syarat proses pengadaan barang dan jasa baik di Kementerian/Lembaga mau pun di BUMN;
2. Konsistensi Pemerintah dalam menjalankan kebijakan TKDN merupakan hal yang penting **untuk mengurangi ketergantungan** pada produk impor, dan mendorong investasi;
3. Apabila persentase penggunaan TKDN telah ada, maka **Menko Maritim dan Kepala BPKP agar menunjuk langsung** KL dan BUMN untuk menggunakan TKDN tersebut;
4. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Menteri Koordinator Perekonomian agar **menyederhanakan regulasi**;
5. Harus ada **rasa nasionalisme**, tidak hanya berdasarkan harga murah;
6. LKPP agar memperhatikan masalah **e-catalogue**;
7. Produk dalam negeri agar diberikan **proteksi**; serta
8. **UMKM** agar diberikan peluang sebanyak-banyaknya.

Melalui Koordinasi yang dilaksanakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, pada tanggal 17 September 2018, Presiden telah menetapkan Keputusan Presiden No. 24 tahun 2018 tentang Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN). Adapun yang menjadi Ketua Tim Nasional P3DN adalah Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman.

5. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Industri Manufaktur Nasional

A. Isu Utama

Isu yang harus ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman adalah mengkoordinasikan penyusunan kebijakan terkait KBL Berbasis Baterai, dalam rangka menumbuhkan/mengembangkan industri kendaraan dan komponen KBL Berbasis Baterai di dalam negeri dengan memaksimalkan penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. Ratas Kabinet tanggal 14 Januari 2019 tentang Program Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) Berbasis Baterai, dengan arahan Presiden, sebagai berikut:

1. Perpres merupakan hal yang dibutuhkan untuk pengembangan KBL;



2. Perpres diperlukan untuk menyatukan semua KL sehingga tidak bekerja secara sendiri-sendiri; serta
3. Menteri Perindustrian, Menteri ESDM, pimpinan K/L agar memperhatikan penjelasan Menko Maritim.

B. Pilihan Kebijakan

- Koordinasi dan Sinkronisasi Kebijakan Percepatan Pelaksanaan Peraturan Presiden No. 55 tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan; serta
- Pengendalian dan pemantauan pelaksanaan kebijakan Percepatan Pelaksanaan Peraturan Presiden No. 55 tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan.

C. Rekomendasi

Melakukan koordinasi, sinkronisasi, pengendalian dan pemantauan pelaksanaan kebijakan (Peraturan Menteri) yang terkait dengan Peraturan Presiden No. 55 tahun 2019 dalam rangka optimalisasi implementasi kebijakan di masing-masing sektor.

3.1.4. Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan

1. Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Pengolahan Produk Perikanan

A. Latar Belakang

Wilayah Indonesia sebagian besar berupa Laut dengan Sumberdaya ikan yang dinilai memiliki tingkat keragaman hayati (*biodiversity*) paling tinggi. Sumberdaya tersebut paling tidak mencakup 37% dari spesies ikan di dunia (Kantor Menteri Negara Lingkungan Hidup 1994). Di wilayah perairan laut Indonesia terdapat beberapa jenis ikan bernilai ekonomis tinggi antara lain : tuna, cakalang, udang, tongkol, tenggiri, kakap, cumi-cumi, ikan-ikan karang (kerapu, baronang, udang barong/lobster), ikan hias dan jenis kerang termasuk rumput laut (Barani 2004).

Laut Indonesia juga sudah dikelompokkan berdasarkan standard Internasional FAO (*Food and Agriculture Organization of The United Nations*). Pembagian wilayah ini dikenal dengan sebutan Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP NRI) yaitu wilayah pengelolaan perikanan untuk penangkapan ikan, konservasi, penelitian, pengembangan perikanan yang meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut territorial, zona tambahan, dan Zona Eksklusif



Indonesia (ZEEI). Komisi Nasional Pengkajian Sumberdaya Ikan (KOMNASJISKAN) telah menentukan bahwa wilayah perairan Indonesia dibagi menjadi 11 WPP.

Untuk memaksimalkan pemanfaatan sumberdaya perikanan di berbagai WPP dan dalam mewujudkan Nawacita Presiden Tahun 2014 terutama Nawacita yang ke 3, yaitu Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Pemerintah melalui koordinasi dengan Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman dan Kementerian/Lembaga lain mewujudkannya dengan membangun Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT). Pelaksanaan SKPT ini juga merupakan implementasi dari Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2016 tentang “Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional” yang diantaranya berlokasi di Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT). Pembangunan SKPT dilaksanakan di 13 lokasi berbeda dari barat hingga Timur Indonesia, yaitu Sabang, Mentawai, Natuna, Nunukan, Talaud, Rote Ndao, Sumba Timur, Saumlaki, Morotai, Moa, Merauke, Biak Numfor, dan Mimika.

Tujuan pembangunan Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT) adalah untuk membangun dan mengintegrasikan proses bisnis kelautan dan perikanan berbasis masyarakat melalui optimalisasi pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan. langsung di ekspor keluar negeri tanpa harus melalui jalur kota-kota besar terlebih dahulu.

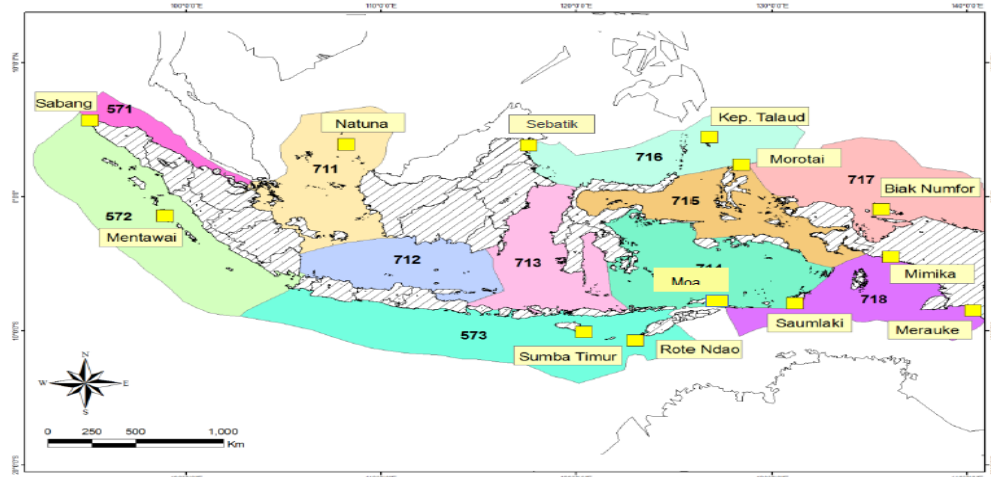
A. Deskripsi Isu

Objektif utama pada Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2016 tentang “Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional” yang diantaranya berlokasi di Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT). SKPT dimaksudkan untuk mengakselerasikan kesejahteraan rakyat melalui pembangunan pulau secara mandiri dan terpadu. Dari sisi kelautan dan perikanan, indikator kinerja yang menjadi acuan antara lain: meningkatnya pendapatan rakyat, produksi perikanan, nilai investasi, nilai kredit yang disalurkan, ragam produk olahan, utilitas Unit Pengolahan Ikan (UPI), dan nilai ekspor.

B. Ruang Lingkup

1. Peta Sebaran Lokasi 13 SKPT dengan Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP)





Gambar 2 Peta Penyebaran SKPT

2. Dampak dan Capaian Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT) Tahun 2019

a. Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu Merauke

SKPT Merauke telah dilengkapi sarana dan prasarana diantaranya kantor pelabuhan, rumah singgah nelayan, pagar beton, jalan beton, drainase, Tempat Pendaratan Ikan (TPI), dermaga, *cold storage*, pabrik es, Fasilitas Sarana air dan Fasilitas sarana listrik. SKPT Merauke juga telah melaksanakan penandatanganan Perjanjian Penggunaan *Integrated Cold Storage* (ICS) di PPN Merauke antara Kepala Pelabuhan Perikanan Nusantara Ambon dengan Direktur Utama Perum Perikanan Indonesia. Perum Perikanan Indonesia siap untuk menggunakan Fasilitas *Integrated Cold Storage* (ICS) dengan *cold storage* kapasitas 200 ton dan 2 (dua) ruangan *air blast freezer* (ABF) masing-masing kapasitas 2,5 ton. Distribusi produk perikanan dari SKPT Merauke sudah bisa menembus pasar luar negeri langsung dari Merauke tanpa harus melalui kota lain terlebih dahulu. SKPT Merauke telah melakukan Eksport Komoditi Perikanan, berupa *Fish Maw*/Gelembung Ikan ke negara tujuan Singapura dengan total pengiriman sejumlah 431,5 kg atau sebanyak 20 koli.

b. Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu Biak

Pembangunan Infrastruktur di SKPT Biak meliputi Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI), *Integrated Cold Storage* (ICS), Pasar Ikan, Jalan, drainase dan Sentra Pengisian Bahanbakar Umum (SPBU). Pada awalnya penggunaan *Integrated Cold Storage* (ICS) tertunda diakibatkan kurangnya pasokan listrik dari PLN serta belum ada titik temu dengan PT. Perikanan Nusantara (PERINUS) sebagai pihak penyewa ICS namun dengan berjalannya waktu. SKPT Merauke membuat solusi untuk pengelolaan ICS akan dibuka untuk umum melalui proses pelelangan dan untuk sementara akan dilakukan ujicoba oleh Koperasi Syaloom.



c. Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu Timika

SKPT Timika telah dilengkapi sarana dan prasarana diantaranya Tempat Pelelangan Ikan (TPI), kantor pelabuhan, Pabrik Es dengan Kapasitas 15 Ton, rumah pompa, Jalan beton, drainase, Dermaga PPI, *cold storage* kapasitas 100 dan 200 Ton, Fasilitas Sarana air, Fasilitas sarana listrik dan pos keamanan. Daerah Timika memiliki pola pasang surut yang ekstrim sehingga pada waktu-waktu tertentu, beberapa nelayan yang memiliki ukuran kecil mengalami kesulitan untuk berlabuh dan melakukan kegiatan bongkar muat. Oleh karena itu pembangunan dermaga khusus kapal kecil yang akan segera direalisasikan sangat ditunggu oleh para nelayan.

SKPT Timika telah melakukan proses ekspor kepiting menuju Singapura dan Malaysia. Kegiatan Ekspor ini dilakukan atas kerjasama para nelayan dan koperasi Mbiti menggunakan transportasi udara yaitu Garuda Indonesia Airways. Namun proses ekspor ini tidak langsung dari SKPT Timika melainkan harus dikumpulkan dan *repacking* terlebih dahulu di Bali. Berikut grafik dan dokumentasi pola ekspor kepiting yang berasal dari SKPT Timika:

2. Pengendalian dan Sinkronisasi Revitalisasi Pelayaran Rakyat Guna Mendukung Tol Laut dan Perintis

A. Latar Belakang

Fakta sejarah, sejak zaman kerajaan dan kesultanan, pelayaran rakyat yang menggunakan kapal-kapal tradisional telah berjasa membangun tradisi hubungan antarpulau, merajut Nusantara. Tradisi hubungan ini memperkuat alasan ditetapkan Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) 1982, yang menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terluas di dunia, dengan kekayaan alam sangat besar. Pelayaran-Rakyat sampai sekarang masih berjasa, melayani antarpulau, sampai ke pulau-pulau kecil, terpencil, terluar di perbatasan.

Bapak Joko Widodo, setelah ditetapkan sebagai presiden terpilih periode 2014-2019, menyampaikan pidato pertama di atas kapal pelayaran-rakyat di Pelabuhan Sunda Kelapa, menyampaikan program NAWACITA termasuk pembangunan kemaritiman.

Untuk pertama kali dalam kabinet Presiden Joko Widodo, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Andrinof Chaniago mengadakan SEMINAR PELAYARAN RAKYAT yang antara lain membahas Rancangan Peraturan Presiden tentang Pemberdayaan Pelayaran Rakyat. Namun pergantian dua menteri berikutnya, rancangan peraturan presiden belum ditindaklanjuti.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan Menteri Perhubungan sebagai Pembina pelayaran-rakyat. Namun, walaupun telah dilakukan berbagai



pengaturan dan program, kondisi pelayaran-rakyat semakin memprihatinkan. Jika dibiarkan, pelayaran rakyat menuju kepunahan. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan afirmatif, yang berpihak, yang tidak membiarkan pelayaran-rakyat yang merupakan warisan budaya, yang sudah dan masih berjasa, yang sesungguhnya dapat berdaya saing dan berperan lebih penting, masyarakat yang terlibat menjadi semakin tidak sejahtera, dan pelayaran-rakyat menjadi punah.

B. Deskripsi Isu

Urgensi ditetapkan Peraturan Presiden tentang Pemberdayaan Pelayaran Rakyat adalah tidak membiarkan pelayaran-rakyat semakin tidak sejahtera dan menjadi punah, tetapi sebaliknya pelayaran-rakyat agar tetap hidup dan berdaya saing bahkan berperan lebih penting bagi negara dan bangsa.

Pelayaran-Rakyat yang merupakan Warisan Budaya yang sudah berjasa tidak boleh dibiarkan mati. Tercatat dalam sejarah, kapal-kapal tradisional yang menggunakan teknologi sederhana telah berperan sangat penting dalam merajut Nusantara, baik dalam hubungan sosial kemasyarakatan, ekonomi, pemerintahan, maupun pertahanan. Sebagai bangsa maritim, bangsa yang tidak boleh melupakan sejarah dan bangsa yang dibangun berbasis aneka budaya, tidak boleh membiarkan suatu warisan budaya yang pernah berjasa menjadi punah. Bangsa ini akan sangat merugi dan rezim pemerintahan sekarang dapat dipersalahkan, jika tidak mampu melestarikan dan ahli waris bangsa di masa depan melihat kapal-kapal tradisional pelayaran rakyat hanya bagian dari isi museum.

Pelayaran-Rakyat yang merupakan kelompok usaha kecil tidak boleh dibiarkan semakin tidak berdaya, dan semakin tidak sejahtera. Baik pengusaha, anak buah kapal, maupun pengusaha dan masyarakat terkait Pelayaran-Rakyat, tidak boleh dibiarkan semakin menderita. Pembangunan memang mendorong kemajuan dan kemakmuran, namun harus tetap memberikan kesejahteraan secara adil dan merata, membela, berpihak untuk memberdayakan kelompok yang tidak berdaya. Karena Pelayaran-Rakyat berperan melayani masyarakat luas sampai ke pulau-pulau kecil, terpencil, terluar, maka pemberdayaan Pelayaran-Rakyat akan juga berdampak meningkatkan kesejahteraan masyarakat luas.

