



**LAPORAN
KINERJA
INSTANSI PEMERINTAH**

2022

**DEPUTI BIDANG
KOORDINASI
INFRASTRUKTUR DAN
TRANSPOTASI**



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun Anggaran 2022. Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah ini merupakan perwujudan pertanggungjawaban atas kinerja pencapaian Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang tertuang dalam Perjanjian Kinerja Tahun Anggaran 2022 yang disusun berdasarkan hasil capaian sesuai dengan target kinerja yang tercantum dalam Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun 2022.



Sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 Tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, maka Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi telah menyusun Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2022. Rencana yang sudah dilaksanakan dapat terlaksana dengan beberapa kendala yang menghambat. Selain itu, adanya arahan penting Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi untuk segera diselesaikan.

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

Jakarta, Januari 2023

Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi



Rachmat Kaimuddin

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	2
Daftar Isi	3
Daftar Tabel, Gambar, Dan Grafik	4
Ikhtisar Eksekutif	5
Bab I Pendahuluan	8
1.1. Gambaran Umum dan Dasar Hukum	8
1.2. Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.....	10
1.3. Potensi dan Permasalahan	12
Bab II Perencanaan Kinerja	15
2.1. Rencana Strategis	15
Bab III Akuntabilitas Kinerja	24
3.1. Capaian Kinerja Organisasi	24
3.2. Analisis Capaian Kinerja Organisasi.....	26
<i>Stakeholders Perspective</i>	26
<i>Customers Perspective</i>	34
<i>Internal Business Process Perspective</i>	36
<i>Learning and Growth Perspective</i>	38
3.3. Realisasi Anggaran	46
Bab IV Penutup	49
4.1. Kesimpulan	49
4.2. Saran.....	49
Lampiran	50

DAFTAR TABEL, GAMBAR, DAN GRAFIK

Tabel 1 Capaian Kinerja Organisasi	24
Tabel 2 Nilai SAKIP	40
Tabel 3 Nilai IKPA.....	46
Tabel 4 Resume Anggaran D3 TA 2022 per 30 Desember 2022 (SAKTI).....	46
Gambar 1 Struktur Organisasi	11
Gambar 2 Peta Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	16
Grafik 1 customer perspective	5
Grafik 2 Anggaran Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun Anggaran 2022 Awal Sebelum Refocusing.....	6
Grafik 3 Tantangan dan Saran	7

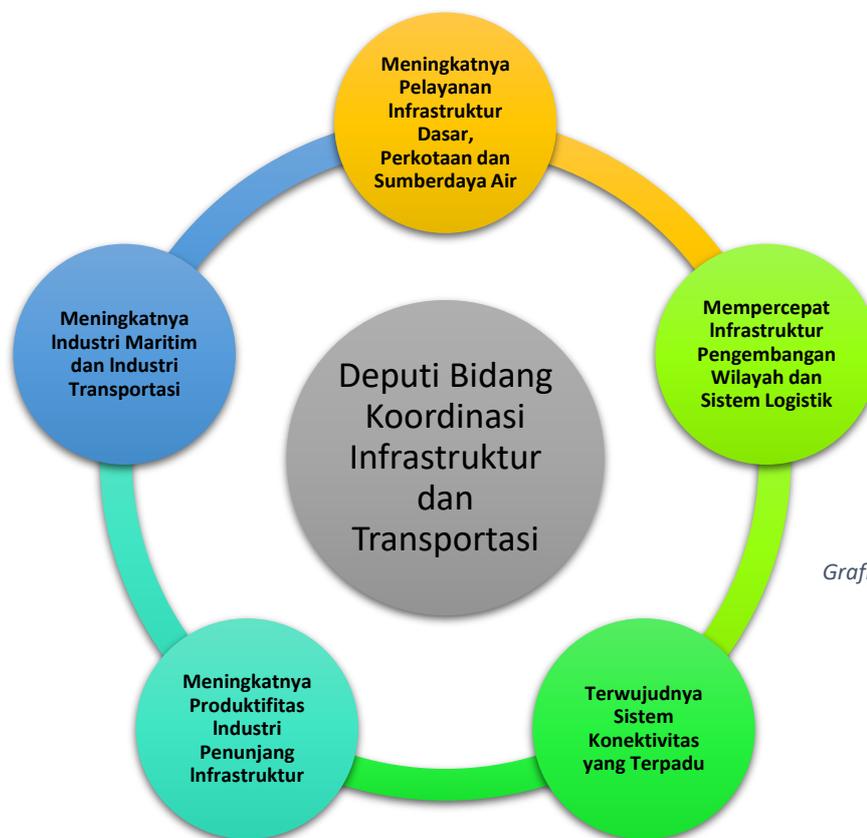
IKHTISAR EKSEKUTIF

Arah kebijakan dan strategi Deputy 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 Deputy 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

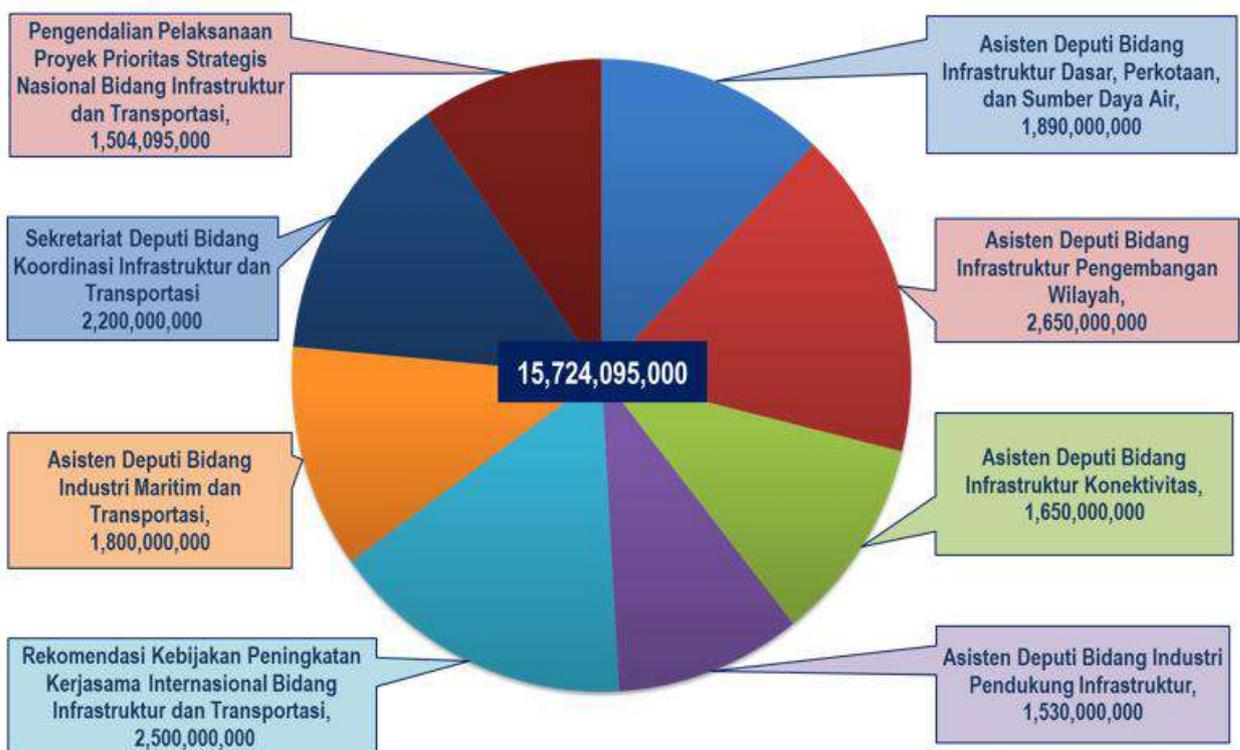
Berdasarkan hal tersebut diatas, arah kebijakan dan strategi untuk mewujudkan sasaran Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024 dapat dijabarkan sebagai berikut:



Grafik 1 customer perspective

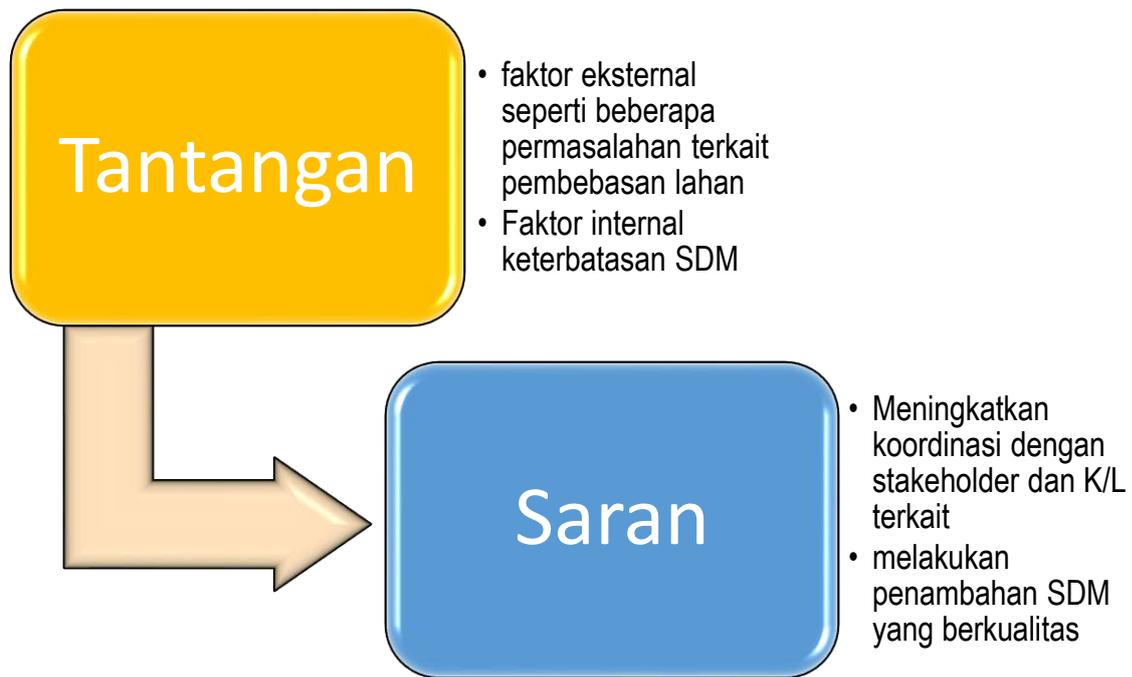
Penghitungan kinerja dapat direfleksikan dari 14 indikator kinerja utama Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, yang juga mencerminkan tugas dan fungsi strategis Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dari 14 IKU tersebut dapat dikatakan secara umum semua tercapai sesuai target.

Perihal kerangka pendanaan. Secara garis besar Anggaran Deputy 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.



Grafik 2 Anggaran Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun Anggaran 2022 Awal Sebelum Refocusing

Diketahui Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dapat menyerap sebesar Rp 15,161,750,029 atau sebesar 98,94%.



Grafik 3 Tantangan dan Saran

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Gambaran Umum dan Dasar Hukum

5 (lima) Arahan Utama Presiden dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Bidang Kemaritiman (RPJMN) Tahun 2020-2024, meliputi: 1) Pembangunan Infrastruktur, 2) Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM), 3) Mendorong Investasi, 4) Reformasi Birokrasi, dan 5) Penggunaan APBN.

Visi dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Bidang Kemaritiman dan Investasi (RPJMN) Tahun 2020-2024 ialah meningkatkan pembangunan negara kepulauan Indonesia dan mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional sebagai landasan menuju Indonesia pusat peradaban maritim dunia. Presiden Joko Widodo merencanakan gagasannya untuk membangun Indonesia menjadi poros maritim dunia melalui 5 (lima) Prioritas Nasional pada RPJMN 2020- 2024, yakni: 1) Pembangunan Manusia, 2) Penguatan Konektivitas, 3) Peningkatan Nilai Tambah Ekonomi, 4) Pemantapan Ketahanan Energi, Pangan, dan Sumberdaya Air, dan 5) Stabilitas Keamanan Nasional.

Dasar didirikannya Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman dan Investasi adalah Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi saat ini dijabat oleh Bapak Luhut Binsar Panjaitan. Hal ini dimaksudkan untuk mengefektifkan sinkronisasi dan koordinasi pembangunan di bidang kemaritiman dan investasi sehingga dapat terjadi sinergi diantara kementerian/lembaga yang dikoordinasikan untuk mengurangi dan/atau menghilangkan hambatan-hambatan yang ada. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah menyusun Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2020-2024, meliputi: visi, misi, tujuan dan sasaran strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

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

- a. Koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kemaritiman dan investasi;
- b. Pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kemaritiman dan investasi;
- c. Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
- d. Koordinasi dan sinkronisasi kebijakan penguatan negara maritim dan pengelolaan sumber daya maritim.
- e. Sesuai Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 2 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, struktur Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi, terdiri atas:

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

Visi

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

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:

Misi ke-1: Peningkatan kualitas manusia Indonesia;

Misi ke-2: Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing;

- Misi ke-3: Pembangunan yang merata dan berkeadilan;
- Misi ke-4: Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan;
- 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.

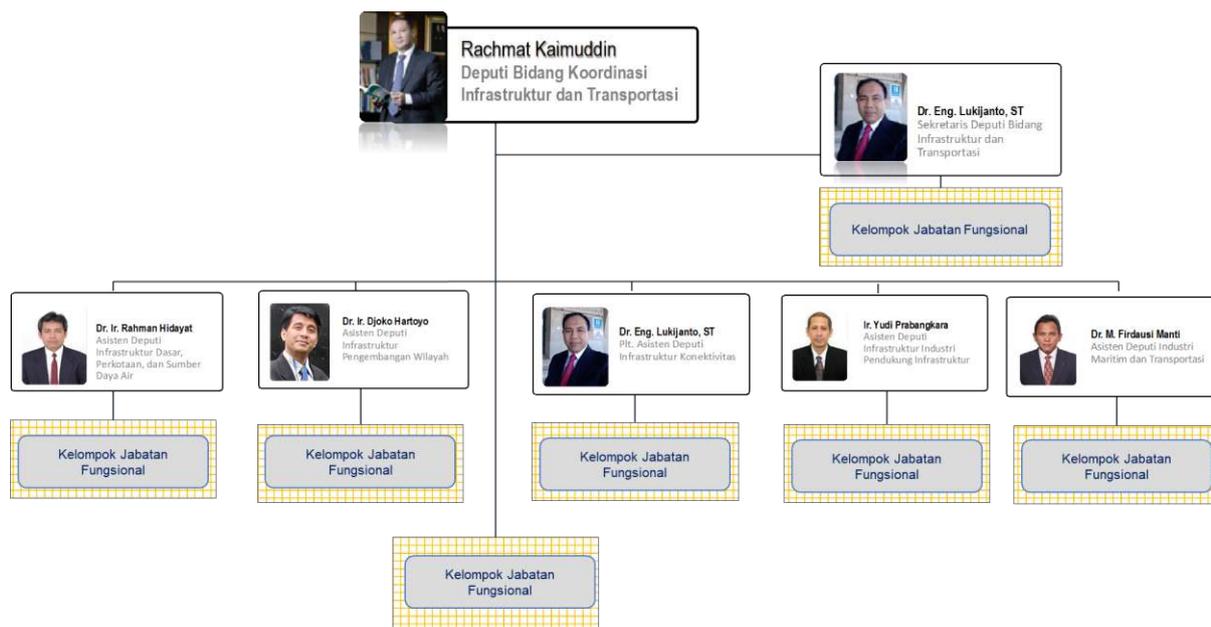
Tujuan

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

1.2. Struktur Organisasi 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



Gambar 1 Struktur Organisasi

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

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

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

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

1.3. Potensi dan Permasalahan

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

- Mandat dan arahan Menteri sangat jelas dan tegas, meliputi: koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian bidang infrastruktur dan transportasi;
- 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;
- 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 SOM ASN yang profesional dan berkompoten di bidangnya;

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

- **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 Toi 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
- **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.

- **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.

Permasalahan

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

- Jumlah SDM aparatur yang masih terbatas dari kebutuhan struktur organisasi yang ideal;
- Masih adanya keterbatasan sarana dan prasarana perkantoran serta fasilitas teknologi informasi dan komunikasi;
- Sebagai Kementerian baru tata kerja dan budaya kerja di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sedang dalam tahap pembangunan;
- 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:

- Berlakunya kawasan perdagangan bebas ASEAN (ASEAN Free Trade Area, AFTA) dalam tatanan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) mulai tahun 2015;
- Berlakunya kawasan perdagangan bebas China dan ASEAN (CAFTA) pada tahun 2016
- Keberadaan strategi jalur sutra yang dimiliki oleh Republik Rakyat Tiongkok;
- Dampak buruk perkembangan teknologi informasi yang sulit dikendalikan;
- Berkembangnya terorisme Internasional dan kejahatan lintas Negara;
- 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 II PERENCANAAN KINERJA

2.1. Rencana Strategis

Rencana strategis merupakan suatu proses yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai selama kurun waktu satu sampai dengan lima tahun secara sistematis dan berkesinambungan dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala yang ada atau yang mungkin timbul. Dalam rencana strategik termuat visi, misi, tujuan, sasaran, kebijakan, dan program yang diuraikan secara konseptual.

Dalam mengawal bidang koordinasi infrastruktur dan transportasi dalam rangka menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi telah menetapkan sasaran-sasaran strategis yang ingin dicapai setiap tahunnya pada tahun 2020 - 2024. Sasaran-sasaran strategis tersebut dijabarkan ke dalam tiga tingkatan yaitu sasaran strategis dengan indikator kinerja utama yang menysasar pada target kinerja impact dan outcome, sasaran kinerja program yang menysasar kepada target kinerja intermediate outcome (outcome antara) dan sasaran kinerja kegiatan yang menysasar kepada target kinerja output.

Sasaran-sasaran dan target kinerja selama lima tahun tersebut telah tertuang ke dalam Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 138/DIII Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Tahun 2020-2024. Adapun sasaran strategis dan target indikator kinerja utama, program dan kegiatan tahun 2022 adalah sebagai berikut:

Sasaran Strategis dan Target Indikator Kinerja Utama Tahun 2022 Berdasarkan tujuan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tersebut diatas, maka sasaran strategis yang akan dicapai dalam kurun waktu 2020-2024 yaitu diarahkan untuk:

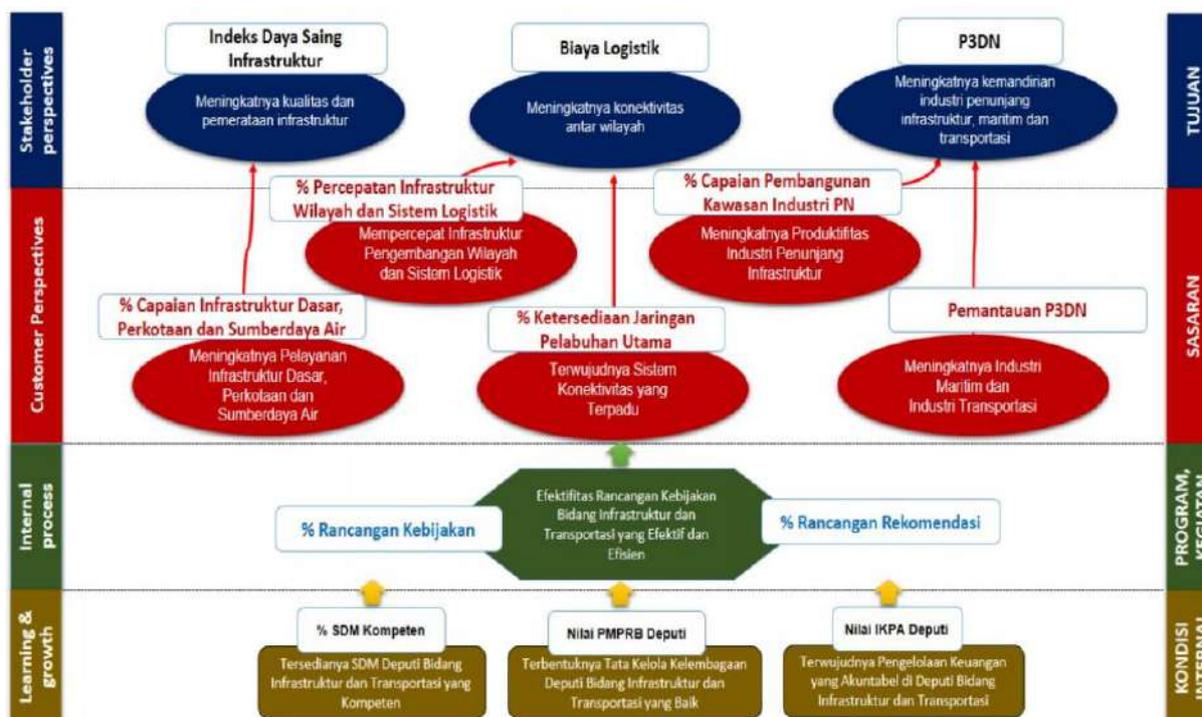
1. Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air
2. Mempercepat Infrastruktur Pengembangan Wilayah dan Sistem Logistik
3. Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu
4. Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur
5. Meningkatnya Industri Maritim dan Industri 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 Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi menggunakan pendekatan Balance Score Card (BSC) dan digambarkan dalam peta strategis sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut. Peta strategis Deputy 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;
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 Peta Strategis Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi

Sasaran strategis Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi merupakan kondisi yang diinginkan dan akan dicapai oleh Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi sebagai suatu outcome dari beberapa program dan kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai visi dan misi 17 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Sasaran Strategis Deputy Bidang Infrastruktur dan Transportasi tahun 2020-2024 dapat dijabarkan sebagai berikut:

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET					UNIT PELAKSANA	
		2020	2021	2022	2023	2024		
Stakeholders perspective								
SS1	Meningkatnya kualitas dan pemerataan infrastruktur	Indeks Daya Saing Infrastruktur	79,4	79,7	80	80,3	80,6	Asisten Deputy Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air
SS2	Meningkatnya konektivitas antar wilayah	Biaya Logistik terhadap PDB	22,56	22,30	21,90	21,50	22,00	Asisten Deputy Infrastruktur Pengembangan Wilayah Asisten Deputy 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 Deputy Industri Pendukung Infrastruktur Asisten Deputy Industri Maritim dan Transportasi
Customers perspective								
SS4	Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air	Persentase Capaian Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumberdaya Air	100	100	100	100	100	Asisten Deputy 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 Deputy Infrastruktur Konektivitas
SS6	Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu	Persentase Ketersediaannya Jaringan	3 Kawasan Industri	Asisten Deputy Infrastruktur				

		Pelabuhan Utama Terpadu						Pengembangan Wilayah
SS7	Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur	Persentase Capaian Pembangunan Kawasan Industri Prioritas Nasional	100	100	100	100	100	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
Internal Process Perspective								
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
		Presentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi	100	100	100	100	100	Seluruh Asdep
Learning and Growth Perspective								
SS10	Tersedianya SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Kompeten	Presentase SDM yang sesuai Kompetensinya	70	75	80	85	90	Sesdep
SS11	Terbentuknya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Baik	Nilai PMPRB Deputi	70	75	80	85	90	Sesdep
		Nilai Evaluasi Internal SAKIP Deputi	72	75	78	80	85	Sesdep
SS12	Terwujudnya Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi	Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	95	95	95	95	95	Sesdep



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI

**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI**

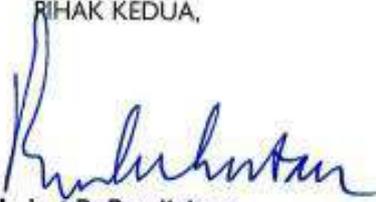
Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Nama : Ayodhia G.L. Kalake
Jabatan : Plt. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**
2. Nama : Luhut B. Pandjaitan
Jabatan : Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

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

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

Jakarta, Januari 2022

PIHAK KEDUA,

Luhut B. Pandjaitan

PIHAK PERTAMA,

Ayodhia G.L. Kalake d.

LAMPIRAN I
PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
DEPUTI BIDANG KOORDINASI
INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET TAHUNAN
Stakeholders Perspective			
SS.1	Meningkatnya Kualitas dan Pemerataan Infrastruktur	1 Meningkatkan Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar	87
SS.2	Meningkatnya Konektivitas antar Wilayah	2 Biaya Logistik terhadap PDB	21,28
SS.3	Meningkatnya Kemandirian Industri Penunjang Infrastruktur, Maritim, dan Transportasi	3 Persentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN)	100%
Customer Perspective			
SS.4	Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar	4 Meningkatkan Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar	87
SS.5	Menurunnya Biaya Logistik Nasional	5 Biaya Logistik terhadap PDB	21,28
SS.6	Terwujudnya Sistem konektivitas yang Terpadu	6 Persentase ketersediannya jaringan Pelabuhan Utama Terpadu	100%
SS.7	Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur	7 Pembangunan dan Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional	5 Kawasan Industri (kumulatif)
SS.8	Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi	8 Persentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN)	100%
Internal Business Process Perspective			
SS.9	Efektifitas Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Efektif dan Efisien	9 Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi	100%
		10 Persentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi	100%
Learning & Growth Perspective			
SS.10	Tersedianya SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Kompeten	11 Persentase SDM Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang Sesuai Kompetensi	70%
SS.11	Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	12 Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) pada Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	70

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		TARGET TAHUNAN
		13	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	80%
SS 12	Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	14	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	85

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
1	Koordinasi Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air	Rp. 1.890.000.000
2	Koordinasi Infrastruktur Pengembangan Wilayah	Rp. 2.650.000.000
3	Koordinasi Infrastruktur Konektivitas	Rp. 1.650.000.000
4	Koordinasi Industri Pendukung Infrastruktur	Rp. 4.030.000.000
5	Koordinasi Industri Maritim dan Industri Transportasi	Rp. 1.800.000.000
6	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	Rp. 3.704.095.000
JUMLAH ANGGARAN		Rp. 15.724.095.000

Jakarta, Januari 2022

Menteri Koordinator Bidang
Kemaritiman dan Investasi RI,



Luhut B. Pandjaitan

Pt. Deputi Bidang Koordinasi
Infrastruktur dan Transportasi,



Ayodhia G.L. Kalake

NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	JUDUL KINERJA/OUTPUT KINERJA	JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)			
			I	II	III	IV
14	Nilai IKPA Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	Hasil Penilaian IKPA Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi				√

Jakarta, Januari 2022

Pt. Deputy Bidang Koordinasi
Infrastruktur dan Transportasi



Ayodhia G.L. Kalake α

LAMPIRAN II
PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
DEPUTI BIDANG KOORDINASI
INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	JUDUL KINERJA/OUTPUT KINERJA	JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)			
			I	II	III	IV
Stakeholders Perspective						
1	Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur	Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur				√
2	Biaya Logistik terhadap PDB	Turunnya Prosentase Biaya Logistik terhadap PDB				√
3	Pengendalian Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri	Koordinasi Tim Pokja P3DN				√
Customer Perspective						
4	Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur	Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur				√
5	Biaya Logistik terhadap PDB	Turunnya Prosentase Biaya Logistik terhadap PDB				√
6	Persentase Ketersediannya Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu	Kajian Penetapan Pelabuhan Utama Terpadu				√
7	Pembangunan dan Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional	Terkoordinasikannya Pembangunan dan Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional				√
8	Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN)	Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN)				√
Internal Business Process Perspective						
9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	Tercapainya Persentase Rancangan Kebijakan yang diterbitkan				√
10	Persentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	Tercapainya Rekomendasi Pengendalian Kebijakan yang dilaksanakan				√
Learning & Growth Perspective						
11	Persentase SDM yang sesuai kompetensinya	Meningkatnya Persentase SDM yang sesuai kompetensinya				√
12	Nilai Evaluasi Internal SAKIP Deputi	Laporan Hasil Evaluasi SAKIP oleh APIP				√
13	Nilai PMPRB Deputi	Laporan PMPRB Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi				√

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

3.1. Capaian Kinerja Organisasi

Tabel 1 Capaian Kinerja Organisasi

SS	IKU	Target Triwulan/ Tahun (t) LKJ	Realisasi Triwulan/ Tahun (t) LKJ	Capaian %	Capaian periode sebelumnya (t-1)	Target Akhir Renstra
SS.1 Meningkatnya Kualitas dan Pemerataan Infrastruktur	1. Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar	87	68	100%	N/A	85
SS.2 Meningkatnya Konektivitas antar Wilayah	2. Biaya Logistik Terhadap PDB	21,28	N/A	100%	N/A	20,00
SS.3 Meningkatnya Kemandirian Industri Penunjang Infrastruktur, Maritim, dan Transportasi	3. Presentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN)	100%	100%	100%	100%	100%
SS.4 Meningkatnya Pelayanan Infrastruktur Dasar	4. Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar	87	68	100%	N/A	85
SS.5 Menurunnya Biaya Logistik Nasional	5. Biaya Logistik terhadap PDB	21,28	N/A	100%	N/A	20,00
SS.6 Terwujudnya Sistem Konektivitas yang Terpadu	6. Presentase Ketersediannya Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu	100%	100% (2 pelabuhan) Pengembangan Pelabuhan Makassar New Port dan Pengembangan Pelabuhan Belawan	100%	100%	100%

