KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

RENCANA STRATEGIS
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
2020 - 2024

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas Berkah dan Rahmat-Nya, dokumen Rencana Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun 2020-2024 dapat disusun dan diselesaikan dengan baik.

Sebagai salah satu unit kerja eselon I yang berada di bawah Kemenko Kemaritiman dan Investasi yang membantu dalam bidang koordinasi infrastruktur dan transportasi, maka Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi turut serta dalam mengawal pembangunan infrastruktur dan investasi untuk mewujudkan visi dan misi Kemenko Kemaritiman dan Investasi dan mimpi bangsa Indonesia yaitu untuk mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.

Dalam renstra ini juga berisikan tugas dan fungsi dari Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi sebagai dasar pelaksanaan kegiatan yang sudah ditetapkan selama lima tahun ke depan. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dalam melaksanakan tugasnya, yaitu menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur dan transportasi .

Renstra Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi 2020 – 2024, ini disusun untuk dijadikan acuan dalam pelaksanaan program dan kegiatan di Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi khususnya mulai penyusunan rencana kinerja, rencana kerja dan anggaran, perjanjian kinerja dan rencana aksinya. Renstra ini juga mencakup strategi pelaksanaan yang meliputi sumberdaya manusia, perencanaan anggaran maupun sarana dan prasarana. Renstra ini menjadi bagian tak terpisahkan dari pelaksanaan mekanisme pelaksanaan tata kelola kedeputian yang baik.

Semoga dokumen renstra ini dapat bermanfaat dan digunakan sebagaimana maksud tersebut di atas.

Terima kasih.

Jakarta, Agustus 2020

Plt. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

Ayodhia G.L. Kaleke

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR 2

DAFTAR ISI 3

BAB 1 PENDAHULUAN 4

1.1. Kondisi Umum 4

1.1.1. Karakteristik Kepulauan Indonesia 4

1.1.2. Kondisi Makro 5

1.1.3. Capaian Pembangunan Infrastruktur dan Transportasi 8

1.1.4. Profil Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi 25

1.2. Potensi Dan Permasalahan 26

1.2.1. Potensi 26

1.2.2. Permasalahan 28

BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN 29

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN 32

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional 32

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Koordinator 37

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi 38

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 41

4.1 Target Kinerja 41

4.2 Kerangka Pendanaan 45

BAB 5 PENUTUP 47

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Kondisi Umum

1.1.1. Karakteristik Kepulauan Indonesia

Wilayah Indonesia adalah kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis katulistiwa yang luas lautnya mencapai 5,8 Juta km^2 (yang terdiri dari 3,1 juta km^2 perairan teritorial dan 2,7 juta km^2 perairan ZEE). Luas wilayah laut Indonesia mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 17.504 (Dishidros 2004), dan yang terdaftar di PBB sebanyak 13.466 pulau, serta dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada (95.181 km). Secara geografis Negara Kepulauan Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera besar yang menempatkan Indonesia pada posisi strategis di persilangan lalu lintas laut dunia.

Luasnya wilayah laut Indonesia menyimpan potensi kekayaan yang sangat luar biasa. Sumber daya hayati, Sumber daya mineral dan energi, dan potensi jasa kemaritiman. Laut Indonesia menyimpan 37% species sumberdaya hayati dunia, 17,95% terumbu karang dunia, 30% hutan bakau dan padang lamun. Berbagai species ikan hidup di perairan Indonesia. Ladang minyak lepas pantai, energi gelombang, energi angin, energi surya, pasang surut dan arus, yang apabila dimanfaatkan akan memberikan kontribusi perbaikan ekonomi yang tinggi untuk kesejahteraan masyarakat. Banyaknya pelabuhan di Indonesia yang mencapai 2.154 buah belum terkelola dengan dengan baik. Dibutuhkan dukungan dalam berbagai aspek agar pembangunan maritim dapat berjalan cepat. Akselerasi pembangunan harus diupayakan melalui penyediaan sarana dan prasarana yang memadai. Pulau terluar, terpencil dan terpisah jauh membutuhkan infrastruktur transportasi, pemanfaatan dan pengelolaan energi dan sumber daya maritim memerlukan infrastruktur yang memadai untuk dapat termanfaatkan dengan baik.

Infrastruktur menjadi faktor utama ketiga yang berpengaruh terhadap iklim investasi, selain proses ekspor impor dan kondisi makro ekonomi suatu negara. Infrastruktur juga menjadi roda penggerak pertumbuhan ekonomi karena tingkat elastisnya yang cukup besar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Menurut persepsi dunia usaha, infrastruktur dapat memberikan kontribusi sebesar 32,18% terhadap peningkatan daya saing perdagangan luar negeri, sehingga menjadikan infrastruktur sebagai faktor penting yang dapat mempengaruhi daya saing perdagangan luar negeri. Strategisnya posisi strategis ini, tentu menjadikan infrastruktur sebagai katalis pembangunan.

Pengelolaan dan pembangunan infrastruktur merupakan satu arah kebijakan umum Pembangunan Nasional 2015-2019 sebagai upaya strategis untuk membangkitkan industri maritim. Peningkatan pembangunan infrastruktur akan dititik-beratkan pada upaya untuk meningkatkan konektivitas nasional,

sehingga integrasi domestik ini akan meningkatkan efisiensi ekonomi dan kelancaran arus barang dan jasa antar wilayah di Indonesia, sekaligus memperluas pertumbuhan dengan menghubungkan wilayah melalui intermodal supply chain systems. Menurut Bank Dunia, bahwa untuk mendapatkan pertumbuhan sebesar 6% per tahun, maka Indonesia membutuhkan pembiayaan infrastruktur sebesar 5% dari PDB per tahun. Namun demikian, pembiayaan infrastruktur di Indonesia relatif masih cukup rendah. Pemerintah perlu mengoptimalkan dukungan sumber-sumber pembiayaan infrastruktur dari pemerintah, BUMN, dan daerah serta swasta, sesuai peran dan fungsi masing-masing. Namun demikian, pemerintah mendorong agar pembangunan infrastruktur dilaksanakan secara terintegrasi dan dengan meningkatkan peran Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS). Pengembangan kebijakan KPS dan pembangunan proyek KPS di bidang infrastruktur, disamping harus mengantisipasi kondisi global, juga harus dapat mengakomodasi kebutuhan perekonomian nasional.

Perbaikan kualitas infrastruktur pun terus dilakukan oleh pemerintah. Pengelolaan yang tersebar di beberapa instansi selama ini perlu dikoordinasikan dan disinkronisasikan. Pembangunan infrastruktur harus mempertimbangkan peningkatan dan pendayagunaan potensi industri nasional. Mengingat pembangunan infrastruktur membutuhkan sumber daya yang besar, maka Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) yang tinggi akan mendukung peningkatan industri nasional. Penggunaan produk dalam negeri berupa barang dan jasa akan membangkitkan industri nasional dan akan menarik banyak investor yang terlibat di dalamnya, baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Dalam jangka panjang hal ini akan meningkatkan produktifitas tenaga kerja dalam negeri dan membentuk kemandirian mereka dalam berusaha sehingga peningkatan ekonomi yang diharapkan dapat tercapai.

Indonesia sebagai Negara kepulauan, memerlukan dukungan infrastruktur yang memadai bagi pengelolaan lingkungan dan pengembangan potensi ekonomi yang ada. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional. Disamping itu, infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi.Pembangunan infrastruktur yang berimbang diharapkan dapat berkontribusi dalam upaya meningkatkan pemerataan dan menyeimbangkan pertumbuhan ekonomi nasional.

1.1.2.Kondisi Makro

Pertumbuhan ekonomi diharapkan dapat meningkat rata-rata 5,4 – 6,0[3] persen per tahun dan pertumbuhan PDB per kapita sebesar 4,0 +/- 1 persen, yang didorong oleh peningkatan produktivitas, investasi yang berkelanjutan, perbaikan pasar tenaga kerja, dan peningkatan kualitas SDM. Dengan target

pertumbuhan ekonomi tersebut, GNI per kapita (*Atlas Method*) diharapkan meningkat menjadi USD5.780 – 6.160 per kapita pada tahun 2024.

Selain menjaga pertumbuhan ekonomi, stabilitas harga tetap menjadi prioritas. Tingkat inflasi ditargetkan sebesar 3,0 ± 1 persen sepanjang 2020 – 2024. Kondisi makro tersebut berdampak pada peningkatan perbaikan kualitas pertumbuhan. Tingkat kemiskinan dan tingkat pengangguran terbuka diharapkan menurun menjadi 6,5 – 7,0 persen dan 4,0 – 4,6 persen pada tahun 2024. Tingkat rasio gini menurun menjadi 0,370 – 0,374 pada tahun 2024.

Sementara IPM diharapkan meningkat menjadi 75,54 pada tahun 2024, yang mengindikasikan perbaikan kualitas sumber daya manusia. Untuk dapat mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkualitas dalam lima tahun ke depan, perbaikan transformasi struktural menjadi salah satu kunci utama. Perbaikan transformasi struktural utamanya didorong oleh revitalisasi industri pengolahan, dengan tetap mendorong perkembangan sektor lain melalui modernisasi pertanian, hilirasi pertambangan, pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan, dan transformasi sektor jasa.

Untuk mencapai sasaran pertumbuhan ekonomi rata-rata 5,4 -6,0 persen per tahun, dibuthkan investasi sebesar Rp. 36.595,6 – 37.447,6 Triliun sepanjang tahun 2020-2024. Dari total kebutuhan tersebut, pemerintah dan BUMN akan menyumbang masing-masing sebesar 11,6 – 13,8 persen dari 7,6 – 7,9 persen, sementara sisanya akan dipenuhi oleh masyarakat atau swasta. Untuk membiayai kebutuhan investasi tahun 2020 – 2024, dibutuhkan upaya pendalaman pasar keuangan, terutama non-perbangkan, peningkatkan akses jasa keuangan (inklusi keuangan), dan optimalisasi alternative pembiayaan.

Pusat ekonomi dunia ke depan diprediksi akan bergeser dari kawasan Eropa-Amerika ke kawasan Asia Pasifik, sebagai akibat peningkatan kontribusi Produk Domestik Bruto (PDB) negara berkembang terhadap PDB Dunia. Sementara itu, pertumbuhan ekonomi Tiongkok diperkirakan masih akan berlanjut, namun akan diimbangi oleh pertumbuhan ekonomi India yang meningkat pesat. Inisiasi kerjasama regional, Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), juga akan mulai memberikan dampak positif bagi aktifitas perekonomian di kawasan Asia Tenggara.

Disamping itu, globalisasi nilai-nilai budaya juga tidak dapat dihindarkan, yang sesungguhnya tidak terlepas dari pengaruh perkembangan teknologi informasi yang dapat menembus dan menyingkirkan sekat-sekat geografi. Globalisasi tidak hanya berdampak pada masuknya budaya global ke Indonesia, tetapi juga berdampak pada penguatan ikatan primordial. Hal ini membawa Indonesia berada pada persilangan antara budaya global dan budaya lokal yang berorientasi pada identitas primordial.

Meskipun demikian, dalam konstelasi perekonomian global yang cukup dinamis ini, peringkat daya

saing global Indonesia cenderung menguat. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh *World Economic Forum*, daya saing Indonesia dalam kurun waktu tahun 2003 sampai dengan 2017 digambarkan dalam tabel di bawah. Tampak bahwa peringkat daya saing global Indonesia membaik dari posisi ke-72 pada tahun 2003 menjadi poisi-36 pada tahun 2017.

Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional, sedangkan 40% dari rute perdagangan internasional tersebut melewati Indonesia sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan nasional. Untuk dapat berkompetisi, Indonesia perlu melakukan upaya pembaharuan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan untuk mengakomodir ukuran kapal yang sesuai, menghilangkan antrian sandar, serta menyediakan sistem dan layanan kepelabuhanan yang profesional.

Beberapa indikator ekonomi Indonesia yang menjadi *highlight World Economic Forum* (WEF) memperlihatkan kecenderungan yang baik. Produk domestik bruto Indonesia berada di peringkat 10 pada tahun 2016 menjadi peringkat 9 pada tahun 2017, pilar ekonomi makro di peringkat 30 pada tahun 2016 menjadi peringkat 26 pada tahun 2007, dan inovasi berada di peringkat 31 pada tahun 2016 menjadi peringkat 31 pada tahun 2017. Sementara itu sektor keuangan membaik dari peringkat 42 pada tahun 2016 menjadi peringat 37 pada tahun 2017.

Perekonomian Indonesia pada tahun 2014 tumbuh sebesar 5,06%. Nilai Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia atas dasar harga konstan 2000 pada tahun 2014 mencapai Rp. 2.909,18 triliun, mengalami pertumbuhan sebesar 5,06% atau naik Rp. 140,2 triliun dibandingkan tahun 2013. Kontribusi sektor kelautan terhadap PDB berasal dari beberapa bidang antara lain: (1). Perhubungan laut; (2). Industri maritim; (3). Perikanan; (4). Wisata bahari; (5). Energi dan sumber daya mineral; (6). Bangunan kelautan; dan (7). Jasa kelautan. Kontribusi sektor perikanan dan kelautan yang sangat kecil terhadap pertumbuhan ekonomi nasional sangat paradoks dengan luas laut yang meliputi lebih dari 75% dari total luas wilayah Indonesia.

Peranan sektor perikanan dalam memicu pertumbuhan ekonomi Indonesia masih sangat kecil, yaitu hanya 2,3% terhadap PDB keseluruhan, atau konstribusi sektor perikanan hanya sebesar 18,8% terhadap PDB sektor Pertanian, Peternakan, Kehutanan dan Perikanan. Secara total kontribusi sektor kelautan terhadap PDB hanya sebesar kurang lebih 22%. Angka ini jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan negara lain yang memiliki garis pantai yang lebih pendek. Sebagai perbandingan, ekonomi kelautan Amerika mampu menyumbang hingga 83% bagi PDB nasionalnya, sedangkan Korea Selatan bidang kelautannya sanggup menyumbang 37% dari PDB nasionalnya. Sementara itu kontribusi dari bidang ekonomi yang berbasis sumber daya kelautan terhadap PDB Norwegia hampir mencapai 60%. Hal ini menunjukkan bahwa besarnya potensi kekayaan laut dan pesisir yang dimiliki Indonesia belum menjadi

basis ekonomi bagi pembangunan nasional.

