



**KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA**

SALINAN  
KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 138/DIII TAHUN 2020  
TENTANG  
RENCANA STRATEGIS  
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI  
TAHUN 2020 – 2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk mendukung pelaksanaan Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, perlu menetapkan Rencana Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun 2020-2024;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi tentang Rencana Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun 2020-2024;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);

2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran negara Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4421);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
4. Peraturan Presiden Nomor 92 Tahun 2019 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 11);
5. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);
6. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663);
7. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 2 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 394);
8. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 6 tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun 2020-2024;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI TENTANG RENCANA STRATEGIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024.

- KESATU : Menetapkan Rencana Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun 2020-2024, yang selanjutnya disebut Renstra Deputi Infrastruktur dan Transportasi 2020-2024 yang merupakan dokumen perencanaan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi untuk periode 5 (lima) tahun terhitung sejak tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEDUA : Renstra Deputi Infrastruktur dan Transportasi 2020-2024 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU merupakan pedoman bagi setiap unit kerja eselon II di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dalam penyusunan kegiatan 5 (lima) tahun terhitung sejak tahun 2020 sampai dengan tahun 2024.
- KETIGA : Renstra Deputi Infrastruktur dan Transportasi 2020-2024 termuat dalam Rencana Kerja (Renja) Deputi Infrastruktur dan Transportasi yang merupakan dokumen perencanaan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi untuk periode 1 (satu) tahun.
- KELIMA : Renstra Deputi Infrastruktur dan Transportasi 2020-2024 dipergunakan sebagai pedoman bagi setiap unit kerja eselon II di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi untuk penetapan Rencana Kerja Deputi Infrastruktur dan Transportasi dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024.
- KEENAM : Seluruh unit kerja di Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap capaian pelaksanaan Renstra Deputi Infrastruktur dan Transportasi 2020-2024 yang telah dituangkan dalam Renja Deputi Infrastruktur dan Transportasi.

- KETUJUHH : Renstra Deputi Infrastruktur dan Transportasi 2020-2024 dapat diubah dan disesuaikan sepanjang:
- a. terdapat peraturan dan/atau kebijakan Kementerian Koordinator yang mengamanatkan perubahan Renstra Kemenko Marves; atau
  - b. adanya perubahan struktur organisasi dan/atau tugas dan fungsi Kementerian Koordinator.
- KEDELAPAN : Keputusan Menteri Koordinator ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 26 Oktober 2020

a.n. MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN  
DAN INVESTASI REPUBLIK INDONESIA  
Plt. DEPUTI BIDANG KOORDINASI  
INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI,

Ttd

AYODHIA G.L. KALAKE

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI RI  
Kepala Biro Hukum,



Budi Purwanto  
NIP. 19640215 199003 1 002



SALINAN LAMPIRAN  
KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI REPUBLIK  
INDONESIA NOMOR 138/DIII TAHUN 2020  
TENTANG RENCANA STRATEGIS DEPUTI  
BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN  
TRANSPORTASI TAHUN 2020 – 2024

RENCANA STRATEGIS  
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI  
TAHUN 2020 - 2024



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

SISUMDAWU TUNNEL PROJECT



# RENCANA STRATEGIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

2020 - 2024



## KATA PENGANTAR



Puji syukur kehadiran Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas Berkah dan Rahmat-Nya, dokumen Rencana Strategis Deputy 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 Deputy 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 Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi sebagai dasar pelaksanaan kegiatan yang sudah ditetapkan selama lima tahun ke depan. Deputy 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 Deputy 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. Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi  
Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman

  
Ayodhia G.L. Kalake 

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	ii
DAFTAR ISI .....	iii
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1
1.1. Kondisi Umum .....	1
1.1.1. Karakteristik Kepulauan Indonesia.....	1
1.1.2. Kondisi Makro.....	2
1.1.3. Capaian Pembangunan Infrastruktur dan Transportasi.....	5
1.1.4. Profil Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.....	14
1.2. Potensi dan Permasalahan.....	16
1.2.1. Potensi .....	16
1.2.2. Permasalahan.....	17
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS .....	18
2.1. Visi .....	18
2.2. Misi.....	18
2.3. Tujuan .....	19
2.4. Sasaran Strategis .....	19
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN..	23
3.1. Arah Kebijakan dan Strategi Nasional.....	23
3.2. Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Koordinator.....	28
3.3. Arah Kebijakan dan Strategi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.....	29
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN .....	32
4.1. Target Kinerja.....	32
4.2. Kerangka Pendanaan .....	36
BAB 5 PENUTUP.....	37
LAMPIRAN .....	38
Lampiran 1. Matriks Kinerja dan Pendanaan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi...	38

## 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<sup>2</sup> (yang terdiri dari 3,1 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial dan 2,7 juta km<sup>2</sup> 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 dimanfaatkan 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 elastisitasnya 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. 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 produktivitas 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<sup>3</sup> 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  $3,0 \pm 1$  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, dibutuhkan 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-perbankan, peningkatan akses jasa keuangan (inklusi keuangan), dan optimalisasi alternatif 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 posisi-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 peringkat 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 kontribusi 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 2015-2019

#### 1) Infrastruktur Konektivitas Dan Sistem Logistik

Saat ini Indonesia memiliki 2.154 buah pelabuhan yang meliputi 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  $\pm 40$  km garis pantai. Luasnya wilayah laut Indonesia yang mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia, atau 5,8 Juta km<sup>2</sup>, 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:

##### 1. Port-to-port

Port-to-Port adalah layanan reguler antara 2 (dua) pelabuhan, biasanya bergerak bolak balik, dengan alur pelayaran yang "undirectional"

##### 2. 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.

##### 3. 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, yaitu mahalnya ongkos transportasi domestik antar pulau, utamanya transportasi ke kawasan Timur Indonesia. Hal ini disebabkan, antara lain;

- 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 digenjut oleh Pemerintahan. 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 pemeratakan pertumbuhan ekonomi antarwilayah. 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 adalah 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 antar operator 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

Di sisi lain, optimalisasi penurunan tariff pengiriman barang tidak terjadi karena masalah ketidakseimbangan cargo antar pelabuhan, baik antara pelabuhan di Timur Indonesia dengan Barat Indonesia, maupun antar pelabuhan di barat atau timur Indonesia itu sendiri. Dari pelabuhan di pulau Jawa, sebuah kapal bisa terisi 80% dari kapasitas kapal, tetapi dari luar pelabuhan Jawa, apalagi timur Indonesia, hanya terisi 10-25%. Salah satu program Tol Laut yang akan dilaksanakan dalam kerangka memindahkan beban biaya logistik dari moda logistik di darat ke moda transportasi laut serta menurunkan biaya logistik nasional menurut perspektif kita adalah Short Sea Shipping atau Coastal Shipping.