Pelayaran-Rakyat yang sudah terbukti mampu melayani antarpulau, sampai ke pulau-pulau kecil, terpencil, terluar, harus dipertahankan untuk ketahanan konektivitas. Terbukti, meskipun sudah ada program “tol laut”, tetapi masih lebih banyak wilayah perairan, pulau-pulau kecil, terpencil, terluar, yang belum terlayani kapal-kapal pelayaran konvensional. Kapal-kapal



pelayaran-rakyat tetap diperlukan. Lebih jauh, untuk mengantisipasi jika negara dan bangsa dalam keadaan darurat, bencana atau peperangan, atau krisis energi atau lainnya yang tidak memungkinkan pelayaran konvensional melakukan kegiatan, maka kapal-kapal pelayaran-rakyat masih tetap dapat diharapkan berlayar, memberikan pelayanan konektivitas.

Pelayaran-rakyat yang berperan melayani antarpulau, sampai ke pulau-pulau kecil, terpencil dan terluar, harus dipertahankan sebagai potensi dalam Sistem Pertahanan Keamanan Rakyat Semesta (SISHANKAM RATA). Kapal, nakhoda, anak buah kapal, dan masyarakat dalam jaringan hubungan terkait pelayaran-rakyat merupakan potensi sangat strategis yang dapat dikembangkan sebagai bagian dalam penerapan doktrin SISHANKAMRATA.

C. Ruang Lingkup

BAB II: KAPAL PELAYARAN-RAKYAT

01. Kapal Pelayaran-Rakyat diatur agar di masa depan terwujud “*all new version*” kapal

- Kapal Pelayaran-Rakyat memenuhi ketentuan umum spesifikasi, sebagai berikut: 1) Memiliki ruang-ruang yang dilengkapi dengan perlengkapan dan peralatan untuk muatan kapal sesuai dengan spesifikasi teknis yang dibutuhkan; 2) Memenuhi standarisasi tipe-tipe berdasarkan ukuran dan penggunaan untuk setiap jenis muatan kapal; 3) Dibangun berdasarkan gambar rancang bangun yang baku untuk tipe-tipe ukuran dan penggunaan; 4) Kapal pelayaran-rakyat dapat dirancang dan digunakan untuk kegiatan pariwisata; 5) Kapal pelayaran-rakyat wajib memenuhi persyaratan kelaikan dan keselamatan pelayaran.

02. Untuk memastikan kapal-kapal pelayaran rakyat di masa depan dibangun sesuai dengan klasifikasi yang baku, dengan komponen dan proses yang disyaratkan, maka diatur agar pembagunan dan pemeliharaan Kapal Pelayaran-Rakyat dilaksanakan oleh perusahaan dok dan galangan kapal.

Catatan: Pengaturan lebih lanjut mengenai pengaturan angka 01 dan 02 di atas ditetapkan oleh Menteri (Perhubungan) setelah berkoordinasi dengan kementerian terkait yang membidangi perindustrian, riset dan teknologi, kelautan, dan lembaga pemerintah yang membidangi klasifikasi kapal, dan PELRA.

03. Untuk mengatasi langka dan mahalny kayu tertentu yang digunakan sebagai bahan baku pembuatan kapal pelayaran rakyat, antara lain kayu ulin, pemerintah memfasilitasi pengadaan kayu tertentu dimaksud, untuk jangka pendek, menengah, dan jangka panjang.



Catatan: pelaksanaan pengadaan kayu sebagaimana dimaksud diatur oleh Menteri yang membidangi kehutanan.

BAB III: MUATAN PELAYARAN-RAKYAT

01. Untuk memastikan pelayaran-rakyat mendapat muatan, sehingga bisa menerima pendapatan yang lebih baik untuk kesejahteraan dan untuk pengembangan usaha, maka perlu diatur, diberikan kesempatan mendapat muatan barang-barang pemerintah, pemerintah daerah, BUMN dan BUMD. Kesempatan mengangkut barang-barang dimaksud tentu harus mempertimbangkan banyak hal. Pengaturannya, sebagai berikut:

Sebagian dari volume barang yang pengadaanya dibiayai APBN, APBD Provinsi, APBD Kabupaten/Kota dan yang dikelola BUMN dan BUMD serta PT (Persero) yang memerlukan pelayanan Angkutan di Perairan wajib menggunakan pelayaran-rakyat;

02. Untuk mengurangi risiko, sehingga lebih meyakinkan diangkut dengan Kapal Pelayaran-Rakyat, maka perlu diatur kapal, Anak Buah Kapal, muatan, bahan bakar dan penumpang yang diangkut Kapal Pelayaran-Rakyat wajib diasuransikan.

BAB IV: TERMINAL PELABUHAN PELAYARAN-RAKYAT

01. Seperti di beberapa negara di Eropa, pelayaran tradisional dipertahankan, dikemas menjadi tempat “keriangan” eksotik yang sangat bernilai tinggi. Di beberapa pelabuhan pelayaran-rakyat sesungguhnya pernah menjadi “pusat keriaan warga” menyambut dan melepas kapal berlayar. Oleh karena itu, perlu diatur agar Terminal Pelayaran-Rakyat memiliki kelengkapan sarana dan prasarana yang lengkap, untuk sandar dan bongkar-muat kapal, pergudangan, perkantoran, bangunan komersial, tempat beribadah agama, SPBU atau APMS, listrik, air minum, sanitasi dan sarana lain untuk kegiatan terkait dengan Pelayaran-Rakyat.

02. Untuk menyediakan fasilitas bagi kegiatan *yachting*, yang memiliki potensi sangat besar, memerlukan ratusan marina, maka perlu diatur agar Terminal Pelayaran-Rakyat dapat dilengkapi dengan sarana dan prasarana marina untuk sandar atau tambat kapal layar bermotor (*yacht*) bukan kapal pelayaran-rakyat.

03. Mengingat kondisi sekarang yang memprihatinkan terutama di pulau-pulau kecil, terpencil, terluar, maka perlu diatur agar setiap wilayah yang disinggahi oleh Kapal Pelayaran-Rakyat wajib memiliki Terminal Untuk Pelayaran Rakyat termasuk pulau-pulau kecil terpencil dan terluar.



04. Untuk mendorong kreativitas, dan memastikan tanggung jawab, maka perlu diatur agar Terminal Pelayaran-Rakyat dapat ditetapkan statusnya sebagai Terminal Untuk Pelayaran-Rakyat Nasional, Terminal Untuk Pelayaran-Rakyat Provinsi, Terminal Untuk Pelayaran-Rakyat Kabupaten/Kota.

05. Selain status sebagaimana dimaksud angka 04, untuk kegiatan pariwisata terminal pelayaran-rakyat dapat ditetapkan sebagai “pelabuhan masuk” (*port of entry*) yang dilengkapi pelayanan kepabeanan, imigrasi, karantina, kesehatan, (*custom, immigration, port clearance and quarantine - CIQP*) untuk kapal layar bermotor (*yacht*) dari/ke luar negeri.

06. Pengaturan lebih lanjut mengenai Terminal Pelayaran-Rakyat ini tentu ditetapkan oleh Menteri (Perhubungan) dan Menteri lain yang membidangnya.

BAB V: PROGRAM DAN REGULASI

01 Untuk mengawali kegiatan pemberdayaan pelayaran-rakyat, pemerintah dan pemerintah daerah perlu memprakarsai dan atau melakukan kegiatan pemberdayaan secara komprehensif, terutama pembangunan armada kapal, terminal pelabuhan, pengembangan SDM dan kapasitas pengelolaan usaha pelayaran-rakyat.

02 Pembangunan kapal pelayaran-rakyat sebagaimana dimaksud angka 01 ayat (2) dapat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah dan Perusahaan Pelayaran Rakyat.

03 Kegiatan Pembangunan kapal pelayaran-rakyat dilakukan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah yang didanai APBN dan APBD, dan dilakukan oleh swasta yang didanai bank dan/atau lembaga keuangan bukan bank yang difasilitasi insentif fiskal.

04 Sebagai mitra Pemerintah, PELRA berpartisipasi aktif dalam pengembangan kapasitas Pelayaran-rakyat. Pengembangan kapasitas Pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud ayat (1) sedikitnya mengembangkan sistem informasi pelayaran-rakyat dan pembinaan dan pengendalian internal para anggota PELRA.

05 Untuk tujuan percepatan pembangunan pelayaran rakyat, pemerintah pusat membentuk tim percepatan yang diketuai Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman.

06 Untuk menghindari perbedaan antar-instansi pemerintah dalam penegakan hukum terhadap kapal-kapal pelayaran rakyat, pemerintah menerapkan satu perangkat aturan yang disepakati dan ditetapkan dengan keputusan bersama antar-instansi yang membidangi perhubungan laut, POLRI, TNI-AL, dan BAKAMLA.

BAB V: PENUTUP



Hal-hal yang belum diatur dalam Peraturan Presiden ini, diatur lebih lanjut dengan Peraturan/Keputusan Menteri yang membidangnya.

D. Kesimpulan

Untuk mengawali suatu perubahan, Pemerintah dan Pemerintah Daerah perlu melakukan kegiatan pemberdayaan secara komprehensif, meliputi kegiatan pembangunan armada kapal, terminal pelabuhan, pengembangan SDM dan kapasitas usaha. Untuk itu perlu dilakukan hal-hal, sebagai berikut :

- Pemerintah perlu memprakarsai pengembangan prototipe kapal-kapal pelayaran rakyat “versi baru” untuk berbagai ukuran dan penggunaan;
- Pemerintah dan Pemerintah Daerah perlu melakukan kegiatan pembangunan kapal-kapal prototipe yang dibiayai dari APBN dan APBD, serta mendorong swasta melakukan pembangunan kapal-kapal yang dibiayai bank dan/atau lembaga keuangan bukan bank yang difasilitasi/diberikan insentif fiskal;
- Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah perlu melakukan kegiatan pembangunan terminal pelabuhan pelayaran-rakyat yang juga “versi baru”;
- Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah perlu melakukan pengembangan SDM dengan pemberian beasiswa pendidikan dan latihan bagi yang terlibat pelayaran-rakyat, termasuk rancang-bangun kapal tradisional dengan peralatan modern, rancang-bangun peralatan “tepat guna” dalam operasi kapal dan pelabuhan, nakhoda dan ABK, pengusaha pelayaran-rakyat, dan lainnya; serta
- Agar pelayaran-rakyat tidak menjadi “korban” penegakan hukum dengan regulasi yang berbeda-beda antar-instansi, maka perlu diterapkan satu perangkat aturan yang baku dan sama yang ditetapkan dengan keputusan bersama antar-instansi, seperti KPLP, POLRI, TNI-AL dan BAKAMLA .

E. Rekomendasi

- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman telah berkontribusi untuk mempercepat proses penyusunan regulasi dan penguatan kelembagaan/kolaborasi pemerintah pusat dan daerah dalam penyusunan Rancangan Peraturan Presiden Tentang Pemberdayaan Pelayaran Rakyat (Terlampir); dan
- Kementerian Perhubungan agar segera menyelesaikan administrasi terkait pengajuan Rancangan Perpres tersebut karena berdasarkan hasil rapat terakhir yang dilaksanakan di kantor Kementerian Koordinator Bida



Kemaritiman pada tanggal 2 April 2019 disepakati bahwa Pemrakarsa untuk R-Perpres tentang Pemberdayaan Pelayaran-Rakyat ini adalah Kementerian Perhubungan. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah memberikan penguatan kepada forum DPP dan DPC PELRA di seluruh Indonesia agar membenahi administrasi dan data Pelayaran-Rakyat di wilayah masing-masing.

3. Pengendalian Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas

A. Latar Belakang

Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Danau Toba ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 49 Tahun 2016. Badan ini dibentuk untuk melaksanakan pengembangan Kawasan Pariwisata Danau Toba sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba. Peraturan Presiden ini selanjutnya disebut Otorita Danau Toba. Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Danau Toba bertanggungjawab kepada Presiden Republik Indonesia.

Badan Otorita Pariwisata Danau Toba adalah badan layanan umum yang dirancang sebagai lembaga khusus untuk mempercepat pengembangan Danau Toba sebagai salah satu tujuan pariwisata prioritas Indonesia. Badan Otorita Pariwisata Danau Toba merupakan sebuah satuan kerja di bawah Kementerian Pariwisata Republik Indonesia dan juga melakukan koordinasi di bawah Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia.

Pembentukan Badan Otorita Pariwisata Danau Toba yang diatur oleh Peraturan Presiden No. 49/2016 memberikan hak pengelolaan setidaknya 500 hektar lahan untuk dikembangkan menjadi kawasan wisata terpadu yang dikelola secara profesional untuk mengimplementasikan fungsi otoritatif lembaga ini.

Selain fungsi otoritatifnya, Badan Otorita Pariwisata Danau Toba juga ditugaskan untuk menjalankan fungsi koordinatif yang secara aktif berkoordinasi dengan Kementerian dan Lembaga terkait, baik pemerintah pusat, maupun pemerintah daerah dari 8 kabupaten di sekitar Danau Toba sebagai Kawasan Pariwisata Strategis Nasional.

Disamping itu, pembentukan Badan Otorita Pariwisata Borobudur diatur oleh Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2017 memiliki tugas meliputi melakukan koordinasi, sinkronisasi, dan fasilitasi perencanaan, pengembangan, pembangunan, dan pengendalian di Kawasan Pariwisata Borobudur.



Badan Otorita Pariwisata Borobudur hadir dengan kawasan otoritatif dan kawasan koordinatif. Badan otorita inilah yang akan mengintegrasikan semua kekuatan atraksi Jogjakarta, Solo dan Semarang (Joglosemar) dan tidak akan menyentuh zona 1-2-3. Keempat Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Borobudur, Dieng, Karimunjawa dan Sangiran akan disentuh dalam *single destination*.

B. Deskripsi Isu

Dalam rangka untuk melaksanakan ketentuan Pasal 18 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 49 Tahun 2016 tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Danau Toba, dan juga ketentuan Pasal 18 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2017 tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Borobudur yang menyebutkan tata cara pemberian persetujuan kerja sama dan ketentuan mengenai nilai strategis tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman selaku Ketua Dewan Pengarah. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman selaku Ketua Dewan Pengarah Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Danau Toba dan Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Borobudur perlu menetapkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi tentang Tata Cara Pemberian Persetujuan Kerja Sama yang Memiliki Nilai Strategis Tertentu Badan Pelaksana Badan Otorita Pengelola Pariwisata Danau Toba maupun Borobudur dengan Badan Usaha dan Lembaga pihak terkait.

C. Landasan Kebijakan

Dalam RPJMN 2015-2019, pengelolaan dan pembangunan infrastruktur merupakan satu arah kebijakan umum Pembangunan Nasional, dimana sektor pariwisata merupakan salah satu dari 4 fokus sektor yang akan dikembangkan sebagai upaya strategis untuk membangkitkan industri maritim dan pariwisata Nasional sesuai dengan Rencana Induk Pengembangan Industri Nasional (RIPIN) dan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN).