SS	IKU	Target Triwulan/ Tahun (t) LKJ	Realisasi Triwulan/ Tahun (t) LKJ	Capaian %	Capaian periode sebelumnya (t-1)	Target Akhir Renstra
SS.7 Meningkatnya Produktifitas Industri Penunjang Infrastruktur	7. Pembangunan dan Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional	5 kawasan industri (kumulatif)	100% 5 kawasan industri (kumulatif)	100% 5 kawasan industri (kumulatif)	100% 4 kawasan industri (kumulatif)	100% 9 Kawasan Industri (kumulatif)
SS 8 Meningkatnya Industri Maritim dan Industri Transportasi	8. Presentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN)	100%	100%	100%	100%	100%
SS.9 Efektifitas Rancangan Kebijakan Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Efektif dan Efisien	9. Presentase Rancangan Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi	100%	100%	100%	100%	100%
	10. Presentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi	100%	100%	100%	100%	100%
SS.10 Tersedianya SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Kompeten	11. Presentase SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang Sesuai Kompetensi	70%	N/A	N/A	86.36%	90%
SS.11 Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	12. Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) pada Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi	70	71,20	100%	69,72	75

SS	IKU	Target Triwulan/ Tahun (t) LKJ	Realisasi Triwulan/ Tahun (t) LKJ	Capaian %	Capaian periode sebelumnya (t-1)	Target Akhir Renstra
SS.11 Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	Presentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi	80%	91,46	100%	86.36	90
SS.12 Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi	13. Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi	85	90.81	100%	82	85

3.2. Analisis Capaian Kinerja Organisasi

Stakeholders Perspective

<p>SS1</p> <p>Meningkatnya Kualitas dan Pemerataan Infrastruktur</p>	<p>DESKRIPSI</p> <p><i>World Economic Forum</i> sebagai organisasi yang mengeluarkan laporan <i>Global Competitiveness Report</i>, belum merilis lagi hasil perhitungan Indeks Daya Saing Global, sehingga Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar belum dapat diperoleh nilainya. Laporan terakhir yang dirilis oleh <i>World Economic Forum</i> adalah <i>Global Competitiveness Report Special Edition 2020: How Countries are Performing on the Road to Recovery</i> dimana dalam laporan tersebut tidak mencantumkan hasil perhitungan indeks daya saing global.</p> <p>Dalam menunjang peningkatan indeks daya saing global, dan peringkat peringkat indeks daya saing infrastruktur dasar, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi telah mengoordinasikan beberapa kegiatan pembangunan infrastruktur dasar.</p>
<p>IKU1</p> <p>Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar</p>	
<p>TARGET</p> <p>87</p>	
<p>CAPAIAN</p> <p>N/A</p>	

Infrastruktur merupakan salah satu faktor dari 12 faktor yang dijadikan sebagai indikator untuk menilai indeks daya saing Indonesia. Infrastruktur merupakan fokus utama pembangunan Indonesia dari tahun 2015-2019 dan dilanjutkan pada periode selanjutnya 2020-2024, sehingga diharapkan

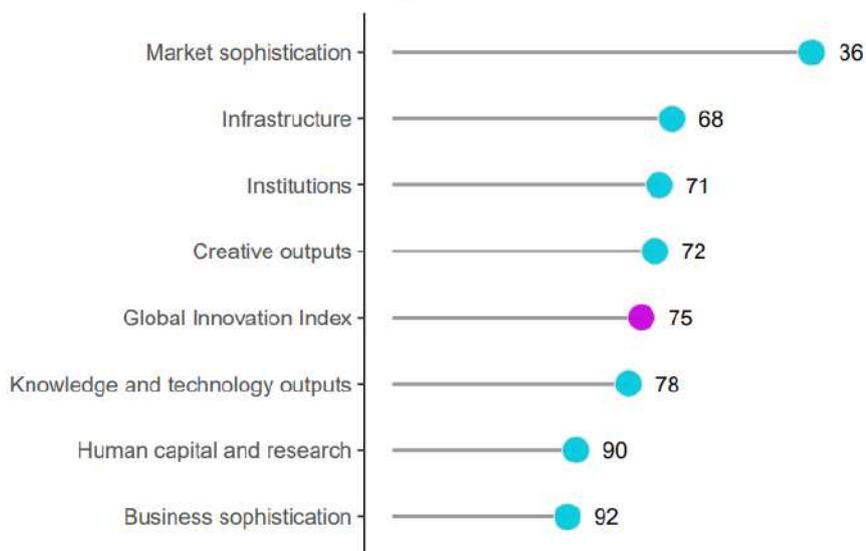
terbangunnya infrastruktur dapat mengangkat perekonomian Indonesia, dimana infrastruktur menjadi konektivitas antar wilayah di Indonesia dan memperlancar arus distribusi barang dan jasa di seluruh wilayah Indonesia.

Pada tahun anggaran 2022 untuk capaian Kinerja Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar menggunakan data dari **WIPO GII (Global Innovation Index) 2022** , namun pada tabel capaian kinerja organisasi tidak dapat memunculkan angka capaian pada periode sebelumnya dikarenakan sumber data yang menjadi acuan yaitu World Economic Forum tidak mengeluarkan data yang disebabkan pandemic Covid-19

OVERVIEW OF RANKINGS IN THE SEVEN GII 2022 AREAS

Indonesia performs best in Market sophistication and its weakest performance is in Business sophistication.

The seven Gii pillar ranks for Indonesia



Note: The highest possible ranking in each pillar is 1.

Berikut beberapa kegiatan yang mendukung tercapainya target untuk Indikator Kinerja Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar yaitu:

1. Pembangunan Jalan Tol Jogja - Bawen
2. Pembangunan Jalan Tol Solo-YIA-Kulonprogo
3. Pembangunan Jalan Tol Serang-Panimbang

4. Pembangunan Jalan Tol Cinere-Jagorawi
5. Pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi 1
6. Pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi 2
7. Pembangunan Jalan Tol Bengkulu-Curup-Lubuk Linggau (Ruas Bengkulu-Taba Penanjung)
8. Pembangunan Jalan Trans 3T Pulau Enggano
9. Pembangunan Jalan Trans 3T Pulau Biak
10. Pembangunan Jalan Trans 3T Kei Besar

Faktor Pendukung tercapainya target untuk Indikator Kinerja Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar yaitu:

- Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi berkomitmen untuk membantu memberikan dorongan pada para stakeholder terkait penyelesaian pembebasan tanah yang menyebabkan mundurnya penyelesaian jalan tol

Faktor yang menjadi kendala dalam tercapainya Indikator Kinerja Meningkatnya Peringkat Indeks Daya Saing Infrastruktur Dasar yaitu:

- Keterbatasan personil pada kegiatan identifikasi inventarisasi
- Tertundanya penyelesaian penyediaan lahan untuk konstruksi akan berdampak signifikan pada jadwal dimulainya pelaksanaan konstruksi
- Cuaca ekstrim berupa curah hujan yang tinggi

<p>SS2</p> <p>Meningkatnya Konektivitas antar Wilayah</p>	<p>DESKRIPSI</p> <p>Perhitungan biaya logistik terhadap PDB dihitung oleh Bappenas dan sampai dengan saat ini belum keluar hasil perhitungannya. Selama tahun 2022 telah dilakukan koordinasi terkait sistem logistik dan tol laut dan telah diterbitkan Kepmen Marves No. 53 tahun 2022 tentang pembentukan gugus tugas pengawasan penyelenggaraan pelayanan publik angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan.</p>
<p>IKU2</p> <p>Biaya Logistik terhadap PDB</p>	
<p>TARGET</p> <p>21,28</p>	
<p>CAPAIAN</p> <p>N/A</p>	

Data capaian tahun anggaran 2022 tidak dapat di tampilkan , disebabkan pada saat ini masih dalam proses diskusi untuk membakukan Metodologi Perhitungan Biaya Logistik Nasional Terhadap PDB yang lebih kompleks. Namun dalam proses pelaksanaannya dapat dikatakan capaiannya sebesar 100% .

KESULITAN METODOLOGI SEBELUMNYA

Beberapa kesulitan dalam menggunakan metodologi tahun 2011 oleh Tim Ahli SISLOGNAS*:

- 1 Penggunaan data yang terbatas pada perusahaan yang *listing* di Bursa Efek Indonesia (BEI) sehingga hasil perhitungan kurang representatif.
- 2 Sumber data yang tersebar-sebar sehingga perlu waktu dalam menggabungkan semua sumber data.
- 3 Metode perhitungan yang lebih kompleks.

*Model Pengukuran Kinerja Sistem Logistik Nasional Dan Biaya Logistik Nasional dalam Rapat Pengukuran Kinerja SISLOGNAS disampaikan oleh Tim Ahli SISLOGNAS

USULAN METODOLOGI PERHITUNGAN BIAYA LOGISTIK NASIONAL UNTUK INDONESIA

US METODOLOGI		THAILAND METODOLOGI		INDONESIA METODOLOGI	
Komponen	Jenis Data	Komponen	Jenis Data	Komponen	Jenis Data
1. Transportation Cost	Kombinasi Data Primer dan Data Sekunder	1. Transportation Cost	Kombinasi Data Primer dan Data Sekunder	1. Transportation & Warehousing Cost	Kombinasi Data Primer dan Data Sekunder
2. Inventory Cost		2. Warehousing Cost		2. Inventory Carrying Cost	
3. Administrative Cost		3. Inventory Carrying Cost		3. Administration Cost	
		4. Logistic Administration Cost			
<i>Delaney (2003)</i>		<i>Banamyong, R et al (2004)</i>		<i>Ekon (2022)</i>	

Berikut beberapa kegiatan yang mendukung tercapainya target Indikator Kinerja Biaya Logistik Terhadap PDB :

1. Tol Laut
2. Pembentukan gugus tugas pengawasan penyelenggaraan pelayanan publik angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan

Faktor Pendukung tercapainya target Indikator Kinerja Biaya Logistik Terhadap PDB:

- Terbitnya Kepmen Marves No. 53 tahun 2022
- Terjalin Koordinasi yang baik antar stakeholder
- Program tol laut telah memiliki 33 trayek mengalami peningkatan jumlah armada angkutan dan jumlah pelabuhan singgah sejak tahun 2019 – 2022
- Telah diluncurkan Sistem Informasi Tol Laut (SITOLAUT) yang memudahkan pembeli dalam melakukan purchase order untuk dapat memilih sendiri penjual, Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) dan jadwal kapal melalui media elektronik. Selain itu, pemerintah juga lebih mudah dalam melakukan pemantauan.
- Saat ini telah dibangun sebanyak 14 Depo Gerai Maritim dan telah diluncurkan sistem informasi Gerai Maritim (SIGM) melalui <http://www.geraimaritim.kemendag.go.id> untuk memantau kelancaran arus barang, peningkatan perdagangan antar pulau, dan menjaga ketersediaan barang. Perkembangan jumlah pelaku usaha Gerai Maritim mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Rata-rata peningkatan pelaku usaha sebesar 28,35%.
- Dengan adanya progress tol laut ini dapat menurunkan harga komoditi barang kebutuhan pokok dengan presentase penurunan 40-50%

Faktor yang menjadi kendala dalam tercapainya target Indikator Kinerja Biaya Logistik Terhadap PDB:

- Pada periode Januari – September 2022, sempat terjadi perubahan harga tertinggi pada Barang Kebutuhan Pokok pada komoditi tepung terigu di Kabupaten Supiori
- Beberapa hal yang perlu mendapatkan perhatian secara serius terkait penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang diantaranya pembangunan infrastruktur jalan antar sentra logistik dengan pelabuhan/bandar udara belum terhubung optimal, komoditas daerah dalam muatan balik belum maksimal, ketersediaan kuota BBM Solar Subsidi dan pengelolaan rute trayek.

Tindak Lanjut :

- menetapkan Trayek Tol Laut baru berdasarkan usulan trayek dari *stakeholders* yang telah diterima oleh Kementerian Perhubungan.
- kolaborasi dengan Tim Strategi Nasional Pencegahan Korupsi dalam melakukan pengawasan.
- melakukan percepatan pembangunan infrastruktur jalan.
- mendorong peningkatan muatan balik dengan peran aktif Pemerintah Daerah.
- meningkatkan kualitas jaringan internet di daerah 3TP agar bisa digunakan dengan baik sehingga para pelaku usaha dapat mengakses aplikasi SITOLAUT, SIGM dan aplikasi lain yang mendukung pelaksanaan penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang.

SS3	DESKRIPSI
Meningkatnya Kemandirian Industri Pendukung Infrastruktur, Maritim, dan Transportasi	Telah dilaksanakan Pemantauan P3DN melalui Monitoring Evaluasi P3DN proyek strategis sejak tahap perencanaan serta pelaporan permasalahan dugaan pelanggaran P3DN sebagai berikut: 1. Monitoring Evaluasi P3DN proyek strategis sejak tahap perencanaan: a.) Pemantauan P3DN Proyek GRR Tuban PT Pertamina (Persero): telah dilaksanakan pemantauan assessment TKDN sampai dengan tahapan EPC Bidding untuk 21.297 item produk; b.) Pemantauan P3DN pada Proyek PLTS PLN melalui verifikasi Data Proyek dengan Kemampuan Produksi Dalam Negeri: Data Instrumen yang ditelaah untuk pemantauan sebanyak 36 PLTS. 2. Pelaporan permasalahan dugaan pelanggaran P3DN: a.) Penyelesaian Permasalahan Pipa Offshore 52" pada proyek Pertamina Lawe-lawe, dengan hasil Proyek Pertamina Lawe-lawe tetap menggunakan pipa dalam negeri dimana pipa PT DSAW telah dikapalkan dari Batam sebanyak 1.200 pcs pada tanggal 24 November 2022; b.) Penyelesaian Permasalahan P3DN pada pengadaan Fender Pelindo, dengan hasil Pengadaan impor telah dibatalkan, dibuat tender baru dengan mensyaratkan TKDN. 3. Formula: $(\text{Jumlah pemantauan dan/atau laporan permasalahan P3DN yang ditindaklanjuti} / \text{Jumlah pemantauan dan/atau laporan permasalahan P3DN yang masuk}) \times 100\% = (21.297 + 36 + 2) / (21.297 + 36 + 2) \times 100\% = 100\%$
IKU3 Presentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN)	
TARGET	100%
CAPAIAN	100%

Dalam proses pencapaiannya target indikator kinerja Presentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN) berjalan sesuai target dan perencanaan , dengan beberapa kegiatan yang mendukung tercapainya SS tersebut yaitu :

1. Pemantauan P3DN pada Proyek GRR Tuban Pertamina, meliputi pemantauan *progress* proyek, self assessment TKDN, bidding EPC contractor sebanyak 21.297 item.

2. Pemantauan P3DN pada Proyek PLTS PLN melalui Verifikasi Data Proyek dengan Kemampuan Produksi Dalam Negeri, data Instrumen yang ditelaah untuk dilakukan pemantauan sebanyak 36 PLTS
3. Penyelesaian Permasalahan Pipa Offshore 52” pada proyek Pertamina Lawe-lawe, dimana pipa PT DSAW telah dikapalkan dari Batam sebanyak 1.200 pcs pada tanggal 24 November 2022
4. Penyelesaian Permasalahan P3DN pada pengadaan Fender Pelindo (laporan pada sistem e-lapor TKDN)
5. Pemantauan P3DN di internal Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
6. Revisi Kepmenko Maritim Nomor 84 Tahun 2019 tentang Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN

Faktor Pendukung tercapainya target indikator kinerja Presentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN):

1. Telah diterbitkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 46 Tahun 2022 tentang Tim P3DN Kemenko Marves.
2. Telah Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 52 Tahun 2022 tentang Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN.
3. Dukungan dan koordinasi yang baik bersama Pusat P3DN Kementerian Perindustrian, Kementerian/Lembaga, BUMN, dan asosiasi industri dalam negeri dalam pelaksanaan pemantauan P3DN.
4. Telah diluncurkan kanal pelaporan dugaan pelanggaran P3DN terintegrasi (e-lapor P3DN) melalui: <http://tkdn.kemenperin.go.id/lapor/> yang mempermudah proses pemantauan implementasi P3DN.
5. Dukungan industri penunjang migas dalam negeri untuk meningkatkan TKDNnya seperti PT Barata Indonesia, PT Indal Steel Pipe, PT DSAW, dan PT Tomoe Valve.
6. Survei kemampuan industri PV dalam negeri bersama Direktorat Jenderal EBTKE, Kementerian ESDM dalam rangka pemetaan industri panel surya dalam negeri.

Faktor yang menjadi kendala dalam tercapainya target indikator kinerja Presentase Pemantauan Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri (P3DN):

1. Kepmenko Marves 84/2019 tentang Timnas P3DN perlu disempurnakan dikarenakan perubahan nomenklatur di K/L, serta penambahan anggota dari lebih banyak stakeholder untuk optimalisasi program P3DN

2. Daftar barang ber-TKDN belum digunakan sebagai acuan oleh seluruh K/L
3. Dorongan K/L/PD/BU untuk mengedukasi vendor/mitra untuk mensertifikatkan produknya belum optimal
4. Data produsen dalam negeri yang memiliki kemampuan untuk membuat produk penunjang migas sesuai spesifikasi proyek perlu diinventarisir dari berbagai sumber seperti buku APDN Kementerian ESDM, Database produk berTKDN Kementerian Perindustrian, dan e-brand Pertamina dan dilakukan assessment
5. Target dari shareholder proyek GRR Tuban, dimana CAPEX maksimal proyek USD 12 Milyar memerlukan solusi agar produk dalam negeri tetap dioptimalkan
6. Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 05/M-IND/PER/2/2017 pasal 13B terkait nilai TKDN minimal untuk pengadaan modul surya diperlukan revisi atau relaksasi
7. Peta jalan pengembangan TKDN PLTS perlu disusun
8. Diperlukan dukungan perbankan agar industri dalam negeri memiliki akses bankability
9. Kenaikan harga bahan baku baja menyebabkan biaya produksi pipa jauh lebih tinggi dari harga saat tender dan terdapat opsi untuk impor
10. spesifikasi komponen pengganti pada proyek eksisting masih mengikuti spesifikasi awal (produk luar negeri, dimana industri dalam negeri sudah mampu membuat)
11. Diperlukan Tim P3DN internal di K/L/PD/BU termasuk di Kemenko Marves untuk membantu kinerja Tim Nasional P3DN

Customers Perspective

SS6 Terwujudnya sistem konektivitas yang terpadu	DESKRIPSI Telah dilaksanakan koordinasi dan monitoring dengan stakeholder dan badan usaha terkaait untuk membahas standardisasi pelabuhan dalam rangka pengembangan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan sesuai target RPJMN 2020-2024: 1. Pengembangan Pelabuhan di Makassar (Makassar New Port) 2. Pengembangan Pelabuhan Belawan
IKU6 Presentase ketersediaannya jaringan Pelabuhan Utama Terpadu	
TARGET 100% (2)	
CAPAIAN 100% (2)	

Dalam proses pencapaiannya target indikator kinerja presentase ketersediaannya jaringan pelabuhan utama terpadu berjalan sesuai target dan perencanaan , dengan beberapa kegiatan yang mendukung tercapainya IKU tersebut yaitu :

1. Update Pembahasan Pengembangan Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu dengan difokuskan pada Pelabuhan di Makassar dan Pelabuhan Belawan

Faktor Pendukung tercapainya target indikator kinerja presentase ketersediaannya jaringan pelabuhan utama terpadu:

Telah dilaksanakan koordinasi dan monitoring dengan stakeholder dan badan usaha terkaait untuk membahas standardisasi pelabuhan dalam rangka pengembangan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan sesuai target RPJMN 2020-2024.

1. Progres Pengembangan Pelabuhan di Makassar
 - Progres fisik MNP tahap 1B dan Tahap 1 91,78%.
 - Estimasi penyelesaian proyek pada tahun 2023 dan pada awal tahun 2024 proyek 1B akan diresmikan.
 - MNP diharapkan dapat menjadi hub domestik di wilayah Indonesia Timur.
2. Progres Pengembangan Pelabuhan Belawan:

- Rencana pembangunan dermaga dengan dimensi 32m x 350m (belum mulai konstruksi).
- Lahan telah tersedia (dalam proses konstruksi terminal hingga 2025).

Faktor yang menjadi kendala dalam tercapainya target indikator kinerja presentase ketersediaannya jaringan pelabuhan utama terpadu :

1. Perlu dilakukan penyiapan penentuan pelabuhan yang akan didorong standardisasinya, agar penyelesaian tugas dalam RPJMN dapat lebih efektif



Dalam proses pencapaiannya target indikator kinerja pembangunan dan pengembangan kawasan industri prioritas nasional berjalan sesuai target dan perencanaan , dengan beberapa kegiatan yang mendukung tercapainya SS tersebut yaitu :

1. Kawasan Industri Terpadu Batang

Faktor Pendukung tercapainya target indikator kinerja pembangunan dan pengembangan kawasan industri prioritas nasional yaitu:

1. PT Tirta Utama (Perseroda) sudah mempersiapkan master plan dan rencana detail terkait pemenuhan kebutuhan air baku KITB.
2. BUP KITB sudah mempersiapkan data kebutuhan air baku para tenant dan apabila ada yang memerlukan kebutuhan secara khusus (customized).

Faktor yang menjadi kendala dalam tercapainya target indikator kinerja pembangunan dan pengembangan kawasan industri prioritas nasional yaitu:

1. Belum ada kejelasan terkait skema kerjasama antara KITB dan PT Tirta Utama (Perseroda).

Internal Business Process Perspective



Presentase Rancangan Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi

Presentase jumlah draft formulasi kebijakan di Bidang Infrastruktur dan transportasi hasil sinkronisasi dan koordinasi, disusun dalam format yang telah diatur sesuai ketentuan yang berlaku dengan target capaian di tahun 2022 sebesar 100%.

Presentase Rancangan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Infrastruktur dan Transportasi

Presentase jumlah rekomendasi pengendalian kebijakan di Bidang Infrastruktur dan transportasi hasil sinkronisasi dan koordinasi, disusun dalam format yang telah diatur sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan target capaian di tahun 2022 sebesar 100%

Berikut rincian dari 17 rekomendasi kebijakan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi :

1. Kertas Kerja Kebijakan Pengendalian Infrastruktur Dasar “Pembangunan Jalan Trans 3t Di Pulau Enggano”
2. Kertas Kerja Kebijakan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Perkotaan “Proyek Strategis Nasional Sektor Jalan”
3. Kertas Kerja Kebijakan Pengendalian Kebijakan Infrastruktur Sumber Daya Air Dan Rekayasa Pantai “Koordinasi Pengamanan Das Serayu Dan Penyelamatan Waduk Mrica”
4. Kertas Kerja Kebijakan Kebijakan Infrastruktur Perwilayahan Dan Penataan Ruang
5. Kertas Kerja Kebijakan Kebijakan Pengendalian Sistem Logistik Nasional

6. Kertas Kerja Kebijakan Kebijakan Infrastruktur Perekonomian
7. Kertas Kerja Kebijakan (Infrastruktur Konektivitas Antarmoda – Pengembangan Transportasi Massal Perkotaan)
8. Kertas Kerja Kebijakan (Tata Kelola Transportasi Terpadu – Penyesuaian Tarif Jasa Kebandarudaraan Dan Kepelabuhanan)
9. Rekomendasi Kebijakan Terkait Tkbm
10. Kertas Kerja Kebijakan (Infrastruktur Pelayaran – Pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub)
11. Kertas Kerja Kebijakan (Infrastruktur Pelayaran – Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat)
12. Kertas Kerja Kebijakan Optimalisasi Rantai Pasok (Supply Chain) Bahan Baku Konstruksi
13. Rumusan Kebijakan Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional
14. Rumusan Kebijakan Terkait Kerjasama Internasional
15. Kertas Kerja Kebijakan Pengendalian Kebijakan Terkait Industri Maritim Nasional
16. Kertas Kerja Kebijakan Pengendalian Kebijakan Terkait Industri Kedirgantaraan Dan Perkeretaapian Nasional
17. Kertas Kerja Kebijakan Pengendalian Kebijakan Terkait Industri Manufaktur Dan Kendaraan Listrik

Learning and Growth Perspective



- Presentase SDM Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang sesuai kompetensi

Indikator kinerja Presentase SDM Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang sesuai kompetensi merupakan bagian dari pengukuran Indeks Profesionalitas ASN. Indeks Profesionalitas ASN (IP ASN) adalah ukuran statistik yang menggambarkan kualitas ASN berdasarkan kesesuaian kualifikasi, kompetensi, kinerja, dan kedisiplinan pegawai ASN dalam melaksanakan tugas jabatan.

IP ASN diperoleh melalui evaluasi yang dilakukan oleh bagian kepegawaian di Biro Umum Kemenko Marves dan secara teknis dilaksanakan oleh Badan Kepegawaian Negara (BKN) berdasarkan Peraturan Menteri PANRB Nomor 38 Tahun 2018 tentang Pengukuran Indeks Profesionalitas Aparatur Sipil Negara. Evaluasi IP ASN meliputi 4 (empat) dimensi dengan bobot yaitu:

- a) Kualifikasi (25%),
- b) Kompetensi (40%),
- c) Kinerja (30%), dan
- d) Disiplin (5%).

Nilai IP ASN didapat dari penjumlahan nilai tiap dimensi yang telah dikalikan dengan bobot masing-masing. Indeks Profesionalitas ASN merupakan hasil akhir dari penjumlahan nilai tertimbang dari seluruh dimensi. Hasil evaluasi IP ASN menggambarkan tingkat Profesionalitas ASN dengan nilai dan kategori sebagai berikut:

- a) Nilai 91 – 100, kategori Sangat Tinggi; b. Nilai 81 – 90, kategori Tinggi;
- b) Nilai 71 – 80, kategori Sedang;
- c) Nilai 61 – 70, kategori Rendah; dan
- d) Nilai 0 – 60, kategori Sangat Rendah.

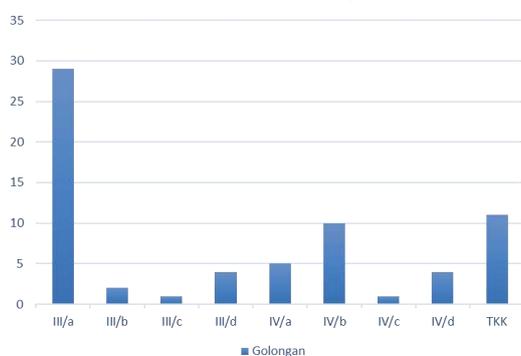
Pelaksanaan pengukuran Presentase SDM Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang sesuai kompetensi Tahun 2022 dilakukan dengan melakukan assessment dengan metode Computer Assisted Competency Test (CACT) dari Badan Kepegawaian Negara. Pengukuran potensi dan kompetensi ASN ini, atau yang dikenal dengan Talent Pool dilaksanakan pada tanggal 18 Oktober 2022

di Gedung CAT BKN. Selain mengukur kompetensi, pelaksanaan assessment pegawai ini dilakukan untuk mengetahui potensi dan kompetensi seluruh pegawai negeri di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.

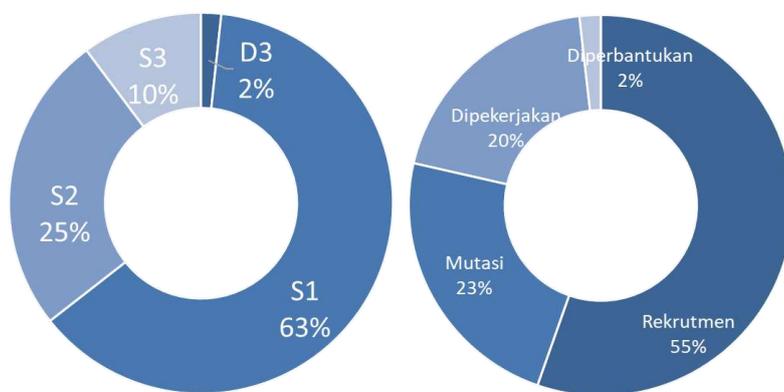
Sampai dengan Draft Laporan Kinerja Tahun 2022 ini disusun, hasil Pengukuran Presentase SDM Deputi Bidang Kordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang sesuai kompetensi Tahun 2022 masih dalam proses pengukuran oleh Bagian Kepegawaian, Biro Umum Kemenko Marves.