1.1.3. Capaian Pembangunan Infrastruktur dan Transportasi

a. Infrastruktur Dasar, Perkotaan, Dan Sumber Daya Air

Pembangunan infrastruktur untuk pelayanan dasar ditujukan untuk pemerataan pembangunan di seluruh Indonesia. Pelayanan dasar yang akan dibangun mencakup hunian layak, peningkatan akses ketenagalistrikan, layanan telekomunikasi untuk fasilitas umum, pengembangan sistem keselamatan lalu lintas, layanan transportasi perintis serta pembangunan waduk multi-purpose. Di sisi lain, pembangunan infrastruktur untuk pertumbuhan ekonomi akan difokuskan pada pembangunan sarana-prasarana transportasi, ketenagalistrikan dan energi, dan teknologi informatika untuk mendukung pengembangan Big Data, Internet of Things (IoT) maupun Artificial Intelligence (AI).

Sementara, pembangunan infrastruktur perkotaan akan mencakup peningkatan sarana dan prasarana yang menunjang kenyamanan hidup di kota, seperti pembangunan angkutan umum massal, pembangunan jaringan pipa gas kota, pipa air minum dan sanitasi, serta pengolahan dan pengelolaan limbah.

Pembangunan infrastruktur ke depan juga akan memberikan penekanan pada pengarusutamaan ketangguhan bencana, kesetaraan gender, tata kelola pemerintahan yang baik, pembangunan berkelanjutan, serta modal dan sosial budaya. Dampak pembangunan infrastruktur kini telah menuai hasil. Sektor konstruksi masuk dalam lima sektor tertinggi yang berkontribusi terhadap PDB, dan pertumbuhan ekonomi Indonesia saat ini berada di angka 5,07%. Hasil kebijakan ini juga diakui secara global. Bank Dunia melalui laporan daya saingnya menilai peringkat daya saing infrastruktur Indonesia berada di peringkat 52 pada 2018. Lalu, Logistic Performance Index juga menunjukkan peningkatan dari nilai indeks 2,7 di 2010 menjadi 3,1 di 2018.

Indonesia juga telah menjadi negara Top Five untuk destinasi investasi di regional Asia Pacific. Walaupun masih dibawah target, realisasi penanaman modal asing dan modal dalam negeri di kuartal pertama 2019 mencapai Rp195 triliun atau naik 5,3% year-on-year (yoy). Namun tak dipungkiri jika masih ada sejumlah tantangan yang perlu diselesaikan, seperti tumpang tindihnya regulasi, rendahnya tingkat kemudahan berusaha, rendahnya kualitas dokumen penyiapan proyek, kurangnya akses ke pembiayaan infrastruktur terutama dari sisi ekuitas, lemahnya kualitas SDM, dan perencanaan pembangunan yang belum terintegrasi.

Penguatan Kebijakan Percepatan Infrastruktur untuk menghadapi tantangan ke depan yang lebih besar, pemerintah melakukan penguatan terhadap tiga hal dalam upaya percepatan infrastruktur. Pertama adalah Kebijakan Satu Peta atau One Map Policy sebagai tools berbasis data spasial dalam melakukan

sinkronisasi pembangunan untuk menghindari adanya tumpang tindih. Kedua, pembentukan KPPIP sebagai Special Delivery Unit penyediaan proyek infrastruktur yang terdiri bukan hanya para Aparat Sipil Negara (ASN) tetapi juga dari profesional dan para ahli di bidangnya, yang menjadi menopang pemerintah sebagai pengambilan keputusan untuk mempercepat penyediaan proyek.Yang terakhir adalah penerapan kebijakan terkait peningkatan partisipasi swasta, yaitu upaya perbaikan sistem regulasi yang mengatur investasi dari pihak swasta untuk menindaklanjuti besarnya kebutuhan investasi swasta sesuai dengan naskah teknokratik RPJMN 2020-2024 yang mencapai 42% dari total investasi.

Seluruh pihak dari pemerintah, lembaga, dan badan usaha perlu bekerja sama untuk menyelesaikan tantangan-tantangan tersebut agar penyediaan infrastruktur dapat dilakukan dengan lebih cepat dan efektif. Selanjutnya, kita perlu mengingat bahwa sebagian besar infrastruktur yang sudah atau sedang difokuskan saat ini adalah infrastruktur tulang punggung yang perlu didukung infrastruktur lainnya agar pemanfaatannya dapat dioptimalkan. Pertumbuhan ekonomi Indonesia di angka 5,1 persen per September 2019 masih jauh dari harapan, terutama karena Indonesia membutuhkan pertumbuhan minimal 7 persen agar dapat menjadi negara maju pada tahun 2025. Dengan menganut semangat percepatan, pemerintah Indonesia telah melakukan sejumlah upaya dalam rangka mendorong investasi untuk beragam sektor terkait infrastruktur. Perbaikan dalam regulasi, fiskal, dan kelembagaan telah dilakukan guna mendorong pencapaian *milestones* proyek prioritas.

Penyediaan infrastruktur di Indonesia berjalan lambat karena adanya kendala di berbagai tahapan proyek, mulai dari penyiapan sampai implementasi. Secara keseluruhan, lemahnya koordinasi antar pemangku kepentingan seringkali mengakibatkan mundurnya pengambilan keputusan. Pada tahap penyiapan, terdapat masalah akibat lemahnya kualitas penyiapan proyek dan keterbatasan alokasi pendanaan. Selanjutnya, proyek sering terkendala masalah pengadaan lahan yang berakibat pada tertundanya pencapaian *financial close* untuk proyek KPBU. Selain itu, dari sisi pendanaan sering muncul masalah terkait tidak tersedianya dukungan fiskal dari Pemerintah akibat ketidaksesuaian atau ketidaksepakatan atas pembagian risiko antara Pemerintah dan Badan Usaha. Selain dukungan fiskal, keterbatasan jaminan Pemerintah yang dapat diberikan pada proyek infrastruktur juga menurunkan minat investasi di Indonesia.

Pada periode 5 tahun sebelumnya, di tahun 2015, Pemerintah telah giat menyusun dan menerbitkan Paket Kebijakan Ekonomi yang mencakup perbaikan kebijakan dan peraturan untuk mendorong perekonomian Indonesia, termasuk di dalamnya perumusan Peraturan Presiden tentang Proyek Strategis Nasional. Peraturan Presiden No. 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Instruksi Presiden No. 6 tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional telah diterbitkan pada bulan Januari 2016. Guna menanggulangi hambatan-hambatan tersebut, Pemerintah telah mengambil langkah-langkah perbaikan dari sisi regulasi, fiskal dan kelembagaan. Saat ini telah terbentuk Komite

Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) untuk memimpin koordinasi percepatan infrastruktur prioritas dan mendorong peningkatan kualitas penyiapan proyek melalui Panduan OBC. Langkah perbaikan ditunjang dengan berkembangnya kapasitas Kementerian PPN/ Bappenas dalam memberikan fasilitas penyiapan proyek, serta dilanjutkan oleh PPP Unit di Kementerian Keuangan dengan memberikan *Project Development Fund* (PDF) dan *Transaction Advisory* untuk proyek KPBU, sehingga diharapkan agar investor tertarik untuk mendanai proyek. Mengingat dukungan Pemerintah sangat penting untuk menarik investasi Badan Usaha, Pemerintah telah menerbitkan peraturan terkait pemberian VGF dan pembayaran ketersediaan layanan /*availability payment*. Untuk melengkapi dukungan Pemerintah tersebut, pemberian penjaminan Pemerintah telah diperluas sehingga dapat diberikan kepada BUMN yang mendapatkan penugasan pembangunan infrastruktur. Dalam sisi kebijakan fiskal, Pemerintah telah menyediakan fasilitas *direct lending* ke BUMN dan fasilitas *availability payment* dari APBN yang diharapkan dapat meningkatkan kelayakan proyek. Selain itu, perbaikan di sisi kelembagaan dapat dilihat dengan adanya peleburan antara PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI) dengan Pusat Investasi Pemerintah disertai dengan pengembangan mandat PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII).

Meskipun upaya-upaya Pemerintah tersebut telah memberikan dampak positif untuk penyediaan infrastruktur dan menarik investasi Badan Usaha, perlu disadari bahwa perbaikan lebih lanjut dari sisi regulasi, fiskal, dan kelembagaan masih sangat dibutuhkan. Meskipun pemerintah di tingkat pusat telah mengeluarkan kebijakan yang positif tentang infrastruktur, pelaksanaannya seringkali terhambat oleh kendala di lapangan. Mengingat penyediaan infrastruktur perlu dilakukan tepat waktu dibutuhkan pemberian fasilitas tambahan dalam rangka mempercepat pembangunan proyek yang dianggap memiliki kepentingan strategis nasional. Fasilitas yang diberikan adalah keistimewaan dalam perizinan dan non-perizinan, pengadaan pemerintah, pengadaan tanah, kandungan lokal, *debottlenecking,* tata ruang, dan jaminan pemerintah. Kebijakan melalui Peraturan Presiden ini melampirkan daftar proyek yang dapat menerima fasilitas dan keistimewaan sebagaimana diatur dalam batang tubuh peraturan. KPPIP berperan dalam memilih proyek strategis nasional yang dilakukan dengan berkonsultasi dengan kementerian/lembaga/pemerintah daerah yang menjadi penanggung jawab proyek.

Berdasarkan visi Presiden untuk RPJMN 2020-2024, menjamin penggunaa APBN yang fokus dan tepat sasaran, memastikan setiap rupiah dari APBN memiliki manfaat ekonomi, memberikan dampak dan manfaat untuk rakyat, meningkatkan kesejahteraan masyarahat, diantaranya melalui program penyelesaian pembanguna Kawasan pariwisata, Pembangunan Tol Trans Sumatra, Pembangunan 10 juta sambungan ar minum ke rumah, pembanguna waduk multiguna, dan penguatan mitigasi bencana. Dan saat ini, Pemerintah menetapkan 5 (lima) prioritas presiden yang terdiri dari Pembangunan Infrastruktur, SDM, Investasi dan Reformasi Birokrasi dan Pemanfaatan APBN yang diterjemahkan dalam 7 agenda pembangunan RPJMN 2020-2024. Isu ketahanan ekonomi, revolusi mental, hingga lingkungan hidup turut

menjadi prioritas. Dalam rancangan teknokratik RPJMN 2020-2024, terdapat tujuh agenda pembangunan, yakni ketahanan ekonomi, mengurangi kesenjangan antarwilayah, kualitas SDM, revolusi mental, memperkuat infrastruktur serta pelayanan dasar, lingkungan hidup, dan terakhir memperkuat stabilitas politik, hukum, pertahanan, dan keamanan. RPJMN akan dilaksanakan bersama Major Project 2020-2024 yang memuat proyek-proyek strategis dan terintegrasi. Beberapa Major Project ini antara lain percepatan penurunan angka kematian ibu dan stunting, pembangunan Tol Sumatera dan Trans Papua, penyelesaian Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) seperti Danau Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo, Bromo, dan Wakatobi.

Sebagaimana penjelasan di atas, tantangan pembangunan ke depan antara lain adalah peningkatan daya saing, kesiapan dalam menghadapi pengembangan Asian Highway, serta memperbaiki struktur perekonomian Indonesia. Strategi dalam pencapaian tujuan pembangunan yang terpadu antara lain pembangunan infrastruktur meningkatkan ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi, meningkatkan ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi, dukungan terhadap peningkatan kualitas dan cakupan pelayanan infrastruktur dasar, serta meningkatkan keseimbangan pembangunan antar daerah. Serta, ke depan, sektor industri manufaktur dan pariwisata diarahkan menjadi penggerak perekonomian. Kebutuhan terhadap sarana dan prasarana infrastruktur, seperti pembangunan jalan dan jalan tol akan semakin meningkat. Sementara itu, berdasarkan proyeksi jumlah penduduk dan semakin banyak penduduk yang berada di perkotaan, ke depan kebutuhan akan perumahan, khususnya rumah susun atau apartemen akan semakin meningkat.

b. Infrastruktur Pengembangan

Pembangunan wilayah Indonesia dengan kondisi alam yang berbeda dengan negara megara lainnya membutuhkan pendekatan pembangunan yang berbeda juga, khususnya pembangunan infrastruktur. Infrastruktur merupakan salah satu faktor utama yang berpengaruh terhadap iklim investasi, selain proses ekspor impor dan kondisi makro ekonomi suatu negara. Infrastruktur juga menjadi roda penggerak pertumbuhan ekonomi karena tingkat elastisnya yang cukup besar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Dengan elastis yang cukup besar maka sedikit perubahan dari komponen infrastruktur maka akan berpengaruh pada nilai PDB.

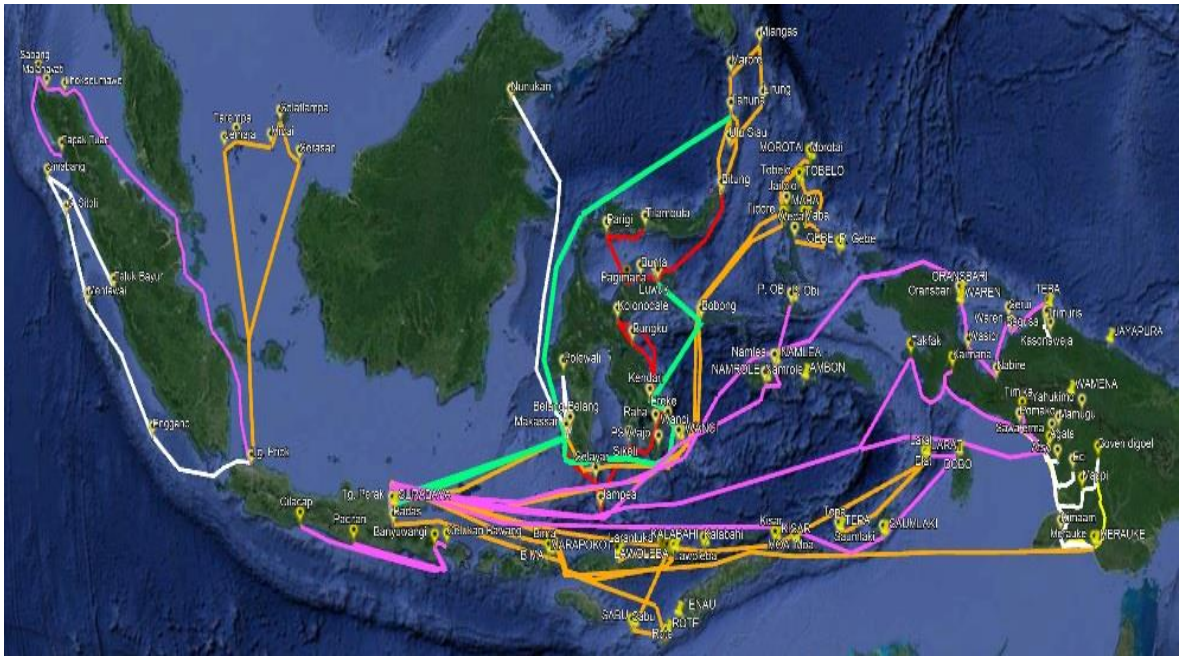
Dalam rangka memperkuat sistem logistik Nasional, yang bertujuan antara lain dapat mengurangi disparitas harga-harga barang terutama kebutuhan pokok diseluruh pelosok tanah air yang sangat luas wilayahnya ini. Kebutuhan akan kapal tidak terbatas hanya untuk kapal penumpang atau barang saja, tetapi sebagai negara benua maritim dengan luas perairan yang sangat luas dengan sumberdaya alam maupun sumberdaya perikanan yang sangat besar, Indonesia membutuhkan banyak kapal-kapal pengangkut Minyak (tanker), gas (LNG/CNG/LPG) untuk distribusi minyak dan gas, maupun kapal-kapal perikanan baik

sebagai kapal penangkap, kapal penampung, kapal processing maupun kapal-kapal patroli yang menjaga perairan Indonesia dari penangkapan ikan secara ilegal oleh nelayan asing.