Program ini sudah dalam persiapan untuk diimplementasikan. Salah satu rute yang disiapkan adalah Jakarta-Kendal, Jakarta-Kendal Semarang-Surabaya, Panjang-Jakarta-Kendal-Surabaya. Rute pada daerah lainnya dapat dikembangkan oleh pelaku usaha nasional, termasuk dengan kapal-kapal perintis yang dikembangkan melalui penambahan trayek-trayek perintis. Arah kebijakan pengembangan transportasi penyeberangan 2015-2019: a) penyelesaian dan penguatan jalur lintas Sabuk Utara, Sabuk Tengah dan Sabuk Selatan serta poros penghubung, dan b) terobosan regulasi termasuk kebijakan pengadaan kapal oleh pemerintah dan pembentukan Otorita Pelabuhan Penyeberangan. Gambar berikut

memperlihatkan konsep pengembangan transportasi penyeberangan sebagai komplemen konsep tol laut. Penyelesaian dan pembenahan jalur Sabuk Utara, Sabuk Tengah dan Sabuk Selatan. Adapun Sabuk Utara yakni terdapat lintas yang belum terhubung yaitu: Tj. Pinang - Sintete, akan diselesaikan pada 2017-2019. Sedangkan pada Sabuk Tengah yakni terdapat lintas yang belum terhubung: Wahai - Fak Fak, diselesaikan pada akhir tahun 2014 sejalan dengan akan dilakukannya peningkatan layanan (pelabuhan dan kapal). Terakhir, untuk Sabuk Selatan yakni telah terhubung sejak tahun 2013, akan dilakukan peningkatan layanan (pelabuhan dan kapal).

Berikut sejumlah keberhasilan kegiatan prioritas bidang Infrastruktur Konektivitas dan Sistem Logistik yang dicapai tahun 2015-2019 antara lain:

1. Tol Laut
2. Pelabuhan Patimban
3. Keselamatan Transportasi
4. Bandara I Gusti Ngurah Rai
5. Bandara Kulon Progo
6. Bandara Kertajati
7. Bandara Kediri
8. LRT Jabodebek
9. Kereta Cepat Jakarta Bandung
10. Pembangunan Angkutan Massal Kota Besar
11. Pengaturan Angkutan Online Roda
12. Kemacetan Tol Cikampek
13. Penanganan dan Pengawasan Angkutan Truk Over Dimension and Over Loading

## b. Infrastruktur Pertambangan dan Energi

Pembangunan infrastruktur energi dan pemanfaatan energi baru terbarukan yang ada di daerah menjadi solusi mengatasi krisis energi dan perekonomian negara. Selain itu infrastruktur energi diharapkan akan meningkatkan nilai tambah dan manfaat sumberdaya energi bagi masyarakat dan Negara. Sebagai daerah yang kaya sumber daya alam, Indonesia Bagian Timur mempunyai kebutuhan energi yang semakin meningkat. Dalam hal ini sektor mineral, energi, perikanan, dan pariwisata menjadi basis penting untuk pembangunan ekonomi setempat. Rencana pemerintahan membangun pembangkit listrik berkapasitas total 35.000 megawatt (MW) selama lima tahun ke depan dipastikan bakal didominasi perusahaan listrik swasta (independent power producer/IPP) asing. Hal tersebut terjadi karena IPP dalam negeri masih menghadapi kendala pendanaan meski pemerintah telah memberi insentif berupa *government guarantee*.



Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015 - 2019	
Sasaran Peningkatan Daya Saing Mineral & Tambang	
<b>1. Peningkatan Nilai Tambah</b> <b>30</b> smelter Peningkatan <b>Kapasitas</b> Pengolahan Mineral	
<b>2. Sustainable mining</b>	
Komoditi	Juta Ton
bijih Nikel	18,7
bijih Besi	16,6
bijih Bauxite	20,0
bijih Mangan	0,6
konsentrat Tembaga	2,9

Disamping itu, untuk mengejar target pembangunan, pemerintah akan menjadikan program pembangunan kilang sebagai program prioritas nasional. Program percepatan kilang ini akan mencontoh program percepatan infrastruktur listrik 35.000 megawatt (MW). Dari 109 proyek pembangkit berdaya total 36.858 MW ini, 74 proyek berkapasitas 5.904 MW diantaranya akan dikerjakan dengan skema pengembangan listrik swasta atau independent power producer (IPP) dan 35 proyek lainnya yang berdaya 10.681 MW dikerjakan PLN. Secara lokasi, Jawa Bali terdapat proyek pembangkit berkapasitas 18.697 MW, Sumatera 10.090 MW, Sulawesi

3.470 MW, Kalimantan 2.635 MW, Nusa Tenggara 670 MW, Maluku 272 MW dan Papua 220 MW. Total kebutuhan pendanaan selama periode 2015-2019 sekitar Rp 1.127 triliun yang terdiri atas PLN Rp 512 triliun dan swasta (IPP) Rp 615 triliun. Sesuai Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik 2015-2024, pemerintah memproyeksikan beban puncak listrik dengan asumsi pertumbuhan ekonomi 6,1 persen pada 2015 akan mencapai 36.787 MW dan pada 2019. bakal sampai 50.531 MW dengan pertumbuhan ekonomi



7,1 persen, dan tahun 2024 mencapai 74.536 MW dengan asumsi pertumbuhan 7 persen. Saat ini, kapasitas listrik terpasang nasional adalah 50.000 MW. Dengan tambahan 35.000 MW, maka rasio elektrifikasi meningkat dari 84 persen pada 2015 menjadi 97 persen pada 2019.