Sumber Daya Manusia Deputi 3 Tahun 2022

SDM D3 Per-Golongan



Pendidikan & Status Kepegawaian



Jml Pegawai Deputi 3 : 65 orang

PNS : 47 orang	CPNS 2022 : 6 orang	TKK: 8 orang	Staff Pendukung Deputi : 4 orang
----------------	---------------------	--------------	----------------------------------



2 (dua) PNS sedang tugas belajar Pendidikan Magister (S2) di Belanda dengan beasiswa LPDP & beasiswa kominfo



- **Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) pada Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi**

Hasil evaluasi implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi menunjukkan bahwa terdapat gambaran AKIP sangat baik pada 2/3 unit kerja, baik itu unit kerja utama, maupun unit kerja pendukung. Akuntabilitas yang sangat baik ditandai dengan mulai terwujudnya efisiensi penggunaan anggaran dalam mencapai kinerja, memiliki sistem

manajemen kinerja yang andal dan berbasis teknologi informasi, serta pengukuran kinerja telah dilakukan sampai ke level eselon 3/koordinator, dengan nilai hasil evaluasi sebesar **71,20** atau tingkat akuntabilitas kinerja **BB**.

Tabel 2 Nilai SAKIP

No	Komponen	Hasil Evaluasi 2021		Hasil Evaluasi 2022	
		Bobot (%)	Nilai	Bobot (%)	Nilai
1.	Perencanaan Kinerja	43	32,63	35	25,62
2.	Pengukuran Kinerja	36	23,61	30	22,24
3.	Pelaporan Kinerja	21	13,48	20	14,19
4.	Evaluasi Internal			15	9,15
Nilai Hasil Evaluasi		100	69,72	100	71,20
Tingkat Akuntabilitas Kinerja			B		BB

- **Presentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi**

Sebagaimana yang dilakukan di lingkup Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, pelaksanaan

reformasi birokrasi di Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi yang bertujuan menuju *Good Governance* mencakup 8 (delapan) area perubahan yang terdiri dari:

1. Manajemen Perubahan: Melaksanakan perubahan tata kelola organisasi dimulai dengan pembentukan tim reformasi birokrasi lingkup Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi serta peningkatan kinerja organisasi yang dilakukan melalui penyusunan Road Map Reformasi Birokrasi, melakukan pemantauan dan evaluasi reformasi birokrasi serta budaya kerja melalui perubahan pola pikir dan budaya kinerja.
2. Deregulasi Kebijakan/ Peraturan Perundang-undangan: melakukan identifikasi, analisis, dan pemetaan terhadap kebijakan yang tidak harmonis/sinkron/bersifat menghambat yang akan direvisi/dihapus untuk meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan khususnya Kementerian yang di bawah koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.
3. Penataan dan Penguatan Organisasi: Meningkatkan efektivitas organisasi yang dilakukan melalui evaluasi kelembagaan serta tindak lanjut dari hasil evaluasi tersebut.
4. Penataan Tata Laksana: Meningkatkan sistem, proses dan prosedur kerja yang jelas melalui penyusunan Proses bisnis dan prosedur operasional tetap (SOP) serta keterbukaan informasi publik.
5. Penataan Sistem Manajemen Sumber Daya Manusia: Menciptakan SDM yang profesional dan unggul melalui Perencanaan Kebutuhan Pegawai sesuai dengan Kebutuhan Organisasi, Pengembangan Pegawai Berbasis Kompetensi, Penetapan Kinerja Individu, Penegakan Aturan Disiplin/Kode Etik/Kode Perilaku Pegawai, Pelaksanaan Evaluasi Jabatan dan Sistem Informasi Kepegawaian.
6. Penguatan Akuntabilitas: Meningkatnya akuntabilitas kinerja birokrasi yang bersih dan bebas KKN melalui Keterlibatan pimpinan dan Pengelolaan Akuntabilitas Kinerja.
7. Penguatan Pengawasan: Meningkatkan penyelenggaraan pemerintah yang bebas KKN melalui penanganan gratifikasi/ kampanye public terkait gratifikasi, penerapan sistem pengendalian intern pemerintah (SPIP), penanganan pengaduan masyarakat, penerapan Whistle Blowing System (WBS), Penanganan Benturan Kepentingan dan Pembangunan Zona Integritas.

8. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik: peningkatan kualitas pelayanan yang prima kepada masyarakat merupakan peran penting pemerintah agar kebutuhan masyarakat terpenuhi. Peningkatan kualitas pelayanan dilakukan melalui Penetapan Standar Pelayanan, peningkatan Budaya Pelayanan Prima, Pengelolaan Pengaduan, Penilaian kepuasan terhadap pelayanan serta Pemanfaatan Teknologi Informasi.

Road Map Reformasi Birokrasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi ditetapkan melalui Salinan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia Nomor 136 Tahun 2020. Dalam dokumen road map tersebut, tercantum rencana aksi pelaksanaan reformasi birokrasi Lingkup Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi 2020-2024. Dengan adanya keputusan tersebut, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi mengacu kepada roadmap tersebut.

Dari target kinerja Presentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi sebesar 80% di tahun 2022, capaian kinerja di Tahun 2022 ini adalah sebesar 91,46%. Capaian ini merupakan hasil penilaian dari tim penilai internal Kemenko Marves yang berasal dari para auditor di Inspektorat Kemenko Marves.

Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, capaian di tahun 2022 lebih tinggi dibandingkan tahun 2020 dan 2021. Jika dibandingkan dengan target renstra di tahun 2024, capaian tahun 2022 ini juga lebih tinggi.

Berdasar Laporan Hasil Evaluasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi oleh Kementerian PANRB yang tertuang di dalam surat Menteri PANRB Nomor B/ 77 /M.RB.06/2022 tanggal 7 Mei 2022, terdapat rekomendasi perbaikan yang perlu ditindaklanjuti. Kementerian PANRB telah menyatakan bahwa Kemenko Marves telah berupaya untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang lebih baik, melalui perbaikan berkelanjutan yang ditandai dengan meningkatnya nilai pada area pemenuhan dan reform, serta diikuti dengan peningkatan nilai pada komponen hasil. Adapun rekomendasi dari Kementerian PANRB untuk pelaksanaan RB di tahun 2022 yang terkait dengan pelaksanaan RB di lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrstruktur dan Transportasi, adalah sebagai berikut:

1. Mengoptimalkan Peran Agen Perubahan Dalam Internalisasi Pembangunan RB;
2. Mengukur tingkat pemahaman Reformasi Birokrasi;
3. Menerapkan Seluruh Ketentuan Yang Telah Ditetapkan Dalam Permenpan Rb No 40 Tahun 2018 Tentang Pedoman Sistem Merit Dalam Manajemen ASN

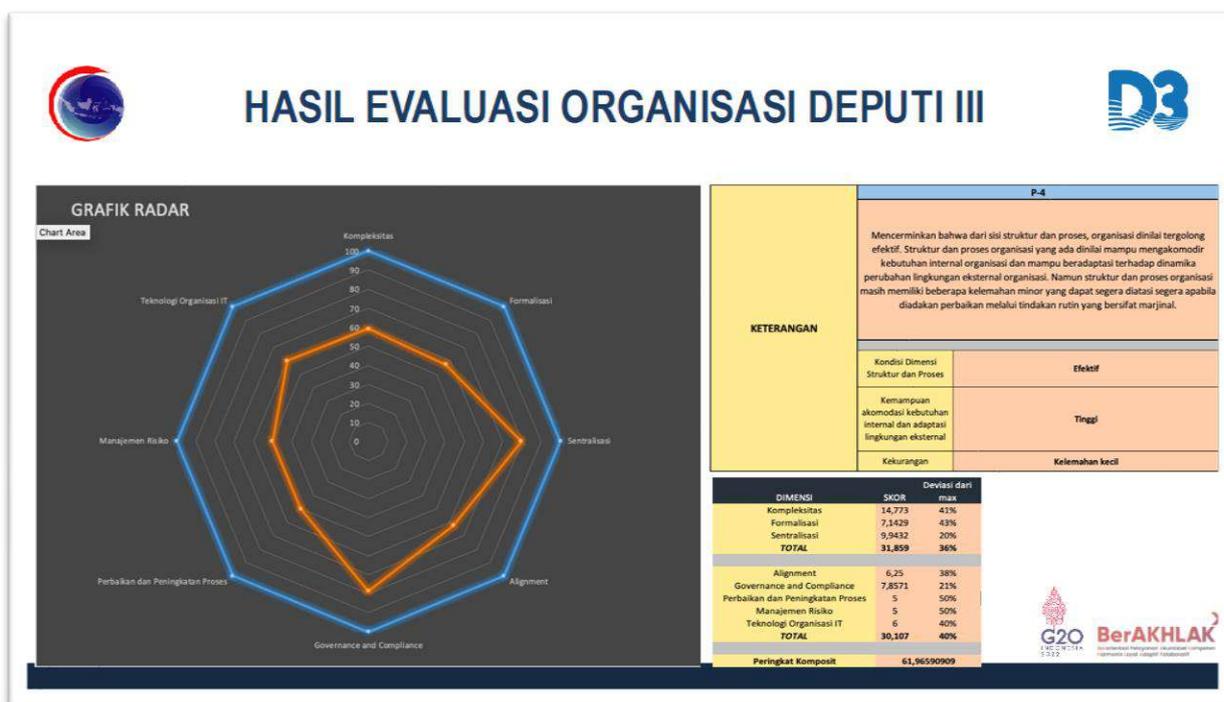
4. Meningkatkan Penerapan Manajemen SPBE Di Kemenko Marves Sesuai Dengan Arsitektur SPBE Yang Telah Ditetapkan dan Disesuaikan Juga Dengan Master Plan SPBE Nasional;
5. Meningkatkan Monitoring Dan Evaluasi Dalam Pembangunan Zona Integritas;
6. Meningkatkan SPIP dan Pengawasan Internal Secara Menyeluruh;
7. Meningkatkan efektivitas pengawasan internal pemerintah oleh Aparat Pengawas Intern Pemerintah (APIP) dengan melakukan upaya peningkatan kapabilitas APIP;

Dari rekomendasi tersebut, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi telah melaksanakan program reformasi birokrasi melalui kegiatan-kegiatan:

1. Manajemen Perubahan: Tim Pokja RB Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, Rencana Kerja Pokja RB, Sosialisasi Reformasi Birokrasi, Monitoring dan Evaluasi Reformasi Birokrasi dan Program Prioritas dan Quick Wins Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi Maritim Tahun 2022, implementasi perilaku core value ASN BerAKHLAK;
2. Penataan Peraturan Perundang-undangan: Telah dilakukan koordinasi dan fasilitasi revisi dukungan terhadap penyusunan rancangan peraturan terkait penataan ruang atau rencana zonasi kawasan dan rancangan peraturan terkait penyusunan tim transisi pembangunan Ibu Kota Negara (IKN).
3. Penataan dan Penguatan Organisasi: telah dilakukan evaluasi kelembagaan organisasi dan menghasilkan rekomendasi nomenklatur dan tugas baru di tingkat unit kerja eselon II, telah mengikuti Sosialisasi dan Workshop Tugas Pokok dan Fungsi serta Teknis Pengumpulan Daftar Usulan Penetapan Angka Kredit Jabatan Fungsional dan Telah dilakukan rapat finalisasi penyusunan dokumen kamus kompetensi teknis jabatan di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.
4. Penataan Tatalaksana: Pengelolaan dan Penataan Arsip, Telah dilaksanakan sosialisasi penataan arsiparis pada Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi dan Telah dibangun sistem digitalisasi arsip sebagai bentuk inovasi dari pengelolaan dan penataan arsip pada Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi. Serta pelaksanaan internalisasi penerapan system kearsipan Aplikasi SRIKANDI dan sosialisasi penyusunan DUPAK fungsional analisis kebijakan.
5. Penataan Sistem Manajemen SDM: Penyusunan Anjab dan ABK Lingkup Deputi, Penyusunan SKP Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, Koordinasi dan Pengusulan Peta Jabatan, usulan pengisian jabatan yang kosong, Pengembangan Kompetensi

Pegawai, Kode Etik pegawai dan pemutakhiran data pegawai pada Aplikasi Kepegawaian Marves-HR.

6. Penguatan Akuntabilitas: Perjanjian Kinerja (Level Deputy, Asisten Deputy, Kabid dan Staf/ Fungsional), Indikator Kinerja Unit dan Renstra. Laporan Akuntabilitas Kinerja, Bimtek Peningkatan Kompetensi Kinerja dan Pemutakhiran Data Kinerja pada Aplikasi SIK-M.
7. Penguatan Pengawasan: Pegawai Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi telah melaporkan LHKASN/LHKPN.
8. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik: peningkatan kualitas pelayanan public telah disampaikan melalui evaluasi pengisian kuisisioner kepuasan pelayanan public Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi serta pelayanan public terhadap audiensi dari stakeholder khususnya pemerintah daerah serta swasta kepada Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi.





SS

12

Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel Deputy Bidang Infrastruktur dan Transportasi

- Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Deputy Bidang Infrastruktur dan Transportasi

KPA adalah indikator yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan selaku Bendahara Umum Negara untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja Kementerian Negara/ Lembaga dari sisi kesesuaian terhadap perencanaan, efektivitas pelaksanaan anggaran, efisiensi pelaksanaan anggaran, dan kepatuhan terhadap regulasi. Penilaian IKPA untuk tingkat unit kerja eselon I/ II di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dilaksanakan oleh Biro Umum dengan

menggunakan data dari aplikasi OMSPAN. Nilai IKPA Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi pada tahun 2022 disajikan pada tabel berikut

Tabel 3 Nilai IKPA

No	Unit Kerja Eselon I	Nilai IKPA
1.	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	83,73
2.	Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim	86,54
3.	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	90,81
4.	Deputi Bidang Koordinasi Pengelolaan Lingkungan dan Kehutanan	91,85
5.	Deputi Bidang Koordinasi Pariwisata dan Ekonomi Kreatif	92,07
6.	Deputi Bidang Koordinasi Investasi dan Pertambangan	86,95
7.	Sekretariat Kementerian Koordinator	91,34

3.3. Realisasi Anggaran

Tabel 4 Resume Anggaran D3 TA 2022 per 30 Desember 2022 (SAKTI)

	Kode MAK	Pagu Anggaran	Nilai Blokir	Pagu Anggaran Efektif	Realisasi	Sisa Realisasi	Persen Realisasi
	Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	15,473,633,000	149,300,000	15,324,333,000	15,161,750,029	162,582,971	98.94%
A1	Asisten Deputi Bidang Infrastruktur Dasar, Perkotaan, dan Sumber Daya Air	2,466,144,000	0	2,466,144,000	2,464,953,056	1,190,944	99.95%
A2	Asisten Deputi Bidang Infrastruktur Pengembangan Wilayah	2,215,410,000	0	2,215,410,000	2,215,357,893	52,107	100.00%

A3	Asisten Deputi Bidang Infrastruktur Konektivitas	1,331,829,000	0	1,331,829,000	1,329,147,141	2,681,859	99.80%
A4	Asisten Deputi Bidang Industri Pendukung Infrastruktur	1,290,242,000	0	1,290,242,000	1,286,276,207	3,965,793	99.69%
A5	Asisten Deputi Bidang Industri Maritim dan Transportasi	1,481,873,000	0	1,481,873,000	1,473,921,000	7,952,000	99.46%
A4	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerjasama Internasional Bidang Infrastruktur dan Transportasi	2,071,296,000	0	2,071,296,000	2,019,510,369	51,785,631	97.50%
SD	Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Infrastruktur dan Transportasi	2,547,664,000	0	2,547,664,000	2,403,420,669	144,243,331	94.34%
SD	Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi	2,069,175,000	29,663,000	2,039,512,000	1,969,163,694	70,348,306	96.55%

Secara keseluruhan target yang sudah ditetapkan pada Perjanjian Kinerja unit eselon 2 telah tercapai, Walau mengalami beberapa kendala seperti refocusing anggaran yang dilakukan, namun cukup berdampak dalam proses pemantauan seperti :

- pengawasan lapangan yang terhambat/berkurang pada awal perencanaannya dikarenakan terbatasnya anggaran
- Kebutuhan SDM dan anggaran terbatas untuk pemantauan yang non kasuistik (diluar pelaporan)
- intensitas kunjungan lapangan berkurang khusus nya apabila ada penugasan langsung dari menko yg bersifat adhoc sehingga reporting kepada menko masih kurang aplikatif tidak *real time*
- pengurangan terhadap konsultan individu yang membatu dari segi akademis dalam pengambilan kebijakan

BAB IV PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Secara keseluruhan target yang sudah ditetapkan pada Perjanjian Kinerja unit eselon 2 telah tercapai, Walau mengalami beberapa kendala refocusing anggaran yang dilakukan. Dapat terlihat pada perbandingan capaian tahun anggaran 2022 dengan tahun anggaran 2021 bahwa beberapa indikator kinerja utama mengalami peningkatan secara target maupun hasil ouputnya. Hal ini didukung oleh optimalnya proses sinkronisasi, koordinasi, dan pengendalian dengan para K/L yang berada dibawah naungan kemenko marves terutama deputy bidang koordinasi infrastruktur dan transportasi.

4.2. Saran

Langkah ke depan yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

- Mempercepat sistem kerja yang menyesuaikan dengan penyederhanaan organisasi;
- Mempercepat penyusunan/penetapan dan mengimplementasikan Memperluas dan mengembangkan inovasi untuk meningkatkan pelayanan dan bentuk-bentuk perlindungan bagi pegawai
- Internalisasi core value ASN dalam bentuk program/aksi nyata
- Penambahan SDM pada Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi , terutama pada unit kerja Sekertaris Deputy.
- Melaksanakan Tindak Lanjut atas hasil evaluasi akuntabilitas kinerja untuk perbaikan perencanaan dan perbaikan penerapan manajemen kinerja

LAPORAN KINERJA



LAMPIRAN



Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan
Transportasi



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
PENGENDALIAN INFRASTRUKTUR DASAR
“Pembangunan Jalan Trans 3T di Pulau Enggano”**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR DASAR, PERKOTAAN DAN SUMBER DAYA AIR
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

Nomor DIPA : DIPA-120.01.1.350494/2021

Nomor Kegiatan: 4832.ABP.001

Nomor : 56/D3.1/Maritim/XII/2022

Tanggal : 30 Desember 2022



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

Gedung Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
Jl. MH Thamrin No. 8, Lantai 16, Telp (021) 3168111, Email : tudeputi3@maritim.go.id
Jakarta Pusat

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor: 56/D3.1/Maritim/XII/2022

Tentang

PENGENDALIAN INFRASTRUKTUR DASAR

“Pembangunan Jalan Trans 3T di Pulau Enggano”

A. Latar Belakang

Sesuai dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 dan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 83 Tahun 2020 tentang Gugus Tugas *Delivery Assurance Unit* (DAU) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun 2020-2024. Asdep Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumber Daya Air (Asdep IDPSDA) mengkoordinasikan pemenuhan Infrastruktur dasar terutama Jalan Trans pada 18 Pulau 3T (*Major Project*) salah satunya adalah Pulau Enggano.

Pulau Enggano merupakan salah satu dari 111 Pulau-pulau Kecil Terluar (PPKT) yang masih butuh perhatian, paling utama adalah ketersediaan infrastruktur seperti Jalan dan Jembatan, jaringan internet serta infrastruktur dasar lainnya. Pasalnya, Infrastruktur yang tidak memadai sangat menghambat kemajuan ekonomi dan kesejahteraan sosial masyarakat di Pulau Enggano. Secara umum, Aksesibilitas dari dan menuju Pulau Enggano dapat ditempuh melalui perjalanan udara dan perjalanan laut. Untuk jalur udara menggunakan maskapai penerbangan perintis Susi Air yang beroperasi dua kali seminggu. Pesawat perintis ini memiliki kapasitas 12 penumpang dengan waktu

tempuh 40 menit dari Bandara Udara Fatmawati Soekarno Kota Bengkulu menuju Bandar Udara Enggano. Sedangkan jalur laut menggunakan kapal perintis dan kapal fery pengangkut barang dan penumpang.

Pulau Enggano memiliki ruas jalan utama yaitu ruas jalan Banjar Sari – Malakoni – Kahyapu yang menghubungkan dua Pelabuhan utama (Pelabuhan Malakoni dan Pelabuhan Kayu Apuh) di Pulau Enggano. Ruas jalan ini memiliki Panjang 32 Km berdasarkan SK Jalan tahun 2019. Fungsi utama dari ruas jalan ini adalah akses untuk angkutan hasil perkebunan (pisang) dan lalu lintas umum. Ruas jalan utama ini terbagi ke dalam empat sektor. Sektor 1 dengan Panjang 10,4 Km, sektor 2 memiliki Panjang 8 Km, sektor 3 dengan Panjang 9,7 Km dan sektor 4 dengan Panjang 3,9 Km.

B. Deskripsi Isu

Capaian kinerja Infrastruktur Dasar Jalan Trans Pulau 3T di Pulau Enggano. Koordinasi Asdep IDPSDA terkait infrastruktur dasar di Pulau Enggano dilanjutkan dari hasil koordinasi di tahun 2021. Pada tahun 2022 telah dilaksanakan tugas dan fungsi koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian sebagai berikut:

- FGD Percepatan Pembangunan Infrastruktur Dasar di Pulau 3T (Terdepan, Terluar, dan Tertinggal) pada tanggal 31 Maret 2022. Kesimpulan yang dihasilkan adalah (1). **Strategi pendanaan** dilakukan melalui berbagai sumber pendanaan yaitu kebijakan afirmasi (khususnya pada koridor-koridor strategis) melalui APBN, APBD dan peningkatan alokasi DAK bidang jalan dan mendorong pembiayaan melalui alternatif skema pembiayaan selain DAK (Program Hibah Jalan Daerah). (2). BPJN Bengkulu mengusulkan agar penanganan Jalan Trans di Pulau Enggano Ruas Banjarsari – Malakoni – Kayu Apuh sepanjang 32,82 Km yang membutuhkan dana alokasi fisik sebesar Rp 183.080.649.000,-.
- Pelaksanaan rapat koordinasi teknis Progres Pembangunan Jalan Trans Pulau Enggano, Kabupaten Bengkulu Utara, Provinsi Bengkulu pada tanggal 13 September 2022. Hasil koordinasi teknis yaitu Pembangunan Jalan Trans Pulau 3T perlu mendapat perhatian bersama dalam rangka memperkuat Infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, khususnya pada **Pulau Enggano yang belum terdapat akses Jalan Nasional**.

- **Update Progress Jalan Trans 3T P. Enggano:** pada tanggal 7 September 2022 telah ditandatangani Kontrak oleh PT. Rodatekindo Purajaya untuk Pembangunan Jalan Trans P. Enggano sepanjang 32,624 Km dan Pembangunan Jembatan sepanjang 0,196 Km dengan total anggaran Rp. 188.205.727.326 dengan kontrak multi years (2022-2024). Target penanganan pada tahun 2022 sepanjang 4,078 km, target pada tahun 2023 sepanjang 24,468 km dan target pada tahun 2024 sepanjang 4,078 km.

C. Pilihan Kebijakan

- Strategi pengembangan infrastruktur (dasar) untuk menunjang perekonomian pada Pulau 3T dapat disinergikan dengan Proyek Strategis Nasional (PSN) maupun antar kegiatan Infrastruktur prioritas strategis (major project) RPJMN 2020-2024;
- Kolaborasi pemerintah pusat dan pemerintah daerah (Provinsi dan Kabupaten/Kota) bersama masyarakat, sangat signifikan dalam pencapaian keberhasilan Pembangunan Infrastruktur Pulau 3T untuk mewujudkan fungsi Pertahanan dan Keamanan (Kedaulatan), Ekonomi (Kesejahteraan), dan Ekologi (Keberlanjutan)
- Pembangunan Jalan Trans Pulau 3T perlu mendapat perhatian bersama dalam rangka memperkuat Infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, khususnya pada Pulau Enggano yang belum terdapat akses Jalan Nasional.
- Identifikasi Potensi Pulau 3T sangat penting dalam menentukan bahan konstruksi untuk pembangunan jalan yang spesifik lokasi dan harus sesuai dengan karakteristik Pulau maupun kondisi sosial-ekonomi-budaya masyarakat setempat.
- Pelaksanaan pembangunan Infrastruktur (Jalan Trans Pulau 3T) diupayakan dengan partisipasi Masyarakat melalui program Padat Karya (sekaligus sebagai upaya Pemulihan Ekonomi Nasional/PEN), serta seoptimal mungkin menggunakan Produk Dalam Negeri, seperti: Aspal Buton, teknologi perkerasan jalan, dan lainnya.
- Tindak lanjut penyediaan infrastruktur dasar lainnya seperti penembangan dan peningkatan kualitas jaringan telekomunikasi serta elektrifikasi menjadi 24 jam.

D. Kesimpulan

Langkah-langkah yang dilakukan oleh Kemenko Maritim dan Investasi dalam mendukung pembangunan infrastruktur khususnya dalam pemenuhan Infrastruktur dasar di daerah Pulau 3T. Sehingga target berdasarkan amanat dari dokumen perencanaan RPJMN 2020-2024 khusus pada kegiatan *Major Project* dapat terlaksana dengan baik dan tercapai.

E. Lampiran (terlampir)

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2021

Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan
Sumber Daya Air

Dr. Ir. Rahman Hidayat, M.Eng
NIP. 19650121 199401 1 001



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

PENGENDALIAN KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR PERKOTAAN

“Proyek Strategis Nasional Sektor Jalan”

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR DASAR, PERKOTAAN DAN SUMBER DAYA AIR
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

Nomor DIPA : DIPA-120.01.1.350494/2022

Nomor Kegiatan: 4832.ABP.001

Nomor : 57/D3.1/Maritim/XII/2021

Tanggal : 30 Desember 2022



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

Gedung Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
Jl. MH Thamrin No. 8, Lantai 16, Telp (021) 3168111, Email : tudeputi3@maritim.go.id
Jakarta Pusat

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor: 57/D3.1/Maritim/XII/2022

tentang

PENGENDALIAN KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR PERKOTAAN

“Proyek Strategis Nasional Sektor Jalan”

A. Latar Belakang

Tiga Kerangka Pembangunan Infrastruktur 2020-2024 yang akan berfokus pada tiga kerangka utama, yaitu Infrastruktur Pelayanan Dasar, Infrastruktur Ekonomi, dan Infrastruktur Perkotaan, yang juga ditopang dengan pembangunan energi dan ketenagalistrikan, serta pelaksanaan transformasi digital.

Infrastruktur perkotaan berupa konektivitas dan juga peningkatan urbanisasinya. Peningkatan konektivitas antara lain pembangunan Jalan Tol dan juga pembangunan rumah susun. Fokus pembangunan jalan tol adalah untuk mendukung jalur logistic, mempersingkat waktu perjalanan dan juga meningkatkan perekonomian wilayah. Saat ini beberapa jalan tol yang sedang dikerjakan untuk peningkatan ekonomi dan juga waktu tempuh antara lain jalan tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) yang akan terhubung dengan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB). Ketersediaan jalan tol pada jalur utama logistik masih terbatas dengan pengembangan infrastruktur jalan tol dan jalan nasional manfaat utamanya adalah:

- a. Memperkuat penyatuan wilayah kepulauan Indonesia menjadi suatu kesatuan yang terhubung dengan baik satu sama lain;
- b. Meningkatkan konektivitas dan mobilitas barang dan penumpang untuk menurunkan harga komoditas;
- c. Meningkatkan produktifitas ekonomi wilayah;

- d. Memperkuat sistem logistik yang sesuai dengan karakter kewilayahan yang berdasar negara kepulauan; dan
- e. Meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan jalan.

Sebagai contoh, penyelesaian jalan tol Trans Sumatera yang menghubungkan Aceh – Lampung menjadi program prioritas untuk menurunkan waktu tempuh dan menyediakan akses ke pelabuhan utama Kuala Tanjung sehingga mendorong berkembangnya kawasan industri di sepanjang koridor tersebut. Pembangunan jalan akses ke simpul prioritas diarahkan untuk menjamin kemanfaatan infrastruktur secara optimal seperti pelabuhan dan bandara. Diperlukan penguatan koordinasi perencanaan pembangunan simpul transportasi dan akses jalan.