Kepariwisataan dikembangkan agar mampu mendorong kegiatan ekonomi dan meningkatkan citra Indonesia, meningkatkan kesejahteraan masyarakat lokal, serta memberikan perluasan kesempatan kerja.

Pengembangan kepariwisataan memanfaatkan keragaman pesona keindahan alam dan potensi nasional sebagai wilayah wisata bahari terluas di dunia secara arif dan berkelanjutan, serta mendorong kegiatan ekonomi yang terkait dengan pengembangan budaya bangsa.

Disamping itu, tujuan pembentukan Peraturan Presiden Nomor 49 Tahun 2016 tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Danau Toba dan Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2017



tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Pariwisata Borobudur untuk melakukan koordinasi, sinkronisasi, dan fasilitasi perencanaan, pengembangan, pembangunan, dan pengendalian di Kawasan Pariwisata serta melakukan perencanaan, pengembangan, pembangunan, pengelolaan, dan pengendalian di zona otorita Kawasan Pariwisata Danau Toba dan Borobudur.

D. Kesimpulan

Setelah melalui proses pembahasan hampir selama 1 tahun rancangan Peraturan Menteri Koordinator tentang Tata Cara Pemberian Persetujuan Kerja Sama yang Memiliki Nilai Strategis Tertentu Badan Pelaksana Badan Otorita Pengelola Pariwisata hampir selama 1 tahun, pada tanggal 21 November 2019 telah terbit 2 Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, yaitu: Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 4 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemberian Persetujuan Kerja Sama yang Memiliki Nilai Strategis Tertentu Badan Pelaksana Badan Otorita Pengelola Pariwisata Danau Toba Dengan Badan Usaha Dan Lembaga Atau Pihak Terkait; serta Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemberian Persetujuan Kerja Sama yang Memiliki Nilai Strategis Tertentu Badan Pelaksana Badan Otorita Pengelola Pariwisata Borobudur Dengan Badan Usaha Dan Lembaga Atau Pihak Terkait. Dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Koordinator tersebut diharapkan Badan Otorita Pengelola Pariwisata Danau Toba dan Borobudur dapat melaksanakan tugas dan fungsinya secara lebih maksimal dan terarah.

4. Pengendalian Kebijakan Terkait Industri Maritim

A. Isu Utama

Kondisi saat ini industri alat transportasi (industri perkapalan, industri perkeretaapian, industri dirgantara) kurang dapat bersaing karena harga produksi dalam negeri jauh lebih tinggi dibandingkan dengan produk impor. Sehingga diperlukan dukungan pemerintah yang berpihak kepada industri dalam negeri antara lain dapat berupa harmonisasi kebijakan yang mendukung industri alat transportasi dalam negeri, kemudahan impor bahan baku, dan penguasaan teknologi.

B. Pilihan Kebijakan

1. Koordinasi dan sinkronisasi terkait penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah Tentang Industri Maritim, khususnya terkait peningkatan penggunaan komponen dalam negeri; serta
2. Melakukan koordinasi, sinkronisasi, pengendalian dan pemantauan pelaksanaan kebijakan industri alat transportasi khususnya Industri Perkapalan, Industri Dirlgantara, dan Industri Perkeretaapian.



BAB 4

PENUTUP

Sesuai dengan amanat pemerintah melalui Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 1999 Tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 Tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, serta sesuai Surat Edaran Sekretaris Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman No.SE-4/Sesmenko/Maritim/VII/2016 Tanggal 29 Juli 2016 Tentang Peningkatan Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Pelaporan Aparatur di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, maka Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur menyusun Laporan Akuntabilitas Kinerja Unit Organisasi Eselon I Tahun 2019 yang merupakan pertanggungjawaban atas kinerja Unit Organisasi dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun 2015 - 2019 yang terdiri dari program, sasaran strategis, indikator kinerja utama dan target kegiatan yang sudah dilaksanakan pada tahun 2019.

Berdasarkan hasil pengukuran kinerja Kedeputian Bidang Koordinasi Infrastruktur Tahun 2019 dan dilanjutkan dengan evaluasi kinerja atas sasaran-sasaran yang telah ditetapkan, maka dapat disampaikan beberapa kesimpulan, sebagai berikut:

4.1 Kesimpulan

Sasaran Strategis “*Terjadinya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim*” ke-4 (atau SS-4) 4 merupakan kontribusi dari Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, dengan sasaran program, yaitu: terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral serta termonitor implementasi kebijakan mengenai infrastruktur, konektivitas dan sistem logistik, infrastruktur pertambangan dan energi, infrastruktur pelayaran perikanan dan pariwisata, dan industri penunjang infrastruktur melalui koordinasi kebijakan yang efektif dan produktif. Pada sasaran program ini terdapat 4 (empat) indikator utama yang menjadi kontribusi dari kedeputian yang mendukung kementerian, terdiri dari:

1. Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator

Dalam indikator ini ditargetkan 3 (tiga) persentase rekomendasi yang dihasilkan Bidang Infrastruktur yang menjadi Menteri Koordinator. Ketiga bahan tersebut menjadi bahan kebijakan dan tercapai seluruhnya. Ketiga bahan tersebut, terdiri dari:



- a. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Berbasis Moda Perkeretaapian
- b. Koordinasi, Sinkronisasi, Pengendalian, serta Implementasi Kebijakan Terkait TKDN
- c. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Terkait Industri Manufaktur Nasional

Dari data di atas 1 bahan terkait dengan Konektivitas dan Sistem Logistik dan 2 bahan terkait Industri Penunjang Infrastruktur. Pada indikator kinerja program ini, maka telah terlaksana bahan kebijakan yang dihasilkan dan dimanfaatkan di tingkat kedeputian, maka realisasi capaian kinerja pada sasaran program ini dengan indikator utama jumlah target 3 bahan kebijakan dan dihasilkan 3 bahan kebijakan sehingga presentase tingkat capaian kinerjanya adalah sebesar $(3/3 \times 100\%) = 100\%$. Pencapaian kinerja tersebut dikategorikan “Sangat Baik” mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 249/PMK.02/2011 tentang pengukuran dan evaluasi kinerja atas pelaksanaan rencana kerja dan anggaran kementerian/lembaga, pasal 13 ayat 7 yang menyatakan bahwa “nilai kinerja mulai dari 90% sampai dengan 100% dikategorikan sangat baik”.

2. Persentase Tindak Lanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur

Presentase Tindaklanjuti Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur yang dihasilkan, yaitu: 100% dengan 2 presentase tindak lanjut hasil pengendalian yang ditindaklanjuti oleh kementerian, antara lain:

- a. Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan Angkutan Massal di Indonesia
- b. Pengendalian Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Poros Maritim

Realisasi pada indikator kinerja utama, yaitu: 100% yang ditindaklanjuti, dari target 100% yang ditindaklanjuti, maka untuk indikator ini yaitu dari bahan yang dihasilkan ada 2 maka yang menjadi tindaklanjutnya adalah $2 \times 100\%$, yaitu: 2 bahan kebijakan yang harus ditindaklanjuti. Sehingga capaian pada indikator ini adalah $2/2 \times 100\%$ yaitu tercapai 100%, pencapaian kinerja tersebut dikategorikan “Sangat Baik”, mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 249/PMK.02/2011 tentang pengukuran dan evaluasi kinerja atas pelaksanaan rencana kerja dan anggaran kementerian/lembaga, pasal 13 ayat 7 yang menyatakan bahwa “nilai kinerja mulai dari 90% sampai dengan 100% dikategorikan sangat baik”.

3. Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan

Capaian pada indikator ini ditargetkan 5 (lima) jumlah rancangan yang dilaksanakan di Bidang Infrastruktur, antara lain:

- a. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian
- b. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Pengembangan Jaringan Infrastruktur Gas
- c. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan PLTSa



- d. Koordinasi, Sinkronisasi, Pengendalian, dan Implementasi Kebijakan Terkait TKDN
- e. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Terkait Industri Manufaktur Nasional

Dengan demikian maka capaian untuk indikator ini yaitu sebesar $(5/5) \times 100\%$. Menjadi sebesar 100%, maka pencapaian kinerja tersebut dikategorikan “Sangat Baik”, mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 249/PMK.02/2011 tentang pengukuran dan evaluasi kinerja atas pelaksanaan rencana kerja dan anggaran kementerian/lembaga, pasal 13 ayat 7 yang menyatakan bahwa “nilai kinerja mulai dari 90% sampai dengan 100% dikategorikan sangat baik”.

4. Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan

Dalam indikator ini ditargetkan 5 (lima) Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan. Kelima jumlah rancangan rekomendasi tersebut tercapai seluruhnya. Kelima rancangan tersebut, terdiri dari:

- a. Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan Angkutan Massal di Indonesia
- b. Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Pengolahan Produk Perikanan
- c. Pengendalian dan Sinkronisasi Revitalisasi Pelayaran Rakyat Guna Mendukung Tol Laut dan Perintis
- d. Pengendalian Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas
- e. Pengendalian Kebijakan Terkait Industri Maritim

Dari data di atas 1 rancangan terkait dengan Konektivitas dan Sistem Logistik, 3 rancangan terkait Perikanan, Pelayaran, dan Pariwisata, 1 rancangan terkait Industri Penunjang Infrastruktur. Pada indikator kinerja program ini, maka telah terlaksana rancangan kebijakan yang dihasilkan dan dimanfaatkan di tingkat kedeputan, maka realisasi capaian kinerja pada sasaran program ini dengan indikator utama jumlah target 5 bahan kebijakan dan dihasilkan 5 rancangan kebijakan sehingga presentase tingkat capaian kinerjanya adalah sebesar $(5/5 \times 100\%) = 100\%$. Pencapaian kinerja tersebut dikategorikan “Sangat Baik” mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 249/PMK.02/2011 tentang pengukuran dan evaluasi kinerja atas pelaksanaan rencana kerja dan anggaran kementerian/lembaga, pasal 13 ayat 7 yang menyatakan bahwa “nilai kinerja mulai dari 90% sampai dengan 100% dikategorikan sangat baik”.

5. Indikator Kinerja Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim

Indikator kinerja terwujudnya percepatan pembangunan dan pemerataan infrastruktur poros maritime sebanyak 3 (tiga) indikator, yaitu:



- a. Persentase Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim di Kawasan Timur Indonesia Terhadap Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim Nasional
- b. Persentase Biaya Logistik Nasional Terhadap PDB (Produk Domestik Bruto)
- c. Persentase Rekomendasi dan Pengendalian Kebijakan Kemaritiman yang Menjadi Dasar Penerbitan Kebijakan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Pada indikator kinerja program ini, maka telah terlaksana rancangan kebijakan yang dihasilkan dan dimanfaatkan di tingkat kedeputan, maka realisasi capaian kinerja pada sasaran program ini dengan indikator utama jumlah target 3 indikator kinerja dihasilkan 3 indikator kinerja untuk mewujudkan percepatan pembangunan pemerataan infrastruktur poros maritim sehingga presentase tingkat capaian kinerjanya adalah sebesar $(3/3 \times 100\%) = 100\%$. Pencapaian kinerja tersebut dikategorikan “Sangat Baik” mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 249/PMK.02/2011 tentang pengukuran dan evaluasi kinerja atas pelaksanaan rencana kerja dan anggaran kementerian/lembaga, pasal 13 ayat 7 yang menyatakan bahwa “nilai kinerja mulai dari 90% sampai dengan 100% dikategorikan sangat baik”

Semua kegiatan yang dilaksanakan di Kedeputan Bidang Koordinasi Infrastruktur, maka evaluasi capaian kinerjanya sangat baik, dari sejumlah rekomendasi baik yang dihasilkan, yang ditindaklanjuti dan sebagai pengendalian semua sudah dimanfaatkan oleh kementerian teknis dan mitra, dan secara rata-rata yaitu $(100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 100\%) / 5$, yaitu: capaian keseluruhan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur, yaitu sebesar 100%. Pada tahun 2019, pagu anggaran (rencana) ditetapkan sebesar Rp **23.251.239.000,-** realisasi penyerapan sebesar Rp **22.394.750.403,-** dengan capaian IKU sebesar **95,74%**.

4.2 Rekomendasi

Sesuai dengan hasil pengukuran capaian dan evaluasi kinerja Kedeputan Bidang Koordinasi Infrastruktur untuk tahun 2019 dan untuk meningkatkan kinerja pada tahun-tahun yang akan datang perlu dilakukan beberapa langkah strategis, antara lain:

1. Dengan adanya penghematan yang dilakukan oleh pemerintah, maka ada baiknya prioritas kegiatan dalam rangka pencapaian target agar selalu disesuaikan dengan kondisi dan isu strategis yang sedang menjadi isu nasional.
2. Perencanaan kinerja, target, anggaran, pengadaan barang dan jasa perlu dilakukan dengan lebih cermat lagi, hal ini untuk menghindari terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam perencanaan dan revisi POK kegiatan dimasing-masing keasdepan sehingga pelaksanaan kegiatan tidak tertunda. Diperlukan perkuatan tim untuk melakukan *monitoring* dan evaluasi atas pelaksanaan kegiatan agar berjalan sesuai dengan yang direncanakan.