Berikut sejumlah keberhasilan kegiatan prioritas bidang Infrastruktur Pertambangan dan Energi yang dicapai tahun 2015-2019 antara lain:

1. Kawasan Industri Pelabuhan Internasional-KALTARA
2. Status KIPI: Pengembangan Kawasan Industri
3. Status KIPI: Pembangkit PLTA
4. Status KIPI: Tenant Kawasan Industri
5. Percepatan KEK Sorong dan Perancangan Sebagai Pusat Energi Gas di Kawasan Indonesia Timur
6. Koordinasi Kebijakan Pengembangan Pusat Pertumbuhan Ekonomi Berbasis Gas di Indonesia Timur
7. Pengendalian Kebijakan Peningkatan Rasio Elektrifikasi Nasional (Program 35 GW)
8. Pengendalian Implementasi Kebijakan percepatan Pembangunan
9. Pengolah Sampah yang Menghasilkan Energi Listrik (PESL)
10. Pengendalian Kebijakan Pengembangan Kilang Nasional
11. Pengendalian Implementasi Kebijakan Pengembangan jaringan Infrastruktur Gas
12. Pengendalian Kebijakan Pengembangan 14 Kawasan Industri di Luar Jawa Berbasis Mineral
13. Pengendalian Kebijakan Penghapusan Merkuri dan Pertambangan Emas Skala Kecil (PESK)
14. Kerjasama Internasional

### **c. Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata**

Pelayaran rakyat di Indonesia saat ini memegang peran penting dalam sistem angkutan laut di Indonesia, utamanya angkutan laut menuju daerah terisolir. Namun demikian berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan justru pertumbuhan pelayaran rakyat mencatat angka pertumbuhan negatif. Pada tahun 2005 tercatat sebanyak 1.376 unit armada pelayaran rakyat dan pada tahun 2009 telah turun menjadi 1.293. Jika dihitung berdasarkan tonase pelayaran rakyat mengalami pertumbuhan dari 145.006 ton menjadi 152.800 ton. Ini berarti selama kurun waktu lima tahun tersebut telah terjadi peningkatan tonase setiap armada.

Pelayaran rakyat memiliki fungsi penting sebagai penghubung dari sentra produksi masyarakat di pulau dan/atau lokasi terpencil dengan pelabuhan perintis dan pelabuhan lainnya yang lebih besar. Permasalahan yang ada sampai dengan saat ini adalah belum semua sentra produksi masyarakat memiliki pelabuhan yang representatif lengkap dengan kesyahbandaran dan fasilitas keselamatan.

Implementasi Tol Laut yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo diyakini akan meningkatkan volume pergerakan barang antar wilayah, termasuk pergerakan ke/dari wilayah-wilayah yang dilayari oleh Pelayaran Rakyat. Pentingnya Pelayaran Rakyat juga bisa dilihat dari keberadaan 13.466 pulau, 5,8 juta km<sup>2</sup> luas lautan, 95.181 km garis pantai, dan 2.154 pelabuhan di Indonesia (data Kementerian Perhubungan, 2014). Pelayaran Rakyat diperlukan untuk pengangkutan barang ke wilayahwilayah yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas, termasuk sungai dan danau. Di lain sisi, Pelayaran Rakyat dapat bertahan namun sulit berkembang karena kekurangan bantuan dan dukungan finansial, baik dari pemerintah maupun perbankan. Pelayaran Rakyat membutuhkan dukungan pengembangan dari teknologi tradisional ke teknologi modern agar lebih memenuhi aspek keselamatan dan kecepatan.

### ***Sarana Produksi Perikanan***

Data yang tersedia pada Buku Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2013 memperlihatkan bahwa jumlah pelabuhan perikanan yang ada di Indonesia pada tahun sebanyak 816 buah, dengan rincian sebagaimana pada tabel berikut. Tampak bahwa mayoritas pelabuhan perikanan yang ada adalah sekelas pangkalan pendaratan ikan. Sesuai dengan ketentuan yang ada, pangkalan pendaratan ikan tanggung jawab pengelolaannya berada pada pemerintah Kabupaten/Kota.

Terbanyak kedua adalah Pelabuhan Perikanan Pantai yang dikelola oleh Pemerintah Propinsi, yaitu sebanyak 44 buah, atau 5,39%. Sedangkan pelabuhan yang dikelola oleh UPT milik Pemerintah Pusat adalah 22 buah meliputi Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) sebanyak 6 buah, Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) sebanyak 14 buah dan Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) sebanyak 2 buah.

Jumlah kapal penangkap ikan yang bermotor pada tahun 2012 sebanyak 484.750 buah, sedangkan untuk perahu tanpa motor sebanyak 320.980 buah (FAO Annual Report 2013) dari total kapal penangkap ikan seluruh dunia sebanyak 2.710.300 buah kapal bermotor dan 2.011.000 buah perahu tanpa motor. Berdasarkan Statistik Produksi Perikanan Tangkap yang dirilis oleh FAO Tahun 2012, Indonesia merupakan produsen terbesar kedua setelah Tiongkok dengan besaran produksi 5.813.800 ton (produksi Tiongkok sebesar 16.167.443 ton). Produksi perikanan tangkap dunia pada tahun 2012 adalah sebesar 91.336.230 ton, ini berarti Indonesia berkontribusi sebesar 6,37%. Sementara itu untuk produksi perikanan budidaya, Indonesia menempati urutan ke 4 terbesar setelah Tiongkok, India dan Vietnam dengan total produksi sebesar 3.067.660 ton atau senilai US\$ 6.715.108.000,- dari total produksi dunia sebesar 66.633.253 ton atau senilai US\$ 137.731.508.000,-. Ini berarti produksi perikanan budidaya Indonesia pada tahun 2012 sebesar 4,6% volume produksi atau sebesar 4,88% dari nilai produksi.