- a. Memperkuat penyatuan wilayah kepulauan Indonesia menjadi suatu kesatuan yang terhubung dengan baik satu sama lain;
- b. Meningkatkan konektivitas dan mobilitas barang dan penumpang untuk menurunkan harga komoditas;
- c. Meningkatkan produktifitas ekonomi wilayah;
- d. Memperkuat sistem logistik yang sesuai dengan karakter kewilayahan yang berdasar negara kepulauan; dan
- e. Meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan jalan.

B. Deskripsi Isu

1. Jalan Tol Lubuk Linggau – Curup – Bengkulu

Jalan Tol Lubuk Linggau - Curup - Bengkulu sepanjang 95,80 Kilometer yang juga merupakan bagian dari ruas Tol Trans Sumatera dibangun sebagai upaya untuk turut mendukung sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat di Lubuk Linggau serta Provinsi Bengkulu dan sekitarnya. Secara keseluruhan Jalan Tol Lubuk Linggau - Curup - Bengkulu akan selesai pembangunannya pada akhir tahun 2022 mendatang. Pembangunan ruas tol ini terbagi menjadi 3 seksi. Seksi I Lubuk Linggau-Kepahiang dengan Panjang 54.5 Km, kemudian seksi II Kepahiang-Taba Penanjung dengan panjang 23.7 Km dan seksi III Taba Penanjung-Bengkulu dengan Panjang 17.6 Km. Secara teknis tidak ada permasalahan yang signifikan sehingga harapannya tahun 2023 dapat beroperasi.

Adapun progress pembangunan ruas tol Lubuk Linggau-Curup-Bengkulu Seksi III (Bengkulu-Taba Penanjung) hingga Desember 2022 sebagai berikut:

- Jalan Tol Taba Penanjung–Bengkulu memiliki main road yang terbentang sepanjang 17,6 km, dan merupakan bagian dari Tol Lubuk Linggau–Curup–Bengkulu yang total panjangnya mencapai 96 km. Seksi Tol Taba Penanjung–Bengkulu ini mulai dibangun pada September 2019 lalu. Jalan tol ini memiliki 2 gerbang tol, 2 simpang susun/junction, 21 jembatan, dan direncanakan memiliki 1 rest area. Adapun kecepatan rencana pada jalan tol ini adalah 80 km/jam;
- Diterbitkannya surat dari Utama Karya kepada Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Informasi Kesiapan Operasi Atas Proyek Jalan Tol Trans Sumatera Seksi Bengkulu – Taba Penanjung dan Jalan Tol Trans Sumatera Surat;
- Diterbitkannya Surat PUPR Direktorat Jenderal Bina Marga terkait Sertifikat Laik Operasi Jalan Tol Lubuklinggau – Curup – Bengkulu Seksi Bengkulu – Taba Penanjung;
- Terbitnya Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor : 988/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Pengoperasian Jalan Tol Lubuklinggau – Curup – Bengkulu seksi Bengkulu – Taba Penanjung

2. Jalan Tol Yogyakarta – Bawen

Pembangunan jalan tol Yogyakarta - Bawen masuk dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) yang ditetapkan pemerintah melalui Perpres Nomor 109 tahun 2020. Progress dan kendala pembangunan hingga Desember 2022 sebagai berikut:

- Progress pengadaan tanah Seksi VI Kab. Semarang (Desa Kandangan, Desa Bawen dan Desa Dopleng) total kebutuhan bidang sebanyak 905 bidang (880.511 m²) dengan realisasi UGK sebanyak 284 bidang (31,38%).
- Progress pengadaan tanah Seksi V yang meliputi Kabupaten Semarang dan Kabupaten Temanggung (terdiri atas 13 desa dari 3 kecamatan) total kebutuhan bidang sebanyak 1.739 bidang (2.275.736 m²) dengan realisasi UGK sebanyak 5 bidang (0,29%).
- **Kendala:** Pelepasan Hak terhadap bidang-bidang karakteristik khusus dan Keterbatasan personil pada kegiatan identifikasi inventarisasi terhadap Item Bangunan dan Tanaman

3. Jalan Tol Solo - Yogyakarta – Kulonprogo YIA

Jalan Tol Solo – Yogyakarta – Kulon Progo merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2020 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Jalan Tol Solo-Yogyakarta-NYIA Kulonprogo memiliki panjang 96,57 km dengan nilai investasi sebesar Rp 26,6 triliun dengan masa konsesi selama 40 tahun. Kepemilikan saham pada konsorsium antara lain, Daya Mulia Turangga-Gama Group 51%, Jasa Marga 25% dan Adhi Karya 24%. Trase Jalan Tol Solo-Yogyakarta-NYIA Kulonprogo nantinya akan melintasi dua provinsi, yaitu trase yang terletak di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sepanjang 60,93 km dan trase yang terletak di Provinsi Jawa Tengah sepanjang 35,64 km.

Progress dan kendala hingga Desember 2022 adalah sebagai berikut:

- Jalan Tol Solo-Yogyakarta-YIA terbagi atas 3 seksi. (a). Seksi 1 SS Kartosuro - SS Purwomartani sepanjang 35,64 Km; (b). Seksi 2 On/ Off Maguwoharjo - On/Off Trihanggo sepanjang 22,36Km; dan (c). Seksi 3 JC Sleman - SS YIA Kulonprogo sepanjang 38,57 Km;
- Seksi 1 terdiri dari 2 paket pekerjaan yaitu Paket 1.1 (22,300 Km) dan Paket 1.2 (20,075 Km). Progress konstruksi Paket 1.1 sebesar 46,51% dan Progress pembebasan lahan (UGK) sebesar 90,42%. Progress konstruksi paket 1.2 sebesar 1,21% dan progress pembebasan lahan (UGK) sebesar 57,15%. Paket 1.1 progress RTA telah 100% (Dokumen RTA sudah disahkan oleh Dirjen Bina Marga pada Tanggal 23 September 2022), Paket 1.2 progress RTA 57% (Penyusunan Rekomtek Klaten, BBWS Serayu Opak dan BBWS Bengawan Solo dan RTA awal telah diajukan ke BPJT);
- Seksi 2 terdiri dari 2 paket. Paket 2.1 sepanjang 9,425 Km dan paket 2.2 sepanjang 14,000 Km. Progress konstruksi dan lahan (UGK) masih 0% dikarenakan masih menunggu penyelesaian RTA paket 2.1 progressnya masih 17% (Telah dipilih U-Girder sebagai struktur elevated Seksi 2 dan Sedang dalam proses penyusunan Rekomtek dengan instansi terkait) dan Paket 2.2 RTA 19% (Telah dipilih U-Girder sebagai struktur elevated Seksi 2 Sedang dalam proses penyusunan Rekomtek dengan instansi terkait);

- Seksi 3 progress RTA 51%. Konstruksi dan pembebasan lahan (UGK) sebesar 0% (menunggu progress RTA rampung). Progress RTA: • Sudah diajukan Surat Permohonan Persetujuan IPL dari Dirjen BM ke Gubernur DIY • Sedang dalam proses penyusunan Rekomtek dengan instansi terkait • Progres terkendala IPL belum terbit • Kegiatan Soil Investigation telah dimulai;
- **Kendala:** Penyelesaian Rancangan Teknis Akhir (RTA). Jika RTA sudah selesai maka konstruksi dapat dilakukan.

C. Pilihan Kebijakan

Koordinasi dan sinkronisasi percepatan pembebasan lahan dan juga pendanaan pada pembangunan proyek Jalan Tol yang masuk dalam strategis Nasional dan RPJMN 2020-2024. Selain itu, percepatan penanganan dampak pembangunan jalan tol disekitar lokasi proyek pembangunan da juga hal-hal yang berkaitan dengan sinergitas Kerjasama antar Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah dan BUMN.

D. Kesimpulan

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi tetap melaksanakan Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian dengan K/L terkait serta pemerintah daerah dalam rangka percepatan pembangunan jalan tol yang menjadi proyek strategis Nasional (PSN) dan juga proyek-proyek dalam RPJMN 2020-2024 agar impelementasinya berjalan tepat waktu.

E. Lampiran (terlampir)

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan
Sumber Daya Air

Dr. Ir. Rahman Hidayat, M.Eng

NIP. 19650121 199401 1 001



KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI

KERTAS KERJA KEBIJAKAN
PENGENDALIAN KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR SUMBER DAYA AIR DAN REKAYASA PANTAI
“Koordinasi Pengamanan DAS Serayu dan Penyelamatan Waduk Mrica”

ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR DASAR, PERKOTAAN DAN SUMBER DAYA AIR
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA

Nomor DIPA : SP DIPA -120.01.1.350494/2021

Nomor Kegiatan: 4832.ABP.003

Nomor : 58/D3.1/Maritim/XII/2022

Tanggal : 30 Desember 2022



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

Gedung Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
Jl. MH Thamrin No. 8, Lantai 16, Telp (021) 3168111, Email : tudeputi3@maritim.go.id
Jakarta Pusat

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor: 58/D3.1/Maritim/XII/2022

tentang

**PENGENDALIAN KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR SUMBER DAYA AIR DAN REKAYASA PANTAI
“Koordinasi Pengamanan DAS Serayu dan Penyelamatan Waduk Mrica”**

A. Latar Belakang

Pada tahun 2025, 75% dari populasi dunia akan menempati wilayah pesisir dan sekitarnya, maka kota-kota yang berada di tepi pesisir akan menjadi bagian utama dari peradaban modern. Pembangunan wilayah pesisir adalah proyek terpadu yang berhadapan dengan masalah teknis, lingkungan dan juga sosial. Kesalahan perhitungan dalam strategi pembangunan akan menyebabkan masalah yang serius. Kemiringan lereng pantai juga menjadi faktor utama dalam menentukan tingkat kerentanan di daerah pesisir pantai.

Daerah pesisir pantai yang memiliki tingkat kerentanan tinggi merupakan daerah yang rawan terjadi abrasi. Selain itu, kenaikan tinggi gelombang laut akibat perubahan iklim mendorong perubahan kemiringan lereng pantai dan lingkungan pantai akibat banjir dan perubahan suplai sedimen sehingga diperkirakan meningkatkan cakupan luas wilayah permukiman di pesisir yang rentan abrasi/ akresi akibat perubahan tinggi muka air laut. Pengembangan Infrastruktur Rekayasa Pantai di dalam naskah RPJMN 2020-2024 yang telah dikelompokkan ke dalam 41 Proyek Prioritas Strategis Nomor 27 tentang Pengamanan Pesisir 5 Perkotaan Pantura Jawa yaitu Jakarta, Semarang, Pekalongan, Demak dan Cirebon.

B. Deskripsi Isu

Sesuai dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2022 tentang Dewan Sumber Daya Air Nasional, Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 21 Tahun

2022 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional dan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 83 Tahun 2020 tentang Gugus Tugas *Delivery Assurance Unit* (DAU) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun 2020-2024. Asdep Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan Sumber Daya Air (Asdep IDPSDA) mengkoordinasikan Infrastruktur sumber daya air dan rekayasa pantai.

Koordinasi Asdep IDPSDA terkait infrastruktur Waduk Mrica dan DAS Serayu di tahun 2022 telah dilaksanakan tugas dan fungsi koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian sebagai berikut:

- Dilakukan rapat koordinasi pengelolaan SDA di DAS Serayu dan pengelolaan waduk Mrica pada tanggal 22 Juni 2022. Tindak lanjut dari hasil rakor adalah dilakukan observasi lapangan dan pengumpulan data terkait isu penyelamatan DAS serayu (penanganan abrasi) dan sedimentasi waduk Mrica.
- Kunjungan Lapangan, tanggal 27 – 28 Juni 2022, bertujuan untuk mengetahui secara langsung akar masalah Kawasan Hulu (Wonosobo, Banjarnegara) dan menemukan alternatif solusi penyelamatan Infrastruktur Waduk Mricatertuang dalam Nota Dinas Nomor: ND-26/D3.01/MARVES/VII/2022 tentang Hasil rapat koordinasi dan kunjungan lapangan terkait penyelamatan Infrastruktur PLTA Waduk Mrica dan DAS Serayu.
- Menghadiri Diskusi dan Kunjungan ke Bendung Gerak Serayu bersama Dewan SDA Nasional, tanggal 29-30 Juni 2022, bertujuan untuk: menemukenali permasalahan Kawasan Hilir.

C. Pilihan Kebijakan

1. Diperlukan Rencana Aksi Penanganan Terpadu, yang berlandaskan Kajian Ilmiah untuk Penyelamatan Infrastruktur Waduk Mrica di DAS Serayu, meliputi Kawasan Hulu, Tengah dan Hilir.
2. Perlunya dibentuk/ditunjuk Koordinator dalam Rencana Aksi Penanganan Terpadu.
3. Penanganan Terpadu dilaksanakan dalam 3 (tiga) tahapan: Jangka Pendek (Urgent), Jangka Menengah dan Jangka Panjang.

D. Kesimpulan

Bidang Infrastruktur sumber daya air dan rekayasa pantai di bawah Asdep IDPSDA terkait Pemenuhan Infrastruktur sumber daya air dan rekayasa pantai akan tetap dilanjutkan monitoring dan evaluasi secara

berkala khususnya untuk Proyek Strategis Nasional (Sektor bendungan dan irigasi) dan Proyek Prioritas Strategis (pengamanan 5 pesisir perkotaan pantura) di Tahun 2023.

E. Lampiran (terlampir)

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

Asisten Deputi Infrastruktur Dasar, Perkotaan dan
Sumber Daya Air

Dr. Ir. Rahman Hidayat, M.Eng

NIP. 19650121 199401 1 001



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR PERWILAYAHAN DAN PENATAAN RUANG**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR PENGEMBANGAN WILAYAH
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA - 120.01.1.350494/2022
No. Keg : 4832.ABP.007
Nomor : 98/D3.2/MARVES/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor : 98/D3.2/MARVES/XII/2022

tentang

KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR PERWILAYAHAN DAN PENATAAN RUANG

Daftar Isi

Ringkasan

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

Ringkasan

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya melaksanakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan salah satunya bidang infrastruktur dan transportasi dengan mengambil peran aktif dalam pengendalian kebijakan infrastruktur perwilayahan dan penataan ruang.

Penataan ruang atau pengembangan wilayah selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan pusat pertumbuhan berbasis potensi sumber daya alam dan kegiatan budi daya unggulan sebagai penggerak utama pengembangan wilayah. Selain itu juga penting untuk menciptakan iklim investasi yang kondusif. Mengelola pemanfaatan sumber daya alam agar tidak melampaui daya dukung dan daya tampung kawasan. Setiap kegiatan penataan ruang yang harus dilakukan yaitu mengelola dampak negatif kegiatan penataan ruang agar tidak menurunkan kualitas lingkungan hidup dan efisiensi kawasan. Selain itu juga perlu mengintensifkan promosi peluang investasi dan perlu meningkatkan pelayanan prasarana dan sarana penunjang kegiatan ekonomi.

A. Latar Belakang

- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah melaksanakan Rapat Koordinasi tingkat Menteri terkait pengembangan wilayah dan percepatan pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat. Berdasarkan arahan Menko Marves dalam rapat tersebut kemudian dilaksanakan serangkaian koordinasi dan kunjungan lapangan terkait pembangunan infrastruktur pada daerah tersebut
- Provinsi Maluku Utara merupakan salah satu Provinsi termuda dari 33 Provinsi di Indonesia, Maluku Utara resmi terbentuk pada tanggal 4 Oktober 1999, melalui UU No. 46 Tahun 1999 tentang Pembentukan Provinsi Maluku Utara, Kabupaten Buru, dan Kabupaten Maluku Tenggara Barat (Ditetapkan tanggal 4 Oktober 1999). Di dalam UU tersebut sudah disebutkan secara jelas bahwa Sofifi menjadi ibukota sebagai jalan tengah diantara Ternate dan Tidore, namun setelah bertahun-tahun ibukota ini tidak segera berpindah.
- Presiden Joko Widodo secara resmi telah mengumumkan pemindahan ibu kota ke Kalimantan Timur pada tanggal 26 Agustus 2019 di Istana Negara, Jakarta. Lokasi ibu kota baru berada di Provinsi Kalimantan Timur tepatnya di Kabupaten Penajam Pase Utara dan Kabupaten Kutai Kartanegara. Progress pemindahan ibu kota mulai dengan penyusunan Rancangan Undang-Undang tentang Ibu Kota Negara, penyusunan Rperpres tentang Badan Otorita Ibu Kota Negara serta penyusunan

dan perencanaan desain tata kota Ibu Kota Negara berdasarkan kelompok fungsi penggunaan lahan Ibu Kota Negara.

- Dukungan fasilitasi Forum Kerja Sama Revitalisasi dan Percepatan Pembangunan Regional Kalimantan (FKRP2RK) yang merupakan wadah Kerjasama yang disepakati oleh lima Gubernur di Kalimantan dalam rangka peningkatan kesejahteraan rakyat di Kalimantan yang berkeadilan dan berkelanjutan.
- Tindak lanjut rencana aksi yang terdapat dalam lampiran Peraturan Presiden No 87 tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan.

B. Deskripsi Isu

Beberapa isu strategis dalam kebijakan pengembangan daerah baru meliputi penataan kawasan wilayah baru, pemenuhan pelayanan infrastruktur dasar dan penyediaan bangunan gedung untuk kepentingan fasilitas umum dan pemerintahan; hunian dan aksesibilitas; serta penyesuaian rencana, target pembangunan, dan pembiayaan pembangunan.

C. Pilihan Kebijakan

Kebijakan yg dirumuskan oleh Kemenko Kemaritiman dan Investasi terutama ditujukan untuk memberikan dukungan koordinasi kebijakan dan fasilitasi sehingga program ini dapat berlangsung dengan baik, pilihan kebijakan yang dirumuskan antara lain:

1. Kebijakan keterpaduan dan koordinasi lintas sektor terkait dukungan penyusunan regulasi draft Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberian Perizinan Berusaha, Kemudahan Berusaha, dan Fasilitas Penanaman Modal Bagi Pelaku Usaha.
2. Kebijakan keterpaduan Lintas sektor pengembangan wilayah daerah baru dengan mendorong transformasi ekonomi menjadi lebih maju dan bernilai tambah tinggi melalui percepatan pembangunan perekonomian berbasis pengelolaan SDA lokal dengan melibatkan masyarakat dalam bentuk korporasi, pengembangan industri pengolahan hasil berbasis potensi daerah, pembangunan infrastruktur yang mendukung aksesibilitas ke pusat-pusat pertumbuhan wilayah baru, serta akselerasi pertumbuhan wilayah yang selaras dengan aspek lingkungan.

D. Kesimpulan

Regulasi dan kebijakan dari sektor sangat perlu untuk dikoordinasikan serta disinkronisasi guna menjamin dukungan stakeholder untuk ikut serta dalam membantu upaya pemerintah dalam rangka mengembangkan kota baru.

Pengendalian kebijakan perlu terus dilakukan agar kegiatan pembangunan infrastruktur wilayah baru dapat dijalankan dengan efektif dan baik.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

**Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Djoko Hartoyo'.

Dr. Ir. Djoko Hartoyo, M. Mar.Sc



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
KEBIJAKAN PENGENDALIAN SISTEM LOGISTIK NASIONAL**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR PENGEMBANGAN WILAYAH
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA - 120.01.1.350494/2022
No. Keg : 4832.ABP.008
Nomor : 99/D3.2/MARVES/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor : 99/D3.2/MARVES/XII/2022

tentang

KEBIJAKAN PENGENDALIAN SISTEM LOGISTIK NASIONAL

Daftar Isi

Ringkasan

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

Ringkasan

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mempunyai tugas pokok dan fungsinya untuk koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan salah satunya bidang infrastruktur dan transportasi. Atas dasar itu, Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah mempunyai tugas melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan dan pelaksanaan serta pengendalian Kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pengendalian sistem logistik nasional. Kegiatan koordinasi dilaksanakan sehingga nantinya akan didapatkan Rekomendasi kebijakan dan penyelesaian permasalahan teknis dan non teknis di lapangan, serta memastikan tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga sesuai amanat peraturan yang terkait dilaksanakan. Pembuatan kebijakan membutuhkan banyak masukan dari berbagai elemen masyarakat dan pemerintahan, baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah. Data dan informasi yang dikumpulkan akan dipakai sebagai benchmark dalam pembuatan kebijakan dan perencanaan kegiatan dan menjadi bahan laporan kepada Presiden. Inventarisasi data dan informasi dilaksanakan melalui Focus Group Discussion (FGD), seminar dan lokakarya, serta berkoordinasi langsung ke daerah yang dinilai memiliki kondisi strategis dalam hal kemaritiman, baik terkait potensi maupun permasalahan.

A. Latar Belakang

- Sistem logistik tersusun atas fasilitas-fasilitas yang terhubung dengan jasa pelayanan transportasi. Sistem ini memiliki peran strategis dalam mensinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antarsektor ekonomi dan antarwilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional.
- Keberadaan sistem logistik nasional sangat diperlukan untuk mendukung transportasi antar wilayah. Adanya sistem logistik nasional ini maka akan mengurangi disparitas harga antar wilayah dan memastikan ketersediaan barang yang dibutuhkan masyarakat, serta mendukung daya saing nasional
- Di dalam amanat Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 tentang cetak biru sistem logistik nasional dijelaskan bahwa Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat.

- Kebijakan mengenai penataan ekosistem logistik nasional, dipayungi secara hukum oleh kebijakan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional. Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional (NLE) Tercantum dalam Lampiran Inpres No.5 Tahun 2020 untuk dilaksanakan pada periode 2020 – 2024.
- Program aksi strategi nasional pencegahan korupsi yang di dukung oleh KPK telah berproses di 14 Pelabuhan Utama (Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Soekarno Hatta, Batu Ampar, Merak, Tanjung Mas, Semayang, Kendari, Samarinda, Dumai, Palembang, Lampung, Pontianak)
- Target biaya logistik nasional terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2024 senilai 20% sesuai RPJMN 2020-2024

B. Deskripsi Isu

Beberapa isu strategis dalam kebijakan pengendalian sistem logistik nasional antara lain:

1. Pembahasan metode pengukuran indikator logistik yang masih belum disepakati dan mampu menggambarkan kondisi logistik untuk lingkup nasional;
2. Stakeholder memiliki kepentingan terkait system logistik nasional sangat banyak dan melibatkan lintas Kementerian/Lembaga terkait maupun pihak swasta dan pemerintah daerah.
3. Pengendalian pelaksanaan efisiensi dan efektivitas logistik di Pelabuhan, mengikuti rekomendasi tim Stranas PK memerlukan pengawasan secara langsung dan pemantauan berkala
4. Penataan tata ruang logistik nasional tidak bisa hanya mengandalkan system NLE yang telah dibangun Kementerian Keuangan, namun memerlukan bantuan koordinasi dari Kemenko Maritim dan Investasi untuk memenuhi target rencana aksi penataan logistik nasional pada tahun 2024
5. Pengawasan dan integrasi program angkutan barang dari dan ke daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan dengan perdagangan antar pulau dalam bentuk manifest domestik

C. Pilihan Kebijakan

Kebijakan yg dirumuskan oleh Kemenko Kemaritiman dan Investasi terutama ditujukan untuk memberikan dukungan koordinasi kebijakan dan fasilitasi sehingga program ini dapat berlangsung dengan baik, pilihan kebijakan yang dirumuskan antara lain:

1. Koordinasi lintas sektor terutama antara Kemenko Maritim dan Investasi dengan Kemenko Perekonomian dalam merumuskan kebijakan yang bersinergi untuk mendukung rencana aksi penataan ekosistem logistik nasional;
2. Perlu melakukan evaluasi pencapaian Cetak Biru Sislognas Perpres 26 Tahun
3. Membuat kesepakatan metode pengukuran biaya logistik nasional terhadap PDB yang disepakati secara nasional dan dapat dirilis secara berkala
4. Pengawasan program tol laut dan kegiatan logistik dalam negeri bersama dengan Tim Stranas PK KPK
5. Mendorong pembangunan sentra industri secara merata di wilayah Indonesia untuk meningkatkan nilai PDB daerah dan mengurangi nilai agregat biaya logistik terhadap PDB

D. Kesimpulan

Regulasi dan kebijakan dari sektor sangat perlu untuk dikoordinasikan serta disinkronisasi guna menjamin dukungan stakeholder untuk ikut serta dalam membantu upaya pemerintah dalam rangka meningkatkan sistem logistik nasional.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

**Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**



Dr. Ir. Djoko Hartoyo, M. Mar.Sc



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR PEREKONOMIAN**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR PENGEMBANGAN WILAYAH
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA - 120.01.1.350494/2022
No. Keg : 4832.ABP.009
Nomor : 100/D3.2/MARVES/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor : 100/D3.2/MARVES/XII/2022

tentang

KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR PEREKONOMIAN

Daftar Isi

Ringkasan

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

Ringkasan

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya melaksanakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan salah satunya bidang infrastruktur dan transportasi dengan mengambil peran aktif dalam pengendalian kebijakan infrastruktur perekonomian.

Pengembangan infrastruktur yang mendukung perekonomian menjadi sangat penting sekali. Pemetaan ekonomi di wilayah tertinggal sangat mendesak, karena dari identifikasi ketertinggalan infrastruktur tersebut kita dapat melakukan prioritas dari pengembangan wilayah tersebut. Pemenuhan infrastruktur perekonomian selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan pusat pertumbuhan perekonomian berbasis potensi sumber daya alam daerah dan kegiatan budi daya unggulan lokal sebagai penggerak utama pengembangan wilayah. Selain itu juga penting untuk menciptakan iklim investasi yang kondusif. Setiap kegiatan pemenuhan infrastruktur perekonomian yang harus dilakukan yaitu mengembangkan sentra/pusat perekonomian. Selain itu juga perlu mengintensifkan promosi peluang investasi dan perlu meningkatkan pelayanan infrastruktur dasar, konektivitas, prasarana dan sarana penunjang kegiatan perekonomian. Apabila dilakukan dengan baik dan terstruktur maka akan dapat mengembangkan ekonomi daerah tersebut sehingga meningkatkan ekonomi di wilayah dan masyarakat lokal tersebut.

A. Latar Belakang

- Pengendalian pelaksanaan proyek prioritas terkait tindak lanjut rencana aksi yang terdapat dalam lampiran Peraturan Presiden No 87 tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah melaksanakan Rapat Koordinasi tingkat Menteri terkait pengembangan wilayah dan percepatan pembangunan infrastruktur di Aceh. Berdasarkan arahan Menko Marves dalam rapat tersebut kemudian dilaksanakan serangkaian koordinasi dan kunjungan lapangan terkait pembangunan infrastruktur pada daerah tersebut.

B. Deskripsi Isu

Beberapa isu strategis dalam kebijakan infrastruktur perekonomian meliputi pemenuhan SDM lokal yang berkualitas, pemenuhan pelayanan infrastruktur dasar dan konektivitas dalam mendukung pusat perekonomian baru, pemenuhan

pertumbuhan perekonomian berbasis potensi daerah dan budi daya unggulan daerah, penyesuaian rencana, target pembangunan, dan pembiayaan pembangunan.

C. Pilihan Kebijakan

Kebijakan yg dirumuskan oleh Kemenko Kemaritiman dan Investasi terutama ditujukan untuk memberikan dukungan koordinasi kebijakan dan fasilitasi sehingga program ini dapat berlangsung dengan baik, pilihan kebijakan yang dirumuskan antara lain:

1. Kebijakan keterpaduan dan koordinasi lintas sektor terkait dukungan percepatan pengembangan wilayah dalam rangka pemenuhan infrastruktur perekonomian pada daerah tertinggal.
2. Kebijakan keterpaduan lintas sektor pengembangan wilayah dengan mendorong transformasi ekonomi menjadi lebih maju dan bernilai tambah tinggi melalui percepatan pembangunan perekonomian berbasis maritim (kelautan), pengembangan industri pengolahan hasil berbasis potensi daerah, pengembangan pariwisata, dan akselerasi pertumbuhan wilayah dengan mengintegrasikan program tol laut dalam menunjang konektivitas dan pertumbuhan ekonomi wilayah.