LAMPIRAN 1

Perjanjian Kinerja





PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Nama : Ridwan Djamaluddin
Jabatan : Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur
Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**
2. Nama : Luhut B. Pandjaitan
Jabatan : Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman RI
Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, 10 Januari 2019

PIHAK KEDUA,

Luhut B. Pandjaitan

PIHAK PERTAMA,

Ridwan Djamaluddin



LAMPIRAN I
PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
DEPUTI BIDANG KOORDINASI
INFRASTRUKTUR

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA		TARGET TAHUNAN
Customer Perspective				
SS.1	Terwujudnya Percepatan Pembangunan dan Pemerataan Infrastruktur Poros Maritim	1	Persentase Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim di Kawasan Timur Indonesia terhadap Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim Nasional	60%
		2	Persentase Biaya Logistik Nasional terhadap PDB	21,5%
		3	Persentase Rekomendasi dan Pengendalian Kebijakan kemaritiman yang menjadi dasar penerbitan kebijakan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman	50 %
Internal Business Process Perspective				
SS.2	Tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur	4	Jumlah Rancangan Kebijakan dan Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang menjadi Kebijakan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman	10
SS.3	Terselesaikannya Tugas Tambahan Lainnya di Bidang Infrastruktur yang diberikan Pimpinan	5	Persentase penyelesaian tugas lainnya	100%
Learning and Growth Perspective				
SS.4	Terwujudnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	7	Nilai Evaluasi Internal (AKIP)	≥ 60
		8	Persentase Ketaatan Penyampaian Laporan	100%
SS.5	Terkelolanya Anggaran Secara Optimal	9	Persentase Realisasi Anggaran	≥ 85%



LAMPIRAN II
PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
DEPUTI BIDANG KOORDINASI
INFRASTRUKTUR

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	JUDUL KINERJA	JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)			
			I	II	III	IV
1.	Persentase Investasi Infrastruktur Kemaritiman untuk Wilayah Timur	1. Persentase Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim di Kawasan Timur Indonesia terhadap Realisasi Investasi Infrastruktur Maritim Nasional	√			
2.	Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Menjadi Kebijakan Menteri Koordinator	1. Koordinasi dan sinkronisasi pembangunan infrastruktur konektivitas dan Logistik Berbasis Moda Perkeretaapian				√
		2. Koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian dan implementasi kebijakan terkait TKDN			√	
		3. Koordinasi, sinkronisasi dan Pengendalian terkait Industri Manufaktur Nasional			√	
3.	Persentase Tindaklanjut Hasil Pengendalian Kebijakan di Bidang Infrastruktur	1. Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan angkutan massal di Indonesia	√			
		2. Pengendalian kebijakan pembangunan infrastruktur konektivitas dan logistik poros maritim		√		
4.	Jumlah Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur yang Dihasilkan	1. Koordinasi dan sinkronisasi pembangunan infrastruktur Perkeretaapian				√
		2. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian kebijakan pengembangan jaringan infrastruktur gas			√	
		3. Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian kebijakan percepatan pembangunan PLTSa		√		
		4. Koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian dan implementasi kebijakan terkait TKDN (tim Nas)			√	



NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	JUDUL KINERJA	JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)			
			I	II	III	IV
		5. Koordinasi, sinkronisasi dan Pengendalian terkait Industri manufaktur Nasional			√	
5.	Jumlah Rancangan Rekomendasi Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur yang dihasilkan	1. Pengendalian Kebijakan Percepatan Pembangunan angkutan massal di Indonesia	√			
		2. Pengendalian kebijakan infrastruktur Pengolahan Produk Perikanan			√	
		3. Pengendalian dan sinkronisasi Revitalisasi Pelayaran Rakyat guna mendukung tol laut dan perintis				√
		4. Pengendalian kebijakan Pengembangan Infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas			√	
		5. Pengendalian kebijakan terkait industri maritim			√	
6.	Persentase penyelesaian tugas lainnya	Persentase penyelesaian tugas lainnya				
7.	Nilai Evaluasi Internal (AKIP)	Laporan Hasil Evaluasi AKIP oleh APIP				√
8.	Persentase Ketaatan Penyampaian Pelaporan	Laporan Hasil Ketaatan Penyampaian Laporan oleh Setmenko				√
9.	Persentase Realisasi Anggaran	Nilai Realisasi Anggaran				√

Jakarta, 10 Januari 2019

Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur


Ridwan Djamiluddin



NO	KEGIATAN	ANGGARAN
1.	Koordinasi Infrastruktur Konektifitas dan Sistem Logistik	Rp 4.263.772.000,-
2.	Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi	Rp 4.263.772.000,-
3.	Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata	Rp 4.263.772.000,-
4.	Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur	Rp 4.263.772.000,-
5.	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi	Rp 6.196.151.000,-
JUMLAH ANGGARAN		Rp 23.251.239.000,-

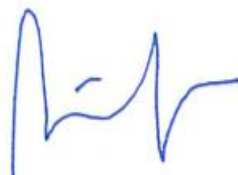
Jakarta, 10 Januari 2019

Menteri Koordinator Bidang
Kemaritman RI



Luhut B. Pandjaitan

Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur



Ridwan Djamiluddin





SETDEP

Perjanjian Kinerja D3

Januari 2019





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Arif Rahman
Jabatan : Sekretaris Deputy Bidang Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Ridwan Djamaluddin
Jabatan : Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,

Ridwan Djamaluddin

PIHAK PERTAMA,

Arif Rahman



**LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR**

Sasaran Strategis		IKU	Target 2019
(1)	(2)	(3)	(4)
CUSTOMMER PRESPECTIVE			
SS1. Terwujudnya tata kelola pelayanan kesekretariatan dan penyusunan rencana program yang baik	I.1	Nilai Evaluasi Internal (AKIP)	≥ 60
	I.2	Persentase Ketaatan Penyampaian Laporan	100%
	I.3	Persentase Realisasi Anggaran	≥ 85%
INTERNAL BUSSINES PROCESS			
SS2. Tersedianya rumusan kebijakan tata kelola pelayanan penyusunan rencana program dan anggaran bidang deputy koordinasi infrastruktur	I.3	Jumlah dokumen penyusunan rencana program dan anggaran bidang koordinasi infrastruktur	12 dokumen
SS3. Tersedianya rumusan kebijakan tata kelola pelayanan ketatausahaan dan pelaporan bidang deputy koordinasi infrastruktur	I.4	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	20 dokumen

KEGIATAN

Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur

ANGGARAN

Rp. 6.196.151.000,-

Jakarta, Januari 2019

Deputi Bidang
Koordinasi Infrastruktur



Ridwan Djamaluddin

Sekretaris Deputy
Bidang Infrastruktur



Arif Rahman



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SEKRETARIAT DEPUTI (SESDEP)**

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Customer Perspective							
Terwujudnya tata kelola pelayanan kesekretariatan dan penyusunan rencana program yang baik	Nilai Evaluasi Internal (AKIP)	Jumlah nilai Evaluasi Internal (AKIP)	≥ 60				≥ 60
	Persentase Ketaatan Penyampaian Laporan	Persentase Ketaatan Penyampaian Laporan	100%	100%	100%	100%	100%
	Persentase Realisasi Anggaran	Persentase Realisasi Anggaran	≥ 85%				≥ 85%
INTERNAL BUSSINES PROCESS							
Terlaksananya Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah dokumen penyusunan rencana program dan anggaran bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen utama dalam pelaksanaan kegiatan sesuai tugas dan fungsi di bagian program khususnya dalam pencapaian kinerja dan anggaran di deputi bidang koordinasi infrastruktur	12	3	3	3	3
		1. Dokumen Rencana Program	2	1		1	
		2. Dokumen Rencana Anggaran Tahun Mendatang	2		1		1
		3. Dokumen Revisi Anggaran Tahun Berjalan	4	1	1	1	1
		4. Dokumen Pemantauan dan Evaluasi Kinerja	4	1	1	1	1



Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
Tersedianya rumusan kebijakan tata kelola pelayanan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen pelayanan prima dalam berfungsinya kesekretariatan di deputi bidang koordinasi infrastruktur	20	3	6	4	7
		1. Dokumen Laporan Periodik	12	3	3	3	3
		2. Dokumen Pengelolaan Keuangan	2		1		1
		3. Dokumen Pengelolaan Kepegawaian	2		1		1
		4. Dokumen Ortala dan RB	1			1	
		5. Dokumen Ketatausahaan Deputi	2		1		1
		6. Dukungan dan Fasilitas Pimpinan	1				1

Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi
Bidang Koordinasi Infrastruktur


Arif Rahman





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Achmad Murman
Jabatan : Kepala Bagian Program

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Arif Rahman
Jabatan : Sekretaris Deputi Bidang Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,

Arif Rahman

PIHAK PERTAMA,

Achmad Murman



**LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR**

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan
(1)	(2)	(3)	(4)
Terlaksananya Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah dokumen penyusunan rencana program dan anggaran bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen utama dalam pelaksanaan kegiatan sesuai tugas dan fungsi di bagian program khususnya dalam pencapaian kinerja dan anggaran di deputy bidang koordinasi infrastruktur	12
		1. Bahan Dokumen Rencana Program	2
		2. Bahan Dokumen Rencana Anggaran Tahun Mendatang	2
		3. Bahan Dokumen Revisi Anggaran Tahun berjalan	4
		4. Bahan Dokumen Pemantauan dan Evaluasi Kinerja	4

KEGIATAN

Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur

Jakarta, Januari 2019

Sekretaris Deputy
Bidang Infrastruktur

Arif Rahman

Kepala Bagian Program


Achmad Murman



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SEKRETARIAT DEPUTI (SESDEP)
Bagian Program**

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Terlaksananya Pelayanan Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah dokumen penyusunan rencana program dan anggaran bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen utama dalam pelaksanaan kegiatan sesuai tugas dan fungsi di bagian program khususnya dalam pencapaian kinerja dan anggaran di deputi bidang koordinasi infrastruktur	12				
		1. Bahan Dokumen Rencana Program	2	PK		Renstra	
		2. Bahan Dokumen Rencana Anggaran Tahun Mendatang	2		RKAKL Pagu Anggaran		RKAKL Alokasi
		3. Bahan Dokumen Revisi Anggaran Tahun berjalan	4	Revisi Anggaran	Revisi Anggaran	Revisi Anggaran	Revisi Anggaran
		4. Bahan Dokumen Pemantauan dan Evaluasi Kinerja	4	LKj 1	LKj 2	LKj 3	LKj 4

Kepala Bagian Program


Achmad Murman





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Rizal Panrelly
Jabatan : Kepala Bagian Ketata Usahaan dan Laporan

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Arif Rahman
Jabatan : Sekretaris Deputy Bidang Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,

Arif Rahman

PIHAK PERTAMA,

Muhammad Rizal Panrelly



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan
(1)	(2)	(3)	(4)
Terlaksananya Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen pelayanan prima dalam berfungsinya kesekretariatan di deputy bidang koordinasi infrastruktur	20
		1. Bahan Dokumen Laporan Periodik	12
		2. Bahan Dokumen Pengelolaan keuangan	2
		3. Bahan Dokumen Pengelolaan Kepegawaian	2
		4. Bahan Dokumen Ortala dan RB	1
		5. Bahan Dokumen Ketatausahaan Deputy	2
		6. Dukungan dan Fasilitas Pimpinan	1

KEGIATAN

Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur

Jakarta, Januari 2019

Sekretaris Deputy Bidang Infrastruktur



Arif Rahman

Kepala Bagian Ketata Usahaan dan Laporan



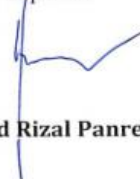
Muhammad Rizal Panrelly



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SEKRETARIAT DEPUTI (SESDEP)**
Bagian Ketata Usahaan dan Laporan

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(9)	(10)
Terlaksananya Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen pelayanan prima dalam berfungsinya kesekretariatan di deputy bidang koordinasi infrastruktur	20	4	6	4	6
		1. Bahan Dokumen Laporan Periodik	12	3	3	3	3
		2. Bahan Dokumen Pengelolaan keuangan	2		1		1
		3. Bahan Dokumen Pengelolaan Kepegawaian	2	1	1		
		4. Bahan Dokumen Ortala dan RB	1			1	
		5. Bahan Dokumen Ketatausahaan Deputy	2		1		1
		6. Dukungan dan Fasilitas Pimpinan	1				1

Kepala Bagian Ketata Usahaan
dan Laporan


Muhammad Rizal Panrelly





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Flora Sumiati Sitorus
Jabatan : Kepala Subbagian Tata Usaha

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Muhammad Rizal Panrelly
Jabatan : Kepala Bagian Ketata Usahaan dan Laporan

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,

PIHAK PERTAMA,

Muhammad Rizal Panrelly

Flora Sumiati Sitorus





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan
(1)	(2)	(3)	(4)
Terlaksananya Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen pelayanan prima dalam berfungsinya kesekretariatan di deputy bidang koordinasi infrastruktur	6
		1. Penyiapan Dokumen Pengelolaan Kepegawaian	2
		2. Penyiapan Dokumen Ortala dan RB	1
		3. Penyiapan Dokumen Ketatausahaan Deputy	2
		4. Dukungan dan Fasilitas Pimpinan	1

KEGIATAN

Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan
Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SEKRETARIAT DEPUTI (SESDEP)**

Subbagian Tata Usaha

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Target Tahunan	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Terlaksananya Pelayanan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen pelayanan prima dalam berfungsinya kesekretariatan di deputy bidang koordinasi infrastruktur	6	1	2	1	2
		5. Penyiapan Dokumen Pengelolaan Kepegawaian	2	1	1		
		6. Penyiapan Dokumen Ortala dan RB	1			1	
		7. Penyiapan Dokumen Ketatausahaan Deputy	2		1		1
		8. Dukungan dan Fasilitas Pimpinan	1				1

Kepala Subbagian Tata Usaha



Flora Sumiati Sitorus





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yoke Faisal Azhari Oktofan
Jabatan : Kepala Subbagian Data dan Laporan

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Muhammad Rizal Panrelly
Jabatan : Kepala Bagian Ketata Usahaan dan Laporan

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,

Muhammad Rizal Panrelly

PIHAK PERTAMA,

Yoke Faizal Azhari Oktofan





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
SEKRETARIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Anggaran (Ribu Rp.)
(1)	(2)	(3)	(4)
Terlaksananya Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen pelayanan prima dalam berfungsinya kesekretariatan di deputy bidang koordinasi infrastruktur	14
		1. Penyiapan Dokumen Laporan Periodik	12
		2. Penyiapan Dokumen Pengelolaan keuangan	2

KEGIATAN

Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur

Jakarta, Januari 2019

Kepala Bagian Ketata Usahaan dan Laporan

Kepala Subbagian Data dan Laporan

Muhammad Rizal Panrelly

Yoke Faizal Azhari Oktofan



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SEKRETARIAT DEPUTI (SESDEP)**
Subbagian Data dan Laporan

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Rincian/Judul Kinerja	Anggaran (Ribu Rp.)	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW I	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Terlaksananya Pelayanan Keseekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur	Jumlah penyelenggaraan ketatausahaan dan pelaporan bidang koordinasi infrastruktur	Dokumen pelayanan prima dalam berfungsinya keseekretariatan di deputi bidang koordinasi infrastruktur	14	3	4	3	4
		3. Penyiapan Dokumen Laporan Periodik	12	3	3	3	3
		4. Penyiapan Dokumen Pengelolaan keuangan	2		1		1

Kepala Subbagian Data dan Laporan



Yoke Faizal Azhari Oktofan





ASDEP 1

Perjanjian Kinerja D3
Januari 2019





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS, DAN SISTEM
LOGISTIK BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rusli Rahim
Jabatan : Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, dan Sistem Logistik

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Ridwan Djamaluddin
Jabatan : Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,

Ridwan Djamaluddin

PIHAK PERTAMA,

Rusli Rahim



Sasaran Kegiatan		IKU	Target 2019
(1)	(2)	(3)	(4)
CUSTOMMER PRESPECTIVE			
Tersedianya bahan rekomendasi kebijakan bidang infrastruktur konektivitas dan sistem logistik	1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur konektivitas dan system logistic yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	100%
	2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya	100%
INTERNAL BUSSINES PROCESS			
Tersedianya rumusan kebijakan bidang tata ruang antar moda	3	Jumlah rumusan kebijakan tata ruang dan infrastruktur konektivitas antar moda yang dihasilkan	2 dokumen
Tersedianya rumusan kebijakan bidang tata kelola transportasi yang terpadu	4	Jumlah rumusan kebijakan tata kelola transportasi terpadu yang dihasilkan	2 dokumen
Tersedianya rumusan kebijakan bidang pengembangan logistic maritim terpadu	5	Jumlah rumusan kebijakan bidang pengembangan logistic maritim yang dihasilkan	2 dokumen