### ***Industri Pengolahan Sumberdaya Hayati Laut***

Permintaan pasar dunia terhadap produk industri pengalengan ikan sangat besar, sementara kontribusi produk industri pengalengan ikan nasional sangat kecil yaitu 4%. Sebagai dampak melemahnya perekonomian dunia dengan adanya krisis global yang baru lalu, maka ekspor industri ikan dalam kaleng



mengalami penurunan sampai 30 %. Hal tersebut karena menurunnya permintaan terhadap produk ikan dari Indonesia. Ekspor beberapa jenis tuna dalam kaleng pada tahun 2006 menurun dari 359 ton menjadi 329 ton pada tahun 2007. Dalam hal masalah kemasan, di Indonesia dinilai relatif paling mahal dibanding negara-negara lain. Kebutuhan bahan baku kemasan berupa kaleng (tin plate) selama ini antara 60%-70% masih diimpor, selebihnya dipenuhi dari produksi dalam negeri. Impor tin plate dikenakan bea masuk 15%, sementara impor ikan kaleng hanya dikenakan bea masuk 5%. Karena itu dibidang industri perikanan dalam kaleng masih diperlukan adanya harmonisasi bea masuk. Saat ini terdapat 6 kelompok industri pengolahan hasil perikanan di Indonesia, yaitu sebagai berikut:

- a. Industri pengalengan ikan dan biota perairan lainnya, seperti ikan sardencis dalam kaleng, udang dalam kaleng dan sejenisnya;
- b. Industri pengaraman/pengeringan ikan dan biota perairan lainnya, seperti : ikan tembang asin, ikan teri asin, udang asin, cumi-cumi asin dan sejenis;
- c. Industri pengasapan ikan dan biota perairan lainnya, seperti ikan bandeng asap, ikan cakalang asap dan sejenisnya;
- d. Industri pembekuan ikan dan biota perairan lainnya, seperti ikan bandeng beku, ikan tuna beku, dan sejenisnya;
- e. Industri pemandangan ikan dan biota perairan lainnya, pindang ikan bandeng, pindang ikan tongkol, dan sejenisnya;
- f. Industri pengolahan pengawetan lainnya untuk ikan dan biota lainnya: tepung ikan, tepung udang, rumput laut, terasi, petis dan sejenisnya

Berikut sejumlah keberhasilan kegiatan prioritas Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata yang dicapai tahun 2015-2019 antara lain:

1. Infrastruktur Kapal Pesiar
2. Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Adikarto, Yogyakarta
3. Pembentukan dan Pembangunan Kawasan Badan Otorita Pariwisata Danau Toba
4. Pembentukan dan Pembangunan Kawasan Badan Otorita Pariwisata Borobudur
5. Percepatan Pembangunan Infrastruktur dan KEK Pariwisata di Provinsi Sumatera Barat
6. National Capital Integrated Coastal Development (NCICD)
7. Infrastruktur Marina Labuan Bajo
8. Infrastruktur Sentra kelautan dan perikanan terpadu (SKPT) Sabang dan Natuna
9. Satuan Tugas Bersama Indonesia-India (Joint Task Force on Aceh - Andaman dan Nicobar Island) untuk Aceh - Pulau Andaman dan Nicobar.



#### 4. Industri Penunjang Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur maritim harus didukung dengan industri penunjang yang kuat, yang meliputi industri manufaktur, industri rekayasa, konstruksi dan instalasi, dan industri dasar. Keberadaan industri penunjang yang kuat diharapkan akan menambah tingkat kandungan dalam negeri dalam pembangunan infrastruktur maritim.

Pada saat ini di Indonesia terdapat sekurang- kurangnya 198 industri galangan, baik untuk pembuatan kapal (ship building industry) maupun galangan untuk perbaikan (ship maintenance). Sekitar 110 galangan terdapat di Pulau Batam, sisanya tersebar di sejumlah pulau: 14 galangan di Pulau Sumatera, 18 galangan di Pulau Kalimantan, 23 galangan di Pulau Jawa, 3 galangan di Pulau Sulawesi dan 3 galangan di Maluku. Fakta ini tentu saja sangat menarik karena disamping penyebarannya yang tidak merata, ternyata galangan kapal yang maju justru yang berlokasi di Pulau Batam.

Kemajuan galangan kapal yang berdomisili di Pulau Batam tidak terlepas dari kebijakan pengembangan Pulau Batam sebagai otorita khusus atau kawasan ekonomi khusus karena adanya fasilitas baik fiskal maupun nonfiskal untuk menunjang perkembangan ekonomi di Pulau Batam. Fakta ini merupakan pembelajaran yang baik sehingga untuk pengembangan galangan kapal di pulau lainnya dapat meniru kebijakan di pulau Batam.

Industri semen juga merupakan salah satu industri penunjang infrastruktur yang cukup penting. Saat ini di Indonesia terdapat 9 industri semen yang beroperasi dan tersebar di sejumlah pulau, yaitu:

- a. Pabrik semen pertama di Indonesia dibangun di Indarung Sumatera Barat tahun 1904 yang saat ini dikenal dengan PT Semen Padang (4 pabrik)
- b. PT Semen Gresik di Jawa Timur (saat ini 3 pabrik yang beroperasi di Tuban)
- c. PT Semen Tonasa Sulawesi Selatan (3 Pabrik)
- d. PT Semen Cibinong (saat ini bernama PT Holcim Indonesia, 2 pabrik di Bogor dan 1 pabrik di Cilacap)
- e. PT Indocement Tunggul Prakarsa, yang saat ini sahamnya sebagian besar dimiliki oleh Heidelberger (9 pabrik di Bogor, 2 pabrik di Cirebon dan 1 pabrik di Tarjun Kalimantan Selatan)
- f. PT Semen Andalas Indonesia sahamnya sebagian besar dimiliki oleh Lafarge (1 pabrik di Aceh)
- g. PT Semen Baturaja (1 pabrik di Baturaja Sumatera Selatan dengan 3 grinding plant di Palembang, Lampung dan Baturaja)
- h. PT Semen Kupang (1 pabrik di Kupang NTT)
- i. PT Semen Bosowa Maros (1 pabrik di Sulawesi Selatan)

Kapasitas total terpasang di Indonesia saat ini adalah 45.000.000 ton per tahun, dimana pemain utama pada industri semen nasional masih dipegang oleh Semen Gresik Group. Peta distribusi pabrik semen di samping juga memperlihatkan fakta bahwa penyebarannya belum merata. Oleh karena itu prioritas utama

untuk pembangunan pabrik semen baru seyogyanya kearah Indonesia Timur. Keberadaan semen di kawasan Timur diharapkan mampu mengurangi kesenjangan harga semen dan mendorong perkembangan pembangunan infrastruktur. Selanjutnya pembangunan infrastruktur pada gilirannya akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi.