D. Kesimpulan

Regulasi dan kebijakan dari sektor sangat perlu untuk dikoordinasikan serta disinkronisasi guna menjamin dukungan pemerintah dan pemilik proyek untuk ikut serta membantu upaya pemerintah dalam rangka menumbuhkan pusat perekonomian baru. Pengendalian kebijakan perlu terus dilakukan agar kegiatan pembangunan pemenuhan infrastruktur perekonomian dapat dijalankan dengan efektif dan baik.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

**Asisten Deputi Infrastruktur Pengembangan Wilayah,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**



Dr. Ir. Djoko Hartoyo, M. Mar.Sc



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
EFEKTIVITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS**

**INDIKATOR KINERJA UTAMA:
PRESENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI
(INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS ANTARMODA – PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI MASSAL PERKOTAAN)**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA-120.01.1.350494/2021
No. Keg : 4832.ABP.052.A
Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2021

KERTAS KERJA KEBIJAKAN SS.5.1

Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022

tentang

EFEKTIVITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS

INDIKATOR KINERJA UTAMA:
PRESENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI
(INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS ANTARMODA – PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI MASSAL PERKOTAAN)

Daftar Isi

Ringkasan

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

Ringkasan

Mengacu pada kesepakatan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Jerman dalam rangka mengantisipasi perubahan iklim yang disepakati tanggal 1 Oktober 2019, maka telah dilakukan serangkaian kegiatan dalam menjalankan program turunannya yang dinamakan Green Infrastructure Initiative (GII). GII adalah program bantuan keuangan yang dilaksanakan pada 3 sektor tematik mulai dari manajemen limbah padat, manajemen limbah cair dan juga manajemen transportasi perkotaan. Bantuan keuangan sebesar total EUR 2,5 miliar pinjaman dilakukan oleh Bank Jerman KfW sedangkan bantuan teknis dilaksanakan oleh GIZ sebesar EUR 4,4 juta dalam bentuk hibah. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi bertindak sebagai *Steering Committee* yang mengawal proses dari awal yakni pemilihan provinsi dan proyek-proyek potensial sampai dengan implementasi proyek. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi melalui Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas mewakili Menteri Koordinator bertindak mengawal proses tersebut khusus pada bidang pengembangan transportasi perkotaan.

A. Latar Belakang

- Kesepakatan terkait GII di bulan September 2019 antara BMZ (Kementerian Perencanaan di Jerman) dan Bappenas pada Climate Action Summit di New York
- Kesepakatan kerjasama bilateral antara Indonesia dan Jerman dalam rangka mengantisipasi perubahan iklim yang disepakati tanggal 1 Oktober 2019
- Kegiatan Appraisal Mission yang dilakukan bersama antara Kemenko Marves dan GIZ bersama KfW dan K/L terkait yang ditandatangani oleh Deputi Bidang Pengelolaan Lingkungan dan Kehutanan bersama pejabat dari Kementerian PUPR
- Kesepakatan penentuan Daftar Panjang Proyek Potensial di bulan Juli 2020 yang melibatkan Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan dan Bappenas bersama dengan 4 provinsi kandidat
- Peresmian TC-Project dari GIZ terkait pengembangan 6 Pre-FS proyek di 3 sektor tematik yang sudah ditetapkan

- Sesi pertama GII Steering Committee Meeting di bulan Maret 2021 yang dipimpin langsung oleh Bapak Menko yang meresmikan provinsi yang terpilih berikut penjelasan kriteria pemilihan provinsi dan proyeknya
- Kegiatan Verification of 24 Dossiers oleh Bappenas yang melibatkan Kemenko Marves, Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan dan Provinsi-Provinsi du tanggal 6-7 Desember 2021
- Sesi kedua GII Steering Committee Meeting tanggal 10 Februari 2021 yang dipimpin langsung oleh Bapak Menko yang meresmikan provinsi yang terpilih dan mempersilahkan melanjutkan ke tahapan penyusunan Pre-FS dan proyek-pryke berjalan lainnya yang didukung oleh KfW

B. Deskripsi Isu

Selama proses pengawalan ada beberapa isu yang menjadi perhatian mulai dari regulasi, pendanaan dan kesiapan proyek. Beberapa isunya antara lain:

1. Regulasi

- a. Pembentukan pokja level nasional belum selesai
- b. Amendemen Pertama Perjanjian Pelaksanaan Proyek Kerja Sama Teknis Green Infrastructure Development di Indonesia belum jelas
- c. Kesiapan peraturan local di Pemda untuk membiayai operasional pasca pembangunannya di tengah terbatasnya kapasitas fiskal pemda dan juga aspek kelembagaannya

2. Pendanaan

Kombinasi skema pembiayaan proyek melalui skema KPBU dan creative / alternative financing lainnya yang belum dikembangkan

3. Kesiapan proyek

- a. Identifikasi proyek-proyek yang akan masuk ke dalam bluebook sesuai kriteria teknis dan persyaratan pengajuan proyek ke dalam bluebook
 - Termasuk dalam RPJMN 2019-2024
 - Sudah memiliki *Sustainable Urban Mobility Plan*
- b. Kesiapan semua informasi readiness criteria untuk setiap usulan-usulan proyek yang akan dikembangkan oleh GII termasuk lahan

C. Pilihan Kebijakan

Sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, Deputi Bidang Infrastruktur dan Transportasi yang mewakili peran Bapak Menteri Koordinator sebagai *steering committee* dalam program GII ini maka unit kerja kami secara aktif terlibat dalam setiap kegiatan GII sesuai dengan daftar kegiatan berikut:

- 1. Persiapan Konsinyering kebijakan & strategi pemerintah terkait Policy Dialogue Indonesia – Jerman khususnya sektor GII tanggal 25 Juli 2022)**
 - a) Untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan kerja sama pembangunan, akan diadakan pertemuan Sectoral Policy tanggal 23 – 23 Agustus 2022. Pertemuan ini merupakan forum untuk pertukaran pandangan mengenai kebijakan kerja sama pembangunan Indonesia-Jerman
 - b) Pemerintah Jerman telah melampirkan pertanyaan (Guiding Questions). Diharapkan pertanyaan ini dapat dijawab dan dikirimkan kepada Bappenas untuk bahan diskusi

- 2. Konsinyering kebijakan & strategi pemerintah terkait Policy Dialogue Indonesia – Jerman khususnya sektor GII tanggal 11 Agustus 2022**
 - a) Prioritas Indonesia terhadap GII
 - b) Pandangan pemerintah terhadap kerjasama Indonesia – Jerman GII saat ini
 - c) Komitmen terencana dan pengembangan ide baru untuk masa depan kerjasama GII

- 3. Pembahasan kebijakan dan strategi pada GII tanggal 22 Agustus 2022**
 - a) Meminta tanggapan/masukan Kementerian dan Lembaga terkait matriks Guiding Questions Sectoral Policy Dialogue Green Infrastructure Initiative
 - b) Mengklarifikasi hal-hal yang masih dipertanyakan kepada Jerman terkait GII dengan menyusun list pertanyaan ke pemerintah Jerman
 - c) Mendiskusikan keberlanjutan Proyek GII

- 4. Sectoral Policy Dialogue GII tanggal 22 Agustus 2022**

Penyampaian hasil rapat pada tanggal 25 Juli, 11 Agustus dan 22 Agustus 2022

5. Pembahasan Progress Green Infrastructure Development sehubungan dengan Implementation Agreement for The Technical Cooperation Kemenko Marves & GIZ tanggal 4 Oktober 2022

- a) Pemaparan 9 proyek yang masuk dalam tahap Pre-FS yang dibagi pada 2 tahap
- b) GIZ diminta untuk bersurat secara resmi untuk kebutuhan korespondensi atau konsultasi ke K/L teknis terkait untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai jenis proyek tertentu termasuk detail cakupannya seperti kapasitas produksi harapannya dan jumlah investasi yang dibutuhkan
- c) Mencari kemungkinan mengakselerasi proyek ke dalam bluebook and greenbook submission dengan mengusulkan masuk dalam PSN

6. Rapat lanjutan tanggal 27 – 28 Oktober 2022

- a) Paparan mengenai progress Bluebook dan Greenbook
- b) Review dan pemaparan materi terkait dokumen pra-kualifikasi yang dibutuhkan untuk pengadaan konsultan pelaksana FS
- c) Progress Update seluruh proyek

7. Rapat lanjutan tanggal 24 November 2022

Rapat bersama Badan Kebijakan Transportasi merespon dan menindaklanjuti surat menko kepada menhub utk segera memasukkan proyek2 di GII masuk ke dalam usulan Bluebook.

8. Rapat lanjutan tanggal 30 November – 2 Desember 2022

- a) FGD & Deep discussion dengan seluruh taskforces dari Pemda
- b) Perencanaan agenda yang akan dilakukan GII pada tahun 2023
- c) Melahirkan risalah rapat sebagai kesepakatan utk proyek-proyek eksisting yang diterima dan mitigasi proyek-proyek yang belum bisa lanjut

D. Kesimpulan

Dalam masukan bersama dari Menko Marves yang turut diketahui oleh Satuan Tugas Provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali dan Yogyakarta pada Risalah Rapat Koordinasi dalam rangka Sesi Diskusi dan Verifikasi Kelompok Kerja Nasional Bidang Transportasi Publik Transportasi Perkotaan tanggal 30 November – 2 Desember 2022, Kemenko Marves menekankan bahwa setiap usulan proyek transportasi harus berdasarkan pada dokumen SUMP yang berbasis fungsional perkotaan berpedoman dengan panduan dari Bappenas. Usulan proyek perlu melihat kesesuaian dengan program prioritas nasional sebagaimana tertera dalam RPJMN 2020-2024 yang sudah dirumuskan oleh Kementerian Perhubungan. Selain itu, perlu dipastikan pemenuhan kesiapan proyek (*readiness criteria*) dan menyiapkan kegiatan pendukungnya untuk memastikan operasional, maintenance dan keberlanjutan. Pada aspek pendanaan agar disarankan untuk melakukan pendanaan inovatif/alternatif selain APBN murni. Menko Marves turut memandang perlu dipersiapkannya aspek kelembagaan untuk memastikan keberlanjutan proyek dan operasional ke depan. Sambil berjalan, regulasi mengenai dukungan pemerintah pusat dalam pengembangan angkutan umum massal perkotaan harus terus didorong oleh Bappenas. Pada akhirnya setiap K/L harus mewujudkan ultimate goal pembangunan transportasi publik yang mampu mengembangkan transportasinya secara berkelanjutan, meningkatkan ridership dan mampu merevitalisasi angkutan umum massal perkotaan.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 31 Desember 2021

**Plt. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**

Dr. Eng. Lukijanto, S.T.



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

KERTAS KERJA KEBIJAKAN SS.5.2.1

**EFEKTIFITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN di BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS**

**INDIKATOR KINERJA UTAMA:
PERSENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI**

**(TATA KELOLA TRANSPORTASI TERPADU – PENYESUAIAN TARIF JASA
KEBANDARUDARAAN DAN KEPELABUHANAN)**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA-120.01.1.350494/2021
No. Keg : 4832.ABP.052.A
Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN SS.5.2.1

Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022

tentang

EFEKTIFITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN di BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS

INDIKATOR KINERJA UTAMA:
PERSENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI

(TATA KELOLA TRANSPORTASI TERPADU – PENYESUAIAN TARIF JASA
KEBANDARUDARAAN DAN KEPELABUHANAN)

Daftar Isi

Ringkasan

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

Ringkasan

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya melaksanakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan serta implementasi Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2017 tentang Pengambilan, Pengawasan, dan Pengendalian Pelaksanaan Kebijakan di Tingkat Kementerian Negara dan Lembaga Pemerintah. Diktum Pertama menyebutkan, bahwa dalam hal kebijakan yang akan diputuskan merupakan pelaksanaan tugas dan kewenangan Menteri yang bersifat strategis dan mempunyai dampak luas kepada masyarakat, Menteri menyampaikan kebijakan tersebut secara tertulis kepada Menteri Koordinator yang lingkup koordinasinya terkait dengan kebijakan tersebut untuk mendapat pertimbangan sebelum kebijakan tersebut ditetapkan.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi mengambil peran aktif dalam kebijakan penyesuaian tarif jasa kebandarudaraan dan tarif jasa kepelabuhanan. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mengkoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait dan memberikan rekomendasi terhadap kebijakan terkait penyesuaian tarif yang berdampak terhadap konektivitas masyarakat Indonesia.

A. Latar Belakang

- Terhadap tarif jasa Kebandarudaraan, dasar hukum merujuk kepada Permenhub Nomor 36 Tahun 2014 Tentang Tata Cara dan Prosedur Pengenaan Tarif Jasa Kebandarudaraan, Permenhub Nomor 179 Tahun 2015 tentang Perubahan Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Dan Prosedur Pengenaan Tarif Jasa Kebandarudaraan, Permenhub Nomor 20 Tahun 2019 Tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri, dan Kepmenhub KM Nomor 106 Tahun 2016 Tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Terhadap tarif jasa Kepelabuhanan, dasar hukum merujuk kepada PM 7 Tahun 2015 tentang Pedoman Proses Penyusunan Pertimbangan Menteri Perhubungan atas usulan tarif jasa Kepelabuhanan dan Tarif Jasa Kebandarudaraan oleh Bandar Usaha, PM 95 Tahun 2015

tentang Pedoman Penetapan Harga Jual (Charge) Jasa Kepelabuhanan yang diusahakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, dan PM 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2017 tentang Jenis, Struktur, Golongan, dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan.

- Bandar Udara dan Pelabuhan telah melakukan sejumlah investasi besar yang bertujuan untuk meningkatkan pelayanan dan kapasitas bagi pengguna jasa sehingga memerlukan pengembalian modal dengan menyesuaikan tarif yang berlaku yang sesuai dengan pelayanan yang akan diberikan.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mengkoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait dan memberikan rekomendasi terhadap kebijakan penyesuaian tarif yang akan berlaku karena penyesuaian tarif memiliki dampak yang besar terhadap konektivitas masyarakat, harga logistik nasional, dan persaingan bisnis internasional..

B. Deskripsi Isu

Beberapa pertimbangan teknis dan biaya dilakukan dalam analisa penyesuaian dan penetapan tarif, yaitu Kinerja Keuangan selama 5 tahun terakhir serta proyeksi 5 tahun kedepan, penilaian yang dibuktikan dengan Level of Service, Dampak Inflasi terhadap komoditi, Margin terhadap biaya pokok produksi, Perbandingan terhadap bandara/pelabuhan sejenis, nilai investasi, serta hasil konsultasi Asosiasi atau Kesepakatan bersama dengan pelaku bisnis.

C. Pilihan Kebijakan

Jumlah Bandar Udara yang telah direkomendasikan Kemenko Kemaritiman dan Investasi terhadap penyesuaian tarif jasa kebandarudaraan sejumlah 22 Bandara di lingkungan PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II serta penyesuaian tarif jasa kepelabuhanan pada Pelabuhan Tanjung Priok, dengan rincian sebagai berikut:

- 1. Tarif Jasa Kebandarudaraan di Lingkungan PT. Angkasa Pura I (Surat Menko Nomor 1515/MENKO/MARVES/IT.03.02/IV/2022)**
 - a) Bandara Eltari - Kupang (KOE)
 - b) Bandara Pattimura - Ambon (AMQ)

Terhadap usulan penyesuaian tarif *Benchmarking* dengan tarif pelayanan sejenis masih

relatif lebih rendah untuk domestik dengan bandara Pekanbaru dan Pontianak. PT. Angkasa Pura I (Persero) juga telah melakukan investasi untuk peningkatan fasilitas yang terkait langsung dengan PJP2U sebesar Rp. 332,456,885,179.

2. Tarif Jasa Kebandarudaraan di Lingkungan PT. Angkasa Pura I (Surat Menko Nomor 2227/MENKO/MARVES/IT.03.02/VI/2022)

- a) Bandara Juanda – Surabaya (SUB)
- b) Bandara Sultan Hasanuddin – Makassar (UPG)
- c) Bandara SAMS Sepinggan – Balikpapan (BPN)
- d) Bandara Syamsudin Noor – Banjarmasin (BDJ)
- e) Bandara Jenderal Ahmad Yani – Semarang – (SRG)
- f) Bandara Adi Soemarmo – Solo (SOC)
- g) Bandara Adi Sutjipto – Yogyakarta (JOG)
- h) Bandara Zainuddin Abdul Madjid – Lombok (LOP)
- i) Bandara Sam Ratulangi – Manado (MDC)
- j) Bandara Frans Kaisefo – Biak (BIK)
- k) Bandara Sentani – Jayapura (DJJ)

Bahwa usulan penyesuaian Tarif Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) merupakan kebijakan yang relevan yang dilakukan manajemen PT Angkasa Pura I, yang saat ini telah melakukan peningkatan layanan dan fasilitas bandar udara sebagai bentuk dukungan terhadap Program Pemerintah dalam menyukseskan gelaran MotoGP di Lombok dan agenda Presidensi G20 di Bali, dimana keseluruhan biaya investasi ditanggung oleh PT Angkasa Pura I (Persero).

3. Tarif Jasa Kebandarudaraan di Lingkungan PT. Angkasa Pura II (Surat Menko Nomor 2414/MENKO/MARVES/IT.03.02/VI/2022)

- a) Bandara Soekarno Hatta Terminal 2 – Cengkareng (CGK)
- b) Bandara Soekarno Hatta Terminal 3 – Cengkareng (CGK)
- c) Bandara Kualanamu – Medan (KNO)
- d) Bandara Radin Inten II – Bandar Lampung (TKG)
- e) Bandara H.A.S Hanandjoeddin – Belitung (TJQ)

f) Bandara Fatmawati Soekarno – Bengkulu (BKS)

Bahwa usulan penyesuaian Tarif Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) merupakan kebijakan yang relevan yang dilakukan manajemen PT Angkasa Pura II, yang saat ini telah melakukan investasi sebesar Rp 6,8 Triliun di Bandara Soekarno Hatta dan Kualanamu untuk peningkatan layanan dan fasilitas kepada pengguna jasa dan terhadap usulan penyesuaian Tarif Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) di Bandar Udara Radin Inten II, Bandar Udara H.A.S Hanandjoeddin, dan Bandar Udara Fatmawati Soekarno, diketahui bahwa tarif yang berlaku saat ini merupakan tarif Badan Layanan Umum yang ditetapkan dengan Peraturan Menteri Keuangan. Sehingga dirasa tidak relevan dengan status Bandar Udara saat ini, yang telah dialih kelola oleh Angkasa Pura II sejak tahun 2020.

4. Tarif Jasa Kebandarudaraan di Lingkungan PT. Angkasa Pura II (Surat Menko Nomor 3511/MENKO/MARVES/IT.03.02/VIII/2022)

a) Bandara Sultan Syarif Kasim II – Pekanbaru (PKU)

b) Bandara Depati Amir – Pangkalpinang (PGK)

c) Bandara Raja Sisingamangaraja XII – Silangit (DTB)

Usulan kenaikan tarif dilakukan penyesuaian dengan formulasi biaya pokok produksi ditambah dengan margin keuntungan maksimal 14,05% untuk tarif PJP2U, usulan penyesuaian Tarif Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) merupakan kebijakan yang relevan yang dilakukan manajemen PT Angkasa Pura II (Persero), yang saat ini telah melakukan investasi sebesar Rp 196,67 Miliar untuk peningkatan layanan dan fasilitas kepada pengguna jasa dan tarif telah berlaku selama 3 tahun.

5. Tarif Jasa Kepelabuhanan di Lingkungan PT. Pelindo (Surat Menko Nomor 3510/MENKO/MARVES/IT.03.02/VIII/2022)

a) Pelabuhan Tanjung Priok – Jakarta

Kesepakatan usulan kenaikan tarif dilakukan penyesuaian dengan formulasi biaya pokok produksi ditambah dengan margin keuntungan maksimal 5% untuk tarif tetap dan maksimal 11% untuk tarif variabel pada Jasa Kepelabuhanan Pemanduan dan Penundaan Kapal Pelayanan Domestik. Dengan kenaikan tarif tersebut akan

meningkatkan pendapatan sebesar 17,4 M dengan EBIT sebesar 16,43%. sehingga dapat digunakan untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa melalui Investasi.

D. Kesimpulan

Dalam rekomendasi dari Menko Marves, Penyesuaian tarif pelayanan jasa baru yang ditetapkan tersebut agar disertai dengan peningkatan mutu pelayanan dan sarana - prasarana kepada pengguna jasa. Sebagai upaya peningkatan pendapatan dan dengan semangat optimalisasi aset, Operator perlu melakukan berbagai inisiatif peningkatan volume produksi yang dapat meningkatkan utilisasi/penggunaan aset eksisting, serta melakukan efisiensi untuk operasional bandara. Kementerian Perhubungan agar terus meningkatkan pengawasan terhadap kinerja operator sehingga meningkatkan produktivitas dan pelayanan kepada pengguna jasa.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

**Plt. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**

Dr. Eng. Lukijanto, S.T.



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

EFEKTIFITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN di BIDANG INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS

**INDIKATOR KINERJA UTAMA:
PRESENTASE REKOMENDASI KENIJAKAN di BIDANG INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
YANG DITINDAKLANJUTI**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA-120.01.1.350494/2021
No. Keg : 4832.ABP.052.A
Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2021

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022

tentang

EFEKTIFITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN di BIDANG INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS

INDIKATOR KINERJA UTAMA:

PRESENTASE REKOMENDASI KENIJAKAN di BIDANG INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS YANG
DITINDAKLANJUTI

Daftar Isi

Ringkasan

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

Ringkasan

Berdasarkan kajian Economy SEA 2020 yang dilansir Google, Temasek dan Bain & Co, ekonomi digital Indonesia akan melonjak secara signifikan dari US\$ 44 miliar pada 2020 menjadi US\$ 124 miliar pada 2024. Indonesia diprediksi akan mendominasi pasar ekonomi digital sebesar 40% dan menjadi yang terbesar se-Asia Tenggara. Sedangkan menurut data Bloomberg, stabilitas ekonomi makro juga terjaga dengan baik di tengah gejolak global, tingkat inflasi lebih rendah diantara banyak negara di dunia sekitar 5,7% pada bulan Oktober 2022, nilai tukar rupiah terjaga dan index saham tetap positif disepanjang tahun 2022.

Capaian kondisi makro ekonomi Indonesia yang bagus akan mampu mengatasi persoalan untuk Tata Kelola TKBM ini dengan kerjasama dan koordinasi yang baik antara Stranas PK, Kemenko Marves, Sekretariat Kabinet serta Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Koperasi dan UKM dalam penyiapan mitigasi resiko pemindahan kewenangan pengelolaan TKBM. Capaian penyiapan mitigasi berupa percepatan penerbitan rancangan regulasi oleh ketiga kementerian/lembaga sebagai pengganti dari SKB 2 Dirjen 1 Deputi yang dikoordinasikan oleh Kemenko Marves, Sekretariat Kabinet, dan Stranas PK, sudah dilakukan harmonisasi di Kemenkumham untuk Permenhub mengenai Tarif dan Permenaker mengenai Pelindungan Keja TKBM di Pelabuhan sedangkan untuk Permenkop agar segera dilakukan percepatan harmonisasinya dan disinkronkan dengan Permenhub dan Permenaker sehingga tercipta sinergi dalam Penataan TKBM di pelabuhan. Dengan adanya penataan TKBM, maka eksistensi keberadaan Koperasi TKBM di pelabuhan akan tetap ada dengan pengelolaan Koperasi TKBM yang lebih profesional, kompeten, kompetitif dan akuntabel. Dalam hal memperhatikan kepentingan nasional untuk Pelabuhan, bahwa Pelabuhan merupakan obyek yang vital dan aturan sangat berkaitan dengan aturan internasional (IMO) sehingga perlu dijaga stabilitas dan profesionalisme serta efisiensi dan bagaimana persaingan usaha yang sehat serta transparansi. Praktek monopoli membuat Pelabuhan tidak bisa bersaing secara profesionalisme.

A. Latar Belakang

Merujuk pada hasil survey Bank Dunia pada 2018 mengenai kinerja logistik, Indonesia berada di urutan ke-46 dari 160 negara dengan skor 3.15. Bahkan, biaya logistik Indonesia tercatat sebagai yang tertinggi di ASEAN, yaitu mendekati 24% dari PDB. Untuk diketahui bersama bahwa Indonesia mempunyai target bahwa biaya logistik dapat diturunkan dari 23,5% menjadi 17% pada tahun 2024 dengan melakukan efisiensi salah satunya layanan di pelabuhan. Terdapat lima komponen utama yang mempengaruhi kinerja pelabuhan adalah: Gerakan Kapal, Produktivitas Tenaga Kerja, Peralatan, Intensitas Muatan di Tambatan dan Intensitas Arus Muatan di Lokasi Penyimpanan. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang memiliki peran pokok dalam pencapaian kinerja kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan serta gambaran umum tentang Sumber Daya Manusia (SDM) yang sangat berperan pada seluruh aktivitas di pelabuhan. Pada dasarnya Tenaga Kerja Bongkar Muat merupakan bagian yang tak terpisahkan dari Sumber Daya Manusia di pelabuhan secara umum yang karena fungsi dan perannya di pelabuhan lebih specific dibidang bongkar muat barang maka disebut dengan istilah Tenaga Kerja Bongkar Muat Barang. Arahan Presiden dalam ratas tentang penataan NLE, salah satu penyebab biaya logistik di Indonesia yang sangat tinggi dibanding 5 negara lainnya adalah karena masih terdapat regulasi yang tumpang tindih, birokrasi yang berbelit, dan tata ruang logistik yang tidak efisien.

Tingginya biaya logistik di Indonesia dipicu oleh banyak faktor, salah satunya di kawasan pelabuhan. Birokrasi dan layanan di pelabuhan yang tidak terintegrasi dan tumpang tindih memperburuk koordinasi yang berujung pada inefisiensi. Salah satu penyebab kusutnya layanan di pelabuhan adalah pengelolaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Mitigasi TKBM di pelabuhan menjadi target dalam pengelolaan layanan di pelabuhan.

B. Deskripsi Isu

1. Temuan dalam Bisnis Proses TKBM dimulai dari permohonan pengguna jasa hingga tahapan pembayaran diterima oleh pengelola TKBM terdapat 14 hingga 16 langkah yang berbeda-beda di tiap pelabuhan dan masih dinilai terlalu panjang. Apabila diperingkas, maka skema proses ini cukup mudah, dimulai dari adanya permohonan pengguna jasa,

disampaikan ke pengelola TKBM, lalu dari pengelola TKBM disampaikan ke TKBM untuk dikerjakan, selesai pengerjaan maka dilakukan pembayaran dan selesai.

2. Perlu juga memperhatikan aspek sosiologis, di mana ada ancaman mogok kerja oleh TKBM sehingga perlu memperhatikan pemilihan kebijakan yang dapat diterima dengan baik oleh semua pihak.
3. Jumlah TKBM di Indonesia hampir 700.000 jiwa, sehingga diharapkan menjadi perhatian karena dapat menyebabkan permasalahan sosial di masyarakat.
4. Kondisi TKBM saat ini sebenarnya cukup prihatin karena dari segi perlindungan kerja tenaga kerja dan upah belum memenuhi standar yang layak. Dengan penataan TKBM ini diharapkan akan memperjelas terhadap Hubungan Kerja, Perlindungan Hak, Keselamatan Kerja dan Penyelesaian Perselisihan, yang nantinya akan menguntungkan TKBM.
5. Pengaturan dalam SKB 2 Dirjen 1 Deputi tahun 2011 sudah tidak sesuai dengan sejumlah peraturan perundangan yang berlaku dan perlu dilakukan penataan TKBM berdasarkan rekomendasi KPPU, Assesment Stranas PK berupa peningkatan layanan dan pemangkasan birokrasi tata laksana di kawasan pelabuhan output ke-2 terkait tata kelola Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) bahwa pengelolaan TKBM berlandaskan keterbukaan dan tidak ada monopoli.

C. Pilihan Kebijakan

1. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi bersama Sekretariat Kabinet dan Stranas PK telah berkoordinasi dan mengkoordinasikan Penataan Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan dengan menghasilkan:
 - a. Rancangan Peraturan Menteri Ketenagakerjaan tentang Pelindungan Kerja Bagi Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan, yang memuat:
 - Peningkatan Kompetensi Kerja.
 - Hubungan Kerja.
 - Pelindungan Hak Tenaga Kerja Bongkar Muat (Upah, Tunjangan Hari Raya Keagamaan, Jaminan Sosial, Waktu Kerja, Waktu Istirahat, Cuti, dan Lembur, Keselamatan dan Kesehatan Kerja).