KEGIATAN

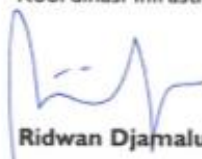
Penyelenggaraan Koordinasi, Sinkronasi dan Pengendalian Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik

ANGGARAN

Rp. 4.263.772.000,-

Jakarta, Januari 2019

Deputi Bidang
Koordinasi Infrastruktur



Ridwan Djamaluddin

Asisten Deputi Infrastruktur
Konektivitas, dan Sistem Logistik



Rusli Rahim



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), TARGET, LEVEL UNIT
ASDEP KONEKTIVITAS DAN SISTEM LOGISTIK (ASDEP I)**

Sasaran Kegiatan		IKU	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
CUSTOMMER PRESPECTIVE							
Tersedianya bahan rekomendasi kebijakan bidang infrastruktur konektivitas dan sistem logistik	1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur konektivitas dan system logistic yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	100%	√	√	√	√
	2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya	100%				√
INTERNAL BUSSINES PROCESS							
Tersedianya rumusan kebijakan bidang tata ruang antar moda	3	Jumlah rumusan kebijakan tata ruang dan infrastruktur konektivitas antar moda yang dihasilkan	2 dokumen	√	√	√	√
Tersedianya rumusan kebijakan bidang tata kelola transportasi yang terpadu	4	Jumlah rumusan kebijakan tata kelola transportasi terpadu yang dihasilkan	2 dokumen	√	√	√	√
Tersedianya rumusan kebijakan bidang pengembangan logistic maritim terpadu	5	Jumlah rumusan kebijakan bidang pengembangan logistik maritim yang dihasilkan	2 dokumen	√	√	√	√

Jakarta, Januari 2019

Asisten Deputy Infrastruktur
Konektivitas, dan Sistem Logistik

Rusli Rahim

A
G



LAMPIRAN III PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), JUDUL KINERJA, TARGET DAN JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)
ASDEP KONEKTIVITAS DAN SISTEM LOGISTIK (ASDEP 1)

NO	IKU	JUDUL KINERJA	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester 2 (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
COSTUMER PRESPEKTIF							
1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur konektivitas dan system logistik yang menjadi rancangan kebijakan Deputi	1. Pengendalian Pembangunan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	100%				KA Jak- Sub & Moda KA
		2. Pengendalian Pembangunan Angkutan Massal di Kota Besar	100%	Urban Transport & BIUTR			
		3. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara	100%			NYIA, Bali & Kediri	
		4. Koordinasi dan Pengendalian Program Poros Maritim	100%	MNP & Patimban & Tanjung Ular			
		5. Pengendalian Percepatan Pembangunan KEK Sorong	100%	KEK Sorong			
		6. Koordinasi Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan	100%		Tol Laut & Jabodetabek		
2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya		100%				
INTERNAL BUSSINES PROCESS							



NO	IKU	JUDUL KINERJA	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester 2 (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
3	Jumlah rumusan kebijakan tata ruang dan infrastruktur konektivitas antar moda yang dihasilkan	Pengendalian Pembangunan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	2 dokumen				1
		Pengendalian Pembangunan Angkutan Massal di Kota Besar		1			
4	Jumlah rumusan kebijakan tata kelola transportasi terpadu yang dihasilkan	Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara	2 dokumen			1	
		Koordinasi dan Pengendalian Program Poros Maritim		1			
5	Jumlah rumusan kebijakan bidang pengembangan logistik maritim yang dihasilkan	Pengendalian Percepatan Pembangunan KEK Sorong	2 dokumen	1			
		6. Koordinasi Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan			1		





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS, DAN SISTEM
LOGISTIK BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Balkis Kusumawati
Jabatan : Kepala Bidang Tata Ruang dan Infrastruktur Konektivitas Antar Moda

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Rusli Rahim
Jabatan : Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, dan Sistem Logistik

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,


Rusli Rahim

PIHAK PERTAMA,


Balkis Kusumawati



Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Tar-get	Rincian/Judul Kinerja
(1)	(2)	(3)	(4)
Tersedianya rumusan kebijakan bidang tata ruang antar moda	1. Jumlah Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik Maritim yang dikoordinasikan	4	1. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait terkait Percepatan Pembangunan <i>Urban Transport</i> di Indonesia (rekomendasi)
			2. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Tol dalam kota Bandung (BIUTR) (Monitoring)
			3. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik berbasis Moda Perkeretaapian (rekomendasi)
			4. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait infrastruktur Percepatan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta - Surabaya
	2. Jumlah Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik yang ditindaklanjuti	2	1. Rekomendasi kebijakan terkait Pembangunan <i>Urban Transport</i> di Indonesia
			2. Rekomendasi kebijakan terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik berbasis Moda Perkeretaapian

KEGIATAN

Penyelenggaraan Koordinasi, Sinkronasi dan Pengendalian Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik

Jakarta, Januari 2019

Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, dan Sistem Logistik

Kepala Bidang Tata Ruang dan Infrastruktur Konektivitas Antar Moda

Rusli Rahim

Balkis Kusumawati



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
ASDEP KONEKTIVITAS DAN SISTEM LOGISTIK (ASDEP I)
Bidang Tata Ruang dan Infrastruktur Konektivitas Antar Moda**

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Target	Rincian/Judul Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Tersedianya rumusan kebijakan bidang tata ruang antar moda	Jumlah Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik Maritim yang dikoordinasikan	4	1. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait terkait Percepatan Pembangunan <i>Urban Transport</i> di Indonesia (rekomendasi)	Urban Transport			
			2. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Tol dalam kota Bandung (BIUTR) (Monitoring)		BIUTR		
			3. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik berbasis Moda Perkeretaapian (rekomendasi)				Moda KA
			4. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait infrastruktur Percepatan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta - Surabaya			KA Jak-Sub	
	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik yang ditindaklanjuti	2	1. Rekomendasi kebijakan terkait Pembangunan <i>Urban Transport</i> di Indonesia	Urban Transport			
			2. Rekomendasi kebijakan terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik berbasis Moda Perkeretaapian				Moda KA

Kepala Bidang Tata Ruang dan
Infrastruktur Konektivitas Antar Moda


Balkis Kusumawati





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS, DAN SISTEM LOGISTIK
BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hendra Syahputra
 Jabatan : Kepala Bidang Tata Kelola Transportasi Terpadu

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Rusli Rahim
 Jabatan : Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, dan Sistem Logistik

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,


 Rusli Rahim

PIHAK PERTAMA,


 Hendra Syahputra



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
ASDEP KONEKTIVITAS DAN SISTEM LOGISTIK (ASDEP I)**

Bidang Tata Kelola Transportasi Terpadu

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Target	Rincian/Judul Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Tersedianya rumusan kebijakan bidang tata kelola transportasi yang terpadu	Jumlah Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik Maritim yang dikoordinasikan	4	1. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Strategis (Kebijakan)	MNP & Patimban			
			2. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Maritim (Transportasi Laut) (Pengendalian)		Tanjung Ular		
			3. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Pembangunan Infrastruktur Bandar Udara Strategis (Kebijakan)			NYIA & Bali	
			4. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Maritim (Transportasi Udara)				Kediri
	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik yang ditindaklanjuti	2	1. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Strategis (Pengendalian)	MNP & Patimban			
			2. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Pembangunan Infrastruktur Bandar Udara Strategis (Pengendalian)		NYIA & Bali		

Kepala Bidang Tata Kelola
Transportasi Terpadu



Hendra Syahputra





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS, DAN SISTEM
LOGISTIK BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Lukijanto
Jabatan : Kepala Bidang Pengembangan Logistik Maritim Terpadu

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Rusli Rahim
Jabatan : Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, dan Sistem Logistik

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,


Rusli Rahim

PIHAK PERTAMA,


Lukijanto



NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	TARGET TAHUNAN
I	Terlaksananya Penyiapan bahan Koordinasi infrastruktur bidang pengembangan logistik maritim terpadu	Jumlah bahan kebijakan dan/atau regulasi bidang infrastruktur konektivitas dan sistem logistik yang dihasilkan: <ul style="list-style-type: none"> Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Pengembangan Logistik Maritim Terpadu sesuai Perpres 106/2015 Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Pembangunan KEK Sorong Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik di Wilayah Jabodetabek sesuai Perpres 55/2018 	3 Bahan Kebijakan
		Jumlah rekomendasi kebijakan bidang infrastruktur konektivitas dan sistem logistik yang menjadi rekomendasi Deputi: <ul style="list-style-type: none"> Rekomendasi kebijakan dan/atau regulasi terkait Pengembangan Logistik Maritim Terpadu sesuai Perpres 106/2015 Rekomendasi kebijakan dan/atau regulasi terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik di Wilayah Jabodetabek sesuai Perpres 55/2018 	2 Bahan Rekomendasi

KEGIATAN

Penyelenggaraan Koordinasi, Sinkronasi dan Pengendalian Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik

Asisten Deputi Infrastruktur
Konektivitas, dan Sistem Logistik

Rusli Rahim

Jakarta, Januari 2019

Kepala Bidang Pengembangan
Logistik Maritim Terpadu

Lukijanto



LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK ASDEP KONEKTIVITAS DAN SISTEM LOGISTIK (ASDEP I)

Bidang Pengembangan Logistik Maritim Terpadu

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Target	Rincian/Judul Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW I	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Tersedianya rumusan kebijakan bidang pengembangan logistic maritim terpadu	Jumlah Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik Maritim yang dikoordinasikan	3	1. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Pengembangan Logistik Maritim Terpadu sesuai Perpres 106/2015 (Kebijakan)		Tol Laut		
			2. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Pengembangan KEK Sorong (Pengendalian)	KEK Sorong			
			3. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik di Wilayah Jabodetabek sesuai Perpres 55/2018 (Kebijakan)			Jabodetabek	
	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik yang ditindaklanjuti	2	1. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Infrastruktur Konektivitas dan Logistik Poros Maritim (Revisi Perpres 106/2015)		Tol Laut		
			2. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Percepatan Pengembangan KEK Sorong (Pengendalian)	KEK Sorong			

Kepala Bidang Pengembangan Logistik Maritim Terpadu


Lukijanto

Activate Win
Go to Settings to





ASDEP 2

Perjanjian Kinerja D3

Januari 2019





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR PERTAMBANGAN, DAN ENERGI
BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR**

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yohannes Yudi Prabangkara
Jabatan : Asisten Deputi Infrastruktur Pertambangan, dan Energi

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Ridwan Djamaluddin
Jabatan : Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,


Ridwan Djamaluddin

PIHAK PERTAMA,


Yohannes Yudi Prabangkara



LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR PERTAMBANGAN, DAN ENERGI
BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Sasaran Kegiatan		IKU	Target 2019
(1)	(2)	(3)	(4)
CUSTOMER PRESPECTIVE			
Tersedianya bahan rekomendasi kebijakan bidang infrastruktur pertambangan dan energi	1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur pertambangan dan energi yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	100%
	2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya	100%
INTERNAL BUSSINES PROCESS			
Tersedianya Rumusan kebijakan Bidang Infrastruktur Minyak dan Gas Bumi	3	Jumlah Rumusan kebijakan Bidang Infrastruktur Minyak dan Gas Bumi yang di hasilkan	3 dokumen
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur Mineral dan Batubara	4	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur Mineral dan Batubara yang dihasilkan	2 dokumen
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur kelistrikan	5	Jumlah Rumusan Kebijakan Infrastruktur kelistrikan yang di hasilkan	2 dokumen

KEGIATAN

Penyelenggaraan Koordinasi, Sinkronasi dan Pengendalian Bidang Infrastruktur Pertambangan dan Energi

ANGGARAN

Rp. 4.263.772.000,-

Jakarta, Januari 2019

Deputi Bidang
Koordinasi Infrastruktur



Ridwan Djamiluddin

Asisten Deputi Infrastruktur
Pertambangan, dan Energi



Yohannes Yudi Prabhakara



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), TARGET, LEVEL UNIT
ASDEP PERTAMBANGAN DAN ENERGI (ASDEP 2)**

Sasaran Kegiatan		IKU	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
CUSTOMER PRESPECTIVE							
Tersedianya bahan rekomendasi kebijakan bidang infrastruktur pertambangan dan energi	1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur konektivitas dan system logistic yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	100%	√	√	√	√
	2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya	100%				√
INTERNAL BUSSINES PROCESS							
Tersedianya Rumusan kebijakan Bidang Infrastruktur Minyak dan Gas Bumi	3	Jumlah Rumusan kebijakan Bidang Infrastruktur Minyak dan Gas Bumi yang di hasilkan	3 dokumen	√	√	√	√
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur Mineral dan Batubara	4	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur Mineral dan Batubara yang dihasilkan	2 dokumen	√	√	√	√
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur kelistrikan	5	Jumlah Rumusan Kebijakan Infrastruktur kelistrikan yang di hasilkan	2 dokumen	√	√	√	√

Jakarta, Januari 2019

Asisten Deputy Infrastruktur
Pertambangan, dan Energi



Yohannes Yudi Prabangkara

A
C



**LAMPIRAN III PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), JUDUL KINERJA, TARGET DAN JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)
ASDEP PERTAMBANGAN DAN ENERGI (ASDEP 2)**

NO	IKU	JUDUL KINERJA	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester 2 (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
COSTUMER PRESPEKTIF							
1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur Pertambangan dan Energi yang menjadi rancangan kebijakan Deputi	1. Koordinasi kebijakan pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi berbasis gas di Indonesia	100%		100%		
		2. Pengendalian kebijakan pengembangan kilang nasional	100%			100%	
		3. Pengendalian implementasi kebijakan pengembangan jaringan infrastruktur gas	100%			100%	
		4. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengembangan 14 Kawasan industri di luar Jawa berbasis mineral	100%		100%		
		5. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengelolaan pertambangan skala kecil	100%			100%	
		6. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait program Peningkatan Peranan Energi Baru & Energi Terbarukan dalam Bauran Energi [percepatan pembangunan PLTSa]	100%		100%		
		7. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Program Peningkatan Aksesibilitas Energi [Pembangunan pembangkit, Transmisi, dan Distribusi Tenaga Listrik]	100%			100%	
2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya						100%
INTERNAL BUSSINES PROCESS							