Industri baja merupakan salah satu penopang infrastruktur maritim nasional. Pada tahun 2006 produksi baja nasional baru mencapai 3,8 juta ton atau sekitar 0,3% produksi baja dunia. Kebutuhan logam besi baja di dalam negeri pada tahun 2015 diperkirakan mencapai 13.000.000 ton. Prognosis permintaan sejumlah 13.000.000 ton pada tahun 2015 tersebut menunjukkan adanya pertumbuhan sekitar 8,3% terhadap target tahun sebelumnya. Belum semua kebutuhan akan baja dipenuhi dari produksi dalam negeri, terdapat impor sekitar 40% dari kebutuhan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) yang diolah Kemenperin diketahui sepanjang tahun 2014 industri logam dasar besi dan baja tumbuh mencapai 6,93%. Pertumbuhan ini seyogyanya dipacu lebih cepat lagi karena seiring dengan pertumbuhan pembangunan maka kebutuhan akan baja terus meningkat. Tampak bahwa konstruksi menempati posisi pertama dalam penggunaan baja, yaitu mencapai 51,2%. Selanjutnya diikuti industri mesin (14,5%), produk metal (12,5%) dan otomotif (12%). Sisanya dimanfaatkan oleh industri transportasi (4,8%, peralatan listrik (3%) dan peralatan rumahtangga (2%). Memperhatikan profil ini maka pengembangan industri baja akan sangat menunjang pembangunan infrastruktur dan meningkatkan tingkat kandungan lokal.

Berikut sejumlah keberhasilan kegiatan prioritas Infrastruktur Pelayaran, Perikanan dan Pariwisata yang dicapai tahun 2015-2019 antara lain:

1. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lhokseumawe
2. Penataan Kawasan Ekonomi dan Industri Terpadu Bekasi - Karawang - Purwakarta (BEKAPUR)
3. Pembangunan Kawasan Industri Maritim Tanggamus
4. Kendaraan Bermotor Listrik untuk Transportasi Jalan
5. Industri Galangan Kapal
6. Industri Kedirgantaraan
7. TKDN Pemantauan Implementasi Penggunaan Produk Dalam Negeri
8. Pembangunan Rolling Stock LRT Jakarta-Bogor-Depok-Bekasi (Jabodebek)

#### **1.1.4. Profil Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**

Berdasarkan Peratutan 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

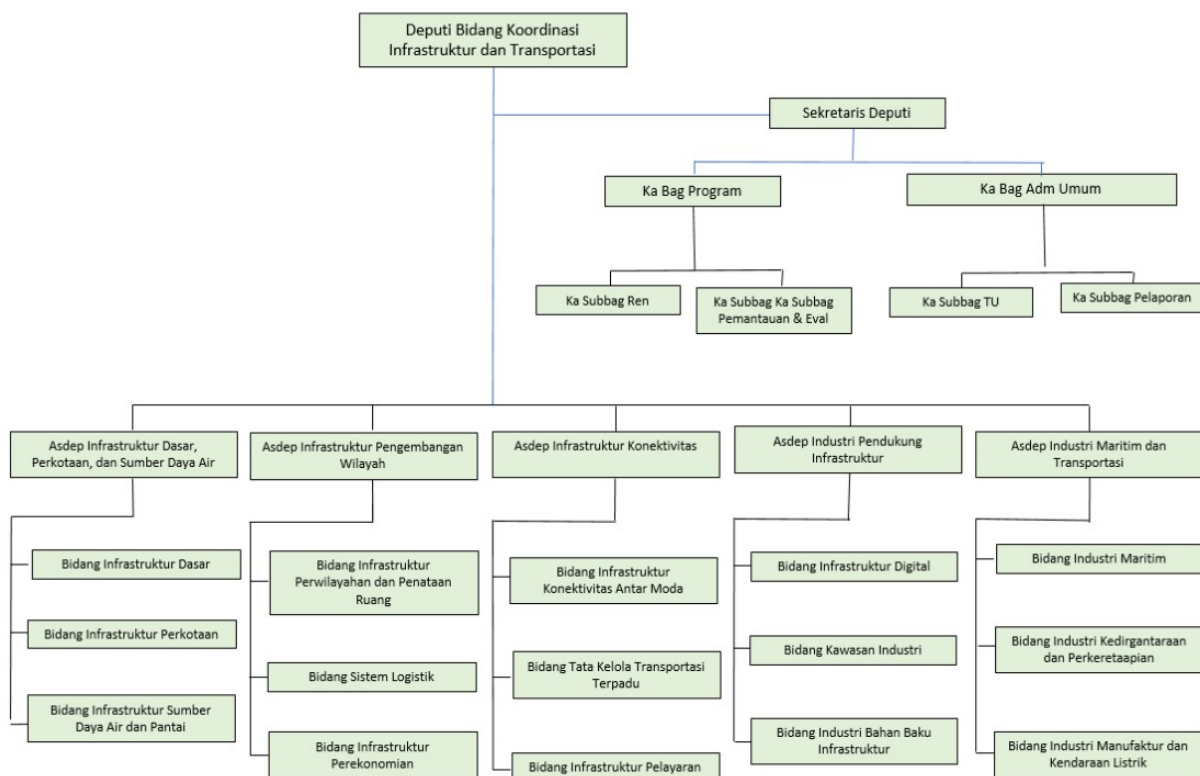


Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu dibidang infrastruktur dan transportasi. Dalam melaksanakan tugas, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi menyelenggarakan fungsi, sebagai berikut:

- 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, evaluasi, dan pelaporan di bidang infrastruktur dan transportasi;
- 4) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator

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

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 khususnya 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 tinggi 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.