Kondisi geografis wilayah Indonesia yang berpulau-pulau maka secara tidak langsung akan membuat disparitas harga dan kontinuitas komoditas yang berbeda beda. Pemerintah berupaya akan disparitas dan kontinuitas komoditas dapat dipenuhi dengan baik, oleh sebab keberadaan system logistic nasional sangat diperlukan dalam mengantisiasi goncangan gejolak harga dan keberadaan komoditas.

Masalah di dalam sistem logistik Indonesia, sangat beragam yang disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain seperti keragaman komoditas, luas wilayah dan kondisi geografis, kondisi inrrastruktur, dan sebagainya. Faktor lain yang juga menjadi kendala adalah banyak pihak terkait dengan berbagai kepentingan dalam sistem logistik, seperti beberapa kementerian dan instansi di tingkat pusat, pemerintah daerah, BUMN, perusahaan swasta, dan lainnya. Negara kepulauan yang luas seperti Indonesia, penguatan sistem logistik harus dengan cara menyeimbangkan jumlah angkutan kargo atau komoditas antar wilayah melalui pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru secara progresif dan massif. Permasalahan tersebut dapat terselesaikan apabila ada koordinasi antara pihak terkait, seperti pemerintah, pengusaha baik yang menghasilkan barang atau yang membawa barang ke lokasi, masyarakat. Permasalahan dalam implementasi system logistk nasional adalah komitmen para pihak terkait dalam pengembangan logistik nasional, terkait itikad para pihak untuk menjalankan arah kebijakan dan strategi dalam mewujudkan tujuan Sislognas pada 2025.

Sistem Logistik Nasional perlu diperkuat untuk mengelola dan mengkoordinasikan komponen penyusun sistem logistik yang meliputi komoditas, SDM, Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik, Infrastruktur dan Teknologi, dan Regulasi dan Kebijakan dalam rangka menata dan mengelola pergerakan barang atau komoditas dari wilayah penghasil ke wilayah konsumen secara efektif dan efisien untuk membangun daya saing nasional dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Keterkaitan wilayah sebagai penghasil komoditas dan wilayah pemakai komoditas sangat kuat sekali. Karena sebagai penghasil wilayah tersebut juga perlu untuk mendistrubisikan barang yang dikhasilkan, keterkaitan 2 daerah ini akan berhasil apabila angkutan atau sarana transportasi dapat menjembatani dengan baik. Sislognas secara langsung akan menjembatani permodelan antara wilayah penghasil dan wilayah konsumen.


Mangas
Nunukan
MOROTA
TOBELO
Parigi
Tiamauka
Luwuk
Kolonodale
Bobong
Rungku
Polewali
Kendari
Bela
Palang
Makassar
Pelabuhan
Sikeli
Bangai
Raha
Bau-Bau
Lampea
Gilacap
Tg. Perak
SURABAYA
Kamal
Pacuan
Banyuwangi
Kalianda
Lembar
KALABAHI
Kupang
Ende
Maumere
Waingapu
Ba'a
Tenau
Rote
Sabu
Sawu
Tepa
Saumlaki
Kisar
Wonu Alas
Merauke
MERAUKE
Tanjung Mas
Sorong
Manokwari
Biak
Jayapura
Nabire
Timika
Kaimana
Fakfak
Tanjung Pinang
Dumai
Belawan
Sibolga
Tanjung Priok
Pontianak
Sampit
Kotabaru
Tanjung Perak
Tanjung Emas
Tanjung Perak
Tanjung Pandan
Tanjung Pinang
Tanjung Priok
Tanjung Pinang
Tanjung Pandan
Tanjung Priok
Tanjung Perak
Tanjung Emas

Biaya logistic di Indonesia dibandingkan dengan negara negara lain dapat dilihat dalam gambar 3 (tiga).

Negara	Biaya Logistik (%PDB)
Amerika Serikat	9,9
Jepang	10,6
Korea Selatan	16,3
Indonesia	26,03
Singapura	8,0
Malaysia	13,0
Thailand	20,0
Vietnam	25,0

Gambar 3. Biaya Logistik di Negara-Negara Asia dan Amerika

Biaya logistik di Indonesia lebih tinggi jika dibandingkan dengan Vietnam. Singapura yang merupakan tetangga dekat dengan Indonesia, mempunyai biaya Logistik paling rendah atau 8% dari PDB. Komponen komponen yang mempengaruhi biaya logistic harus dibuat sekompetitif mungkin sehingga akan membuat biaya logistic di Indonesia lebih murah dibandingkan negara lain.

Sesuai dengan ilmu perekonomian untuk melihat geliat ekonomi suatu wialayah atau daerah dapat dilihat dari PDRB (Produk Domestik Regional Bruto). Teradapat 6 (enam) komponen pembentuk PDRB yaitu gaji dan upah, laba/keuntungan, sewa tanah, bunga uang, penyusutan pajak produksi, dan pajak tidak langsung. Sehingga perlu pengembangan Kawasan industry atau memperbanyak Kawasan industry. Dalam mengembangkan sektor industri terutama pada industri yang diprioritaskan perlu menentukan wilayah atau kawasan yang termasuk kawasan prioritas atau kawasan yang strategis yang tertera pada kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam RTRW Provinsi/Kabupaten dan RDTR Kecamatan. Di dalam kebijakan pemerintah ini tertera wilayah atau kawasan yang merupakan kawasan strategis yang sedang dikembangkan beserta jenis atau potensi apa yang sedang dikembangkan untuk perkembangan sektor industrinya.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang merupakan infrastruktur ekonomi menegaskan pembangunan jol tol baru sepanjang 2.500 km, pengelolaan pelabuhan terpadu, rute pelayaran yang saling terhubung, pembangunan rel keeta api dan jembatan utara dengan jumlah 43 rute dan lain lain. Apabila pemabngunan atau pengelolaan tersebut diatas dapat dilakuka dengan baik maka akan membuat geliat ekonomi semakin baik. Dengan geliat ekonomi yang baik maka akan mempengaruhi PDB dan GNP.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PDB (dalam milyar USD)	915.0	891.0	861.0	933.0		
PDB (perubahan % tahunan)	5.6	5.0	4.9	5.0	5.1	5.17
PDB per Kapita (dalam USD)	3,528	3,442	3,329	3,603		

The base year for computing the economic growth rate shifted from 2000 to 2010 in 2014, previous years have been recalculated

Sumber: Bank Dunia

Gambar 4. PDB Nasional

Nilai PDB ini secara tidak langsung akan memperlihatkan aktivitas perekonomian di Indonesia. Aktivitas akan sangat baik apabila kondisi atau infrastruktur sebagai penunjang aktivitas ekonomi dapat berjalan atau disusun dengan baik.

c. Infrastruktur Konektivitas, Konektivitas dan Logistik

Saat ini Indonesia memiliki 2.154 buah pelabuhan yang memiputi 111 buah pelabuhan komersial, 1.129 buah pelabuhan nonkomersial, dan 914 buah pelabuhan khusus, yaitu pelabuhan yang difungsikan sebagai terminal khusus. Panjang garis pantai Indonesia mencapai 95.181 km, dengan demikian rata-rata terdapat 1 pelabuhan setiap ±40 km garis pantai. Luasnya wilayah laut Indonesia yang mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia, atau 5,8 Juta km^2, dan banyaknya pulau yang mencapai 17.504 buah, mengakibatkan sejumlah daerah dan/atau pulau kecil merupakan daerah terisolir yang sulit dijangkau. Adalah tanggungjawab pemerintah untuk membuka isolasi sejumlah daerah terisolir tersebut guna memperlancar arus orang, barang dan jasa, antara lain melalui pengembangan transportasi perintis dan jaringan telekomunikasi.

Dalam sistem transportasi yang dikembangkan terdapat 3 jenis layanan transportasi laut, yaitu:

- *Port-to-port*

  Port-to-Port adalah layanan reguler antara 2 pelabuhan, biasanya bergerak bolak balik, dengan alur pelayaran
- *Hubs and Spokes*

  Layanan *feeders* membawa muatan menuju *hub port* dimana muatan tersebut dimuat ke kapal yang jauh lebih besar kemudian dibawa kembali menuju *hub port* lain yang lebih besar dan jauh, selanjutnya muatan tersebut diturunkan dan dikirim ke tujuan akhir menggunakan kapal *feeder* lainnya.
- Pendulum

  Rute pendulum umumnya dilakukan kapal kontainer dan memiliki jadwal yang reguler yang berputar

antara beberapa pelabuhan yang umumnya berdekatan secara geografis. Akibat penerapan sistem port to port, rata-rata tingkat utilisasi kapal hanya 41% yang disebabkan oleh ketidakseimbangan muatan antara Jawa dengan pulau utama Indonesia lainnya. Hal ini menimbulkan permasalahan utama yang dihadapi saat ini adalah mahalnya ongkos transportasi domestik antar pulau, utamanya transportasi ke kawasan Timur Indonesia. Hal ini disebabkan oleh:

a) Ketidakseimbangan muatan yang dibawa ke timur (*inbound*) dengan yang keluar dari timur (*outbound*)
b) Jaringan transportasi ke pedalaman terbatas sehingga sering harus lewat udara (pesawat)

Kondisi sarana angkutan laut yang terjadi saat ini adanya keterbatasan kapasitas pelabuhan sehingga saat ini angkutan laut hanya dapat dilayani oleh kapal-kapal berukuran kecil. Oleh karenanya seringkali tidak memenuhi konsep skala ekonomi (*economic of scale*) dan dirasakan tidak efisien. Ke depan dibutuhkan pengembangan pelabuhan dan fasilitas pendukungnya agar mampu melayani kapal yang berukuran lebih besar sehingga dapat merespons permintaan pasar.

Untuk mengoptimalkan jaringan transportasi laut, dalam jangka panjang dibutuhkan 19 pelabuhan yang mampu mengakomodasi kapal kelas “Panamax” dan 4 pelabuhan untuk melayani kapal 10.000 TEUs.Dalam rangka mengoptimalkan jaringan transportasi laut, maka laut adalah tol bagi kapal-kapal berbendera Merah Putih sehingga apapun alasannya, pemaksimalan laut sebagai jalan bebas hambatan bagi moda transportasi angkutan di perairan pada aktifitas pengiriman barang jauh lebih efisien dibandingkan dengan moda lainnya.

Selama ini, aktifitas pengiriman barang lebih banyak bertumpu kepada moda transportasi di jalan. Oleh karena itu, kita melihat bahwa Tol Laut dalam perspektif logistik memiliki esensi Memindahkan Beban Transportasi Darat ke Moda Transportasi Laut melalui Berbagai Program guna Menurunkan Biaya Logistik.

Konsep kemaritiman dalam bentuk tol laut, yakni pembangunan mengintegrasikan sistem logistik laut dan darat yang tengah digenjot oleh pemerintah. Program Tol Laut sebenarnya banyak bentuknya. Jauh sebelum adanya istilah Tol Laut sudah berjalan program asas *cabotage* yang kemudian diperkuat dengan program *beyond cabotage*. Kemudian ada program *short sea shipping* (pelayaran jarak pendek) yang sebenarnya sudah ramai dijalankan oleh perusahaan angkutan laut, angkutan keperintisan dan *coastal shipping* (pelayaran pantai). Implementasi dari program-program ini telah membantu negara untuk mencapai tujuan pembangunan nasional, menurunkan biaya pengiriman barang, memangkas disparitas harga bahan pokok antarwilayah yang masih tinggi serta memeratakan pertumbuhan ekonomi antar wilayah. Dengan demikian, Indonesia sebenarnya sudah banyak memanfaatkan laut sebagai Tol bagi kapal-kapal nasional melalui berbagai program strategis. Program tersebut sudah ada yang telah terlaksana secara alamiah dengan swasta sebagai pilar utama. Hal ini dapat dilihat dari pesatnya jaringan pelayaran, baik tramper maupun liner pada jalur pelayaran di Indonesia. Data sampai dengan

tahun 2013, jumlah armada angkutan laut Indonesia mencapai 14.540 unit, atau setara dengan 8.237.634 DWT, terdiri dari:

a. Angkutan laut sebanyak 11.426 unit;
b. pelayaran rakyat sebanyak 1.340 unit;
c. kapal perintis sebanyak 80 unit; dan
d. kapal angkut khusus sebanyak 1.694 unit.

Sementara itu jumlah perusahaan angkutan seluruh Indonesia mencapai 2.442 perusahaan. Produksi angkutan laut di Indonesia pada Tahun 2013 yang diusahakan oleh perusahaan nasional, sebagai berikut:

1) Angkutan dalam negeri : 453.808.627 Ton
2) Angkutan luar negeri : 67.511.611 Ton

Sedangkan produksi angkutan laut seluruh Indonesia pada tahun 2013 yang diusahakan oleh perusahaan milik asing adalah sebagai berikut:

1) Angkutan dalam negeri : 1.249.509 Ton
2) Angkutan luar negeri : 551.576.580 Ton

Berdasarkan data di atas, kapal milik perusahaan nasional masih menguasai angkutan dalam negeri (~87%). Namun demikian untuk angkutan luar negeri dikuasai oleh armada milik perusahaan asing (~99%).Dan jika dihitung secara total, maka kontribusi armada nasional hanya mencapai 42.36%.