3	Jumlah Rumusan kebijakan Bidang Infrastruktur Minyak dan Gas Bumi yang di hasilkan	Koordinasi kebijakan pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi berbasis gas di Indonesia	3 dokumen		I		
		Pengendalian kebijakan pengembangan kilang nasional				I	
		Pengendalian implementasi kebijakan pengembangan jaringan infrastruktur gas				I	
4	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur Mineral dan Batubara yang dihasilkan	Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengembangan 14 Kawasan industri di luar Jawa berbasis mineral	2 dokumen		I		
		Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengelolaan pertambangan skala kecil				I	
5	Jumlah Rumusan Kebijakan Infrastruktur kelistrikan yang di hasilkan	Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait program Peningkatan Peranan Energi Baru & Energi Terbarukan dalam Bauran Energi [percepatan pembangunan PLTSa]	2 dokumen		I		
		Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait Program Peningkatan Aksesibilitas Energi [Pembangunan pembangkit, Transmisi, dan Distribusi Tenaga Listrik]				I	





ASDEP 3

Perjanjian Kinerja D3
Januari 2019





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR PELAYARAN, PERIKANAN, DAN PARIWISATA
BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rahman Hidayat
Jabatan : Asisten Deputi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan, dan Pariwisata

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Ridwan Djamaluddin
Jabatan : Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,


Ridwan Djamaluddin

PIHAK PERTAMA,


Rahman Hidayat



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), TARGET, LEVEL UNIT
ASDEP PELAYARAN, PERIKANAN, DAN PARIWISATA (ASDEP 3)**

Sasaran Kegiatan		IKU	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
CUSTOMER PRESPECTIVE							
Tersedianya bahan rekomendasi kebijakan bidang infrastruktur pelayaran, perikanan, dan pariwisata	1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur pelayaran, perikanan, dan pariwisata yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	100%	√	√	√	√

**LAMPIRAN III PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), JUDUL KINERJA, TARGET DAN JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)
ASDEP PELAYARAN PERIKANAN DAN PARIWISATA (ASDEP 3)**

NO	IKU	JUDUL KINERJA	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
COSTUMER PRESPEKTIF							
1	Persentase rumusan kebijakan infrastruktur pelayaran, perikanan, dan pariwisata yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	1. Koordinasi kebijakan nasional Short Sea Shipping	100%		100%		
		2. Koordinasi Pengendalian dan Sinkronisasi Revitalisasi Pelayaran Rakyat guna Mendukung Tol Laut dan Perintis	100%		100%		
		3. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengendalian kebijakan Infrastruktur Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT)	100%		100%		
		4. Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengendalian kebijakan Infrastruktur Pengolahan Produk Perikanan	100%			100%	
		5. Pengendalian kebijakan infrastruktur Pengembangan Destinasi KSPN Prioritas	100%				100%
		6. Koordinasi pengembangan infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas	100%				100%
		7. Koordinasi kebijakan pengembangan wilayah pantai terpadu	100%				100%
2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya		100%				100%
INTERNAL BUSSINES PROCESS							



1	Jumlah Rumusan kebijakan Bidang Infrastruktur Pelayaran Rakyat yang di hasilkan	Koordinasi kebijakan pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi berbasis gas di indonesia	2 dokumen		I		
		Pengendalian kebijakan pengembangan kilang nasional			I		
2	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Infrastruktur Pengolahan Poduk Perikanan Terpadu yang dihasilkan	Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengendalian kebijakan Infrastruktur Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT)	2 dokumen		I		
		Bahan kebijakan dan/atau regulasi terkait pengendalian kebijakan Infrastruktur Pengolahan Produk Perikanan				I	
3	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Bidang Pariwisata bahari maritim yang di hasilkan	Pengendalian kebijakan infrastruktur Pengembangan Destinasi KSPN Prioritas	3 dokumen				I
		Koordinasi pengembangan infrastruktur Pariwisata Bahari di KSPN Prioritas					I
		Koordinasi kebijakan pengembangan wilayah pantai terpadu					I





ASDEP 4

Perjanjian Kinerja D3

Januari 2019





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INDUSTRI PENUNJANG INFRASTRUKTUR
BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Firdausi Manti
Jabatan : Asisten Deputi Industri Penunjang Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : Ridwan Djamaluddin
Jabatan : Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur

Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2019

PIHAK KEDUA,

Ridwan Djamaluddin

PIHAK PERTAMA,

M. Firdausi Manti



**LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019
ASISTEN DEPUTI INDUSTRI PENUNJANG INFRASTRUKTUR
BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR**

Sasaran Kegiatan		IKU	Target 2019
(1)	(2)	(3)	(4)
CUSTOMER PRESPECTIVE			
Tersedianya bahan rekomendasi kebijakan bidang industri penunjang infrastruktur	1	Persentase Rumusan kebijakan bidang industri penunjang infrastruktur yang dihasilkan	100%
	2	Persentase Penyelesaian Tugas lainnya	100%
INTERNAL BUSSINES PROCESS			
Tersedianya Rumusan kebijakan Bidang Industri Rekayasa, Konstruksi dan Instalasi	3	Jumlah Rumusan kebijakan Bidang Industri Rekayasa, Konstruksi dan Instalasi yang di hasilkan	2 dokumen
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Industri manufaktur	4	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Industri manufaktur yang dihasilkan	2 dokumen
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Industri Dasar	5	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Industri Dasar yang di hasilkan	2 dokumen

KEGIATAN

Penyelenggaraan Koordinasi, Sinkronasi dan Pengendalian Bidang Industri Penunjang Infrastruktur

ANGGARAN

Rp. 4.263.772.000,-

Jakarta, Januari 2019

Deputi Bidang
Koordinasi Infrastruktur


Ridwan Djamiluddin

Asisten Deputi Industri
Penunjang Infrastruktur


M. Firdausi Manti



**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), TARGET, LEVEL UNIT
ASDEP INDUSTRI PENUNJANG INFRASTRUKTUR (ASDEP 4)**

Sasaran Kegiatan		IKU	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester II (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
CUSTOMER PRESPECTIVE							
Tersedianya bahan rekomendasi kebijakan bidang industri penunjang infrastruktur	1	Persentase rumusan kebijakan industri penunjang infrastruktur yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	100%	√	√	√	√
	2	Persentase tindak lanjut tugas lainnya	100%				√
INTERNAL BUSSINES PROCESS							
Tersedianya Rumusan kebijakan Bidang Industri Rekayasa, Konstruksi dan Instalasi	3	Jumlah Rumusan kebijakan Bidang Industri Rekayasa, Konstruksi dan Instalasi yang di hasilkan	2 dokumen	√	√	√	√
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Industri manufaktur	4	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Industri manufaktur yang dihasilkan	2 dokumen	√	√	√	√
Tersedianya Rumusan Kebijakan Bidang Industri Dasar	5	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Industri Dasar yang di hasilkan	2 dokumen	√	√	√	√

Jakarta, Januari 2019

Asisten Deputy Industri
Penunjang Infrastruktur


M. Firdausi Manti

At
Gc



**LAMPIRAN III PERJANJIAN KINERJA PERIODIK
SASARAN STRATEGIS, INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU), JUDUL KINERJA, TARGET DAN JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)
ASDEP PELAYARAN PERIKANAN DAN PARIWISATA (ASDEP 3)**

NO	IKU	JUDUL KINERJA	Target 2019	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
				Semester I (%)		Semester 2 (%)	
				TW 1	TW 2	TW 3	TW 4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
COSTUMER PRESPEKTIF							
1	Persentase rumusan kebijakan industri penunjang infrastruktur yang menjadi rancangan kebijakan Deputy	1. Koordinasi dan pengendalian Implementasi terkait KEK ARUN Lhokseumawe (Pengembangan KI/KEK)	100%			100%	
		2. Bahan Kebijakan dan / atau regulasi terkait koordinasi dan sinkronisasi terkait kawasan industri (maritim)	100%				100%
		3. Koordinasi, sinkronisasi dan Pengendalian Implementasi kebijakan terkait TKDN	100%				100%
		4. Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan terkait industri manufaktur Nasional	100%				100%
		5. Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan terkait Industri Maritim	100%			100%	
		6. Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan terkait Industri Galangan Kapal Nasional	100%				100%
2	Persetase tindak lanjut tugas lainnya		100%				100%
INTERNAL BUSSINES PROCESS							
1	Jumlah Rumusan kebijakan Bidang Industri Rekayasa, Konstruksi dan Instalasi yang di hasilkan	Koordinasi dan pengendalian Implementasi terkait KEK ARUN Lhokseumawe (Pengembangan KI/KEK)	2 dokumen			I	
		Bahan Kebijakan dan / atau regulasi terkait koordinasi dan sinkronisasi terkait kawasan industri (maritim)					I



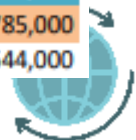
2	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Industri manufaktur yang dihasilkan	Koordinasi, sinkronisasi dan Pengendalian Implementasi kebijakan terkait TKDN	2 dokumen				I
		Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan terkait industri manufaktur Nasional					I
3	Jumlah Rumusan Kebijakan Bidang Industri Dasar yang di hasilkan	Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan terkait Industri Maritim	2 dokumen			I	
		Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan terkait Industri Galangan Kapal Nasional					I



LAMPIRAN 2
REALISASI ANGGARAN



Keterangan	Pagu (Rp)
06 Program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman	Rp22,893,862,564
5607 Koordinasi Infrastruktur Konektivitas dan Sinkronisasi	Rp3,913,772,000
5607.001 Bahan Kebijakan Koordinasi Infrastruktur	Rp3,913,772,000
001 Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Tata Ruang	Rp1,099,816,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,099,816,000
A Pengendalian Pembangunan Infrastruktur	Rp496,240,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp51,838,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp30,721,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp33,000,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp211,241,000
524113 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp9,800,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp50,220,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp109,420,000
B Pengendalian Pembangunan Angkutan	Rp603,576,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp60,990,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp85,150,000
522131 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp50,000,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp19,035,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp15,500,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp111,241,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp53,550,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp208,110,000
002 Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Tata Kelola	Rp1,374,407,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,374,407,000
A Koordinasi dan Sinkronisasi Pembangunan	Rp447,116,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp60,990,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp10,500,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp15,500,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp209,273,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp51,460,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp99,393,000
B Koordinasi dan Pengendalian Program	Rp927,291,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp60,990,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp140,000,000
522131 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp50,000,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp15,500,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp111,241,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp96,000,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp453,560,000
003 Penyiapan Bahan Kebijakan Pengembangan	Rp1,439,549,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,439,549,000
A Pengendalian Percepatan Pembangunan	Rp360,785,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp126,544,000





522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp31,000,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp111,241,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp92,000,000
B Koordinasi Penyelenggaraan Kewajiban	Rp1,078,764,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp207,200,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp15,500,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp615,073,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp41,280,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp84,261,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp115,450,000
5757 Koordinasi Infrastruktur Pertambangan dan Energi	Rp4,163,772,000
5757.001 Bahan kebijakan koordinasi Infrastruktur	Rp4,163,772,000
001 Penyiapan Bahan kebijakan bidang Infrastruktur	Rp1,265,441,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,265,441,000
A Pengendalian Kebijakan Pengembangan	Rp767,171,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp84,534,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp29,600,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp409,040,000
524113 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp9,000,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp33,210,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp78,987,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp122,800,000
B Pengendalian Kebijakan Penghapusan	Rp498,270,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp31,507,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp84,200,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp19,432,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp258,636,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp17,114,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp67,081,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp20,300,000
002 Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Infrastruktur	Rp1,549,993,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,549,993,000
A Koordinasi Kebijakan Pengembangan	Rp783,983,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp10,850,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp76,200,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp10,500,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp5,400,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp57,682,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp124,393,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp69,910,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp429,048,000
B Pengendalian Kebijakan Pengembangan	Rp418,121,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp20,685,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp3,500,000



522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp3,700,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp108,600,000
524113 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp3,000,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp12,250,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp67,756,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp198,630,000
C Pengendalian Implementasi Kebijakan	Rp347,889,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp20,519,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp250,814,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp21,500,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp55,056,000
003 Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Infrastruktur	Rp1,348,338,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,348,338,000
A Pengendalian Implementasi Kebijakan	Rp665,147,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp98,518,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp77,200,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp6,050,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp227,910,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp66,261,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp49,208,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp140,000,000
B Pengendalian Kebijakan Peningkatan	Rp683,191,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp42,512,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp3,650,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp380,260,000
524113 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp6,150,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp12,300,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp67,319,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp171,000,000
5758 Koordinasi Infrastruktur Pelayaran, Perikanan, dan Pariwisata	Rp4,275,333,000
5758.001 Bahan kebijakan Koordinasi Infrastruktur	Rp4,275,333,000
001 Penyiapan Kebijakan Bidang Infrastruktur	Rp1,261,741,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,261,741,000
A Koordinasi Kebijakan Nasional	Rp678,227,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp42,843,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp33,800,000
522131 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp0
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp17,669,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp2,700,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp475,090,000
524113 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp1,520,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp21,500,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp83,105,000
B Koordinasi Pengendalian dan Sinkronisasi	Rp583,514,000



521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp35,800,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp114,400,000
522131 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp49,000,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp26,800,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp8,100,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp209,414,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp140,000,000
002 Penyiapan Kebijakan Bidang Infrastruktur	Rp1,083,506,000
D51 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,083,506,000
A Koordinasi Kebijakan Infrastruktur	Rp715,132,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp54,390,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp16,800,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp12,600,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp368,524,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp14,200,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp101,618,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp147,000,000
B Koordinasi Kebijakan Infrastruktur	Rp368,374,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp59,142,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp10,500,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp20,000,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp267,932,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp10,800,000
003 Penyiapan Kebijakan Bidang Infrastruktur	Rp1,930,086,000
D51 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,930,086,000
A Pengendalian Kebijakan Infrastruk	Rp959,445,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp65,258,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp23,850,000
522131 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp50,000,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp15,400,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp12,500,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp277,385,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp54,000,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp286,052,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp175,000,000
B Koordinasi Pengembangan Infrastruktur	Rp747,430,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp56,180,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp87,000,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp16,800,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp10,800,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp286,165,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp8,080,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp57,405,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp225,000,000