### 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 STRATEGIS

### 2.1 Visi

Visi Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi sejalan dengan Visi yang ditetapkan Kementerian Koordinator Bidang Kematriman 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 Kematriman 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 Kematriman dan Investasi yang sama dengan Misi Presiden dan Wakil Presiden tahun 2020--2024, Deputy 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 Deputy 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 sasaran pembangunan Kemaritiman dan Investasi tahun 2020-2024 yaitu **“Terwujudnya pemerataan pembangunan ekonomi berbasis kemaritiman yang seimbang dan dinamis”** maka tujuan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi adalah:

1. Meningkatnya Kualitas dan Pemerataan Infrastruktur
2. Meningkatnya Konektivitas antar Wilayah
3. Meningkatnya Kemandirian Industri Penunjang Infrastruktur, Maritim, dan Transportasi

## 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:

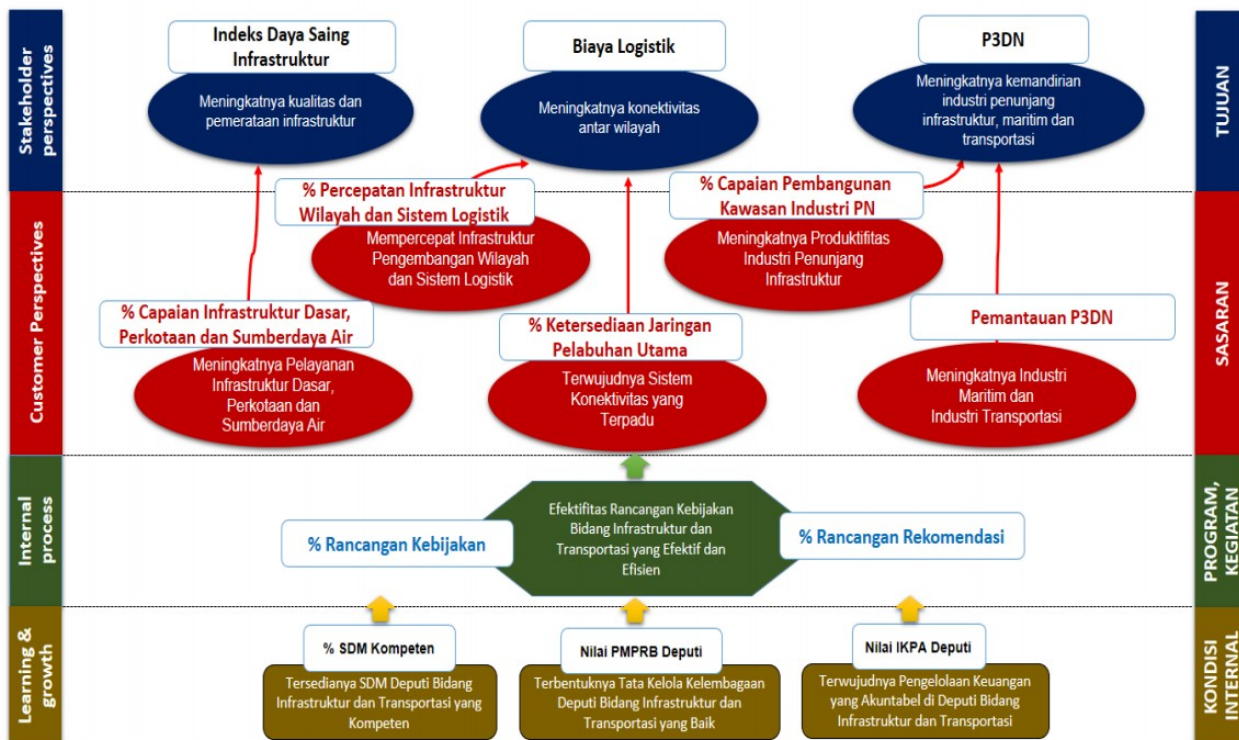
1. Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air
2. Mempercepat Infrastruktur Pengembangan Wilayah dan Sistem Logistik
3. Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu
4. Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur
5. Meningkatnya Industri Maritim dan Industri 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.

### PETA STRATEGIS DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI



Gambar 2.1 Peta Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

Sasaran strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi merupakan kondisi yang diinginkan dan akan dicapai oleh Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi sebagai suatu outcome dari beberapa program dan kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai visi dan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Sasaran Strategis Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024 dapat dijabarkan sebagai berikut:



Tabel 2.1 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi 2020-2024

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET					UNIT PELAKSANA
			2020	2021	2022	2023	2024	
<b>Stakeholders perspective</b>								
SS1	Meningkatnya kualitas dan pemerataan infrastruktur	Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur	79	78	77	76	75	Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
SS2	Meningkatnya konektivitas antar wilayah	Biaya Logistik terhadap PDB	22,56	21,92	21,28	20,64	20,00	Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah  Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
SS3	Meningkatnya kemandirian industri penunjang infrastruktur, maritim dan transportasi	Persentase Pengendalian Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur  Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi
<b>Customers perspective</b>								
SS4	Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air	Persentase Capaian Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
SS5	Mempercepat Infrastruktur Pengembangan Wilayah dan Sistem Logistik	Persentase Percepatan Infrastruktur Wilayah dan Sistem Logistik	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
SS6	Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu	Persentase Ketersediaannya Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
SS7	Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur	Capaian Pembangunan Kawasan Industri Prioritas Nasional	3 Kawasan Industri	4 Kawasan Industri	5 Kawasan Industri	7 Kawasan Industri	9 Kawasan Industri	Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur
SS8	Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi	Persentase Pemantauan P3DN	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET					UNIT PELAKSANA
			2020	2021	2022	2023	2024	
<b>Internal Process Perspective</b>								
SS9	Efektifitas Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Efektif dan Efisien	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi	100	100	100	100	100	Seluruh Asdep
		Persentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi	100	100	100	100	100	Seluruh Asdep
<b>Learning and Growth Perspective</b>								
SS10	Tersedianya SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Kompeten	Persentase SDM yang sesuai Kompetensinya	50	60	70	80	90	Sesdep
SS11	Terbentuknya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Baik	Nilai PMPRB Deputi	75	75	80	85	90	Sesdep
		Nilai Evaluasi Internal SAKIP Deputi	65	67	70	73	75	Sesdep
SS12	Terwujudnya Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi	Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	80	82	85	85	85	Sesdep