Fakta menunjukkan bahwa dalam satu dasawarsa terakhir, persaingan antaroperator pelayaran begitu ketat bahkan mendekati persaingan paripurna sehingga kini tarif angkutan laut domestik sangat kompetitif. Sebagai gambaran, biaya tambang (freight) container Surabaya-Papua turun dari Rp30-an juta per TEUs pada 2007 menjadi Rp15 juta-Rp19 juta per TEUs pada 2014. Demikian juga dengan rute-rute lainnya. Hanya saja, meskipun sudah turun hingga lebih dari 50%, tetapi penurunan freight tersebut belum begitu berarti dalam menurunkan biaya logistik nasional atau bahkan harga barang ditingkat konsumen, apalagi barang dari barat yang dibutuhkan di kawasan timur Indonesia atau sebaliknya. Kondisi ini terjadi karena tarif-tarif pelayanan kepelabuhanan di seluruh Indonesia terus meningkat dari tahun ke tahun, padahal jika kenaikan tarif dapat direm, penurunan tarif angkutan dapat mempengaruhi penurunan biaya logistic sehingga berdampak terhadap harga-harga bahan pokok di tingkat konsumen.

4. Industri Pendukung Infrastruktur

Infrastruktur digital merupakan infrastruktur masa depan disamping infrastruktur kepelabuhanan, bandar udara, transportasi jalan, ditilik dari sisi kewilayahan Indonesia sebagai negara kepulauan yang

harus terhubung satu dengan yang lain . Diharapkan dengan pengembangan infrastruktur digital di semua lini utamanya adalah

1. Memperkuat penyatuan wilayah kepulauan Indonesia menjadi suatu kesatuan yang terhubung dengan baik satu sama lain.
2. Memperkuat sistem kepemerintahan melalui e-government yang lebih transparan dan akuntabel.
3. Memperkuat sistem kenektivitas baik laut, darat dan udara yang dapat menghubungkan semua wilayah Indonesia berdasar negara kepulauan.
4. Memperkuat sistem logistik yang sesuai dengan karakter kewilayahan yang berdasar negara kepualaun.
5. Memperkuat sistem produksi dari industri dengan industry 4.0 yang lebih efesien dan efektif serta berdaya saing tinggi.

   Dalam RPJMN 2020 – 2024 khusus untuk pengembangan infrastruktur digital yang diterjemahkan dalam transformasi digital telah dikelompokkan menjadi Major Project atau Proyek Prioritas Strategis (no 26 dari 41 major project) seperti dibawah ini :

-45-

26. Infrastruktur TIK Untuk Mendukung Transformasi Digital

Latar Belakang	1. Terdapat 7.971 desa *blankspot* (tidak terlayani akses telekomunikasi dan internet); 2. Investasi pembangunan jaringan dengan teknologi serat optik untuk melayani daerah rural dan yang sulit terjangkau sangat mahal; 3. Belum terintegrasinya data pemerintahan yang memiliki standar kehandalan dan keamanan yang ideal; 4. Pemanfaatan infrastruktur untuk digitalisasi layanan masih terbatas pada 5 sektor strategis rencana pita lebar (e-Pemerintahan, e-Pendidikan, e-Kesehatan, e-Pengadaan, dan E-Logistik) serta *e-Commerce* sehingga digitalisasi belum dirasakan secara masif.							
Manfaat	1. Mengurangi kesenjangan digital khususnya pada daerah-daerah yang masih belum terlayani akses infrastruktur TIK 2. Menyediakan layanan internet cepat untuk digitalisasi pelayanan pendidikan, kesehatan, kantor pemerintah desa/kecamatan/kantor/pos pertahanan & keamanan 3. Menyediakan kebutuhan penyimpanan data untuk berbagai aplikasi, konten dan layanan pemerintah, dengan teknologi yang aman, terintegrasi, dan dapat diakses setiap saat, serta mampu untuk melakukan analisa Big Data dari berbagai sumber data yang tersedia.							
Durasi	2020-2024 (5 tahun)							
Indikasi Target dan Pendanaan	**INDIKASI TARGET**							**INDIKASI PENDANAAN**
	Target Kumulatif	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Total**	
	Pembangunan BTS/Lastmile (desa non komersial)	5.052	5.052	5.052	5.052	5.052	**5,052-desa**	**Rp 435,2 Triliun** APBN: Rp 7,2 Triliun Swasta: Rp 428 Triliun
	Kapasitas satelit Satria (Gbps)	Konstruksi	Konstruksi	Konstruksi	150	150	**150 Gbps**	
	Persentase kecamatan yang terjangkau serat optik(%)	36,42	37,15	42,85	50,00	60,60	**60%**	
	Penyelenggaraan Pusat data nasional	K/L:30% Pemprov/kab/ kot:30%	K/L:50% Pemprov/kab/ kot:50%	K/L:80% Pemprov/kab/ kot:80%	K/L:100% Pemprov/kab/ :100%	K/L:100% Pemprov/kab/ kot:100%	**K/L:100% Pemprov/kab/ kot:100%**	
	Sistem infrastruktur penyiaran digital	44 lokasi satuan transmisi	50 lokasi satuan transmisi	60 lokasi satuan transmisi	74 lokasi satuan transmisi	55 lokasi satuan transmisi	**283 lokasi satuan transmisi**	
Pelaksana	Kemenkominfo, Kemenkes, Kemendikbud, Kemenperin, Kemendagri, KemenPAN, BSSN, BPPT, dan Badan Usaha							
***Highlight* Proyek**	1. Perluasan jangkauan jaringan bergerak pitalebar *(BTS/Last Mile)* (Kemenkominfo, BUMN, Swasta) 2. Satelit Satria (Kemenkominfo, Kemendikbud, Kemenkes, Kemenhan/Polri, Kemendagri) 3. Peningkatan jangkauan jaringan tetap pitalebar hingga ke tingkat kecamatan (Kemenkominfo, BUMN, Swasta) 4. Penyediaan Infrastruktur SPBE (Kemenkominfo, BSSN, BPPT) 5. Penyediaan infrastruktur penyiaran publik digital (Kemkominfo, LPP TVRI)							

Target pengembangan infrastruktur digital adalah :

Di dalam pembangunan infrastruktur digital strategi yang akan diterapkan adalah Penuntasan infrastruktur TIK, Pemanfaatan infrastruktur TIK dan menyediakan fasilitas pendukung infrastruktur digital. Peran dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi adalah menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian terhadap kebijakan dan implementasi program sesuai target yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2020 – 2024 yang pada akhirnya adalah membuat rumusan kebijakan implementasi program transformasi digital ini.

Peranan Kawasan Industri sangat penting dalam pembangunan kewilayahan merupakan salah satu prioritas nasional dalam RPJMN 2020-2024 yang diarahkan untuk menyelesaikan isu strategis utama yaitu ketimpangan antar wilayah. Pada 2020-2024, pengembangan wilayah dilakukan melalui dua pendekatan utama, yaitu pendekatan pertumbuhan dan pendekatan pemerataan, sebagaimana tercermin dari pendekatan koridor pertumbuhan dan koridor pemerataan berbasis wilayah pulau.

a. Koridor pertumbuhan berorientasi untuk memacu pertumbuhan ekonomi nasional melalui percepatan pengembangan kawasan-kawasan pertumbuhan, meliputi PKN [Pusat Kegiatan Nasional] , PKW [Pusat Kegiatan Wilayah], KEK [Kawasan Ekonomi Khusus], KI [Kawasan Industri], dan KSPN, [Kawasan Strategis Pariwisata Nasional] serta kota-desa serta kawasan aglomerasi perkotaan pada kabupaten/kota yang terletak pada koridor pertumbuhan.
b. Sementara koridor pemerataan berorientasi untuk pemenuhan pelayanan dasar yang lebih merata melalui pengembangan PKW dan PKL sehingga terbentuk pusat pusat pelayanan dasar baru yang menjangkau daerah pelayanan yang lebih luas, pada kabupaten/kota pada koridor pemerataan.

RPJMN 2020 -2024 telah menyatakan lokasi lokasi pembangunan berbagai kawasan industri diantaranya :

a. 9 (Sembilan) Kawasan Industri Prioritas Nasional dan 31 Smelter sebagai Proyek Prioritas Strategis *(Major Project);*
b. 18 (delapan belas) kawasan Industri yang akan dikembangkan;
c. Kawasan Ekonomi Khusus [KEK] yang siap menerima investasi dan yang belum beroperasi;
d. Kawasan destinasi pariwisata seperti tergambar dibawah ini.

Penyediaan beberap infrastruktur dasar harus dilakukan dengan koordinasi yang tepat antara lain Penyediaan energi bagi industri dan kelistrikan akan dipenuhi melalui pengembangan potensi energi terbarukan di Kawasan Industri melalui integrasi dengan sektor lain. Pola penyediaan energi terintegrasi difokuskan pada Kawasan Industri di Sumatera bagian utara, Sumatera bagian selatan, Jawa, Kalimantan bagian utara, Sulawesi bagian utara dan selatan, Maluku Utara dan Papua Barat.

Dukungan infrastruktur dalam ketahanan air meliputi penyediaan air baku untuk kawasan prioritas yang difokuskan pada daerah tertinggal, terdepan terluar; pulau kecil terluar; perkotaan; kawasan strategis (KI, KEK, KSPN); kawasan pantai utara Pulau Jawa; dan wilayah rawan air. Nilai produktivitas air dapat ditingkatkan melalui efisiensi penggunaan air, terutama dalam pertanian.

Peningkatan nilai tambah, lapangan kerja, dan investasi di sektor riil, dan industrialisasi yang dilaksanakan dengan strategi: (1) meningkatkan industrialisasi berbasis pengolahan komoditas pertanian, kehutanan, perikanan, kemaritiman, dan non agro yang terintegrasi hulu-hilir; (2) meningkatkan industrialisasi melalui pengembangan smelter dan kawasan industri terutama di luar Jawa; (3) meningkatkan daya saing destinasi dan industri pariwisata yang didukung penguatan rantai pasok dan ekosistem pariwisata; (4) meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk dan usaha kreatif dan digital; (5) memperbaiki iklim usaha dan meningkatkan investasi, termasuk reformasi ketenagakerjaan; serta (6) mengembangkan industri halal.

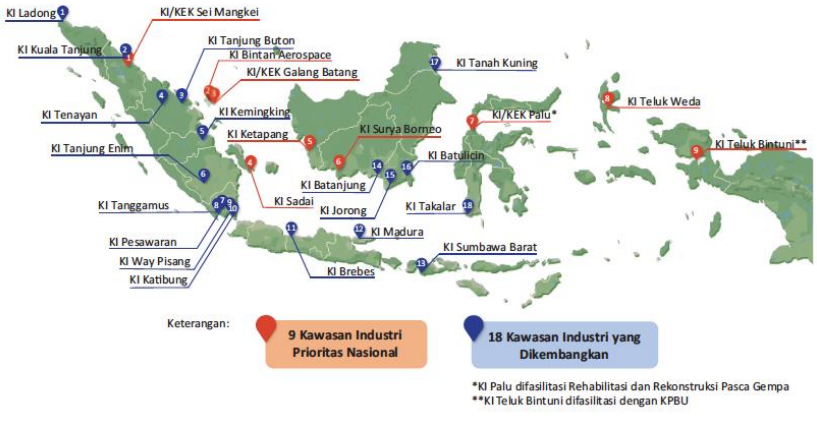
Kemenko Kemaritiman dan Investasi mempunyai peran yang sangat strategis dalam mengkoordinasikan berbagai kementerian dan lembaga untuk dapoat memfasilitasi tumbuh kembangnya kawasan industri sehingga mempunyai keunggulan kompetitif dan daya saing baik dalam lingkungan nasional maupun dalam skala regional.

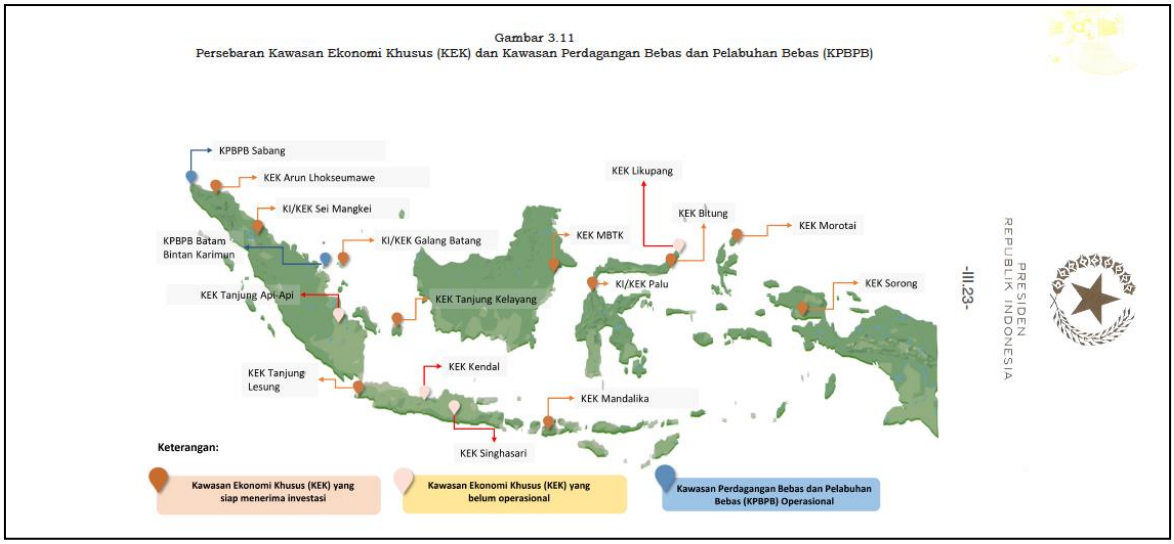
3. 9 Kawasan Industri di Luar Jawa dan 31 *Smelter*