C Koordinasi Kebijakan Pengembangan	Rp223,211,000
521211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp8,470,000
521213 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp0
522141 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp2,800,000
522151 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp6,000,000
524111 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp137,412,000
524114 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp14,900,000
524119 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp53,629,000
5759 Koordinasi Industri Penunjang Infrastruktur	Rp3,913,772,000
5759.001 Bahan Kebijakan Koordinasi Industri Penunjang	Rp3,913,772,000
001 Penyiapan Bahan Kebijakan Bidang Industri	Rp1,385,071,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp1,385,071,000
A Koordinasi Kebijakan terkait Industri	Rp591,915,000
521211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp15,234,000
521213 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp51,800,000
522141 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp7,000,000
522151 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp14,500,000
524111 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp140,660,000
524113 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp13,980,000
524114 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp41,900,000
524119 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp110,670,000
524211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp196,171,000
B Koordinasi Kebijakan Terkait Industri	Rp793,156,000
521211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp10,900,000
521213 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp191,000,000
522151 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp15,500,000
524111 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp160,526,000
524114 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp52,800,000
524119 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp189,830,000
524211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp172,600,000
002 Penyiapan Kebijakan Bidang Industri Manufaktur	Rp2,101,659,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp2,101,659,000
A Pengendalian dan Pemantauan Implementasi	Rp761,972,000
521211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp102,490,000
522141 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp12,600,000
522151 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp35,400,000
522191 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp101,670,000
524111 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp163,690,000
524114 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp46,380,000
524119 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp104,742,000
524211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp195,000,000
B Koordinasi Kebijakan Terkait Industri	Rp1,339,687,000
521211 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp17,830,000
521213 [00000000-A-O-O-175-01-51]	Rp258,950,000



522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp11,200,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp62,400,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp212,072,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp98,400,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp6,841,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp671,994,000
003 Penyiapan Kebijakan Bidang Industri Dasar	Rp427,042,000
051 Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian	Rp427,042,000
A Pengendalian Implementasi kebijakan	Rp154,936,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp1,710,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp31,450,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp13,400,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp31,056,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp28,720,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp48,600,000
B Koordinasi dan Sinkronisasi Pengendalian	Rp272,106,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp36,090,000
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp5,600,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp7,900,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp156,902,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp24,240,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp41,374,000
5760 Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Infrastruktur	Rp6,627,213,564
5760.001 Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang	Rp6,627,213,564
001 Penyusunan Rencana, Program dan Anggaran	Rp1,466,263,200
051 Perencanaan Program	Rp357,206,000
A Sinkronisasi Rencana dan Penelaah	Rp199,860,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp37,960,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp22,500,000
524113 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp600,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp105,450,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp33,350,000
B Sosialisasi Program/Kegiatan Deputian	Rp157,346,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp96,800,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp60,546,000
052 Perencanaan Anggaran	Rp760,983,000
A Persiapan dan Finalisasi Penyusun	Rp614,034,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp91,296,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp147,320,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp375,418,000
B Koordinasi dan Fasilitasi Penyusun	Rp146,949,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp90,044,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp18,370,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp38,535,000



053 Dukungan Kebijakan Strategis Kedeputan	Rp348,074,200
A Pelaksanaan Pemantauan dan Evaluasi	Rp348,074,200
522141 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp143,600,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp204,474,200
002 Ketatausahaan dan Pelaporan Bidang Koordinasi Infrastruktur	Rp5,160,950,364
051 Pengelolaan Ketatausahaan	Rp642,562,000
A Penyusunan Laporan Periodik Kedeputan	Rp510,912,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp9,785,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp18,900,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp240,574,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp241,653,000
B Dukungan Kegiatan Reformasi Birokrasi	Rp131,650,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp64,666,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp31,050,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp35,934,000
052 Pengelolaan Pelaporan	Rp952,350,000
A Dukungan Manajemen Program Kedeputan	Rp90,000,000
522131 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp90,000,000
B Penyusunan RKA Kedeputan (Anggaran)	Rp862,350,000
521211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp180,280,000
524114 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp58,900,000
524119 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp623,170,000
053 Dukungan Kesekretariatan	Rp3,566,038,364
A Pendampingan Kegiatan Program/Kerja	Rp3,566,038,364
521111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp277,200,000
521213 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp336,500,000
522151 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp23,400,000
524111 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp658,626,000
524211 [00000000-A-0-0-175-01-51]	Rp2,270,312,364



Realisasi (Rp)	Sisa (Rp)	Persentase Realisasi (%)
Rp22,345,679,143	Rp548,183,421	97.6055442
Rp3,854,463,132	Rp59,308,868	98.48461106
Rp3,854,463,132	Rp59,308,868	98.48461106
Rp1,070,082,442	Rp29,733,558	97.29649705
Rp1,070,082,442	Rp29,733,558	97.29649705
Rp479,501,468	Rp16,738,532	96.6269281
Rp51,492,562	Rp345,438	99.33362012
Rp28,970,000	Rp1,751,000	94.30031574
Rp20,400,000	Rp12,600,000	61.81818182
Rp210,190,906	Rp1,050,094	99.5028929
Rp8,810,000	Rp990,000	89.89795918
Rp50,220,000	Rp0	100
Rp109,418,000	Rp2,000	99.99817218
Rp590,580,974	Rp12,995,026	97.84699425
Rp60,957,600	Rp32,400	99.94687654
Rp84,450,000	Rp700,000	99.17792132
Rp49,661,250	Rp338,750	99.3225
Rp18,970,000	Rp65,000	99.65852377
Rp14,600,000	Rp900,000	94.19354839
Rp111,077,025	Rp163,975	99.85259482
Rp53,440,000	Rp110,000	99.7945845
Rp197,425,099	Rp10,684,901	94.8657436
Rp1,363,467,118	Rp10,939,882	99.20402894
Rp1,363,467,118	Rp10,939,882	99.20402894
Rp446,209,960	Rp906,040	99.79735907
Rp60,600,447	Rp389,553	99.36128382
Rp10,310,000	Rp190,000	98.19047619
Rp15,400,000	Rp100,000	99.35483871
Rp209,207,513	Rp65,487	99.96870738
Rp51,342,800	Rp117,200	99.77225029
Rp99,349,200	Rp43,800	99.95593251
Rp917,257,158	Rp10,033,842	98.91794032
Rp60,591,600	Rp398,400	99.34677816
Rp139,867,300	Rp132,700	99.90521429
Rp49,661,250	Rp338,750	99.3225
Rp15,100,000	Rp400,000	97.41935484
Rp111,073,400	Rp167,600	99.84933613
Rp90,612,000	Rp5,388,000	94.3875
Rp450,351,608	Rp3,208,392	99.29262016
Rp1,420,913,572	Rp18,635,428	98.70546762
Rp1,420,913,572	Rp18,635,428	98.70546762
Rp352,517,324	Rp8,267,676	97.70842025
Rp120,308,000	Rp6,236,000	95.07206979



Rp30,600,000	Rp400,000	98.70967742
Rp109,845,980	Rp1,395,020	98.74594799
Rp91,763,344	Rp236,656	99.74276522
Rp1,068,396,248	Rp10,367,752	99.03892306
Rp205,750,000	Rp1,450,000	99.30019305
Rp14,600,000	Rp900,000	94.19354839
Rp607,211,960	Rp7,861,040	98.72193382
Rp41,200,000	Rp80,000	99.80620155
Rp84,202,600	Rp58,400	99.93069154
Rp115,431,688	Rp18,312	99.98413859
Rp4,106,040,789	Rp57,731,211	98.6134877
Rp4,106,040,789	Rp57,731,211	98.6134877
Rp1,251,202,743	Rp14,238,257	98.87483834
Rp1,251,202,743	Rp14,238,257	98.87483834
Rp754,556,966	Rp12,614,034	98.35577283
Rp81,877,962	Rp2,656,038	96.85802399
Rp27,800,000	Rp1,800,000	93.91891892
Rp403,736,390	Rp5,303,610	98.70340065
Rp8,570,000	Rp430,000	95.22222222
Rp32,760,000	Rp450,000	98.64498645
Rp77,014,000	Rp1,973,000	97.5021206
Rp122,798,614	Rp1,386	99.99887134
Rp496,645,777	Rp1,624,223	99.67402754
Rp30,906,784	Rp600,216	98.09497572
Rp83,250,000	Rp950,000	98.87173397
Rp19,430,000	Rp2,000	99.9897077
Rp258,635,304	Rp696	99.9997309
Rp17,112,000	Rp2,000	99.98831366
Rp67,018,519	Rp62,481	99.90685738
Rp20,293,170	Rp6,830	99.96635468
Rp1,518,192,679	Rp31,800,321	97.94835712
Rp1,518,192,679	Rp31,800,321	97.94835712
Rp756,423,429	Rp27,559,571	96.48467237
Rp10,270,261	Rp579,739	94.65678341
Rp76,200,000	Rp0	100
Rp10,300,000	Rp200,000	98.0952381
Rp0	Rp5,400,000	0
Rp57,514,100	Rp167,900	99.70892133
Rp124,195,000	Rp198,000	99.84082706
Rp69,613,000	Rp297,000	99.57516807
Rp408,331,068	Rp20,716,932	95.17141858
Rp415,262,359	Rp2,858,641	99.3163125
Rp20,019,111	Rp665,889	96.78081218
Rp3,500,000	Rp0	100



Rp1,900,000	Rp1,800,000	51.35135135
Rp108,593,588	Rp6,412	99.99409576
Rp2,700,000	Rp300,000	90
Rp12,250,000	Rp0	100
Rp67,670,000	Rp86,000	99.87307397
Rp198,629,660	Rp340	99.99982883
Rp346,506,891	Rp1,382,109	99.60271552
Rp19,491,146	Rp1,027,854	94.9907208
Rp250,615,745	Rp198,255	99.92095537
Rp21,420,000	Rp80,000	99.62790698
Rp54,980,000	Rp76,000	99.86195873
Rp1,336,645,367	Rp11,692,633	99.13281143
Rp1,336,645,367	Rp11,692,633	99.13281143
Rp654,262,794	Rp10,884,206	98.36363902
Rp91,599,160	Rp6,918,840	92.97708033
Rp73,500,000	Rp3,700,000	95.20725389
Rp6,050,000	Rp0	100
Rp227,676,427	Rp233,573	99.89751525
Rp66,255,000	Rp6,000	99.9909449
Rp49,208,000	Rp0	100
Rp139,974,207	Rp25,793	99.98157643
Rp682,382,573	Rp808,427	99.88166896
Rp41,913,136	Rp598,864	98.59130598
Rp3,650,000	Rp0	100
Rp380,259,097	Rp903	99.99976253
Rp6,000,000	Rp150,000	97.56097561
Rp12,250,000	Rp50,000	99.59349593
Rp67,318,200	Rp800	99.99881163
Rp170,992,140	Rp7,860	99.99540351
Rp4,224,593,802	Rp50,739,198	98.81321062
Rp4,224,593,802	Rp50,739,198	98.81321062
Rp1,249,153,962	Rp12,587,038	99.00240715
Rp1,249,153,962	Rp12,587,038	99.00240715
Rp667,045,400	Rp11,181,600	98.35134844
Rp41,571,000	Rp1,272,000	97.03102024
Rp32,550,000	Rp1,250,000	96.30177515
Rp0	Rp0	#DIV/0!
Rp13,425,000	Rp4,244,000	75.98053087
Rp2,700,000	Rp0	100
Rp473,833,828	Rp1,256,172	99.73559284
Rp0	Rp1,520,000	0
Rp21,460,000	Rp40,000	99.81395349
Rp81,505,572	Rp1,599,428	98.07541303
Rp582,108,562	Rp1,405,438	99.75914237



Rp35,789,538	Rp10,462	99.97077654
Rp113,950,000	Rp450,000	99.60664336
Rp49,000,000	Rp0	100
Rp26,500,000	Rp300,000	98.88059701
Rp7,600,000	Rp500,000	93.82716049
Rp209,381,396	Rp32,604	99.98443084
Rp139,887,628	Rp112,372	99.91973429
Rp1,066,871,276	Rp16,634,724	98.46473171
Rp1,066,871,276	Rp16,634,724	98.46473171
Rp707,355,146	Rp7,776,854	98.91252888
Rp53,952,230	Rp437,770	99.19512778
Rp14,710,000	Rp2,090,000	87.55952381
Rp12,500,000	Rp100,000	99.20634921
Rp365,141,444	Rp3,382,556	99.08213414
Rp13,520,000	Rp680,000	95.21126761
Rp101,473,300	Rp144,700	99.85760397
Rp146,058,172	Rp941,828	99.35930068
Rp359,516,130	Rp8,857,870	97.5954139
Rp58,849,853	Rp292,147	99.50602448
Rp8,890,000	Rp1,610,000	84.66666667
Rp16,000,000	Rp4,000,000	80
Rp265,096,277	Rp2,835,723	98.94162586
Rp10,680,000	Rp120,000	98.88888889
Rp1,908,568,564	Rp21,517,436	98.88515662
Rp1,908,568,564	Rp21,517,436	98.88515662
Rp948,452,439	Rp10,992,561	98.85427919
Rp65,236,919	Rp21,081	99.96769591
Rp20,100,000	Rp3,750,000	84.27672956
Rp49,661,250	Rp338,750	99.3225
Rp15,325,000	Rp75,000	99.51298701
Rp12,500,000	Rp0	100
Rp276,608,770	Rp776,230	99.72016151
Rp50,270,000	Rp3,730,000	93.09259259
Rp284,378,989	Rp1,673,011	99.41513746
Rp174,371,511	Rp628,489	99.64086343
Rp737,393,075	Rp10,036,925	98.65714181
Rp51,914,500	Rp4,265,500	92.40744037
Rp84,900,000	Rp2,100,000	97.5862069
Rp16,275,000	Rp525,000	96.875
Rp10,800,000	Rp0	100
Rp285,190,317	Rp974,683	99.65939825
Rp7,940,000	Rp140,000	98.26732673
Rp57,305,000	Rp100,000	99.82579915
Rp223,068,258	Rp1,931,742	99.141448



Rp222,723,050	Rp487,950	99.78139518
Rp8,413,094	Rp56,906	99.3281464
Rp0	Rp0	#DIV/0!
Rp2,700,000	Rp100,000	96.42857143
Rp6,000,000	Rp0	100
Rp137,324,893	Rp87,107	99.93660888
Rp14,900,000	Rp0	100
Rp53,385,063	Rp243,937	99.54513976
Rp3,773,978,474	Rp139,793,526	96.42816378
Rp3,773,978,474	Rp139,793,526	96.42816378
Rp1,358,984,282	Rp26,086,718	98.11657901
Rp1,358,984,282	Rp26,086,718	98.11657901
Rp589,892,152	Rp2,022,848	99.65825363
Rp15,003,214	Rp230,786	98.48505973
Rp51,800,000	Rp0	100
Rp6,492,000	Rp508,000	92.74285714
Rp14,200,000	Rp300,000	97.93103448
Rp140,438,910	Rp221,090	99.84281956
Rp13,640,000	Rp340,000	97.56795422
Rp41,790,000	Rp110,000	99.73747017
Rp110,357,400	Rp312,600	99.71753863
Rp196,170,628	Rp372	99.99981037
Rp769,092,130	Rp24,063,870	96.9660609
Rp9,933,000	Rp967,000	91.12844037
Rp187,750,000	Rp3,250,000	98.29842932
Rp6,400,000	Rp9,100,000	41.29032258
Rp160,390,100	Rp135,900	99.91534082
Rp52,725,000	Rp75,000	99.85795455
Rp179,371,497	Rp10,458,503	94.49059527
Rp172,522,533	Rp77,467	99.95511761
Rp1,993,812,693	Rp107,846,307	94.86851544
Rp1,993,812,693	Rp107,846,307	94.86851544
Rp760,941,971	Rp1,030,029	99.86482062
Rp102,468,634	Rp21,366	99.97915309
Rp12,600,000	Rp0	100
Rp35,400,000	Rp0	100
Rp101,640,000	Rp30,000	99.97049277
Rp163,688,400	Rp1,600	99.99902254
Rp46,050,000	Rp330,000	99.28848642
Rp104,251,400	Rp490,600	99.53161101
Rp194,843,537	Rp156,463	99.91976256
Rp1,232,870,722	Rp106,816,278	92.02677357
Rp17,543,741	Rp286,259	98.39450925
Rp253,800,000	Rp5,150,000	98.01119907