## 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:

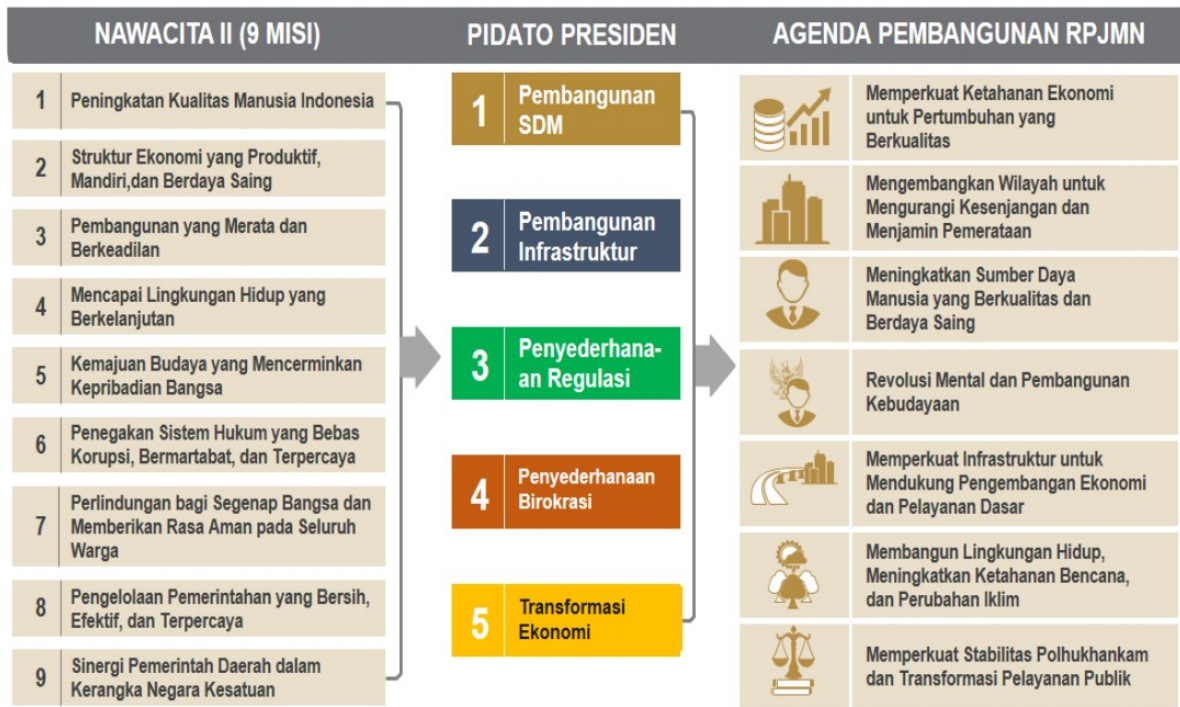
- 1) Pengelolaan sumberdaya kelautan dan pembangunan sumberdaya manusia;
- 2) Pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut;
- 3) Tatakelola dan kelembagaan kelautan;
- 4) Ekonomi, infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan;
- 5) Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut;
- 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

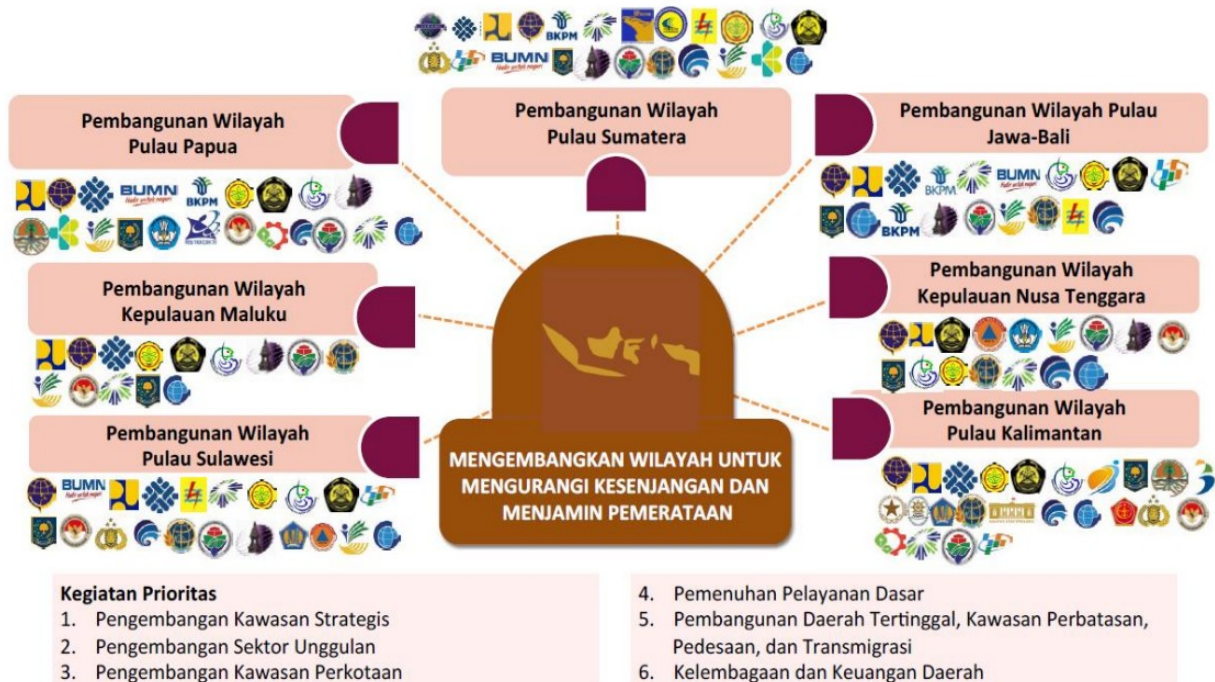
Di dalam Agenda Pembangunan Nasional RPJMN 2020-2024, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi selama periode 2020-2024 mendukung Prioritas Nasional ke-1, 2 dan 5 yang dapat dijabarkan sebagai berikut:

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.