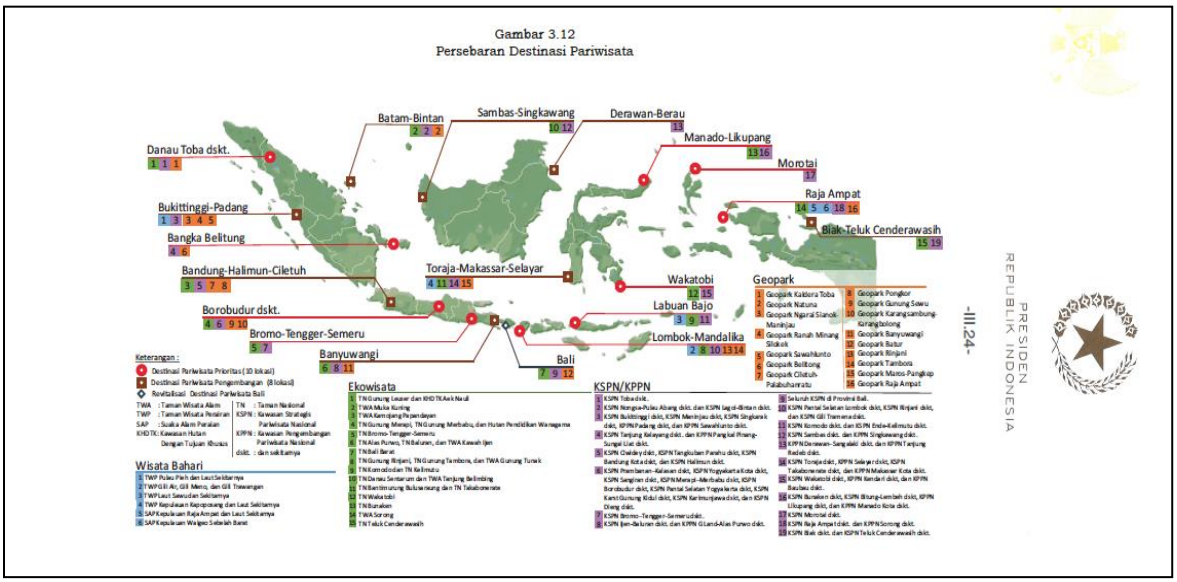
Latar Belakang	• Nilai kontribusi PDB industri cenderung menurun menjadi di bawah 20 persen, dengan rata-rata pertumbuhan PDB 4,3% atau lebih rendah dari pertumbuhan nasional. • Kontribusi ekspor industri Indonesia lebih rendah dibandingkan dengan negara China, Filipina, Thailand, Vietnam dan Malaysia, dan sebagian besar ekspor indiustri dari Indonesia memiliki kandungan teknologi yang lebih rendah. • Sekitar 71 persen impor Indonesia adalah bahan baku and produk antara untuk industri. • Kapasitas industri domestik yang tidak mampu memenuhi standar dan kualitas yang ditetapkan oleh Global Value Chain. • Pembangunan infrastruktur yang dilakukan selama periode 2015-2019 di luar Pulau Jawa membuka akses pusat-pusat produksi yang selama ini belum terkoneksi						
Manfaat	Mendorong hilirisasi industri berbasis SDA agro dan mineral untuk penciptaan nilai tambah yang lebih tinggi di luar Pulau Jawa.						
Durasi	2020-2024 (5 tahun)						
Indikasi Target dan Pendanaan	**INDIKASI TARGET**						**INDIKASI PENDANAAN**
	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**Total**	
	KI beroperasi : 3 Smelter beroperasi: 4 smelter (kumulatif)	KI beroperasi : 4 (kumulatif) Smelter beroperasi: 30 smelter (kumulatif)	KI beroperasi : 5 (kumulatif) Smelter beroperasi: 31 smelter (kumulatif)	KI beroperasi : 7 (kumulatif) Smelter beroperasi: 31 smelter (kumulatif)	KI beroperasi : 9 (kumulatif) Smelter beroperasi: 31 smelter (kumulatif)	KI beroperasi : 9 KI Smelter beroperasi : 31 smelter (kumulatif)	**Rp 317,4 T** • APBN: Rp 15,7 T • Swasta: Rp 176,0 T • KPBU: Rp 14,3 T • BUMN: Rp 111,4 T
Pelaksana	Kemenperin, KemenESDM, KemenPUPR, Kemenhub, KemenATR/BPN, Kemenko Perekonomian, Kemenkeu, BKPM, KemenLHK, KPPU, KemenKUKM, Kemendag, KemenKP, Kementan, Kemenaker, KemenBUMN, Pemda, Swasta						
***Highlight* Proyek**	1. Harmonisasi regulasi, tata ruang, perizinan, dan fasilitasi investasi (Kemenko Perekonomian, Kemenperin, KemenESDM, Kemen ATR/BPN, Kemenkeu, BKPM, KemenLHK, Kemendag, KPPU) 2. Pembangunan kawasan industri dan smelter (Swasta, Kemenperin, KemenESDM, KemenBUMN, KemenATR/BPN) 3. Pengembangan infrastruktur pendukung (KemenPUPR, Kemenhub, KemenBUMN) 4. Peningkatan investasi, pemasaran dan kerjasama internasional (BKPM, Kemenperin, Kemendag, KemenBUMN) 5. Fasilitasi kemitraan usaha dan penyediaan SDM (Kemenperin, KemenKUKM, Kementan, KemenKP, KemenLHK, Kemenaker, KemenBUMN, KPPU)						

Gambar 3.9
Hilirisasi Sumber Daya Alam Melalui Pembangunan Smelter

Gambar 3.10
Hilirisasi Sumber Daya Alam Melalui Pembangunan Kawasan Industri







Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu pilihan strategis dalam rangka mempercepat pertumbuhan dan pemerataan ekonomi Indonesia. Perhatian pemerintah di bidang infrastruktur pada beberapa tahun terakhir telah berdampak pada peningkatan kuantitas dan kualitas infrastruktur di Indonesia. Namun demikian, daya saing infrastruktur Indonesia masih perlu terus ditingkatkan. The Global Competitiveness Report tahun 2018 menempatkan posisi daya saing infrastruktur Indonesia di posisi 71, masih tertinggal jika dibandingkan negara ASEAN lainnya, seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand. Beberapa hal yang masih memerlukan percepatan antara lain pembangunan infrastruktur penggerak ekonomi, pemerataan pelayanan dasar di seluruh Indonesia, dan pembangunan infrastruktur untuk menopang perkembangan berbagai kota seiring dengan urbanisasi di Indonesia. Untuk itu pada periode 2020-2024, pembangunan infrastruktur akan diprioritaskan pada tiga fokus utama, yaitu Infrastruktur untuk Pemerataan Pembangunan, Infrastruktur untuk Pembangunan Ekonomi, dan Infrastruktur untuk Pembangunan Perkotaan.

Dalam merealisasikan program pemerintah di sektor industri **bahan baku infrastruktur** ini, maka berbagai institusi baik kementerian maupun lembaga mempunyai program dan kegiatan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Dalam implementasinya diperlukan peran koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian dari berbagai program tersebut dan menjalankan fungsinyai sebagai integrator yang mengarah kepada keterpaduan program/lembaga untuk menjalankan program ini.

Untuk merealisasikan sasaran tersebut, maka selain target fisik, diperlukan juga upaya pelaksanaan koordinasi Infrastruktur yang dilakukan oleh Deputi koordinasi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang dalam pelaksanaan kegiatan koordinasi tersebut dilakukan bersama-sama K/L terkait

5. Industri Maritim Dan Transportasi

Pemerintah memandang usaha peningkatan penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) sebagai sektor industri maritim merupakan langkah strategis dalam memberdayakan industri serta memperkuat struktur industri dalam negeri. Salah satunya adalah membentuk Tim Nasional (P3DN) sesuai amanat Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 29 Tahun 2018 Tentang Pemberdayaan Industri. Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) merupakan salah satu kebijakan strategis yang mampu mendorong pemberdayaan industri nasional.

Upaya tersebut perlu dilakukan seiring terjadinya globalisasi dan liberalisasi ekonomi dunia yang membawa dinamika perubahan dan dampak cukup luas bagi perekonomian nasional, terutama dengan makin bebasnya aliran barang, jasa, investasi, modal, dan tenaga kerja. P3DN juga ditujukan untuk mewujudkan kemandirian ekonomi nasional Oleh karena itu, Dengan pertimbangan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 73 ayat (2) Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 29 Tahun 2018 Tentang Pemberdayaan Industri pada 17 September 2018, Presiden Joko Widodo telah menandatangani Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 24 Tahun 2018 Tentang Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri yang selanjutnya disebut Tim Nasional P3DN dengan diketuai oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman.

Sosialisasi implementasi program peningkatan penggunaan Produk Dalam Negeri (Tingkat Kandungan Dalam Negeri/TKDN) bertujuan untuk mensosialisasi implementasi program peningkatan penggunaan produk dalam negeri. Kegiatan P3DN (Program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri) merupakan sebuah kegiatan wajib yang harus dilaksanakan secara bersama-sama oleh seluruh *stakeholder* sehingga Pemerintah, Badan Usaha, dan Swasta harus bersatu padu mewujudkan peningkatan penggunaan produk dalam negeri.

Kerjasama bagi semua pihak diperlukan agar produk dalam negeri dapat berjaya di negeri sendiri. Terlebih semenjak 2017, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur telah memperoleh banyak sekali pengaduan terkait permasalahan P3DN, beberapa permasalahan yang diadukan biasanya mencakup

permasalahan pengadaan yang masih mengutamakan produk impor, hingga permasalahan konsistensi nilai TKDN.

Tujuan Sosialisasi adalah untuk memperkuat koordinasi antar K/L dan pelaku usaha demi memajukan industri Indonesia dan menyediakan lapangan pekerjaan melalui pemanfaatan produk dalam negeri; Menyampaikan informasi kepada masyarakat tentang keberpihakan Pemerintah kepada industri dalam negeri; Program P3DN atau TKDN adalah amanat Undang Undang, sesuai dengan arahan Presiden, dan pelaksanaannya harus dilaporkan secara berkala. Menko Maritim ditugaskan mengkoordinasikan dan melaporkan.

Indonesia adalah negara besar yang harus mampu memenuhi kebutuhan dasar secara mandiri dan menyediakan lapangan pekerjaan bagi rakyatnya secara berkelanjutan. Untuk itu, Indonesia harus membangun industri yang kokoh berbasis pada keunggulan kompetitif sumberdaya manusia dan keunggulan komparatif sumberdaya alam. Industri hanya akan tumbuh dan berkembang, jika produknya digunakan, baik untuk mencapai skala ekonomi, maupun untuk peningkatan kualitas produk. Program P3DN atau TKDN di Indonesia dilaksanakan sebagai amanat undang-undang dan sesuai kebijakan Pemerintah sebagai bentuk keberpihakan. kepada industri dalam negeri. Keberpihakan ini sejalan dengan upaya menarik investasi asing ke dalam negeri melaui program relokasi industri.

Transportasi LRT Jabodetabek diproyeksikan sebagai peningkatan pelayanan angkutan umum masal untuk mengurangi perjalanan dengan kendaraan pribadi, meningkatkan kecepatan dan mengurangi polusi di Jabodebatek. Masterplan pengembangan LRT Jabodetabek telah ditetapkan dalam Kepmenhub Berdasarkan Kepmenhub Nomor 54 Tahun 2013. Dalam Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang perubahan kedua atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang percepatan pelaksanaan Proyek Nasional, LRT Jabodetabek termasuk dalam 28 pembangunan proyek prioritas yang diharapkan mampu memberikan dampak positif bagi perekonomian nasional maupun internasional.

Pengembangan LRT Jabodetabek merupakan suatu kebutuhan akan peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan, akibat semakin berkembangnya lalu lintas di wilayah aglomerasi Jakarta (Jabodetabek). Pengembangan LRT Jabodetabek ditunjukkan dalam bentuk, meliputi:

a. Kapasitas

   LRT Jabodebek akan bisa mengangkut 435 ribu penumpang per hari. Hal ini setara dengan jumlah penumpang yang diangkut oleh 13 koridor BRT Trans Jakarta. Namun diharapkan dengan pendekatan berbasis spasial TOD (*Transit Oriented Development*), jumlah penumpang dapat ditingkatkan;

b. Sistem Sinyal

   Teknologi persinyalan menggunakan sistem *moving block*. Sistem ini merupakan sistem persinyalan berdasarkan memblok zona di masing-masing kereta nantinya, sehingga sistem lebih mampu

melakukan identifikasi posisi kereta dengan cepat dan tepat. Dengan teknologi itu, maka akan memperpendek jarak antara kereta yang tengah beroperasi;

c. Pendanaan

Pembiayaan LRT Jabodetabek mengalami optimasi sehingga terdapat kesepakatan bersama untuk melakukan efisiensi sehingga kebutuhan anggaran turun dari Rp. 23,4 triliun menjadi Rp. 21,7 triliun;

d. Pengembangan Industri Dalam Negeri

Seluruh komponen dilakukan dengan melibatkan perusahaan dalam negeri semaksimal mungkin. Konstruksi oleh BUMN PT. Adhi Karya, rolling stock oleh BUMN PT. INKA, sinyal akan ditunjuk namun dipastikan dikerjasamakan dengan BUMN PT. LEN Industri. Sedangkan operasional akan dilakukan oleh BUMN PT.KAI.

Dengan terbangunnya LRT Jabodebek, kegiatan transportasi di Jabodebek yang menjadi jantung perekonomian Indonesia diharapkan akan menjadi lebih efisien. Hal tersebut didukung fakta bahwa kegiatan transportasi telah menyebabkan kemacetan yang luar biasa yang mendegradasi kualitas lingkungan perkotaan. Dengan pengembangan angkutan masal LRT Jabodebek yang diperkirakan mengangkut 450.000 orang per hari maka perjalanan di intern dan ekstern Jabodebek akan menjadi lebih lancar. Prayudyanto, dkk. (*Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.9, 2013) menyatakan bahwa perbaikan transportasi Jabodetabek harus bertumpu pada perbaikan sistem angkutan umum masal.