- Pengawasan.
 - Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial.
- b. Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan, yang memuat:
- Jenis Tarif Pelayanan Jasa.
 - Struktur Tarif Pelayanan Jasa.
 - Golongan Tarif Pelayanan Jasa.
 - Mekanisme Penetapan Tarif Pelayanan Jasa.
- c. Rancangan Peraturan Menteri Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah tentang Pelindungan dan Pemberdayaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat di Wilayah Pelabuhan.
2. Permasalahan lain yang perlu mendapatkan perhatian juga adalah masalah pengawasan. Pengawasan akan mudah dilakukan apabila telah ada sistem monitoring dan proses bisnis yang jelas. Sistem monitoring dapat dilakukan secara digital contoh yang ada di Pelabuhan Tanjung Priok dengan Sistem Monitoring/SIMON TKBM, nantinya dapat diadopsi di pelabuhan yang telah tergabung dalam NLE untuk tahapan pertama dan bisa dilanjutkan ke pelabuhan lain.
3. Proses bisnis perlu disiapkan alur yang jelas mengenai jenis kegiatan yang akan dilakukan serta penanggung jawab masing-masing kegiatan antara Kemenhub, Kemenkop UKM dan Kemenaker.
4. Untuk mengantisipasi persaingan tarif yang tidak sehat, jika kesepakatan besaran tarif bongkar muat dilakukan secara langsung oleh penyedia jasa dan pengguna jasa, maka pelaksana bongkar muat harus menjamin kualitas pelayanan yang diberikan melalui:
- a. pemenuhan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhan yang telah ditetapkan;
 - b. penyiapan sumber daya yang kompeten dan bersertifikasi (dengan supervisi tenaga kerja bongkar muat), dan/atau peralatan bongkar muat sesuai kebutuhan.

D. Kesimpulan

Tujuan dari penataan TKBM ini adalah dalam rangka meningkatkan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan khususnya kinerja bongkar muat dan peningkatan daya saing pelabuhan Indonesia serta peningkatan taraf hidup TKBM. Capaian penyiapan mitigasi berupa percepatan penerbitan rancangan regulasi oleh ketiga kementerian/lembaga sebagai pengganti dari SKB 2 Dirjen 1 Deputi yang dikoordinasikan oleh Kemenko Marves, Sekretariat Kabinet, dan Stranas PK, sudah dilakukan harmonisasi di Kemenkumham untuk Permenhub mengenai Tarif dan Permenaker mengenai Pelindungan Keja TKBM di Pelabuhan sedangkan untuk Permenkop agar segera dilakukan percepatan harmonisasinya dan disinkronkan dengan Permenhub dan Permenaker sehingga tercipta sinergi dalam Penataan TKBM di pelabuhan.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2021

**Sekretaris Deputi/Plt. Asisten Deputi
Infrastruktur Konektivitas,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan
Transportasi**

Dr. Eng. Lukijanto, S.T.



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
EFEKTIVITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS**

**INDIKATOR KINERJA UTAMA:
PRESENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI
(INFRASTRUKTUR PELAYARAN – PENGEMBANGAN PELABUHAN BENOA (BALI
MARITIME TOURISM HUB))**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA-120.01.1.350494/2021
No. Keg : 4832.ABP.053.A
Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2021

KERTAS KERJA KEBIJAKAN SS.5.3

Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022

tentang

EFEKTIVITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS

INDIKATOR KINERJA UTAMA:

PRESENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI

(INFRASTRUKTUR PELAYARAN – PENGEMBANGAN PELABUHAN BENOA (BALI
MARITIME TOURISM HUB))

Daftar Isi

Ringkasan

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

Ringkasan

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya melaksanakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan salah satunya bidang infrastruktur dan transportasi dengan mengambil peran aktif dalam pengendalian Proyek Strategis Nasional pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub) sesuai amanat Perpres Nomor 109 tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN. Pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub) diprediksi memberikan dampak ekonomi bagi pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan masyarakat secara langsung, mulai dari penerimaan pajak daerah, devisa dari wisatawan asing hingga pertumbuhan UMKM di kawasan Bali dan sekitarnya

A. Latar Belakang

- Pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub) merupakan salah satu Proyek strategis Nasional sesuai amanat Perpres Nomor 109 tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN.
- Bali merupakan daerah tujuan wisata andalan di Indonesia yang sangat terkenal di dunia. Hal ini karena Bali memiliki berbagai objek wisata alam yang indah dan bervariasi. Keindahan alam ini didukung oleh keunikan budaya Bali.
- Terkait hal tersebut diatas dan sesuai dengan amanat RPJMN maka percepatan pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub) perlu dilaksanakan. Diperlukan koordinasi dan sinkronisasi program dan anggaran antar K/L, Pemda dan BUMN agar pembangunan dapat berjalan sesuai rencana.

B. Deskripsi Isu

Beberapa isu strategis dalam pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub) meliputi belum diterbitkannya RIP Pelabuhan Benoa yang baru sebagai dasar dalam pengembangan Pelabuhan; pembersihan dan pemindahan kapal-kapal karam yang berada di alur dan kolam pelayaran; serta penyesuaian rencana, target pembangunan, dan pembiayaan pembangunan.

C. Pilihan Kebijakan

Kebijakan yg dirumuskan oleh Kemenko Kemaritiman dan Investasi terutama ditujukan untuk memberikan dukungan koordinasi kebijakan program ini dapat berlangsung dengan baik, pilihan kebijakan yang dirumuskan antara lain:

1. Kebijakan keterpaduan dan koordinasi lintas sektor antara Kementerian Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN dan Stakeholder terkait dalam pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali

Maritime Tourism Hub), khususnya untuk mendorong segera diterbitkannya RIP Pelabuhan yang baru sebagai salah satu langkah Percepatan Pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub).

2. Kebijakan keterpaduan dan koordinasi lintas sektor antara Kementerian Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN dan Stakeholder terkait dalam proses pembersihan dan pemindahan kapal-kapal karam yang berada di kolam arus pelayaran.
3. Pengendalian rencana kebijakan dengan mengacu pada skenario minimal dimana Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman berperan serta dan memberikan masukan serta pendampingan dalam penyusunan Rencana Pengembangan Infrastruktur dalam mendorong upaya Percepatan Pengembangan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub).

D. Kesimpulan

Regulasi dan kebijakan dari sektor sangat perlu untuk dikoordinasikan serta disinkronisasi guna menjamin dukungan pemerintah dan pemilik proyek untuk ikut serta dalam membantu upaya pemerintah dalam rangka mengembangkan Pelabuhan Benoa (Bali Maritime Tourism Hub). Pengendalian kebijakan perlu terus dilakukan agar kegiatan pembangunan infrastruktur Pelabuhan dapat dijalankan dengan efektif dan baik.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

**Plt. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**

Dr. Eng. Lukijanto, S.T.



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

**EFEKTIVITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS**

**INDIKATOR KINERJA UTAMA:
PRESENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI
(INFRASTRUKTUR PELAYARAN – PEMBERDAYAAN ANGKUTAN LAUT
PELAYARAN RAKYAT)**

**ASISTEN DEPUTI INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : DIPA-120.01.1.350494/2021
No. Keg : 4832.ABP.053.A
Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022

Tanggal : 30 Desember 2021

KERTAS KERJA KEBIJAKAN SS.5.3

Nomor : /D3.3/MARVES/XII/2022

tentang

EFEKTIVITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS

INDIKATOR KINERJA UTAMA:

PRESENTASE REKOMENDASI KEBIJAKAN DI BIDANG INFRASTRUKTUR
KONEKTIVITAS YANG DITINDAKLANJUTI

(INFRASTRUKTUR PELAYARAN – PEMBERDAYAAN ANGKUTAN LAUT PELAYARAN
RAKYAT)

Daftar Isi

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan
- E. Lampiran

A. Latar Belakang

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

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

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

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan Menteri Perhubungan sebagai Pembina pelayaran-rakyat. Namun, walaupun telah dilakukan berbagai pengaturan dan program, kondisi pelayaran-rakyat semakin memprihatinkan. Jika dibiarkan, pelayaran rakyat menuju kepunahan.

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

Sehubungan dengan hal-hal tersebut, sejak tahun 2019 Kemenko Maritim telah menginisiasi, dan bersama Kementrian dan Lembaga Pemerintah, menyiapkan Rancangan Peraturan Presiden. Setelah melalui perjalanan Panjang, akhirnya, pada bulan Agustus Bapak Presiden telah menetapkan Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021 Tentang Pemberdayaan Angkutan Pelayaran-Rakyat.

B. Deskripsi Isu

Isu yang ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi adalah melakukan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian percepatan pembangunan Pelayaran Rakyat sesuai dengan amanat Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021. Mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021 tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat dan naskah akademis adalah tidak membiarkan pelayaran-rakyat semakin tidak sejahtera dan menjadi punah, yang intinya:

1. Pelayaran-Rakyat yang merupakan Warisan Budaya yang sudah berjasa tidak boleh dibiarkan mati. Tercatat dalam sejarah, kapal-kapal tradisional yang menggunakan teknologi sederhana telah berperan sangat penting dalam merajut Nusantara, baik dalam hubungan sosial kemasyarakatan, ekonomi, pemerintahan, maupun pertahanan. Sebagai bangsa maritim, bangsa yang tidak boleh melupakan sejarah dan bangsa yang dibangun berbasis aneka budaya, tidak boleh membiarkan suatu warisan budaya yang pernah berjasa menjadi punah. Bangsa ini akan sangat merugi dan rezim pemerintahan sekarang dapat dipersalahkan, jika tidak mampu melestarikan dan ahli waris bangsa di masa depan melihat kapal-kapal tradisional pelayaran rakyat hanya bagian dari isi museum.
2. Pelayaran-Rakyat yang merupakan kelompok usaha kecil tidak boleh dibiarkan semakin tidak berdaya, dan semakin tidak sejahtera. Baik pengusaha, anak buah kapal, maupun pengusaha dan masyarakat terkait Pelayaran-Rakyat, tidak boleh dibiarkan semakin menderita. Pembangunan memang mendorong kemajuan dan kemakmuran, namun harus tetap memberikan kesejahteraan secara adil dan merata, membela, berpihak untuk memberdayakan kelompok yang tidak berdaya. Karena Pelayaran-Rakyat berperan melayani masyarakat luas sampai ke pulau-pulau kecil, terpencil, terluar, maka pemberdayaan Pelayaran-Rakyat akan juga berdampak meningkatkan kesejahteraan masyarakat luas
3. Pelayaran-Rakyat yang sudah terbukti mampu melayani antarpulau, sampai ke pulau-pulau kecil, terpencil, terluar, harus dipertahankan untuk ketahanan konektivitas. Terbukti, meskipun sudah ada program “tol laut”, tetapi masih lebih banyak wilayah perairan, pulau-pulau kecil, terpencil, terluar, yang belum terlayani kapal-kapal pelayaran konvensional. Kapal-kapal pelayaran-rakyat tetap diperlukan. Lebih jauh, untuk mengantisipasi jika negara dan bangsa dalam keadaan darurat, bencana atau peperangan, atau krisis energi atau lainnya yang tidak memungkinkan pelayaran konvensional melakukan

kegiatan, maka kapal-kapal pelayaran-rakyat masih tetap dapat diharapkan berlayar, memberikan pelayanan konektivitas.

C. Pilihan Kebijakan

1. Mengkoordinasikan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam melakukan Prakarsa, inisiasi dan fasilitasi, serta pengembangan kapasitas untuk mendorong perkembangan investasi oleh pelaku Pelayaran-Rakyat. Dan memberikan penguatan kepada forum DPP dan DPC PELRA di seluruh Indonesia agar membenahi administrasi dan data Pelayaran-Rakyat di wilayah masing-masing.
2. Mengkoordinasikan antara pihak Swasta dan Masyarakat pelaku Pelra untuk melakukan perumusan fundsi-fungsi, meliputi produksi yang diawali dengan investasi penadaan armada, pemasaran jasa pelayaran rakyat, keuangan investasi dan operasional, administrasi udaha, SDM, dan Sistem pendukung usaha termasuk sistem informasi digital
3. Menkoordinasikan penyiapan regulasi yang sama mengenai penegakan hukum, keamanan, dan keselamatan Pel-Ra. Regulasi yang dimaksud dapat berupa Surat Keputusan Bersama, atau Peraturan Bersama Menteri (perhubungan), Panglima TNI, Kepala POLRI, Menteri KKP, dan BAKAMLA. Regulasi tunggal yang digunakan Bersama ini diharapkan dapat diselesaikan tahun 2022.

D. Kesimpulan

Regulasi dan kebijakan dari setiap sektor sangat perlu untuk koordinasi serta sinkronisasi guna menjamin dukungan pemerintah dan seluruh stakeholder terkait untuk ikut serta dalam membantu upaya pemerintah dalam rangka mendukung pemberdayaan angkutan laut pelayaran rakyat

Dibuat di Jakarta
Pada tanggal 30 Desember 2022
Plt. Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas,

Dr. Eng. Lukijanto, S.T



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

OPTIMALISASI RANTAI PASOK (*SUPPLY CHAIN*) BAHAN BAKU KONSTRUKSI

ASISTEN DEPUTI INDUSTRI PENDUKUNG INFRASTRUKTUR
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA

No. DIPA :
No. Keg :
Nomor : 141/D3.4/MARVES/XII/2022
Tanggal : 28 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor : 141/D3.4/MARVES/XII/2022

tentang
Optimalisasi Rantai Pasok (*Supply Chain*) Bahan Baku Konstruksi

Daftar Isi :

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan

A. Latar Belakang

Terdapat 5 visi Presiden Joko Widodo sebagai arah kebijakan pada periode kedua pemerintahannya (2019-2024), kelima visi ini diharapkan mendorong Indonesia yang lebih produktif, berdaya saing dan fleksibilitas dalam menghadapi tantangan global yang dinamis dan penuh resiko. 5 visi tersebut yaitu :

- Mempercepat Dan Melanjutkan Pembangunan Infrastruktur
- Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM)
- Undang Investasi Seluas-Luasnya Untuk Buka Lapangan Pekerjaan
- Reformasi Birokrasi
- APBN Yang Fokus Dan Tepat Sasaran

Sesuai dengan visi tersebut pemerintah terus mendorong pembangunan Infrastruktur yang menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, yang mempermudah akses ke kawasan wisata, yang mendongkrak lapangan kerja baru, yang mengakselerasi nilai tambah perekonomian rakyat.

Dalam penyelenggaraan program-program pembangunan infrastruktur saat ini membutuhkan dukungan ketersediaan pasokan sumber daya konstruksi yang memadai, yang salah satunya komponen utamanya adalah material dan peralatan konstruksi. Sumber daya material dan peralatan konstruksi ini kemudian perlu dikelola dengan pendekatan pengelolaan rantai pasok atau *supply chain management* (SCM). Rantai pasok (*Supply Chain*) adalah sistem produksi, transportasi, distribusi, serta perdagangan yang diciptakan untuk mengubah bahan dasar menjadi suatu produk dan memasok produk tersebut kepada pengguna sesuai nilai yang diminta. Sedangkan manajemen Rantai Pasok adalah usaha koordinasi dan memadukan aktivitas penciptaan produk di antara pihak-pihak dalam suatu rantai pasok untuk meningkatkan efisiensi operasi, kualitas, dan layanan kepada pelanggan untuk mendapatkan *sustainable competitive advantage* bagi semua pihak yang terkait dalam kolaborasi ini. Seluruh pihak yang terlibat dalam menyuplai Sumber Daya mulai dari hulu hingga hilir kegiatan merupakan suatu jaringan yang tidak dapat dipisahkan. Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur turut serta dalam upaya optimalisasi rantai pasok bahan baku konstruksi dan mengkoordinasikannya dengan Kementerian, Lembaga dan Industri terkait.

B. Deskripsi Isu

Salah satu aspek yang mempengaruhi kinerja keberhasilan proyek konstruksi dan menjadi penentu kelancaran berjalannya proses konstruksi adalah rantai pasok (*supply chain*). Oleh karena itu, diperlukan manajemen rantai pasok yang diatur atau dikelola dengan baik dan optimal sehingga proyek konstruksi dapat terselesaikan tepat waktu, sesuai anggaran, dan sesuai dengan kualitas yang ditetapkan. Industri konstruksi memberikan kontribusi kurang lebih 10% dari PDB nasional. Namun, menurut *Industry Digitization Index*, industri tersebut menempati peringkat kedua terendah dalam hal digitalisasi. Industri konstruksi dan bahan bangunan banyak mengerjakan proyek berskala besar. Relasi antara supplier dan kontraktor, ketepatan waktu pengerjaan, dan monitoring penggunaan anggaran adalah beberapa poin penting yang perlu diperhatikan industri ini. Dengan besarnya biaya yang terkait, semakin banyak *stakeholder* yang terdorong oleh pasar digital untuk menuntut digitalisasi *supply chain* di bidang industri konstruksi. Belum tersedianya data dan informasi *supply-demand* material dan peralatan konstruksi yang akurat, komprehensif, dan dinamis dapat menimbulkan ketidakpastian (*uncertainty*) yang akan mempengaruhi keseimbangan *supply-demand* rantai pasok material dan peralatan konstruksi pada suatu waktu dan wilayah.

Beberapa tantangan dalam pemenuhan material konstruksi kedepannya :

- *Supply-demand* material konstruksi masih belum berimbang di semua Daerah;
- Teknologi semakin berkembang, namun belum semuanya dapat diterapkan di Indonesia;
- Terfragmentasinya tahapan dalam siklus penyelenggaraan konstruksi;
- Tuntutan mutu akan produk konstruksi yang berkualitas semakin tinggi;

Isu-isu strategis dalam bahan baku konstruksi :

- Kapasitas terpasang (*installed capacity*) industri bahan baku konstruksi lebih besar dari produksi sehingga terjadi *over supply* (Aspal Buton, Baja Konstruksi dan Baja ringan);
- Masih ditemukan beberapa permasalahan kelangkaan pasokan bahan

baku konstruksi yang berkualitas di lokasi proyek akibat distribusi logistik yang belum memadai;

- Masih banyak penggunaan bahan baku konstruksi impor (seperti baja konstruksi) karena harga lebih murah sehingga utilitas produksi baja konstruksi dalam negeri tidak optimal;
- Belum optimalnya penerapan Program Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN)
- Data produksi dan *supply* bahan baku konstruksi belum tersusun dalam suatu database;
- Inkonsistensi kualitas produk Asbuton;

C. Pilihan Kebijakan

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

- Mendorong penggunaan produk-produk Dalam Negeri secara optimal pada Proyek Strategis Nasional;
- Optimalisasi distribusi ke seluruh Daerah di Indonesia dengan penguatan channel distribusi untuk mengembangkan jaringan wilayah potensial yang merata di tiap wilayah, khususnya wilayah Sumatera dan Indonesia Timur, dan juga pemanfaatan Tol Laut yang lebih optimal;
- Pengawasan atas pemberlakuan SNI wajib bahan baku dan SNI baja ringan profil di lapangan serta keberpihakan penggunaan produk baja ringan konstruksi dalam negeri dalam rangka mengurangi impor;
- Penerapan SNI wajib dan Optimalisasi TKDN;
- Keterbukaan data dan informasi *supply-demand* bahan baku konstruksi dan proyek pembangunan infrastruktur di seluruh wilayah di Indonesia dan mendorong pengembangan *big data* bahan baku konstruksi;

- Mendorong produsen Aspal Buton memiliki sertifikat manajemen mutu dan penerapan SNI produk Asbuton untuk menjamin kualitas produk Asbuton yang berkelanjutan;
- Pengembangan dan pembangunan infrastruktur pendukung dalam upaya memudahkan distribusi bahan baku konstruksi, seperti pembangunan jalan Lawele-Kabungka dan Pelabuhan Lawele dalam mendukung distribusi Aspal Buton;
- Menerapkan *buffer stock* Asbuton pada wilayah-wilayah yang jauh dari sumber produksi Asbuton;

D. Kesimpulan

Secara umum, kondisi industri bahan baku konstruksi dan utilitasnya dalam negeri rendah, salah satunya disebabkan banyaknya produk impor yang masuk dengan harga yang lebih kompetitif akibat praktik dumping. Kapasitas produksi yang besar tidak diimbangi dengan penggunaan secara masif, seperti contoh untuk Aspal Buton. Diperlukan sinergi dan kolaborasi semua pihak dalam pembuatan big data terkait *supply-demand* bahan baku konstruksi. Pembuatan *big data* supply-demand bahan baku konstruksi sangat perlu dan segera dilakukan. Hal ini dalam rangka mendukung penyelenggaraan Industri Konstruksi 4.0. Penerapan SNI wajib dan optimalisasi TKDN menjadi hal yang mutlak dilakukan.

Dibuat di Jakarta

Pada Tanggal 28 Desember 2022

Asisten Deputi Industri Pendukung
Infrastruktur,



Ir. Y. Yudi Prabangkara, DEA



NOTULEN RAPAT

Agenda Rapat	: Rapat Koordinasi Update Pembangunan Infrastruktur di Pulau Buton
Hari / Tanggal	: Jumat/ 05 Agustus 2022
Waktu	: 13.30 s.d. 15.00 WIB
Tempat	: Melalui <i>Video Conference</i>
Pemimpin Rapat	: Koordinator Industri Bahan Baku Infrastruktur
Peserta Rapat	: Terlampir

CATATAN RAPAT :

1. Rapat ini diadakan untuk mendapatkan update terkait pembangunan Infrastruktur di Pulau Buton khususnya Pelabuhan Nambo dan Jalan Lawele Kabungka;
2. Rapat ini dihadiri oleh Kepala Dinas Perhubungan Kab. Buton, Kepala Dinas PUPR Kab. Buton, Kepala Bagian Program, Biro Perencanaan Kemenhub, perwakilan subdit Tatanan dan Perencanaan Pengembangan Pelabuhan, Kemenhub; Perwakilan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Baubau; Balkis Kusumawati, S.T., M.T., M.Sc., Analis Kebijakan Ahli Madya pada Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas, Kemenko Marves;
3. Dokumen *Feasibility Studi* (FS) Pelabuhan Nambo sudah disusun pada tahun 2017 dan diserahkan pada awal tahun 2022 tetapi belum diterima oleh Direktorat Kepelabuhanan Kemenhub. Kelengkapan Dokumen-dokumen lain yang dibutuhkan agar disesuaikan dengan Permenhub 50 2021;
4. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP) sudah terbit, ditandatangani oleh Bupati Buton pada April 2022 (SK Bupati Buton No. 182 Tahun 2022) dan dalam proses berikutnya difasilitasi oleh KSOP Baubau;
5. Dokumen AMDAL sudah diterima tetapi Izin Lingkungan belum diterima oleh Kemenhub;
6. Dalam pentahapan pembangunan Pelabuhan Nambo hendaknya dilakukan penajaman kembali, sesuai Amanah Presiden dalam penyelesaian pembangunan infrastruktur hendaknya selesai di akhir 2023 atau Kuartal I 2024, saat ini DED dan FS belum selesai. Pembangunan Pelabuhan Nambo harus memperhatikan tata waktu penyelesaian, apakah selesai di akhir 2023 atau awal 2024;
7. Terkait status Pelabuhan, sesuai Amanah Undang-undang, secara bertahap akan diserahterimakan ke Pemda. Bagi status Pelabuhan yang masih masuk



- kriteria P3D secara bertahap terdapat pengurangan anggaran pengembangannya. Untuk Pelabuhan yang masih status Pelabuhan pengumpan dan masih menginginkan adanya intervensi APBN dalam Pelabuhan tersebut dapat diusulkan pengecualiannya oleh Gubernur;
8. Dalam pengembangan Pelabuhan sesuai RIP, harus memperhatikan kemampuan Ruang Fiskal di Kemenhub;
 9. Pelabuhan Nambo sudah eksisting, diperlukan pengembangan untuk mengakomodir *stock pile* distribusi Aspal Buton dalam pengembangannya sesuai Permenhub 112 tahun 2017 terkait pengembangan Pelabuhan, dokumen yang dipenuhi yaitu RIP, DED, dan Dokumen Izin Lingkungan. Untuk kegiatan Reklamasi diperlukan Surat Izin Kegiatan Reklamasi (SIKR);
 10. Akses Jalan dari Jalan Nasional menuju Pelabuhan Lawele sepanjang 1,9 Km belum dibangun karena Dinas PUPR Buton menganggap hal itu satu paket dengan pembangunan Pelabuhan, sedangkan menurut Kemenhub Jalan Akses menjadi kewenangan pemrakarsa dalam hal ini Pemkab Buton, diperlukan penajaman Kembali dan diputuskan di level yang lebih tinggi;
 11. Sertifikat kepemilikan lahan di area darat Pelabuhan Nambo saat ini masih dalam proses;
 12. *Readiness criteria* yang harus dipenuhi dalam pembangunan Pelabuhan Lawele yaitu Studi Kelayakan (FS), DED/ SID, Masterplan, Ketersediaan Lahan/ MoU Lahan, Kepastian ketersediaan jalan akses. Hal ini menjadi poin penting yang harus diperhatikan Pemkab Buton;
 13. Dinas Perhubungan Kabupaten Buton akan menyiapkan dokumen-dokumen lain yang diperlukan sesegera mungkin;
 14. Dinas PUPR Kab. Buton sudah melakukan pembukaan akses jalan Lawele-Kabungka sepanjang 26 Km dengan lebar 8 m. Pada Tahun Anggaran 2021 sudah dilakukan pembangunan satu Jembatan, sudah diusulkan pembangunan 4 Jembatan lagi dan pengaspalan jalan sepanjang 26 Km tersebut ke Kementerian PUPR;
 15. DED dan IPPKH terkait pembangunan jalan Lawele-Kabungka sudah lengkap, terdapat kendala dimana melewati IUP perusahaan sepanjang 800 m, perusahaan tersebut merasa keberatan karena dilintasi jalan;



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

Pimpinan Rapat,
Koordinator Industri Bahan Baku Infrastruktur,

Ali



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

Zoom Meeting

Recording...

Participants (16)

- Keasdepan IPI - ... (Host, me)
- Marves_D3.A4 Ali
- bagren hubla
- Balkis Kemenko Marves
- Bintang - Dit Kepelabuhanan
- D3A4 Marves-Ainal Muchlis
- Dishub buton
- Dishub Kab Buton
- Ditjen Hubla
- DPUPR - Kabupaten Buton
- Giri Tresna
- lida

30°C Berawan

14:08 05/08/2022

Zoom Meeting

Recording...