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	<i>Logistic Performance Index</i>	Kemenhub, PUPR	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
2	TKDN	Kemenperin	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
3	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 Infrastruktur, diwujudkan melalui strategi: meningkatnya kualitas dan pelayanan infrastruktur dasar
2. Peningkatan sebaran investasi yang mendukung pertumbuhan ekonomi nasional yang berkualitas dan merata, dapat 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) Meningkatkan 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 Infrastruktur dan Transportasi
- 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 Pelayanan Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air

Arah kebijakan yang dilakukan yaitu Peningkatan kualitas dan pemerataan 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
- Peningkatan 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 wilayah
- Penguatan konektivitas jalan nasional dan dukungan konektivitas jalan daerah
- Peningkatan pelayanan jaringan jalan perkotaan
- Peningkatan Kuantitas, Kualitas, dan Aksesibilitas Air

## 2. Mempercepat Infrastruktur Pengembangan Wilayah dan Sistem Logistik

Arah kebijakan yang dilakukan yaitu 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 Aksesibilitas Daerah Tertinggal
- Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan-Pelabuhan Utama

## 3. Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu

Arah kebijakan yang dilakukan yaitu Peningkatan Infrastruktur Konektivitas, 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)

#### **4. Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur**

Arah kebijakan yang dilakukan yaitu 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

#### **5. Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi**

Arah kebijakan yang dilakukan yaitu 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	
<b>Stakeholders perspective/Indikator Tujuan</b>								
SS1	Meningkatnya kualitas dan pemerataan infrastruktur	Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur	79	78	77	76	75	Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
SS2	Meningkatnya konektivitas antar wilayah	Biaya Logistik terhadap PDB	22,56	21,92	21,28	20,64	20,00	Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah  Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
SS3	Meningkatnya kemandirian industri penunjang infrastruktur, maritim dan transportasi	Persentase Pengendalian Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur  Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi
<b>Customers perspective/Indikator Sasaran</b>								
SS4	Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air	Persentase Capaian Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET					UNIT PELAKSANA
			2020	2021	2022	2023	2024	
SS5	Mempercepat Infrastruktur Pengembangan Wilayah dan Sistem Logistik	Persentase Percepatan Infrastruktur Wilayah dan Sistem Logistik	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
SS6	Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu	Persentase Ketersediaannya Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu	100	100	100	100	100	Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
SS7	Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur	Capaian Pembangunan Kawasan Industri Prioritas Nasional	3 Kawasan Industri	4 Kawasan Industri	5 Kawasan Industri	7 Kawasan Industri	9 Kawasan Industri	Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur
SS8	Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi	Persentase Pemantauan P3DN	100	100	100	100	100	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 Kedeputan.

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	
<b>Program Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan</b>									
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 Tindakanlanjut 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 Tindakanlanjut Kebijakan Infrastruktur Pengembangan Wilayah	6	7	8	9	10	Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
3	Koordinasi Infrastruktur Konektivitas	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Konektivitas	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindakanlanjut Kebijakan Infrastruktur Konektivitas	7	8	9	10	11	Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
4	Koordinasi Industri Pendukung Infrastruktur	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Industri Pendukung Infrastruktur	Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindakanlanjut 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 Tindakanlanjut Kebijakan Industri Maritim dan Transportasi	6	7	8	9	10	Asisten Deputi Maritim dan Transportasi

No	Nama Kegiatan	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Target					Unit Pelaksana Eselon II
				2020	2021	2022	2023	2024	
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 Kedeputusan 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 konektivitas; 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.





	<i>Pengendalian Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur  Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi
SS 4	Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air													
	<i>Persentase Capaian Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
SS 5	Mempercepat Infrastruktur Pengembangan Wilayah dan Sistem Logistik													
	<i>Persentase Percepatan Infrastruktur Wilayah dan Sistem Logistik</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
SS 6	Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu													
	<i>Persentase Ketersediaannya Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
SS 7	Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur													

	<i>Persentase Capaian Pembangunan Kawasan Industri Prioritas Nasional</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Asisten Deputi Pendukung Infrastruktur
SS 8	<b>Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi</b>													
	<i>Persentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi dalam Negeri (P3DN)</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Asisten Deputi Maritim dan Transportasi
SS 9	<b>Efektifitas Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Efektif dan Efisien</b>													
	<i>Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Seluruh Asdep
	<i>Persentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi</i>	Pusat	100	100	100	100	100							Seluruh Asdep
SS 10	<b>Tersedianya SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Kompeten</b>													
	<i>Persentase SDM yang sesuai Kompetensinya</i>	Pusat	50	60	70	80	90							Sesdep
SS 11	<b>Terbentuknya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Baik</b>													
	<i>Nilai PMPRB Deputi</i>	Pusat	75	75	80	85	90							Sesdep
	<i>Nilai Evaluasi Internal SAKIP Deputi</i>	Pusat	65	67	70	73	75							Sesdep
SS 12	<b>Terwujudnya Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi</b>													



	Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	Pusat	80	82	85	85	85						Sesdep
<b>Program B: Program Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan</b>													
	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	Pusat	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 Transportasi yang dihasilkan dan ditindaklanjuti	Pusat	31	36	41	46	51	14,130	16,250	18,687	21,490	24,714	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
<b>Kegiatan 1 : Koordinasi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air</b>													
	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 Tindaklanjuti Kebijakan Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air		6	7	8	9	10	1,617	1,860	2,139	2,460	2,829	
<b>Kegiatan 2 : Koordinasi Infrastruktur Pengembangan Wilayah</b>													

	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Pengembangan Wilayah													Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah
	<i>Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindakanlanjut Kebijakan Infrastruktur Pengembangan Wilayah</i>	Pusat	6	7	8	9	10	1,447	1,664	1,914	2,201	2,531		
<b>Kegiatan 3 : Koordinasi Infrastruktur Konektivitas</b>														
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Konektivitas													Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas
	<i>Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindakanlanjut Kebijakan Infrastruktur Konektivitas</i>	Pusat	7	8	9	10	11	1,433	1,648	1,895	2,180	2,507		
<b>Kegiatan 4 : Koordinasi Industri Pendukung Infrastruktur</b>														
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Industri Pendukung Infrastruktur													Asisten Deputi Pendukung Infrastruktur
	<i>Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindakanlanjut Kebijakan Industri Pendukung Infrastruktur</i>	Pusat	6	7	8	9	10	1,402	1,613	1,854	2,133	2,453		
<b>Kegiatan 5 : Koordinasi Industri Maritim dan Transportasi</b>														
	Terlaksananya Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Industri Maritim dan Transportasi													Asisten Deputi Maritim dan Transportasi
	<i>Jumlah Rumusan Kebijakan dan Rekomendasi atau Rumusan Tindakanlanjut Kebijakan Industri Maritim dan Transportasi</i>	Pusat	6	7	8	9	10	1,684	1,937	2,227	2,562	2,946		

<b>Kegiatan 6 : Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi</b>													
	<b>Terselenggaranya Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi</b>												Sekretaris Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
	<i>Jumlah Layanan Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi</i>	Pusat	2	2	2	2	2	6,546	7,528	8,657	9,956	11,449	