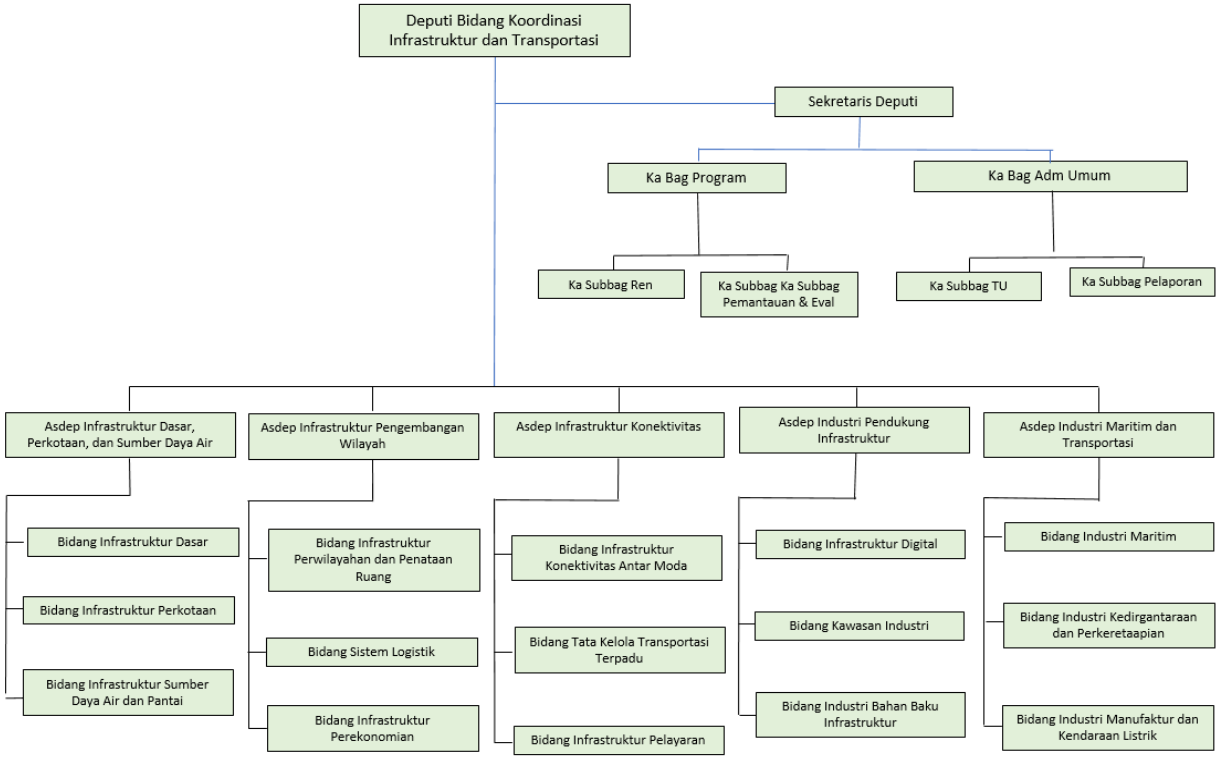
1.1.4. Profil Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

Berdasarkan Peratutran Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi nomor 2 tahun 2020 tentang organisasi dan tata kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu dibidang infrastruktur dan transportasi. Dalam melaksanakan tugas, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi menyelenggarakan fungsi, sebagai berikut:

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

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

1. Sekretariat Deputi
2. Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air;
3. Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah;
4. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas;
5. Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur;
6. Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi;



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Investasi

1.2. Potensi Dan Permasalahan

1.2.1. Potensi

Potensi internal, atau kekuatan (*strength*) yang dimiliki oleh Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, meliputi:

a. Mandat dan arahan Menteri sangat jelas dan tegas, meliputi: koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian bidang infrastruktur dan transportasi;

b. Komitmen yang dimiliki oleh pimpinan dalam mengkoordinasikan bidang Infrastruktur dan Transportasi sangat kuat didukung dengan kapasitas dan integritas personal yang sangat kuat, jelas, dan tidak meragukan;

c. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi merupakan unit eselon 1 lingkup Kemenko Marves yang memainkan peran penting dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan bidang infrastruktur dan transportasi dengan didukung SDM ASN yang professional dan berkompoten di bidangnya;

Peluang (*opportunity*) untuk pelaksanaan mandat dalam rangka sinkronisasi dan koordinasi bidang Infrastruktur dan Transportasi yang efektif dan efisien, meliputi:

a. Komitmen dan Arahan Pimpinan Jelas dan Tegas.

Pesan politik yang berisi komitmen pembangunan kemaritiman dari Presiden Joko Widodo sangat jelas. Dalam berbagai kesempatan Presiden Joko Widodo telah menyampaikan pemikirannya untuk membangun Tol Laut dan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Selain itu misi ke-6 dalam Visi – Misi Presiden Joko Widodo adalah mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Ini sejalan dengan misi ke-8 Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025, yaitu: mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Hal ini tentu saja memberikan peluang yang besar bagi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk mewujudkan koordinasi yang efektif di bidang kemaritiman dan investasi.

Arahan Presiden Jokowi dipertegas dalam rapat terbatas (Ratas) ke-1, tanggal 23 Oktober 2019 terkait Tugas Menko yang harus dilaksanakan di bidang Kemaritiman dan Investasi khusunya Infrastruktur dan Konektivitas antara lain:

1. Penambahan trayek
2. Peningkatan frekuensi
3. Pengendalian monopoli terhadap pasokan barang (penciptaan harga kompetitif)
4. Penurunan biaya logistik dan biaya transportasi

b. Dukungan dan Harapan Masyarakat Pada Bidang Kemaritiman dan Investasi Sangat Besar.

Dukungan masyarakat dari berbagai kalangan, baik akademisi, praktisi sampai dengan masyarakat bahari, pada bidang kemaritiman sangat tingggi dan menaruh harapan keberadaan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi benar-benar dapat mengawal pembangunan infrastruktur

dan Transportasi maritime. Besarnya dukungan dan harapan masyarakat dapat dilihat dari pemberitaan media yang cukup intensif dan pandangan- pandangan para pakar kelautan.

c. Kepemimpinan Indonesia di Bidang Kemaritiman dan Investasi Telah Diakui Dunia

Dalam tiga dekade terakhir ini peran Indonesia dalam bidang kelautan di mata dunia semakin penting. Beberapa peristiwa kemaritiman penting baik yang berskala nasional maupun skala internasional telah terselenggara di Indonesia, antara lain:

1.2.2. Permasalahan

Adapun permasalahan internal, atau kelemahan (*weakness*) yang terdapat pada Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi, antara lain:

a. Jumlah SDM aparatur yang masih terbatas dari kebutuhan struktur organisasi yang ideal;
b. Masih adanya keterbatasan sarana dan prasarana perkantoran serta fasilitas teknologi informasi dan komunikasi;
c. Sebagai Kementerian baru tata kerja dan budaya kerja di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sedang dalam tahap pembangunan;
d. Sumberdaya Manusia Aparatur di Deputi bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi berasal dari berbagai kementerian dan/atau lembaga dengan budaya kerja masing-masing yang berbeda-beda.

Faktor eksternal lainnya yang dapat menjadi ancaman bagi upaya mewujudkan Indonesia Negara Kepulauan yang maju, mandiri dan kuat serta menjadi poros maritim dunia, antara lain:

a. Berlakunya kawasan perdagangan bebas ASEAN (ASEAN Free Trade Area, AFTA) dalam tatanan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) mulai tahun 2015;
b. Berlakunya kawasan perdagangan bebas China dan ASEAN (CAFTA) pada tahun 2016
c. Keberadaan strategi jalur sutra yang dimiliki oleh Republik Rakyat Tiongkok;
d. Dampak buruk perkembangan teknologi informasi yang sulit dikendalikan;
e. Berkembangnya terorisme Internasional dan kejahatan lintas Negara;
f. Semakin menurunnya ketersediaan dan kualitas sumberdaya kelautan dan kemaritiman, serta ancaman perubahan iklim dunia yang dapat mendorong terjadinya konflik berbagai kepentingan politik dan sosial ekonomi.

BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1 Visi

Visi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi sejalan dengan Visi yang ditetapkan Kementerian Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman dan Investasi yaitu **Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia Untuk Mewujudkan "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong"**

2.2 Misi

Untuk mewujudkan 9 Misi Presiden dan Wakil Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2020-2024, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi berkontribusi langsung pada ke-1, 2, 3, 4, 5 dari 9 Misi Presiden dan Wakil Presiden yang harus dilaksanakan 5 (lima) tahun kedepan yaitu:

1. Misi ke-1: Peningkatan kualitas manusia Indonesia;
2. Misi ke-2: Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing;
3. Misi ke-3: Pembangunan yang merata dan berkeadilan;
4. Misi ke-4: Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan;
5. Misi ke-5: Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa.

Sejalan dengan Misi tersebut diatas, untuk mendukung pencapaian misi kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang sama dengan Misi Presiden dan Wakil Presiden tahun 2020--2024, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi berkontribusi langsung pada Misi ke-2 dan ke-3 yaitu:

1. Misi ke-2: Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing;
2. Misi ke-3: Pembangunan yang merata dan berkeadilan.

Kedua (2) Misi tersebut dilaksanakan sesuai dengan tugas dan fungsi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dalam rangka koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur dan transportasi.

2.3 Tujuan

Untuk mencapai tujuan ke-2 pembangunan Kemaritiman dan Investasi tahun 2020-2024 yaitu **"Mewujudkan ekonomi maritim Indonesia yang kuat dan inklusif, sebagai penggerak utama perekonomian nasional"** maka tujuan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi adalah:

1. Mempercepat pemerataan pembangunan infrastruktur berbasis kemaritiman
2. Meningkatkan konektivitas dan sistem logistik yang maju, efisien dan seimbang antar pulau dan kawasan
3. Meningkatkan kemandirian industri dan penunjang infrastruktur maritim yang handal

2.4 Sasaran Strategis

Berdasarkan tujuan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tersebut diatas, maka sasaran strategis yang akan dicapai dalam kurun waktu 2020-2024 yaitu diarahkan untuk:

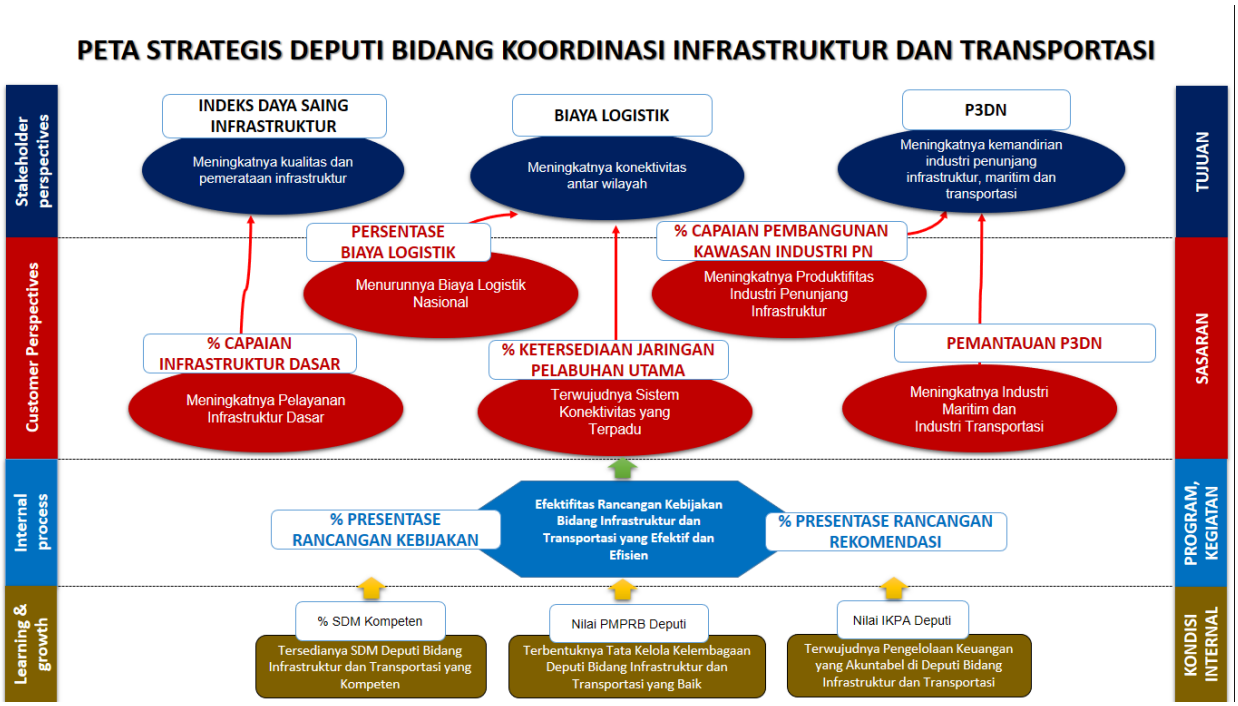
1. Meningkatnya kualitas dan pemerataan infrastruktur
2. Meningkatnya konektivitas antar wilayah
3. Meningkatnya kemandirian industri penunjang infrastruktur, maritim dan transportasi

Perencanaan Strategis pada prinsipnya merencanakan kondisi akhir (visi, tujuan dan sasaran) dan cara mencapai kondisi akhir (misi, strategi dan program) serta indikator keberhasilannya. Untuk menjelaskan hubungan antara kondisi akhir dan cara mencapai kondisi akhir dengan indikator keberhasilannya tersebut digambarkan dalam bentuk peta strategis. Pencapaian sasaran strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi menggunakan pendekatan Balance Score Card (BSC) dan digambarkan dalam peta strategis sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut. Peta strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi membagi sasaran strategis ke dalam 4 (empat) perspektif, yaitu:

1. perspektif pemangku kepentingan (*stakeholder perspective*) menggambarkan pencapaian tujuan;
2. perspektif pengguna (customer perspective) menggambarkan pencapaian sasaran strategis
3. perspektif proses bisnis internal (*internal bussines process perspective*) menggambarkan pencapaian kegiatan dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran; dan
4. perspektif pembelajaran dan pertumbuhan (*learning and growth perspective*) menggambarkan pencapaian penguatan sumberdaya dan aspek penunjang tugas lainnya.

Peta strategi ini memfokuskan pada pencapaian tujuan untuk memberikan kepuasan kepada para pemangku kepentingan melalui 3 (tiga) sasaran strategis utama yakni: 1) Meningkatnya kualitas dan

pemerataan infrastruktur, 2) Meningkatnya konektivitas antar wilayah; 3) Meningkatnya kemandirian industri penunjang infrastruktur, maritim dan transportasi.



Gambar 2.1 Peta Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 adalah **"INDONESIA YANG MANDIRI, MAJU, ADIL DAN MAKMUR"**. Visi ini mengarah pada pencapaian tujuan nasional, seperti tertuang dalam Pembukaan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Visi pembangunan nasional tersebut harus dapat diukur untuk dapat mengetahui tingkat kemandirian, kemajuan, keadilan dan kemakmuran yang ingin dicapai. Untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2020-2024 maka arah kebijakan nasional yang diarahkan pada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi untuk mendukung isu-isu strategis dan program prioritas nasional yang terkait bidang Kemaritiman dan Investasi salah satunya melalui pembangunan infrastruktur dan transportasi.