Participants (15)

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

GAMBARAN UMUM PELABUHAN NAMBO / LAWELE

KETERANGAN

- Berdasarkan PM.112 Tahun 2017, diperlukan dokumen perencanaan teknis sebelum dapat dilakukan pembangunan pelabuhan Lasele (DED: izin lingkungan)

FASILITAS YANG SUDAH DIBANGUN :

1. Dermaga (70 x 8) m²
2. Trestle (30 x 6) m²
3. Reklamasi areal darat (120x50)m²
4. Lapangan penampungan (120x50)m² + (125x30)m²
5. paving blok area parkir (150x20)m²

Total Investasi Rp 25,9 M

DATA TEKNIS

Panjang Dermaga (70 x 8) m²
Kedalaman Dermaga -9 sd -14 mLWS
Kapasitas Kapal 5.000 DWT
Jenis kapal yang berkurung: kapal tongkang dan kapal pelra

HIRARKI PELABUHAN

PELABUHAN PENGUMPAH LOKAL

30°C Berawan

13:57 05/08/2022



NOTULEN RAPAT

Agenda Rapat	: Rapat Koordinasi Monitoring Dan Evaluasi Penggunaan Dan Pemanfaatan Aspal Buton Di Provinsi Sulawesi Tenggara
Hari / Tanggal	: Rabu/ 10 Agustus 2022
Waktu	: 13.30 s.d. 15.30 WITA
Tempat	: Ruang Rapat Kantor Bupati Buton dan <i>Via Zoom</i>
Pemimpin Rapat	: Koordinator Industri Bahan Baku Infrastruktur
Peserta Rapat	: Terlampir

CATATAN RAPAT :

1. Rapat ini diadakan untuk mendapatkan data penggunaan Aspal Buton untuk pembangunan dan preservasi Jalan di Provinsi Sulawesi Tenggara yang didanai oleh APBN, APBD Provinsi, APBD Kab/Kota dan DAK Fisik untuk TA. 2021 dan 2022;
2. Rapat ini dihadiri oleh Dinas SDA dan Bina Marga Prov. Sultra, Perwakilan BPJN Sulawesi Tenggara, Dinas PUPR Kab. Buton, Buton Tengah, Buton Utara, Bombana, Konawe Selatan, Kota Kendari, Konawe Utara, Muna, dan Ketua ASPABI;
3. Penggunaan Aspal Buton Tahun Anggaran 2021:

No.	Daerah/Instansi	Penggunaan Aspal Buton (Ton)
1.	BPJN Sulawesi Tenggara	11.460,783
2.	Dinas SDA dan Bina Marga Prov. Sultra	1.881,33
3.	Kab. Buton	8.764
4.	Kab. Buton Utara	3.490,21
5.	Kota Kendari	-
6.	Kab. Muna	714,04
7.	Kab. Bombana	66
8.	Kab. Buton Selatan	5.209



4. Rencana Penggunaan Aspal Buton Tahun Anggaran 2022

No.	Daerah/Instansi	Penggunaan Aspal Buton (Ton)
1.	BPJN Sulawesi Tenggara	7.706,56
2.	Dinas SDA dan Bina Marga Prov. Sultra	2.627
3.	Kab. Buton	4.224
4.	Kab. Buton Utara	25.693,91
5.	Kota Kendari	249,31
6.	Kab. Muna	5.109,56
7.	Kab. Bombana	51
8.	Kab. Buton Selatan	4.094

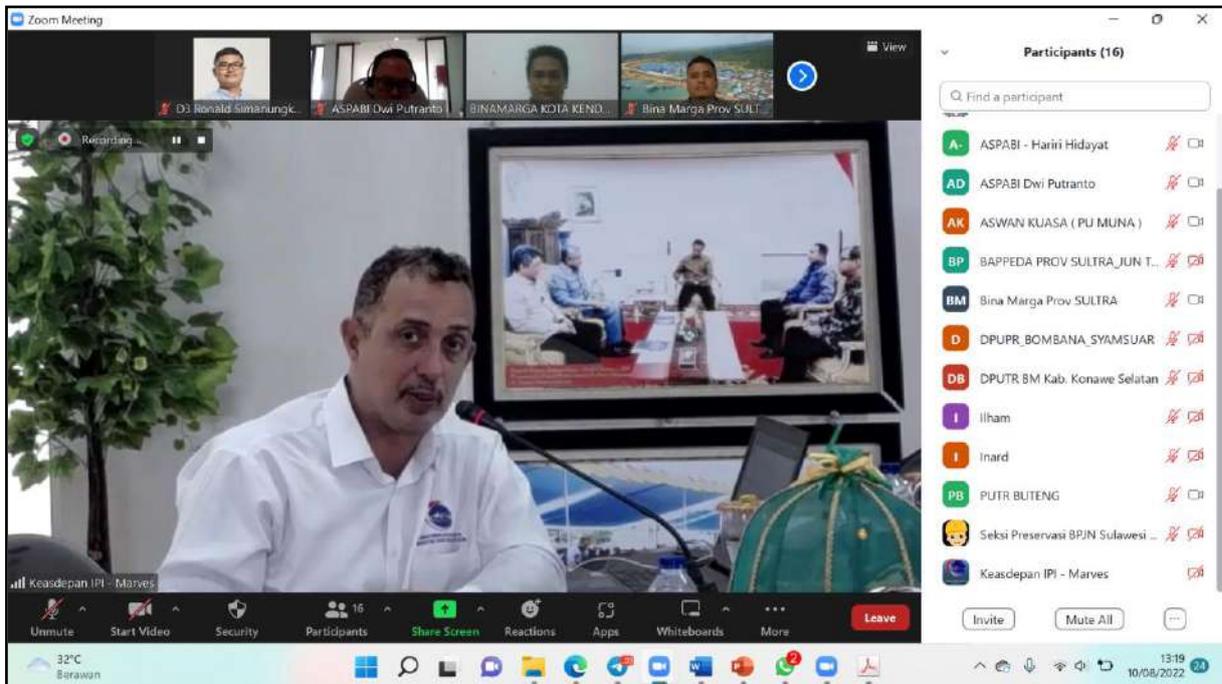
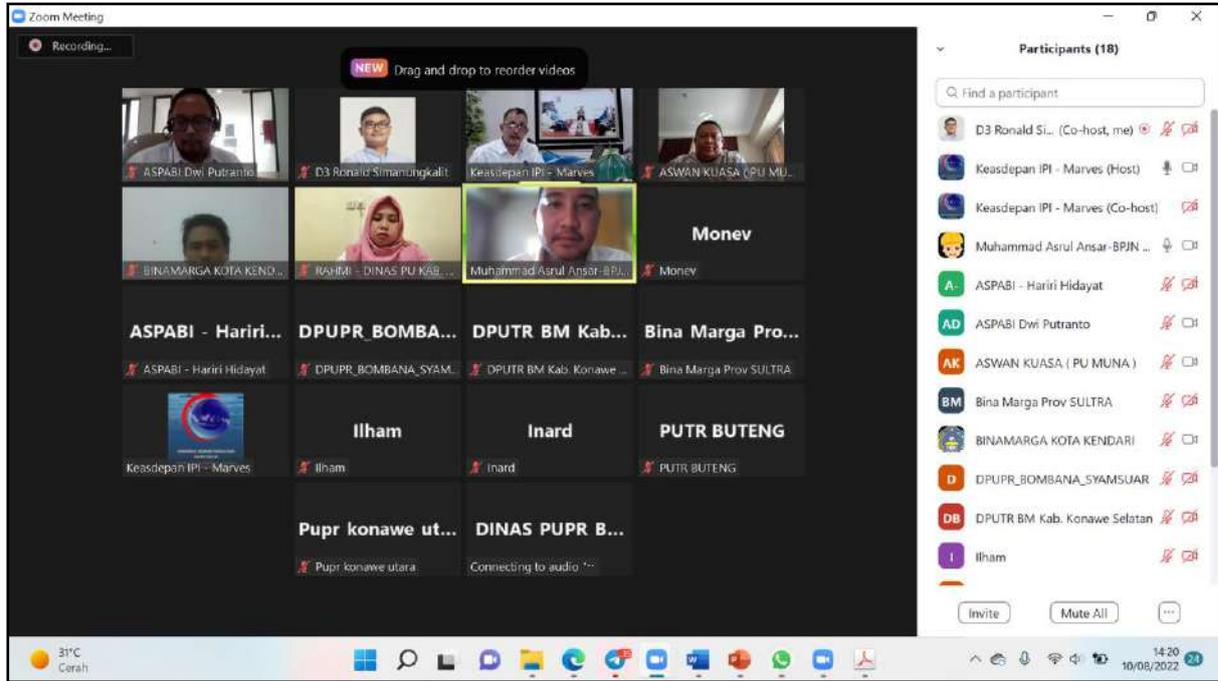
5. Untuk Tahun Anggaran 2023, perencanaan penggunaan Aspal Buton belum diketahui untuk sebagian besar Daerah. Kab. Buton Utara dan Kab. Bombana sudah mempunyai perencanaan penggunaan Aspal Buton Tahun Anggaran 2023;
6. Tindak lanjut berikutnya yaitu akan diadakan Rapat Koordinasi dengan Kepala Daerah (Gubernur dan Walikota/Bupati) dalam upaya peningkatan penggunaan Aspal Buton di Provinsi Sulawesi Tenggara;

Pimpinan Rapat

Koordinator Industri Bahan Baku Infrastruktur



Dokumentasi





LAPORAN PERJALANAN DINAS

1. Kota Tujuan	: Buton, Sulawesi Tenggara
2. Waktu Pelaksanaan	: 09-12 Agustus 2022
3. Pelaksana Perjalanan Dinas	
Ir. Y. Yudi Prabangkara, DEA	NIP. 19630616 199102 1 001
Dr. Ali, S.T., M.Si.	NIP. 19670507 199603 1 004
Ronald H. Simanungkalit, S. T.	NIP: 19880509 201901 1 001
Muhammad Aulia Ramadhani	NIP. 19840616 201901 1 001
4. Target Perjalanan	: Perjalanan Dinas dalam rangka Kunjungan Kerja terkait perkembangan pembangunan Infrastruktur untuk Pengembangan Industri Aspal Buton.
5. Laporan Singkat :	
<p>Perjalanan dinas ini dilaksanakan untuk mendapatkan update terkait pembangunan Infrastruktur di Pulau Buton khususnya Pelabuhan Lawele dan Jalan Lawele Kabungka. Pelabuhan Lawele terletak di Desa Nambo, Kec. Lasalimu, Kab. Buton. Pelabuhan ini memiliki panjang dermaga 75 x 12 m, pengembangan dermaga ini akan dilakukan dengan reklamasi. Pengembangan Pelabuhan ini sangat diperlukan dalam rangka peningkatan distribusi Aspal Buton dari Pulau Buton ke konsumen.</p>	
	



Kondisi saat ini Pelabuhan Lawele :

- Pelabuhan pengumpan
- Pengelola Kemenhub (KSOP Baubau)
- Spesifikasi teknis :
 - Dermaga (70 x 8) m²
 - Trestle (30 x 6) m²
 - Reklamasi areal darat (120x50)m²,
 - lapangan penumpukan (120x50)m² + (125x30)m²
 - paving blok area parkir (150x20)m
- Total Investasi Rp 25,9 M
- Sertifikat kepemilikan Tanah area belum tersertifikasi --> dalam proses



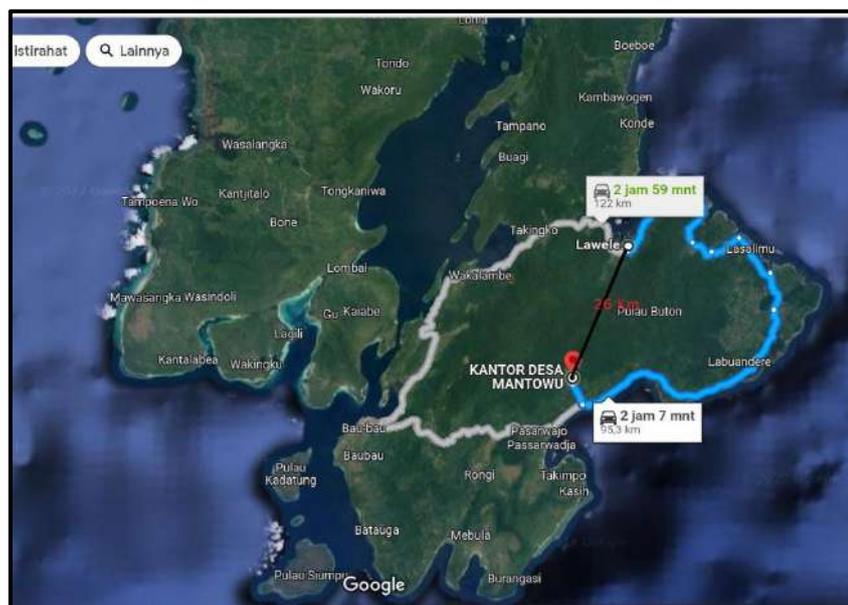
- Dermaga yang terdapat di Pelabuhan Lawele merupakan dermaga dengan spesifikasi dengan kapasitas dermaga 5.000 DWT;
- Berdasarkan hasil survei, kedalaman faceline dermaga adalah -13 m LWS;
- Dermaga ini dibangun pada tahun 2012-2013 dengan struktur beton *deck on pile*;
- Kondisi dermaga Pelabuhan Lawele adalah secara umum pada kondisi baik dengan kerusakan-kerusakan visual minor yang terlihat pada lantai dermaga.



Fasilitas Pelabuhan	Dimensi	Tahun Pembangunan	Keterangan
Dermaga	75 x 12 m	2012/2013	Tipe lantai beton dengan tiang pancang baja
Trestle	30 x 8 m	2010/2012	Tipe lantai beton dengan tiang pancang baja
Causeway			Pengerasan + Cor Lantai Beton
Talud			Permanen
Kantor Wilker Pelabuhan	12 x 8 m	2011/2012	Permanen + Paving Block
Terminal Penumpang	15 x 8 m	2011/2012	Permanen + Paving Block
Gudang Penyimpanan	20 x 10 m	2011/2012	Permanen + Paving Block
Lapangan Penumpukan	210 x 50 m	2011/2012	Pengerasan + Cor Lantai Beton
Area Parkir	100 x 50 m	2011/2012	Pengerasan + Cor Lantai Beton
Lampu Penerangan Dermaga	11 Titik	2011/2012	Berfungsi
Jalan Pelabuhan	300 x 8 m	2011	Pengerasan
Pos Jaga	3 x 3 m	2011	Permanen
Pagar Pelabuhan (BRC)	450 m	2011	

Kebutuhan Pengembangan Pelabuhan Lawele :

- Pembangunan Container Yard Ukuran 500 x 150 M
- Rencana Pembangunan Dermaga Quaw Wall Panjang 250 x 15 M
- Pembangunan Akses Masuk Pelabuhan Sepanjang 1,9 Km





- Saat ini Jarak Tempuh dari Lawele ke Kabungka sepanjang 94 KM
- Akses Jalan Lawele-Kabungka yang akan dibangun dari Desa Mantowu (Kabungka) Kec. Pasarwajo menuju Desa Benteng, Kec. Lasalimu Sepanjang 26 Km.
- Pembangunan dimulai TA. 2021 dengan Anggaran APBD Kab. Buton Rp.40 M dan tambahan Rp. 17 M untuk satu jembatan dengan bentangan 50 m.
- Diusulkan kepada Pemerintah Pusat pembangunan 4 jembatan lain dan pengaspalan jalan.

Dari hasil diskusi dan kunjungan diperoleh beberapa laporan perkembangan terkait Pelabuhan Lawele dan Jalan Lawele- Kabungka.

- Dokumen *Feasibility Studi* (FS) Pelabuhan Nambo sudah disusun pada tahun 2017 dan diserahkan pada awal tahun 2022 tetapi belum diterima oleh Direktorat Kepelabuhanan Kemenhub. Kelengkapan Dokumen-dokumen lain yang dibutuhkan agar disesuaikan dengan Permenhub 50 2021;
- Dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP) sudah terbit, ditandatangani oleh Bupati Buton pada April 2022 (SK Bupati Buton No. 182 Tahun 2022) dan dalam proses berikutnya difasilitasi oleh KSOP Baubau;
- Dokumen AMDAL sudah diterima tetapi Izin Lingkungan belum diterima oleh Kemenhub;
- Dalam pentahapan pembangunan Pelabuhan Nambo hendaknya dilakukan penajaman kembali, sesuai Amanah Presiden dalam penyelesaian pembangunan infrastruktur hendaknya selesai di akhir 2023 atau Kuartal I 2024, saat ini DED dan FS belum selesai. Pembangunan Pelabuhan Nambo harus memperhatikan tata waktu penyelesaian, apakah selesai di akhir 2023 atau awal 2024;
- Terkait status Pelabuhan, sesuai Amanah Undang-undang, secara bertahap akan diserahterimakan ke Pemda. Bagi status Pelabuhan yang masih masuk kriteria P3D secara bertahap terdapat pengurangan anggaran pengembangannya. Untuk Pelabuhan yang masih status Pelabuhan pengumpan dan masih menginginkan adanya intervensi APBN dalam Pelabuhan tersebut dapat diusulkan pengecualiannya oleh Gubernur;
- Dalam pengembangan Pelabuhan sesuai RIP, harus memperhatikan kemampuan Ruang Fiskal di Kemenhub;
- Pelabuhan Nambo sudah eksisting, diperlukan pengembangan untuk mengakomodir *stock pile* distribusi Aspal Buton dalam pengembangannya sesuai Permenhub 112 tahun 2017 terkait pengembangan Pelabuhan, dokumen yang dipenuhi yaitu RIP, DED, dan Dokumen Izin Lingkungan. Untuk kegiatan Reklamasi diperlukan Surat Izin Kegiatan Reklamasi (SIKR);
- Akses Jalan dari Jalan Nasional menuju Pelabuhan Lawele sepanjang 1,9 Km belum dibangun karena Dinas PUPR Buton menganggap hal itu satu paket dengan pembangunan Pelabuhan, sedangkan menurut Kemenhub Jalan Akses menjadi kewenangan pemrakarsa dalam hal ini Pemkab Buton, diperlukan penajaman Kembali dan diputuskan di level yang lebih tinggi;
- Sertifikat kepemilikan lahan di area darat Pelabuhan Nambo saat ini masih dalam proses;
- *Readiness criteria* yang harus dipenuhi dalam pembangunan Pelabuhan Lawele yaitu



Studi Kelayakan (FS), DED/ SID, Masterplan, Ketersediaan Lahan/ MoU Lahan, Kepastian ketersediaan jalan akses. Hal ini menjadi poin penting yang harus diperhatikan Pemkab Buton;

- Dinas Perhubungan Kabupaten Buton akan menyiapkan dokumen-dokumen lain yang diperlukan sesegera mungkin;
- Dinas PUPR Kab. Buton sudah melakukan pembukaan akses jalan Lawele-Kabungka sepanjang 26 Km dengan lebar 8 m. Pada Tahun Anggaran 2021 sudah dilakukan pembangunan satu Jembatan, sudah diusulkan pembangunan 4 Jembatan lagi dan pengaspalan jalan sepanjang 26 Km tersebut ke Kementerian PUPR;
- DED dan IPPKH terkait pembangunan jalan Lawele-Kabungka sudah lengkap, terdapat kendala dimana melewati IUP perusahaan sepanjang 800 m, perusahaan tersebut merasa keberatan karena dilintasi jalan;

Dokumentasi Kegiatan







NOTULEN RAPAT

Agenda Rapat	: Rapat Koordinasi bersama Aparat Pengawas Pembangunan dan Penegak Hukum dalam upaya peningkatan penggunaan Aspal Buton di Provinsi Sumatera Barat
Hari / Tanggal	: Rabu/ 30 Agustus 2022
Waktu	: 13.00 s.d. 15.30 WIB
Tempat	: Ruang Rapat Kantor Gubernur Sumatera Barat
Pemimpin Rapat	: Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur
Peserta Rapat	: Terlampir

CATATAN RAPAT :

1. Rapat ini diadakan untuk mendapatkan pandangan dan masukan dari pengawas pembangunan dan penegak hukum terkait rencana pembangunan dan preservasi jalan yang menggunakan Aspal Buton di Provinsi Sumatera Barat;
2. Harga Aspal periode Januari – Agustus 2022 sudah naik 71 %, sementara Aspal Buton harganya cenderung stabil. Pemakaian Aspal Nasional tahun 2021 Aspal Pertamina 16,49 %, Impor 82,97% dan Asbuton 0,54 %;
3. Dari kesiapan Industri pemasok Aspal Buton di Provinsi Sumatera Barat, sudah ada produsen yaitu PT Bumi Mulia Perkasa. Di Provinsi Sumatera Barat terdapat 40 AMP (*Asphalt Mixing Plant*) yang tersebar di 19 Kab/Kota.
4. Aspal Buton merupakan jenis Aspal, bukan merek dagang, hal ini perlu disampaikan terkait isu monopoli;
5. Dalam penegakan hukum terdapat beberapa aspek yang harus diperhatikan, tidak asal melakukan penindakan. Tugas Kejaksaan memastikan bagaimana Program Pemerintah berjalan, melakukan pendampingan, jika terdapat ada keraguan Kejaksaan memberikan kesempatan untuk konsultasi;
6. APIP dan APH memiliki Kerjasama dalam pengawasan pelaksanaan program Pemerintah, pengawasan terhadap indikasi pelanggaran korupsi, perlu dilakukan koordinasi dan sosialisasi untuk mendapatkan informasi-informasi dalam rangka optimalisasi penggunaan Produk Dalam Negeri;
7. Sudah ada regulasi yang mengatur Aspal Buton, tidak terjadinya monopoli khususnya di Sumatera Barat, setiap jenis aspal memiliki spesifikasi yang berbeda, terkait perbedaan harga bisa diminimalisir perbedaan Aspal minyak dan Aspal Buton. Aspal Buton memiliki banyak keunggulan (kualitas dan mutu). Jika Aspal Buton tidak memiliki keunggulan/kelebihan dikhawatirkan susah diterima pengguna;
8. BPKP mengawal seluruh kegiatan terkait P3DN dan bersinergi dengan Inspektorat seluruh Pemda melakukan review pengadaan Barang dan Jasa. Setiap awal bulan dilakukan monitoring secara Nasional;
9. Biro Pengadaan barang dan jasa Provinsi mendukung program ini karena sudah masuk e katalog namun tetap harus ada negosiasi harga, karena yang dipilih adalah yang termurah;



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI

10. Perlu dibuat Etalase Aspal Buton di provinsi Sumatera Barat dalam e katalog;

Pimpinan Rapat

Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur



LAPORAN PERJALANAN DINAS

1. Kota Tujuan	: Padang, Sumatera Barat
2. Waktu Pelaksanaan	: 30 Agustus - 02 September 2022
3. Pelaksana Perjalanan Dinas	
Ir. Y. Yudi Prabangkara, DEA	NIP. 19630616 199102 1 001
Dr. Ali, S.T., M.Si.	NIP. 19670507 199603 1 004
Rilya Agnes Nadya Sumayku, S.T.	NIP. 19910425 201801 2 001
Ronald H. Simanungkalit, S. T., M.Si.	NIP: 19880509 201901 1 001
Ainal Muchlis, S.T.	NIP. 19940424 202203 1 003
4. Target Perjalanan	: Perjalanan Dinas dalam rangka Kunjungan Kerja ke PT LMKP dan <i>Workshop</i> Penggunaan Aspal Buton dalam Pembangunan dan Preservasi Jalan di Provinsi Sumatera Barat.
5. Laporan Singkat :	<p>Perjalanan dinas ini dilaksanakan untuk memastikan dan mendapatkan data terkait kesiapan Industri dalam upaya penggunaan Aspal Buton untuk pembangunan dan preservasi jalan di Provinsi Sumatera Barat. Beberapa kegiatan yang dilakukan yaitu: Rapat Koordinasi dengan Aparat Pengawas Internal Pemerintah dan Aparat Penegak Hukum yang ada di Provinsi Sumatera Barat. Dari hasil pertemuan didapatkan beberapa catatan penting yaitu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Dalam penegakan hukum ada beberapa aspek yang harus diperhatikan, tidak melakukan penindakan dengan tidak berdasar, tugas Kejaksaan memastikan bagaimana Program Pemerintah berjalan, dan melakukan pendampingan, jika terdapat ada keraguan Kejaksaan memberikan kesempatan untuk konsultasi.• Ada regulasi Aspal Buton, tidak terjadinya monopoli khususnya di Sumatera Barat, setiap jenis aspal memiliki spesifikasi yang berbeda, terkait perbedaan harga bisa diminimalisir, dengan keunggulan penggunaan Aspal Buton. Jika tidak memiliki keunggulan dikhawatirkan susah diterima pengguna. Aspal Buton bukan merupakan merk dagang tetapi jenis Aspal yang terdapat di Pulau Buton Sulawesi Tenggara.• Pedoman Kerjasama APIP dan APH, tentang pengawasan terhadap indikasi pelanggaran korupsi, perlu dilakukan koordinasi dan sosialisasi untuk mendapatkan informasi-informasi dalam rangka optimalisasi penggunaan produk dalam negeri;• BPKP mengawal seluruh kegiatan terkait P3DN, dan bersinergi Inspektorat seluruh Pemda melakukan review pengadaan Barang dan Jasa.



- Biro Pengadaan Barang dan Jasa Pemprov Sumbar mendukung program ini karena sudah masuk e-katalog namun tetap harus ada negosiasi harga, karena yang dipilih adalah harga terendah;
- Perlu dibuat etalase Aspal Buton di Provinsi Sumatera Barat

Jenis – jenis produk Aspal Buton :

- Asbuton Butir
 - Asbuton Butir B 5/20 (SNI 8863-2019 Spesifikasi Asbuton Butir B 5/20)
 - Asbuton Butir B 50/30 (SNI 8864-2019 Spesifikasi Asbuton Butir B 50/30)
- Asbuton Semi Ekstraksi (SNI 8866-2019 Spesifikasi Asbuton Olahan Kadar Bitumen Tinggi)
- Asbuton Pracampur (SNI 8865-2019 Spesifikasi Asbuton Pracampur)
- Asbuton Murni (masih dalam proses pabrikasi) (Belum Ada SNI)
- Campuran Asbuton CPHMA (Cold Paving Hot Mix Asbuton) (SNI 8867-2019)



Langkah-langkah dalam perencanaan pembangunan jalan dengan Aspal Buton :

- Tentukan kelas jalan pada akhir umum rencana dengan mempertimbangkan nilai ESAL
- Dari nilai ESAL didapatkan kelas jalan yang akan dibangun
- Sesuai dengan kelas jalan tersebut, ditetapkan Jenis konstruksi Asbuton yang direkomendasikan sesuai Permen PUPR No. 18/2018



- Tetapkan volume kebutuhan Asbuton olahan, disesuaikan dengan kapasitas industri Asbuton yang ada
- Tetapkan AHSP (Analisa Harga Satuan Pekerjaan)

Strategi Implementasi Penggunaan Aspal Buton :

- Melakukan Koordinasi dengan Kepala Daerah untuk memberikan prioritas penggunaan aspal buton untuk konsumsi dalam negeri dan pemanfaatannya sebagai bahan tambah untuk aspal bagi pembangunan jalan di daerah, sebagaimana dituangkan di dalam Permendagri 27/2021 tentang APBD 2022.
- Memberikan penegasan kepada para kepala OPD untuk memberikan prioritas bagi suksesnya implementasi kebijakan pemanfaatan Aspal Buton;
- Melakukan koordinasi dan konsultasi yang lebih intens dengan Kementerian teknis di pusat terkait dengan penerapan kebijakan pemanfaatan aspal buton untuk pembangunan jalan di daerah;
- Perlu adanya Rencana Aksi Daerah terkait Pemanfaatan Aspal Buton bagi Jalan Daerah;



Dokumentasi Kegiatan







LAPORAN PERJALANAN DINAS

1. Kota Tujuan : Kendari dan Baubau, Sulawesi Tenggara
2. Waktu Pelaksanaan : 25 - 28 September 2022
3. Pelaksana Perjalanan Dinas
Dr. Ali, S.T., M.Si. NIP. 19670507 199603 1 004
Ronald H. Simanungkalit, S. T., M.Si. NIP: 19880509 201901 1 001
4. Target Perjalanan : Perjalanan Dinas dalam rangka Rapat Persiapan Pembangunan Jalan Kendari -Toronipa dengan menggunakan Aspal Buton Murni dan Persiapan Kunjungan Presiden RI ke Industri Aspal Buton di Pulau Buton, Sulawesi Tenggara
5. Laporan Singkat :

Pembangunan Jalan Kendari -Toronipa sepanjang 14,6 kilometer di lakukan dengan dua tahap, Untuk tahap I telah selesai dengan sumber pembiayaan menggunakan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) 2019, dengan nilai kontrak Rp144, 994 miliar untuk panjang jalan 3,4 kilometer. Sedangkan untuk tahap II pembiayaannya bersumber dari pinjaman PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) dengan nilai kontrak sebesar Rp756 miliar dengan target jalan yang akan dibangun sepanjang 11,14 kilometer di sepanjang Pantai Mayaria Kasilampe hingga menuju ke Pantai Toronipa. Dalam pembangunan Tahap II ini direncanakan akan menggunakan Aspal Buton murni di beberapa titik jembatan .