Rp2,700,000	Rp8,500,000	24.10714286
Rp45,200,000	Rp17,200,000	72.43589744
Rp206,225,522	Rp5,846,478	97.24316364
Rp68,440,000	Rp29,960,000	69.55284553
Rp6,508,400	Rp332,600	95.1381377
Rp632,453,059	Rp39,540,941	94.11587886
Rp421,181,499	Rp5,860,501	98.62765232
Rp421,181,499	Rp5,860,501	98.62765232
Rp149,915,200	Rp5,020,800	96.75943615
Rp1,427,500	Rp282,500	83.47953216
Rp28,200,000	Rp3,250,000	89.66613672
Rp13,000,000	Rp400,000	97.01492537
Rp30,830,700	Rp225,300	99.27453632
Rp28,552,000	Rp168,000	99.41504178
Rp47,905,000	Rp695,000	98.56995885
Rp271,266,299	Rp839,701	99.69140666
Rp35,973,999	Rp116,001	99.67857855
Rp5,460,000	Rp140,000	97.5
Rp7,900,000	Rp0	100
Rp156,448,300	Rp453,700	99.71083861
Rp24,240,000	Rp0	100
Rp41,244,000	Rp130,000	99.68579301
Rp6,386,602,946	Rp240,610,618	96.3693547
Rp6,386,602,946	Rp240,610,618	96.3693547
Rp1,452,270,270	Rp13,992,930	99.04567406
Rp356,797,376	Rp408,624	99.8856055
Rp199,593,726	Rp266,274	99.86676974
Rp37,959,726	Rp274	99.99927819
Rp22,400,000	Rp100,000	99.55555556
Rp500,000	Rp100,000	83.33333333
Rp105,408,000	Rp42,000	99.9601707
Rp33,326,000	Rp24,000	99.92803598
Rp157,203,650	Rp142,350	99.90953059
Rp96,748,950	Rp51,050	99.9472624
Rp60,454,700	Rp91,300	99.84920556
Rp759,287,604	Rp1,695,396	99.77720974
Rp612,669,604	Rp1,364,396	99.77779797
Rp91,143,604	Rp152,396	99.83307483
Rp147,295,000	Rp25,000	99.98303014
Rp374,231,000	Rp1,187,000	99.6838191
Rp146,618,000	Rp331,000	99.77475178
Rp89,828,000	Rp216,000	99.76011728
Rp18,365,000	Rp5,000	99.97278171
Rp38,425,000	Rp110,000	99.71454522



Rp336,185,290	Rp11,888,910	96.58437483
Rp336,185,290	Rp11,888,910	96.58437483
Rp143,515,000	Rp85,000	99.9408078
Rp192,670,290	Rp11,803,910	94.22718856
Rp4,934,332,676	Rp226,617,688	95.60899307
Rp629,244,400	Rp13,317,600	97.92742179
Rp497,812,800	Rp13,099,200	97.43611424
Rp9,760,000	Rp25,000	99.7445069
Rp18,900,000	Rp0	100
Rp227,522,800	Rp13,051,200	94.57497485
Rp241,630,000	Rp23,000	99.99048222
Rp131,431,600	Rp218,400	99.83410558
Rp64,616,200	Rp49,800	99.9229889
Rp30,961,000	Rp89,000	99.71336554
Rp35,854,400	Rp79,600	99.77848277
Rp950,855,295	Rp1,494,705	99.84305087
Rp90,000,000	Rp0	100
Rp90,000,000	Rp0	100
Rp860,855,295	Rp1,494,705	99.82667073
Rp179,693,395	Rp586,605	99.67461449
Rp58,845,000	Rp55,000	99.90662139
Rp622,316,900	Rp853,100	99.86310317
Rp3,354,232,981	Rp211,805,383	94.06048502
Rp3,354,232,981	Rp211,805,383	94.06048502
Rp267,479,891	Rp9,720,109	96.49346717
Rp334,650,000	Rp1,850,000	99.45022288
Rp23,400,000	Rp0	100
Rp658,304,903	Rp321,097	99.95124745
Rp2,070,398,187	Rp199,914,177	91.19441976



LAMPIRAN 3

Hal Lain Yang Diperlukan

1. Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 84 Tahun 2019 Tentang Kelompok Kerja Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri
2. Rancangan Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Pemberdayaan Pelayaran Rakyat



1. Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 84 Tahun 2019 Tentang Kelompok Kerja Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri

SALINAN
KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
SELAKU KETUA TIM NASIONAL
PENINGKATAN PENGGUNAAN PRODUK DALAM NEGERI
NOMOR 84 TAHUN 2019
TENTANG
KELOMPOK KERJA TIM NASIONAL
PENINGKATAN PENGGUNAAN PRODUK DALAM NEGERI
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN REPUBLIK INDONESIA
SELAKU KETUA TIM NASIONAL
PENINGKATAN PENGGUNAAN PRODUK DALAM NEGERI,

- Menimbang : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 6 Keputusan Presiden Nomor 24 Tahun 2018 tentang Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri dan untuk optimalisasi pengawasan penggunaan produk dalam negeri, perlu mengatur mengenai tata kerja Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman selaku Ketua Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri tentang Kelompok Kerja Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri;



2. Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 101, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6220);
3. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 11) sebagaimana diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2018 tentang Perubahan Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 96);
4. Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 33);
5. Keputusan Presiden Nomor 24 Tahun 2018 tentang Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri;
6. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 1 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 394);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN SEBAGAI KETUA TIM NASIONAL PENINGKATAN PENGGUNAAN PRODUK DALAM NEGERI TENTANG KELOMPOK KERJA TIM NASIONAL PENINGKATAN PENGGUNAAN PRODUK DALAM NEGERI.



2. Rancangan Peraturan Presiden Republik Indonesia Tentang Pemberdayaan Pelayaran Rakyat

Revisi 02 April 2019

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

RANCANGAN
PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
TENTANG
PEMBERDAYAAN PELAYARAN RAKYAT
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang	:	a.	bahwa Indonesia sebagai Negara Kepulauan terluas di dunia merupakan satu kesatuan Nusantara, yang telah diakui internasional berdasarkan Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (<i>United Nations Convention on The Law of the Sea</i>) 1982, terbangun dari adanya tradisi hubungan antar pulau dengan menggunakan kapal-kapal tradisional pelayaran rakyat;
		b.	bahwa kegiatan pelayaran rakyat yang telah turut andil dalam mewujudkan kesatuan Nusantara yang menjadi negara Republik Indonesia masih turut andil menghidupkan ekonomi rakyat di pesisir dan di pulau-pulau sampai yang terpencil dan terluar;
		c.	bahwa untuk meningkatkan ketahanan konektivitas, memberdayakan ekonomi rakyat dalam usaha skala kecil dan menengah, dan memelihara warisan budaya bangsa, diperlukan kebijakan afirmatif yang memberikan kemampuan bagi kegiatan pelayaran rakyat;
		d.	bahwa sehubungan dengan hal-hal tersebut pada butir a, b, dan c di atas perlu ditetapkan Peraturan Presiden Tentang Pemberdayaan Pelayaran Rakyat.
Mengingat	:	a.	Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025
		b.	Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
		c.	Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
		d.	Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

MEMUTUSKAN

Menetapkan	:	PERATURAN PRESIDEN TENTANG PEMBERDAYAAN PELAYARAN RAKYAT
------------	---	---

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1



Dalam Peraturan Presiden ini yang dimaksud:	
1.	Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2.	Pelayaran Rakyat adalah kegiatan pengangkutan barang dan/atau penumpang dengan menggunakan Kapal Pelayaran Rakyat yang beroperasi di wilayah perairan Republik Indonesia, dan dapat melayani hubungan dengan wilayah Negara tetangga.
3.	Angkutan laut Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.
4.	Kapal Pelayaran-Rakyat adalah kapal layar, kapal layar bermotor, dan kapal motor yang memiliki ciri dan bentuk tradisional, yang memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam peraturan presiden ini.
5.	Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan <i>intramoda</i> dan <i>antarmoda</i> transportasi
6.	Terminal Pelayaran Rakyat adalah Terminal yang utamanya digunakan untuk Kapal Pelayaran Rakyat.
7.	Pengusaha Kapal Pelayaran Rakyat adalah perorangan atau badan usaha yang memiliki Kapal Pelayaran Rakyat, yang digunakan untuk usaha jasa angkutan laut Pelayaran Rakyat
8.	Persatuan Pengusaha Pelayaran-Rakyat yang disingkat PELRA adalah asosiasi yang berstatus sebagai badan hukum yang didirikan tanggal 30 April 1962.
9.	Menteri adalah menteri yang membidangi perhubungan.
BAB II	
KAPAL PELAYARAN-RAKYAT	
Pasal 2	
(1)	Kapal Pelayaran-Rakyat memenuhi ketentuan umum spesifikasi sebagai berikut:
a.	Merupakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan kapal motor.
b.	Ukuran kapal layar atau kapal layar bermotor tidak melebihi 500 GT, dan ukuran kapal motor tidak melebihi 175 GT.
c.	Memiliki ciri dan bentuk tradisional, dengan pembaruan teknis konstruksi, mekanik, pemanfaatan energi, dan perlengkapan dan peralatan angkutan dan navigasi, sesuai perkembangan teknologi dan kebutuhan penggunaan kapal, untuk meningkatkan kualitas, efisiensi, dan daya saing, dengan tetap mempertahankan nilai nilai budaya asal kapal.
d.	Bahan baku yang digunakan sebagian besar dari kayu, dan dapat dikombinasi dengan bahan lain, sepanjang tidak mengurangi tampilan sebagai kapal kayu.
e.	Memiliki ruang-ruang yang dilengkapi dengan perlengkapan dan peralatan untuk muatan kapal sesuai dengan spesifikasi teknis yang dibutuhkan.
f.	Memenuhi standarisasi tipe-tipe berdasarkan ukuran dan penggunaan untuk setiap jenis muatan kapal.



	Provinsi, Terminal Untuk Pelayaran Rakyat Kabupaten/Kota.
(3)	Selain status sebagaimana dimaksud ayat (2), untuk kegiatan pariwisata terminal pelayaran-rakyat dapat ditetapkan sebagai "pelabuhan masuk" (<i>port of entry</i>) yang dilengkapi pelayanan kepabeanan, imigrasi, karantina, kesehatan, (<i>custom, immigration, port clearance, and quarantine- CI(QP)</i>) untuk kapal layar bermotor (<i>yacht</i>) dari/ke luar negeri.
Pasal 8	
Pengaturan lebih lanjut sebagaimana dimaksud pasal (6) dan pasal (7) ditetapkan oleh Menteri dan Menteri lain yang membidangnya.	
BAB V	
PROGRAM DAN REGULASI PELAYARAN RAKYAT	
Pasal 9	
(1)	Pemerintah dan pemerintah daerah melakukan pemberdayaan pelayaran rakyat melalui pembangunan armada kapal, pelabuhan termasuk di pulau-pulau kecil, Sumber Daya Manusia, dan kapasitas pengelolaan usaha pelayaran rakyat.
(2)	Pembangunan Armada Kapal sebagaimana dimaksud ayat (1) meliputi pengembangan rancang bangun kapal prototipe pelayaran rakyat dan pembangunan kapal pelayaran-rakyat.
Pasal 10	
(1)	Pengembangan rancang bangun kapal-kapal prototipe pelayaran-rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) dilakukan oleh pemerintah untuk berbagai ukuran dan muatan kapal pelayaran rakyat.
(2)	Pembangunan kapal pelayaran-rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) dapat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah dan Perusahaan Pelayaran Rakyat.
(3)	Kegiatan Pembangunan kapal pelayaran-rakyat yang dilakukan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) didanai dari APBN dan APBD.
(4)	Kegiatan pembangunan kapal pelayaran-rakyat yang dilakukan Perusahaan Pelayaran Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) didanai melalui bank dan/atau lembaga keuangan bukan bank.
(5)	Dalam hal pendanaan melalui bank dan/atau lembaga keuangan bukan bank sebagaimana dimaksud pada ayat (4), Pemerintah dapat memberikan insentif atas pembangunan kapal pelayaran rakyat.
Pasal 11	
Pemberdayaan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 dan Pasal 10, dilaksanakan sesuai ketentuan perundang-undangan dan sesuai kemampuan keuangan negara/daerah.	
Pasal 12	
Pemerintah daerah dan/atau perusahaan pelayaran rakyat melakukan pemeliharaan, perbaikan, dan rekondisi kapal-kapal pelayaran rakyat yang sudah ada.	
Pasal 13	
(1)	Sebagai mitra Pemerintah, PELRA berpartisipasi aktif dalam pengembangan kapasitas Pelayaran-rakyat
(2)	Pengembangan kapasitas Pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud ayat (1) sedikitnya meliputi: <ol style="list-style-type: none"> Mengembangkan sistem informasi pelayaran-rakyat. Melakukan pembinaan dan pengendalian internal para anggota PELRA



Pasal 14	
Untuk tujuan percepatan pembangunan pelayaran rakyat, pemerintah pusat membentuk tim percepatan yang diketuai Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman.	
Pasal 15	
Untuk menghindari perbedaan antar instansi pemerintah dalam penegakan hukum terhadap kapal-kapal pelayaran rakyat, pemerintah menerapkan satu perangkat aturan yang disepakati dan ditetapkan dengan keputusan bersama antar instansi yang membidangi perhubungan laut, POLRI, TNI-AL, dan BAKAMLA.	
Pasal 16	
Hal-hal yang belum diatur dalam peraturan presiden ini, diatur lebih lanjut dengan peraturan/keputusan menteri yang membidanginya.	
BAB VI PENUTUP	
Pasal 17	
Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.	
	<p>Ditetapkan di Jakarta pada tanggal PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,</p> <p>.....</p>
	<p>Diundangkan di Jakarta pada tanggal 2019 MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA REPUBLIK INDONESIA,</p> <p>.....</p>