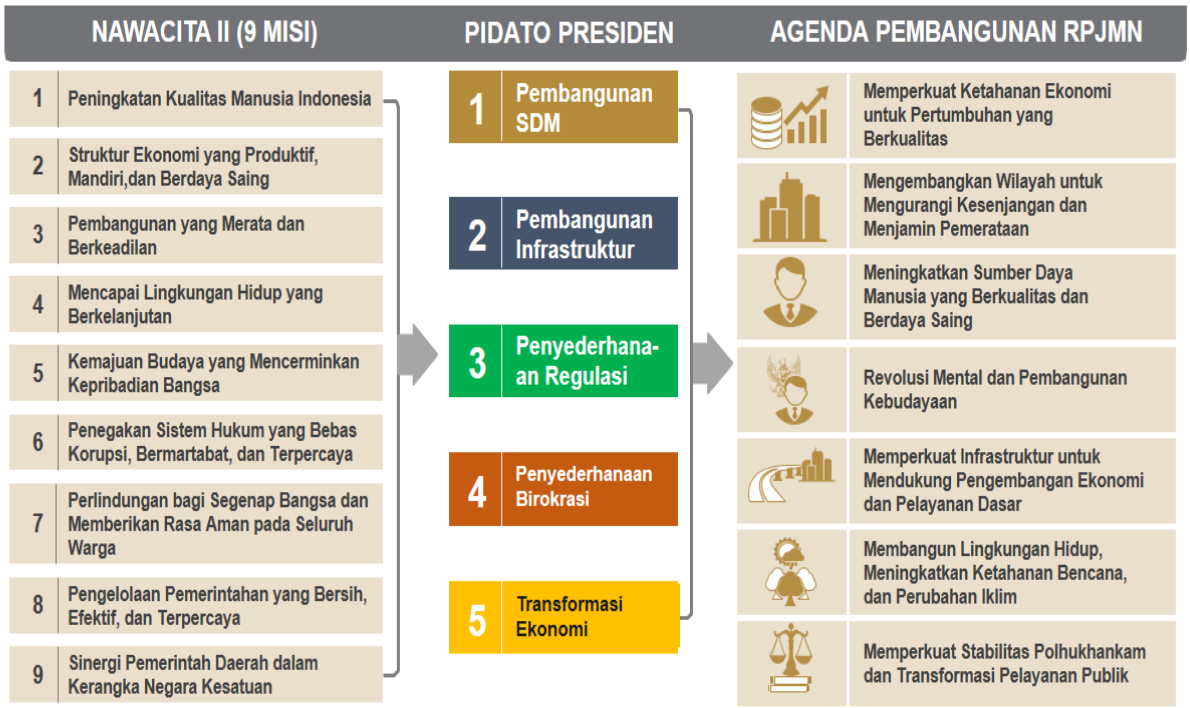
Selain itu, untuk mengarahkan pembangunan kemaritiman dan Investasi, Pemerintah telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Dalam Konsep Kebijakan Kelautan Indonesia tersebut pembangunan kelautan memiliki 7 (tujuh) pilar, sebagai berikut:

1) Pengelolaan sumberdaya kelautan dan pembangunan sumberdaya manusia;
2) Pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut;
3) Tatakelola dan kelembagaan kelautan;
4) Ekonomi, infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan;
5) Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut;
6) Budaya Bahari; dan
7) Diplomasi Maritim.

Arah kebijakan dan strategi nasional untuk mewujudkan Visi, Misi Presiden serta agenda pembangunan nasional telah dituangkan kedalam Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2024. Sejalan dengan hal tersebut, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mendukung 7 Agenda Pembangunan dalam RPJMN 2020-2024 dan RKP Tahun 2020. Ketujuh (7) agenda tersebut dapat dijabarkan seperti gambar dibawah ini:

VISI: TERWUJUDNYA INDONESIA MAJU YANG BERDAULAT, MANDIRI, DAN BERKEPRIBADIAN BERLANDASKAN GOTONG ROYONG

Visi-Misi dan Arahan Presiden yang terdiri dari **Pembangunan SDM, Pembangunan Infrastruktur, Penyederhanaan Regulasi, Penyederhanaan Birokrasi,** dan **Transformasi Ekonomi** diterjemahkan ke dalam 7 Agenda Pembangunan RPJMN 2020-2024



Gambar 3.1 Tujuh (7) Agenda Pembangunan Nasional yang terkait erat dengan Koordinasi Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi

Di dalam Agenda Pembangunan Nasional RPJMN 2020-2024, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi selama periode 2020-2024 mendukung Prioritas Nasional ke-1, 2 dan 5 yang dapat dijabarkan sebagai berikut:

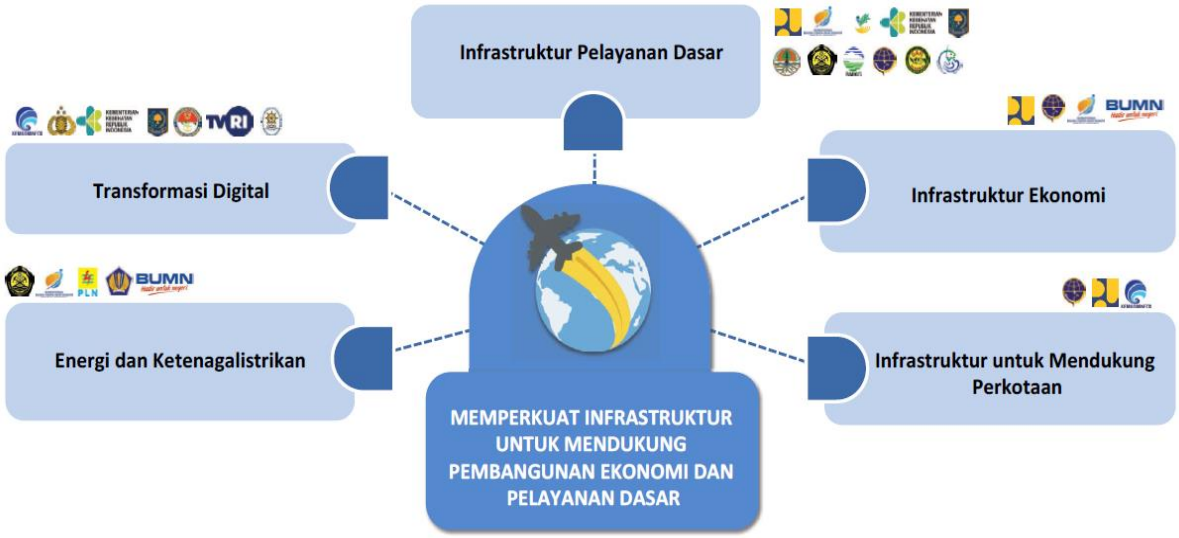
1. Agenda Pembangunan Nasional 1 yaitu **Memperkuat Ketahanan Ekonomi Untuk Pertumbuhan Yang Berkualitas dan Berkeadilan**, melalui Program Prioritas yang dikoordinasikan antara lain: 1) Peningkatan pengelolaan kemaritiman, perikanan dan kelautan, 4) Peningkatan Nilai Tambah Lapangan kerja dan investasi di sektor riil dan industrialisasi, 5) Peningkatan Ekspor bernilai tambah tinggi dan penguatan tingkat kandungan dalam negeri (TKDN) dan 6) Penguatan pilar pertumbuhan dan daya saing ekonomi.

Gambar 3.2 Agenda Pembangunan 1

2. Agenda Pembangunan Nasional 2 yaitu **Mengembangkan Wilayah Untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan**, melalui program prioritas yang dikoordinasikan mencakup pembangunan wilayah Pulau Sumatera, Pulau Jawa-Bali, Pulau Nusa Tenggara, Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi, Pulau maluku dan Pulau Papua yang terkait pembangunan Bidang Kemaritiman dan Investasi.

Gambar 3.3 Agenda Pembangunan 2

3. Agenda Pembangunan Nasional 5 yaitu **Memperkuat Infrastruktur Untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar**, melalui program prioritas yang dikoordinasikan yaitu: 1) Infrastruktur Pelayanan Dasar, 2) Infrastruktur Ekonomi, 3) Infrastruktur untuk mendukung perkotaan, dan 4) Energi dan Ketenagalistrikan.



Gambar 3.4 Agenda Pembangunan 5

Untuk menjamin keberhasilan pelaksanaan pembangunan Infrastruktur dan transportasi sesuai target RPJMN 2020-2024 sebagai pencapaian Visi dan Misi serta Janji Prioritas Presiden Dan Wakil Presiden Presiden, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mendapat tugas untuk melaksanakan pengawalan terhadap sejumlah Proyek Prioritas Nasional (*Major Project*) dalam Program Prioritas Nasional RPJMN 2020-2024 yang dikoordinasikan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi seperti pada gambar dibawah ini.

Proyek Prioritas Strategis (*Major Project*) yang dikoordinasikan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI

Terdapat 5 dari 41 *Major Project*, yang dikoordinasikan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

1. 10 Destinasi Pariwisata Prioritas : Danau Toba, Borobudur Dskt, Lombok-Mandalika, Labuan Bajo, Manado-Likupang, Wakatobi, Raja Ampat, Bromo-Tengger-Semeru, Bangka Belitung, dan Morotai
2. Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu
3. Pengamanan Pesisir 5 Perkotaan Pantura Jawa
4. 18 Waduk Multiguna
5. Jalan Trans Papua Merauke - Sorong

Infrastruktur dan Transformasi Ekonomi

Sumber : Bappenas

Gambar 3.5 Proyek Prioritas Nasional (*Major Project*) yang dikoordinasikan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024

Disamping itu terdapat sejumlah isu strategis lintas Kementerian/lembaga yang koordinasikan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi antara lain:

No	Issue	K/L Terkait	Unit Kerja
1	Logistic Performance Index	Kemenhub, PUPR	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
2	Index Kesehatan Laut	KLHK, Kemlu	Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim
3	TKDN	Kemenperin	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
4	Tol Laut	Kemenhub, PUPR	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Koordinator

Arah kebijakan dan strategi pembangunan Kemaritiman dan Investasi tahun 2020-2024 yang terkait dengan Bidang Infrastruktur dan Transportasi diarahkan untuk:

a. Pembangunan berbasis negara kepulauan

Pemerataan pembangunan ekonomi berbasis kemaritiman yang seimbang dan dinamis yang bertujuan untuk pemerataan pembangunan dan mengurangi disparitas pembangunan antar wilayah dapat dilaksanakan melalui::

1. Peningkatan kualitas dan pemerataan Infrasruktur, diwujudkan melalui strategi: meningkatnya kualitas dan pelayanan infrastruktur dasar
2. Peningkatan sebaran investasi yang mendukung pertumbuhan ekonomi nasional yang berkualitas dan merata, diapat diwujudkan melalui strategi:
   - Meningkatkan nilai investasi bidang jasa yang mendukung pertumbuhan dan manfaat ekonomi nasional
   - Meningkatkan nilai investasi strategis yang mendukung pertumbuhan dan manfaat ekonomi nasional
3. Terbangunnya Destinasi Pariwisata Prioritas Nasional sesuai target, dapat diwujudkan melalui strategi Mengimplementasikan Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan pada 10 Destinasi Prioritas
4. Meningkatkan konektivitas dan kinerja logistik yang akan menjamin kelancaran arus barang dengan kebijakannya adalah meningkatkan Konektivitas Antar Wilayah yang dapat diwujudkan melalui strategi:
   - Menurunkan biaya logistik nasional yang memperlancar arus barang dan berdampak pada pemerataan
   - Menyediakan Infrastruktur yang mendukung konektivitas wilayah

b. Penguatan Industri dan Jasa Kemaritiman

Penguatan industri dan jasa kemaritiman bertujuan untuk meningkatkan daya saing industri maritim dan nilai tambah barang dan jasa maritim melalui:

1) Meningkatnya Kemandirian Industri Penunjang Infrastruktur, Maritim, dan Transportasi, diwujudkan melalui strategi:
   - Meningkatkan produktifitas industri penunjang Infrastruktur
   - Meningkatkan Industri Maritim dan Industri Transportasi

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

Arah kebijakan dan strategi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi akan memberikan arah kemana pelaksanaan program dan kegiatan dilakukan. dengan melakukan percepatan dan pemerataan pembangunan infrastruktur dan transportasi guna mencapai kestabilan ekonomi dengan memanfaatkan sumber daya maritim dan kelautan yang berkelanjutan.

Arah kebijakan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dilaksanakan melalui program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman dan Investasi dengan sasaran programnya yaitu Terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral, serta termonitornya implementasi kebijakan di Bidang Kemaritiman dan Investasi serta indikator kinerja program yaitu:

- Persentase penyelesaian permasalahan kebijakan Bidang Kemaritiman dan Investasi
- Jumlah rancangan dan/atau rekomendasi kebijakan bidang Infrastruktur dan Transportasi yang dihasilkan dan ditindaklanjuti

Berdasarkan hal tersebut diatas, arah kebijakan dan strategi untuk mewujudkan sasaran Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024 dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. **Meningkatnya kualitas dan pemerataan infrastruktur**

   Arah kebijakan yang dilakukan yaitu:

a) Peningkatan kualiitas dan pemeretaan infrastruktur dasar, perkotaan, dan sumber daya air mencakup Pemenuhan dan Pemerataan Infrastruktur Dasar, Peningkatan dan Pengendalian Infrastruktur Perkotaan, Pemenuhan dan pemerataan Infrastruktur Sumber Daya Air dan Pantai. dilaksanakan melalui strategi:

- Peningkatan kualitas Infrastruktur Dasar
- Peningkatan dan perluasan Infrastruktur Perumahan, Pemukiman, Jalan, serta Jembatan
- Rehabilitasi Infrastruktur Pasca Bencana
- Peningikatan dan perluasan Infrastruktur Air Minum, Jaringan Listrik, dan Gas Perkotaan
- Peningkatan Infrastruktur Jalan Tol dan Jalan Nasional
- Peningkatan dan perluasan Infrastruktur Sumber Daya Air dan Pantai
- Peningkatan dan perluasan Infrastuktur Jaringan Sumber Daya Air
- Peningkatan Infrastruktur Waduk Multipurpose dan Rekayasa Pantai
- Peningkatan Infrastruktur Perkotaan khususnya jalan perkotaan

- Penguatan Infrastruktur Kawasan Tertinggal dan Ketahanan Bencana
- Peningkatan Infrastruktur Air Minum, Jaringan Listrik, dan Gas Perkotaan serta konektivitas Jalan Tol dan Jalan Nasional
- pengembangan dan pengelolaan jaringan jalan nasional dan jalan bebas hambatan untuk memperkuat keterkaitan pengembangan wilaya
- Penguatan konektivitas jalan nasional dan dukungan konektivitas jalan daerah
- Peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan
- Peningkatan Kuantitas, Kualitas, dan Aksesibilitas Air

2. Meningkatnya konektivitas antar wilayah

Arah kebijakan yang dilakukan yaitu:

a) Peningkatan dan pemerataan Infrastruktur Pengembangan Wilayah, dilaksanakan melalui strategi:

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

b) Peningkatan Infrastruktur Konektifitas, dilaksanakan melalui strategi:

- Penguatan Infrastruktur Konektivitas Antar Moda
- Peningkatan Transportasi Perkotaan
- Pembangunan Integrated Port Development
- Hubungan Transportasi Darat-Laut-Udara
- Peningkatan Tata Kelola Transportasi Terpadu
- Peningkatan Pemenuhan Standar Pelabuhan Utama
- Pembangunan Pelabuhan Baru dan Bandara Baru

- Pengembangan Infrastruktur Pelayaran
- Peningkatan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
- Pengembangan Angkutan Perairan (Niaga, Perintis, dan Pelayaran Rakyat)

3. Meningkatnya kemandirian industri penunjang infrastruktur, maritim dan transportasi

arah kebijakan yang dilakukan yaitu:

a) Pengembangan Industri Pendukung Infrastruktur, dilaksanakan melalui strategi:
   - Pembangunan Infrastruktur Digital
   - Pengembangan Transformasi Digital untuk Infrastruktur Kemaritiman
   - Pengembangan Transformasi Digital untuk Pengembangan Wilayah
   - Pengembangan Kawasan Industri
   - Pengembangan 9 Kawasan Industri dan 18 Kawasan Industri
   - Pengembangan Kerjasama Nasional – Internasional pada Kawasan Industri
   - Peningkatan Industri Bahan Baku Infrastruktur
   - Pengembangan Industri Baja, Logam, dan Mineral
   - Pengembangan Industri Bahan Baku Konstruksi

b) Pengembangan Industri Maritim dan Transportasi, dilaksanakan melalui strategi
   - Pembangunan Industri Maritim
   - Pembangunan Industri Galangan Kapal
   - Pengembangan Industri Komponen Kapal
   - Pengembangan Industri Kedirgantaraan dan Perkeretaapian
   - Pengembangan Industri Manufaktur dan Kendaraan Listrik
   - Pengembangan Industri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai
   - Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN)

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

4.1.1. Indikator Kinerja Sasaran Strategis

Sasaran Strategis (SS) yang telah ditetapkan merupakan kondisi yang akan dicapai selama periode lima tahun yang akan datang sebagai akibat yang ditimbulkan oleh adanya hasil/dampak (outcome/impact) dari satu program atau gabungan program yang telah dilaksanakan oleh seluruh unit kerja Eselon I lingkup Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Indikator kinerja dari masing-masing sasaran strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024 disajikan sebagai berikut:

Tabel 2. Indikator Sasaran Strategis (ISS)

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET					UNIT PELAKSANA
			2020	2021	2022	2023	2024	
Stakeholders perspective/Indikator Tujuan								
SS1	Meningkatnya kualitas dan pemerataan infrastruktur	Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur	79,4					Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
SS2	Meningkatnya konektivitas antar wilayah	Biaya Logistik terhadap PDB	22,56					Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
SS3	Meningkatnya kemandirian industri penunjang infrastruktur,	Persentase Pengendalian Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)	100%					Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur

	maritim dan transportasi							Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi
Customers perspective/Indikator Sasaran								
SS4	Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar	Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur	79,4					Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
SS5	Menurunnya Biaya Logistik Nasional	Persentase Biaya Logistik terhadap PDB	22,56					Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
SS6	Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu	Presentase Ketersediaannya Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu	3 Kawasan Industri					Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
SS7	Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur	Pembangunan dan Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional	Pembangunan dan pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional					Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur
SS8	Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi	Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)	Peningkatan Koordinasi Tim Pokja P3DN					Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi

4.1.2. Indikator Kinerja Program

Indikator Kinerja Program merupakan alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian hasil (outcome) dari suatu program. Indikator Kinerja Program telah ditetapkan secara spesifik untuk mengukur pencapaian kinerja berkaitan dengan sasaran program (outcome). Indikator kinerja program tersebut juga merupakan Kerangka Akuntabilitas Organisasi dalam mengukur pencapaian kinerja program.

Sesuai hasil Trilateral Meeting bersama Kementerian Keuangan dan Kementerian PPN/Bappenas telah dilakukan kesepakatan bersama terkait perubahan nomenklatur program sebagai akibat dari perubahan Organisasi kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sekaligus redesign sistem perencanaan dan penganggaran yang akan diimplementasikan di tahun 2021 dengan pendekatan

program yang tetap mencerminkan tugas fungsi kementerian/lembaga. Adapun Program yang disepakati di tahun 2020 untuk menampung kegiatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yaitu **Program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman dan Investasi**.

Program ini bersifat teknis yang menggambarkan Tugas dan Fungsi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dalam rangka Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Bidang Kemaritiman dan Investasi yang dilaksanakan di unit Eselon I lingkup Kedeputian.

Sasaran Program (Outcome) dan Indikator Kinerja Program (IKP) Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dapat disajikan sebagai berikut:

Tabel 3. Indikator Kinerja Program (IKP)

No	Nama Program	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Target					Unit Pelaksana Eselon I
				2020	2021	2022	2023	2024	
1	Program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman dan Investasi	Terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral, serta termonitornya implementasi kebijakan di Bidang Kemaritiman dan Investasi	Persentase penyelesaian permasalahan kebijakan Bidang Kemaritiman dan Investasi	100	100	100	100	100	Seluruh Deputi
			Jumlah rancangan dan/atau rekomendasi kebijakan bidang Infrastruktur dan Transportasi yang dihasilkan dan ditindaklanjuti	26	26	26	26	26	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

4.1.3. Indikator Kinerja Kegiatan

Indikator Kinerja Kegiatan merupakan ukuran alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian keluaran (output) dari suatu kegiatan. Indikator Kinerja Kegiatan telah ditetapkan secara spesifik untuk mengukur pencapaian kinerja berkaitan dengan sasaran kegiatan (output). Indikator Kinerja Kegiatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi merupakan sasaran kinerja kegiatan yang secara

akuntabilitas dilaksanakan oleh unit Eselon II lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi. Kegiatan yang ditetapkan 6 Kegiatan pada Program Koordinasi Pengembangan Kebijakan Kemaritiman dan Investasi.

Sasaran Kegiatan (Output) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dapat disajikan sebagai berikut:

Tabel 2. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

No	Nama Kegiatan	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Target					Unit Pelaksana Eselon II
				2020	2021	2022	2023	2024	
Program Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan									
1	Koordinasi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air	6	7	8	9	10	Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
2	Koordinasi Infrastruktur Pengembangan Wilayah	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Pengembangan Wilayah	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Infrastruktur Pengembangan Wilayah	6	7	8	9	10	Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
3	Koordinasi Infrastruktur Konektivitas	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan	7	8	9	10	11	Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas

		Infrastruktur Konektivitas	Tindaklanjut Kebijakan Infrastruktur Konektivitas						
4	Koordinasi Industri Pendukung Infrastruktur	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Industri Pendukung Infrastruktur	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Industri Pendukung Infrastruktur	6	7	8	9	10	Asisten Deputi Pendukung Infrastruktur
5	Koordinasi Industri Maritim dan Transportasi	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Industri Maritim dan Transportasi	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Industri Maritim dan Transportasi	6	7	8	9	10	Asisten Deputi Maritim dan Transportasi
6	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	Terselenggaranya Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	Jumlah Layanan Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	2	2	2	2	2	Sekretaris Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

4.2 Kerangka Pendanaan

Secara garis besar Anggaran Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi termasuk dalam satker Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Anggaran tersebut mengacu

pada kebijakan penganggaran yang ditetapkan Kementerian Keuangan sesuai periode perencanaan dan penganggaran dalam Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahun berjalan.

Program/kegiatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang disusun haruslah mempertimbangkan berbagai perkembangan isu dan lingkungan strategis serta kebijakan perencanaan yang telah ditetapkan oleh Kementerian PPN/Bappenas, diantaranya; 1) *Money Follow Program*, 2) Pendekatan Perencanaan pembangunan nasional yang holistik, tematik, terintegrasi, dan spasial, dan 3) Penajaman Prioritas Program dan Kegiatan Pembangunan Nasional dalam RKP, 4) Dukungan terhadap Prioritas Nasional.

Pelaksanaan program dan kegiatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dilaksanakan dengan berbagai skema pendanaan, yaitu:

a. Pendanaan melalui skema APBN dan diutamakan untuk mendukung operasional kegiatan sesuai tugas dan fungsi koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan yang terkait dengan isu bidang Infrastruktur dan Transportasi.

b. Pendanaan kegiatan dilakukan dengan mekanisme usulan anggaran yang dijabarkan lebih komprehensif setiap tahunnya guna mendukung pelaksanaan RKP (Rencana Kerja Pemerintah) dan Rencana Strategis serta Tugas dan Fungsi Kedeputian termasuk belanja operasional pegawai dan belanja operasional barang yang tertuang dalam Rencana Kerja dan Anggaran.

Penggunaan APBN tetap dilakukan dengan fokus dan tepat sasaran. Setiap rupiah yang keluar dari APBN, semuanya dipastikan memiliki manfaat dalam rangka mewujudkan Sasaran Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi. Secara terinci kerangka pendanaan menurut program dan kegiatan terlampir.

BAB 5 PENUTUP

Rencana Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024, disusun sebagai penjabaran Renstra Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun 2020-2024 yang ditetapkan melalui Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 6 Tahun 2020.

Dokumen Renstra Deputi Koordinasi Bidang Infrastruktur dan Transportasi telah memuat visi, misi, tujuan, sasaran strategis dan target kinerja yang diharapkan dapat tercapai dalam kurun waktu 5 (lima) tahun kedepan. Pada dokumen renstra ini juga telah dijelaskan terkait arah kebijakan dan strategi yang dijabarkan dalam program dan kegiatan yang akan dilaksanakan untuk mencapai rencana yang telah ditetapkan. Rencana capaian kinerja meliputi bidang infrastruktur dasar, perkotaan, dan sumber daya air; Infrastruktur pengembangan wilayah; Infrastruktur konektifitas; Industri pendukung infrastruktur; dan Industri maritim dan transportasi.

Rencana Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi ini merupakan acuan dalam menyusun rancangan Rencana Kerja (Renja) tahunan dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) pada tingkat unit organisasi eselon 1 yaitu Deputi Infrastruktur dan Transportasi, dalam pelaksanaan kegiatan yang akuntabel dan berkinerja tinggi untuk pencapaian visi dan misi Deputi Infrastruktur dan Transportasi. Renstra ini juga menjadi salah satu bahan dalam pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), laporan akuntabilitas dan evaluasi SAKIP.

Dokumen Renstra ini diharapkan dapat dijadikan acuan bersama bagi seluruh unit eselon 2 lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi baik dalam penyusunan Renstra Unit Eselon 2 maupun dalam rangka memaksimalkan tugas dan fungsi Koordinasi, Sinkronisasi dan pengendalian kebijakan bidang Infrastruktur dan Transportasi.. semoga tujuan dan sasaran Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi untuk mewujudkan Visi dan Misi Kemenko, Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden yaitu "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian, berlandaskan Gotong Royong" dapat tercapai dengan baik.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Indikator Kinerja Utama

Indikator Kinerja Utama Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja	Penanggung Jawab
1	Terwujudnya pemerataan pembangunan ekonomi berbasis kemaritiman yang seimbang dan dinamis.	1. Indeks Kinerja Logistik	Asdep 2, Asdep 3
		2. Indeks Disparitas Ekonomi	Asdep 1, Asdep 2, Asdep 3, Asdep 4
2	Meningkatnya produksi barang dan jasa serta nilai tambah sumberdaya alam.	3. Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN)	Asdep 5

Lampiran 2 Matriks Kinerja dan Pendanaan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

Matriks Kinerja dan Pendanaan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi 2020 - 2024

Prog/ Keg	Sasaran Program (Oucome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Lokasi	Target					Akokasi (Dalam Juta Rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi													
SS 1	Meningkatnya Kualitas dan Pemerataan Infrastruktur												
	Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur												
SS 2	Meningkatnya Konektivitas antar Wilayah												
	Biaya Logistik terhadap PDB												
SS 3	Meningkatnya Kemandirian Industri Penunjang Infrastruktur, Maritim, dan Transportasi												
	Pengendalian Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)												
SS 4	Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar												
	Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur												
SS 5	Menurunnya Biaya Logistik Nasional												
	Biaya Logistik terhadap PDB												
SS 6	Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu												
	Presentase Ketersediaannya Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu												
SS 7	Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur												
	Pembangunan dan Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional												
SS 8	Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi												
	Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)												

Prog/ Keg	Sasaran Program (Oucome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Lokasi	Target					Akokasi (Dalam Juta Rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
SS 9	Efektifitas Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Efektif dan Efisien												
	Presentase Rancangan Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi												
	Presentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi												
SS 10	Tersedianya SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Kompeten												
	Presentase SDM yang sesuai Kompetensinya												
SS 11	Terbentuknya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Baik												
	Nilai PMPRB Deputi												
	Nilai Evaluasi Internal SAKIP Deputi												
SS 12	Terwujudnya Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi												
	Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi												
Program B: Program Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan													
	Terwujudnya sinergi antar sektor, tersedianya rekomendasi solusi atas permasalahan sektoral, serta termonitornya implementasi kebijakan bidang Kemaritiman dan Investasi												
	Persentase penyelesaian permasalahan kebijakan bidang Kemaritiman dan Investasi		100	100	100	100	100	87,255	100,343	115,394	132,704	152,609	Seluruh Deputi
	Jumlah rancangan dan/atau rekomendasi kebijakan bidang Infrastruktur dan		31	36	41	46	51	14,130	16,250	18,687	21,490	24,714	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur

Prog/ Keg	Sasaran Program (Oucome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Lokasi	Target					Akokasi (Dalam Juta Rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
	Transportasi yang dihasilkan dan ditindaklanjuti												dan Transportasi
Kegiatan 1 : Koordinasi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air													
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air												Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air		6	7	8	9	10	1,617	1,860	2,139	2,460	2,829	
Kegiatan 2 : Koordinasi Infrastruktur Pengembangan Wilayah													
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Pengembangan Wilayah												Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Infrastruktur Pengembangan Wilayah		6	7	8	9	10	1,447	1,664	1,914	2,201	2,531	
Kegiatan 3 : Koordinasi Infrastruktur Konektivitas													
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Konektivitas												Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Infrastruktur Konektivitas		7	8	9	10	11	1,433	1,648	1,895	2,180	2,507	
Kegiatan 4 : Koordinasi Industri Pendukung Infrastruktur													
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Industri Pendukung Infrastruktur												Asisten Deputi Pendukung Infrastruktur
	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut		6	7	8	9	10	1,402	1,613	1,854	2,133	2,453	

Prog/ Keg	Sasaran Program (Oucome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Lokasi	Target					Akokasi (Dalam Juta Rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
	Kebijakan Industri Pendukung Infrastruktur												
Kegiatan 5 : Koordinasi Industri Maritim dan Transportasi													
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Industri Maritim dan Transportasi												Asisten Deputi Maritim dan Transportasi
	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindaklanjut Kebijakan Industri Maritim dan Transportasi		6	7	8	9	10	1,684	1,937	2,227	2,562	2,946	
Kegiatan 6 : Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi													
	Terselenggaranya Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi												Sekretaris Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
	Jumlah Layanan Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi		2	2	2	2	2	6,546	7,528	8,657	9,956	11,449	