Permasalahan :

- Legalitas perubahan item pekerjaan dari Laston Lapis Aus (AC-WC) menjadi Laston Lapis Aus (AC-WC) Asbuton Murni
- Kemungkinan harga lebih mahal dengan menggunakan Laston Lapis Aus (AC-WC) Asbuton Murni
- Waktu pelaksanaan akan lebih lama karena menunggu proses addendum kontrak

Poin penting pembahasan rapat:

- Masa pelaksanaan Laston Lapis Aus (AC-WC) (sesuai kontrak awal) durasi pelaksanaan efektif 14 hari mulai tanggal 27 September – 10 Oktober 2022, dilanjutkan dengan pekerjaan expansion joint dengan durasi pelaksanaan 31 hari dimulai 3 hari setelah pengaspalan. Pekerjaan *expansion joint* dimulai tanggal 30 September – 30 Oktober 2022.
- Jika menggunakan Asbuton Murni maka perlu dilakukan kajian aspek legal (addendum kontrak spesifikasi, harga, dan waktu). Proses addendum memerlukan waktu paling cepat 14 hari (tanggal 26 September – 09 Oktober 2022). Setelah addendum dilanjutkan proses pembuatan JMF dengan durasi paling cepat 10 hari (tanggal 10 Oktober – 19 Oktober 2022). Pelaksanaan penghamparan Laston Lapis Aus (AC-WC) (Asbuton Murni) durasi pelaksanaan efektif 14 hari mulai tanggal 20 Oktober – 02 November 2022, dilanjutkan dengan pekerjaan expansion joint dengan durasi pelaksanaan 31 hari dimulai 3 hari setelah pengaspalan. Pekerjaan expansion joint dimulai tanggal 23 Oktober – 22 November 2022. Sehingga penyelesaian melebihi waktu yang telah disepakati (Kontrak Addendum VI).
- Jika diharuskan menggunakan Asbuton Murni maka penyedia jasa akan mengajukan addendum kontrak (penambahan waktu, penyesuaian harga aspal, dan biaya overhead akibat penambahan waktu tersebut).
- Pihak penyedia Asbuton Murni menginfokan ketersediaan stock aspal dalam kemasan drum dan zak (karung). Apakah stock aspal tersebut dapat langsung digunakan dengan kondisi AMP yang ada di Kendari (AMP Sinar Jaya & AMP Aneka Bangunan Cipta).
- Pihak penyedia Asbuton Murni harus memberikan jaminan mutu selama masa pemeliharaan dan segala resiko menjadi tanggung jawab penyedia Asbuton Murni tersebut.
- Penyedia jasa meminta rekomendasi Tim Ahli dari Balai Bahan Jalan Bintek mengenai jenis lapis perekat aspal yang sesuai untuk aplikasi lapis Asbuton Murni di atas perkerasan beton.
- AMP dan penyedia Asbuton Murni harus memastikan dapat mensupply hotmix minimal 200 ton/ hari secara continue selama 14 hari.
- Kerjasama Pemprov dan PT SMI berakhir pada bulan Desember 2022 sehingga



fisik lapangan harus selesai di bulan Oktober 2022.

- Pelaksanaan *pilot project* ini dapat segera dilaksanakan sebagai acuan Balai untuk mengaplikasikan pada proyek berikutnya.
- Rencana Dirjen Bina Marga akan mengimplementasikan Asbuton Murni di Sulawesi Tenggara, Kalimantan Timur, dan DKI-Jawa Barat.
- Balai Bahan Jalan Kemen PUPR menyarankan menggunakan Asbuton Murni PG 70, berdasarkan hasil pengujian baik Asbuton Murni PG 70 maupun Campuran Beraspal Panas menggunakan Asbuton Murni PG 70 menunjukkan hasil yang lebih baik daripada Aspal Tipe 1.
- Terkait kemasan Aspal Buton Murni, ada perubahan kualitas kalau menggunakan zak, yang mana kemasan tersebut ikut ke dalam campuran aspal. Sehingga disarankan menggunakan drum (curah) untuk efektifitas pekerjaan di AMP.
- Hasil monitoring evaluasi pekerjaan uji coba Asbuton Murni PG 70 di kabupaten Maros Sulsel yang dilaksanakan oleh Pusjatan tahun 2019 menunjukkan perkerasan jalan menggunakan Asbuton Murni PG 70 masih dalam kondisi laik.
- Untuk lapis perekat di atas perkerasan beton ataupun berbutir semen, menggunakan aspal emulsi anionik namun dikarenakan kesulitan material tersebut sehingga dapat digunakan aspal emulsi kationik. Disarankan untuk menggunakan aspal emulsi kationik polimer based.
- Nilai TKDN Asbuton Murni adalah 83,39% sedangkan Aspal Tipe 1 17%.
- Ketersediaan Asbuton Murni di Pabrik PT Kartika Prima Abadi terdapat 1.600 ton (1.000 ton di dalam tangki dan 600 ton dalam kemasan zak)
- Harga Asbuton Murni akan disamakan dengan harga Aspal Tipe 1 untuk *pilot project* ini.
- Aspabi akan melakukan koordinasi dengan AMP untuk memastikan bahwa *pilot project* ini dapat berjalan dengan lancar. Aspabi akan mendampingi dan mengawal kegiatan pengaspalan dengan menggunakan Asbuton Murni ini.
- Aspabi dan penyedia Asbuton Murni menjamin mutu selama masa pemeliharaan dan segala resiko yang terjadi akibat penggunaan Asbuton Murni. Karena secara kualitas Asbuton Murni ini lebih bagus dari Aspal Tipe 1.
- AMP PT Sinar Jaya Siap untuk mensupply *hotmix* minimal 200 ton/hari.
- Jika kemasan Aspal Buton Murni menggunakan zak, akan terkendala di sistem pemisahan aspal dengan plastik. Jika tidak dipisahkan, lelehan plastik tersebut berpotensi menyumbat *nozzle*. Untuk mengantisipasi hal tersebut sangat disarankan menggunakan kemasan drum.

Pada awalnya Presiden Joko Widodo direncanakan untuk meninjau Pabrik Aspal Buton murni PT Kartika Prima Abadi yang berlokasi di Suandala, Kec. Lasalimu Kab. Buton. Namun karena alasan teknis kunjungan dialihkan ke PT Wika Bitumen yang terletak relative lebih dekat dengan Ibukota Kabupaten Buton.



Beberapa Statement Presiden RI terkait Aspal Buton saat kunjungan di PT Wika Bitumen, Pulau Buton 27 Sep 2022:

- Indonesia memiliki potensi besar Aspal Buton di Sulawesi Tenggara (662 juta ton) tapi belum termanfaatkan;
- Indonesia masih impor aspal hingga 5.000.000 Ton per tahun;
- Industri pengolah Aspal Buton PT Wika Bitumen macet;
- Dua tahun lagi (tahun 2024), Indonesia akan stop impor aspal;
- Diharapkan adanya downstreaming (Hilirisasi) di Buton tidak hanya mengambil raw material saja;
- BUMN, swasta dan pihak asing dipersilahkan untuk mengusahakan hilirisasi Aspal Buton;
- Buton diharapkan hidup sebagai industri penghasil aspal bukan tambang;

Dokumentasi Kegiatan







LAPORAN PERJALANAN DINAS

1. Kota Tujuan : Cirebon, Jawa Barat. (Ruang Rapat Balai Besar Survei dan Pemetaan Geologi Kelautan)

2. Waktu Pelaksanaan : 27 - 30 Juli 2022

3. Pelaksana Perjalanan Dinas

Dr. Ali, S.T., M.Si.	NIP. 196705071996031004
Muhammad Aulia Ramadhani, S.T.	NIP. 196901291996031001
Ronald H. Simanungkalit, S.T., M.Si.	NIP. 198805092019011001
Ronaldo Aditya S.Kom.	NIP. 199501132019011001
Ainal Muchlis, S.T.	NIP. 199404242022031003

4. Target Perjalanan : Melaksanakan Perjalanan Dinas dalam rangka melaksanakan *Focus Group Discussion* tentang Estimasi Sumber Daya dan Cadangan Aspal Buton pada tanggal 27-30 Juli 2022 di Cirebon, Jawa Barat;

5. Laporan Singkat :

Focus Group Discussion (FGD) diselenggarakan Badan Geologi ESDM dengan mengundang Kemenkomarves dan pelaku usaha dengan maksud untuk menyelaraskan metoda perhitungan sumberdaya dan cadangan aspal buton yang terkandung di Buton, Sulawesi Tenggara. Hal ini diperlukan untuk bisa memastikan sumberdaya dan cadangan aspal buton agar pemanfaatan bisa dilakukan secara optimal dan berkemenerusan.

Pelaku usaha aspal buton yang hadir dalam *FGD* dan metoda yang sudah dilakukan oleh mereka adalah sebagai berikut:

1. PT Karunia Alam Indonesia

- Menggunakan metoda *coring* (pemboran) pengambilan sampel. Keterangan dari PT KAI bahwa metoda geolistrik kurang bisa diandalkan untuk perhitungan sumberdaya. Metoda pemboran hanya bisa menentukan persebaran lapisan asbuton nya saja, belum bisa menentukan kadar bitumennya.

2. PT Yuman Jaya Tama

- Tahapan pertama eksplorasi menggunakan geolistrik, menghasilkan sebaran lapisan dengan beberapa asumsi (impedansi lapisan asbuton di antara 80 -700 ohm meter)
- Selanjutnya menggunakan metoda *coring* (pengeboran) dengan batas kedalaman di 20 meter. Lebih dari 20 meter, mata bor tidak bisa menembus lapisan minyak yang lengket.
- PT Yuman Jaya Tama akan melakukan inovasi dalam kegiatan eksploitasinya dengan menggunakan bom nitrogen teknologi RRT dengan klaim bahwa teknologi tersebut aman.



- Asbuton yang sudah digali oleh PT Yuman Jaya Tama selanjutnya akan di kirim secara curah ke RRT untuk di ekstrak kandungan minyaknya. Klaim PT Yuman Jaya Tama adalah 3 Ton asbuton akan menghasilkan 1 Ton minyak setingkat premium.
 - Sisa hasil ekstraksi asbuton digunakan sebagai produk *waterproofing*.
3. PT Putindo Bintech
 - Tahapan pertama dilakukan pemetaan geologi dengan menggunakan peta litologi daerah IUP
 - Selanjutnya menggunakan geolistrik untuk memetakan lapisan dengan asumsi tahanan material asbuton di 80-700 ohm meter
 - Terakhir dilakukan pemboran *full coring*.
 - PT Putindo Bintech menentukan cadangan terbukti dengan menggunakan metoda *block model* di aplikasi *Surpac* dan *AutoCAD*.
 4. PT Wika Bitumen
 - Menggunakan metoda geolistrik dengan asumsi tahanan asbuton di 171-700 ohm meter.
 - Selanjutnya melakukan pemboran *full coring*.

Kesimpulan dari *FGD* adalah:

1. Semua pelaku usaha aspal buton menggunakan SNI 5015:2019 yang menjadi SNI untuk metoda penentuan sumberdaya dan cadangan batubara. Hal ini menjadi ambigu karena proses pembentukan batubara dengan asbuton sangatlah berbeda.
2. Terdapat perbedaan batuan induk (batuan yang diimpregnasi minyak bumi dalam pembentukan asbuton) di tiap lapisan di tiap daerah sehingga resistivitas material nya pun berbeda yang menyebabkan proses geolistrik menjadi sulit distandardkan dalam proses estimasi sumberdaya dan cadangan.
3. Selain resistivitas, kandungan bitumen, kandungan air, dan kandungan mineral dalam asbuton menjadi berbeda beda yang menyebabkan perhitungan cadangan di tiap lapisan di tiap daerah menjadi sulit karena berbeda tingkat keekonomisannya.
4. Butuh studi lanjutan, terutama yang spesifik dengan lapisan di tiap daerah dengan mengakomodir sifat sifat asbuton nya agar bisa ditentukan metoda estimasi sumberdaya dan cadangan yang standard yang bisa menjadi acuan seperti batubara dengan SNI nya.



6. Dokumentasi:





**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**RUMUSAN KEBIJAKAN
PENGEMBANGAN KAWASAN INDUSTRI PRIORITAS NASIONAL**

**ASISTEN DEPUTI INDUSTRI PENDUKUNG INFRASTRUKTUR
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

Nomor : 144/D3.4/MARVES/XII/2022

Tanggal : 28 Desember 2022

RUMUSAN KEBIJAKAN

Nomor : 144/D3.4/MARVES/XII/2022

tentang

Pengembangan Kawasan Industri Prioritas Nasional

Daftar Isi

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan

A. Latar Belakang

Di dalam melaksanakan agenda pembangunan (prioritas nasional) RPJMN 2020-2024 disusun suatu Proyek Prioritas Strategis (*Major Project*). Proyek ini disusun untuk membuat RPJM lebih konkrit dalam menyelesaikan isu-isu pembangunan, terukur dan manfaatnya langsung dapat dipahami dan dirasakan masyarakat. Proyek-proyek ini merupakan proyek yang memiliki nilai strategis dan daya ungkit tinggi untuk mencapai sasaran prioritas pembangunan, yang salah satunya dalam RPJMN 2020 -2024 telah menyatakan lokasi lokasi pembangunan berbagai kawasan industri diantaranya :

- a. 9 Kawasan Industri Prioritas Nasional dan 31 Smelter sebagai Proyek Prioritas Strategis (Major Project),
- b. 18 kawasan Industri yang akan dikembangkan,
- c. Kawasan Ekonomi Khusus [KEK] yang siap menerima investasi dan yang belum beroperasi,
- d. Kawasan destinasi pariwisata.

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, dimana 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 Pusat Kegiatan Nasional (PKN) , Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri (KI), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) serta kota-desa dan 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.



Gambar. Sebaran Kawasan Industri dalam RPJMN 2020 – 2024

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian pada pasal 14 disebutkan peran Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah melakukan percepatan penyebaran dan pemerataan pembangunan industri ke seluruh wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia melalui perwilayahan industri. Perwilayahan industri dimaksud dilaksanakan melalui pengembangan wilayah pusat pertumbuhan industri, pengembangan kawasan peruntukan industri, pembangunan kawasan industri dan pengembangan sentra industri kecil dan industri menengah, dimana pembangunan kawasan industri bias melalui fasilitasi APBN

ataupun Swasta. Pembangunan kawasan industri diprioritaskan pada daerah-daerah yang berada dalam WPPI. Daerah-daerah di luar WPPI yang mempunyai potensi, juga dapat dibangun kawasan industri yang diharapkan menjalin sinergi dengan WPPI yang sesuai. Dalam rangka percepatan penyebaran industri keluar Pulau Jawa, Pemerintah membangun kawasan-kawasan industri sebagai infrastruktur industri di Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri.

B. Deskripsi Isu

- Sulitnya penyediaan lahan untuk kawasan industri
- Adanya ketidaksesuaian data tata ruang
- Permasalahan perizinan kawasan industri
- Lambatnya pembangunan infrastruktur di dalam kawasan industri, khususnya kawasan industri yang dikelola oleh Pemda (BUMD/Perusda)
- Profesionalisme pengelola kawasan industri perlu ditingkatkan dalam rangka menarik investasi masuk ke kawasan industri
- Biaya logistik yang masih tinggi
- Keandalan listrik yang belum stabil
- Pengelola kawasan industri kesulitan untuk mendapatkan akses air baku
- Belum memadainya instalasi pengolahan limbah di kawasan industri

C. Pilihan Kebijakan

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

1. Mendorong Pemda untuk menyusun RTRW yang mengakomodasi kepentingan Kawasan industri

2. Pendampingan dan supervisi penyelesaian permasalahan lahan dan tata ruang dengan pihak-pihak terkait
3. Penerapan skema KPBU pada Kawasan industri yang dikelola BUMN/BUMD
4. Mendorong BUMN dan Pemda untuk memanfaatkan lahan-lahan yang tidak produktif untuk dibangun kawasan industri
5. Pendampingan dan supervisi penyelesaian permasalahan perizinan kawasan industri
6. Melakukan promosi investasi Kawasan Industri
7. Penerapan standar Kawasan industri

D. Kesimpulan

Regulasi dan kebijakan dari sektor pengembangan kawasan industri sangat perlu untuk dikoordinasikan serta disinkronisasi sehingga meningkatkan pemerataan ekonomi masyarakat di sekitar kawasan industri guna menyerap lapangan kerja sebanyak-banyaknya.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 28 Desember 2022

**Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi**

Ir. Y. Yudi Prabangkara, DEA



Laporan Capaian Indikator Utama Tahun 2022

ASISTEN DEPUTI INDUSTRI
PENDUKUNG INFRASTRUKTUR

INFRASTRUKTUR DIGITAL

Sesuai Dengan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Dan Investasi Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2020 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Dan Investasi, Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur mempunyai tugas melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang industri pendukung infrastruktur. Dalam melaksanakan tugas tersebut Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur menyelenggarakan fungsi:

- Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur digital, kawasan industri, serta industri bahan baku infrastruktur;
- Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang infrastruktur digital, kawasan industri, serta industri bahan baku infrastruktur; dan
- Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang infrastruktur digital, kawasan industri, serta industri bahan baku infrastruktur

Untuk Tahun Anggaran 2022 Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur mendapat anggaran sebesar Rp. 3.361.538.000, dan khusus untuk Bidang Infrastruktur Digital yaitu Rp. 442.249.000.

Sesuai dengan Perjanjian Kinerja Asdep Industri Pendukung Infrastruktur Tahun 2022, untuk bidang industri pendukung infrastruktur memiliki Indikator Kinerja Utama (IKU) yaitu Jumlah Regulasi Bidang Infrastruktur Digital yang dikoordinasikan dengan target 2 regulasi :

NO	SASARAN KEGIATAN		IKU	TARGET 2022
Perspektif Pemangku Kepentingan (<i>Stakeholder Perspective</i>)				
SS.1	Meningkatnya Produktifitas Industri Pendukung Infrastruktur	1	Pembangunan dan Beroperasinya Kawasan Industri Prioritas Nasional	5 Kawasan Industri (kumulatif)
Perspektif Pengguna (<i>Customer Perspective</i>)				
SS.2	Terwujudnya Pertumbuhan Infrastruktur Digital	2	Jumlah Regulasi terkait Infrastruktur Digital yang dikoordinasikan	2
SS.3	Terwujudnya Pertumbuhan Kawasan Industri	3	Jumlah Pengembangan Kawasan Industri yang difasilitasi	2
SS.4	Terwujudnya Pertumbuhan Industri Bahan Baku Infrastruktur	4	Jumlah Regulasi Bidang Industri Bahan Baku Infrastruktur yang dikoordinasikan	2
SS.5	Terwujudnya Peningkatan Kerjasama Internasional bidang Infrastruktur dan Transportasi	5	Jumlah MoU bidang kerjasama internasional yang dikoordinasikan	1
Perspektif Proses Internal Bisnis (<i>Internal Business Perspective</i>)				
SS.6	Efektifitas rekomendasi kebijakan di Bidang Industri Pendukung Infrastruktur	5	Persentase rekomendasi kebijakan di bidang Industri Pendukung Infrastruktur yang ditindaklanjuti	100%
SS.7	Persentase Penyelesaian Tugas Lainnya	6	Persentase Tugas Lainnya yang dapat diselesaikan	100%

Berikut ini disampaikan capaian indikator kinerja utama terwujudnya pertumbuhan infrastruktur digital. Kegiatan yang dilakukan oleh Asisten Deputi Industri Pendukung Infrastruktur dalam upaya mencapai target sesuai dengan Perjanjian Kinerja yaitu:

1. Sinergisitas Antara Regulator dan Telkom Group dalam Penataan dan Penyelenggaraan Kabel Bawah Laut demi Kedaulatan Digital NKRI
2. Kick Off Meeting Monev RUPTL PLN 2021-2030 Tahun 2022
3. Platform Digital Logistik PT Antam Resource Indonesia
4. Economic Recovery Acceleration Through Digital Transformation of Integrated Tourism
5. Updating Mercusuar PLN dan Kesiapan COD Pembangkit 2022
6. Koordinasi Pipa dan/atau Kabel Bawah Laut
7. Monev bulanan terhadap kemajuan proyek PLTMG dan Relokasi PLTGU dalam RUPTL PLN 2021-2030
8. Study on Indonesia National Provinces & International Boundaries, and Locations of Sensitive Area for Underwater Cable Route Planning dengan topik bahasan Kebijakan Mendorong Investasi Kabel Optik Bawah Laut
9. Koordinasi Percepatan Infrastruktur Digital dengan pihak Pemerintah Daerah Kabupaten Kepulauan Anambas dan Operator
10. Prospek Investasi Kabel Bawah Laut di Indonesia: Berbagai Sumber Daya Untuk Pembangunan Berkelanjutan
11. Monev Realisasi RUPTL PT PLN TW III Tahun 2022 Regional Jawa, Madura, dan Bali
12. Monev Realisasi RUPTL PT PLN TW III Tahun 2022 Infrastruktur Kelistrikan IKN, Regional Kalimantan dan Regional Sumatera
13. Koordinasi Terkait Saluran Kabel Laut Tenaga Menengah (SKLTM) Pulau Dudepo

Dibuat di Jakarta
Pada Tanggal 28 Desember 2022

Asisten Deputi Industri Pendukung
Infrastruktur,

Ir. Y. Yudi Prabangkara, DEA

LAMPIRAN KEGIATAN BIDANG INFRASTRUKTUR DIGITAL PADA ASISTEN DEPUTI INDUSTRI PENDUKUNG INFRASTRUKTUR

- *Focus Group Discussion* (FGD) Menuju Sinergisitas Antara Regulator dan Telkom Group dalam Penataan dan Penyelenggaraan Kabel Bawah Laut demi Kedaulatan Digital NKRI



1. Akhmad Ludfy – EGM Service Operation PT Telkom & Ketua ASKALSI
 - Telkom memiliki *concern* terhadap kemaritiman sehingga peraturan-peraturan yang ada akan dilaksanakan dengan baik agar keamanan kabel bawah laut di Indonesia lebih terjaga lagi.
 - Telkom berharap ada sinergisitas para pemangku kepentingan ekosistem laut agar penyelenggaraan kabel la menjadi lebih bermanfaat bukan hanya untuk Telkom sebagai instansi tapi juga untuk NKRI.
 - Telkom berharap agar environment dalam pengerjaan penataan dan penyelenggaraan kabel bawah laut bisa lebih kondusif serta ada kemudahan dalam perizinannya agar bisa mempercepat eskalasi pekerjaan.
2. Drs. Halid K. Jusuf, MPA
 - Kementerian Kelautan dan Perikanan tidak pernah menghalangi investasi baik secara perorangan maupun institusi, hal-hal yang terkait persyaratan regulasi tidak boleh dilanggar.
 - Kementerian Kelautan dan Perikanan berharap agar pemanfaatan ruang laut bisa berjalan tanpa melanggar peraturan terutama terkait ekologi.
 - Kementerian Kelautan dan Perikanan akan terbuka untuk berdiskusi terkait perizinan dasar dengan mengikuti mekanisme yang ada.
 - Pentingnya para penyelenggara SKKL memahami ruang pemanfaatan bawah laut, jika tidak mengikuti prosedural yang berlaku, maka akan berhadapan dengan Dirjen PSDKP dalam tupoksi Pengawasan Ruang Bawah Laut KKP.

- Pendekatan punishment / sanksi berupa administratif adalah upaya terakhir yang dilakukan sebagai pendekatan yang paling sesuai dengan iklim Investasi.
3. Bapak Kol. Inf. Heri Pribadi
- Kementerian pertahanan tidak akan mengeluarkan Security Clearance apabila belum ada komunikasi terlebih dahulu kepada Pushidrosal serta mengikuti koridor yang ada.
 - Permohonan security clearance dapat ditolak apabila tidak memenuhi persyaratan teknis administratif, yaitu jika berada pada wilayah yang terlarang dan juga dapat menimbulkan ancaman terhadap pertahanan dan kedaulatan negara.
 - Security Clearance merupakan dokumen persetujuan dan diperlukan komunikasi jauh- jauh hari sebelum mengajukan permohonan perpanjangan waktu.
 - Semua Tools dan perangkat yang disiapkan dalam Security Clearance merupakan bagian penting dalam pemanfaatan ruang bawah laut.
4. Bapak Dr. Muh Rasman Manafi
- Bisnis proses dari hulu ke hilir harus dilakukan dalam satu proses, dimana perizinan dasar (ruang dan lingkungan) diselesaikan terlebih dahulu kemudian dilanjutkan ke perizinan berusaha.
 - Terkait perizinan diharapkan dapat menghindari persyaratan yang berulang-ulang. Dokumen yang sudah dikeluarkan sebelumnya, ditahap pengurusan perizinan berikutnya tidak perlu diberikan kembali.
 - Semua usulan yang disampaikan harus sesuai koridor. Kedepannya perlu dan akan diagendakan pertemuan antara Telkom Group dan Kementerian serta instansi terkait untuk mendengarkan paparan Telkom group terkait hal-hal yang perlu dimitigasi dan intervensi serta mempersiapkan langkah-langkah preventif jika terjadi gangguan dalam proses penggelaran kabel bawah laut. Selain itu perlu masukan yang komprehensif untuk membuat SOP dan progress perizinan bagi penyelenggara kabel bawah laut.
5. Bapak Ir. Yudi Prabangkara, DEA, IPU, Asean Eng
- Infrastruktur digital menjadi salah satu tulang punggung negara yang akan menghubungkan masyarakat Indonesia yang memiliki karakter negara maritim / kepulauan. Untuk itu, Kementerian Kelautan dan Perikanan sangat mendukung penataan infrastruktur digital melalui kabel bawah laut.
 - Pengaturan koridor yang ada merupakan kesepakatan bersama bukan hanya dari pemerintah.
 - Terkait penyelenggaraan kabel bawah laut setiap proses memerlukan izin dan sertifikasinya, akan tetapi kementerian masih perlu masukan dari pihak penyelenggara agar Kementerian bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia bisa ikut membantu mengakselerasi transformasi digital di Indonesia.
 - Didalam ketentuan peraturan perizinan pelaku usaha diberikan kewajiban melaporkan kegiatannya setiap tahun. Kesempatan tersebut

bisa digunakan untuk melaporkan gangguan apa saja yang dialami terkait perizinan dan menjadi evaluasi kedepan.

- Infrastruktur digital merupakan infrastruktur masa depan, diperlukan peran semua pihak baik pemerintah maupun swasta untuk mewujudkannya. Saat ini pelaku industri berada disisi yang sama dengan pemerintah untuk mengatasi ketimpangan didalam pembangunan infrastruktur digital di wilayah Indonesia. Kedepannya diharapkan Presiden bisa meresmikan kabel bawah laut sebagai infrastruktur masa depan Indonesia.
6. Letkol Laut (P) Farid Muldiyanto
- Rekomendasi-rekomendasi yang dikeluarkan tim nasional adalah sebuah rujukan dalam proses perizinan lokasi.
 - Apabila jalur survey tidak sesuai dengan rekomendasi, maka penggelaran kabel bawah laut akan diarahkan ke jalur yang direkomendasikan oleh Pushidrosal dan disampaikan berdasarkan kajian ilmiah. Pushidrosal memperhatikan seluruh aspek yang terkait dengan kemaritiman, kabel bawah laut maupun kenavigasian (alur dan perlintasan kapal).
7. Ir. Suharyanto MSc
- Terdapat 3 tahap dalam menuju proses bisnis baru kegiatan usaha telekomunikasi dengan kabel bawah laut. Yaitu persiapan pendaftaran OSS, penerbitan izin via OSS, dan pelaksanaan kegiatan usaha.
 - Terdapat beberapa pemberian sanksi atas pelanggaran kegiatan pemanfaatan ruang laut yang diatur di dalam pasal 192 Ayat (3) PP 21 Tahun 2021.
 - Di dalam PP 21 Tahun 2021 permohonan perizinan berusaha bisa disetujui atau ditolak. Penolakan tersebut bisa bersifat permanen ataupun karena dokumen yang tidak lengkap.
 - Dengan adanya Tim Nasional, perizinan usaha menjadi lebih terkoordinir. Segala persyaratan yang diperlukan disiapkan diawal proses perizinan sehingga Tim Nasional bisa segera melakukan evaluasi, sehingga izin berusaha menjadi lebih cepat.
8. Penutup
- Pemerintah mendukung agar tahun ini pembangunan infrastruktur digital melalui kabel bawah laut dapat diresmikan oleh Presiden, maka percepatan pembangunan penggelaran kabel bawah laut untuk proyek Bifrost dan Patara fase 2 yang saat ini sedang dikawal oleh Telkom Group bisa terlaksana tahun ini.
- Selain itu, dukungan pemerintah dalam percepatan perizinan terkait perbaikan kabel bawah laut yang dialami saat ini sangat diharapkan oleh Telkom Group, dengan didukung kesiapan Telkom Group dalam menyediakan kapal, SDM, serta peralatan yang memadai dan siap digunakan untuk melakukan proses perbaikan.

Pembangunan kabel laut sebagai infrastruktur utama yang menjadi tulang punggung transformasi digital Indonesia perlu didukung dan membutuhkan kerjasama seluruh pihak agar dapat terselenggara dengan baik. Pelaku usaha siap bersinergi dengan pemerintah, untuk menginformasikan atau memberi masukan yang dibutuhkan sehubungan dengan kebutuhan penyelenggaraan SKKL, terutama mengenai perizinan, agar pelayanan kepada masyarakat senantiasa berjalan dan demi tercapainya kedaulatan digital NKRI.

- Kick Off Meeting Monev RUPTL PLN 2021-2030 Tahun 2022



1. Rapat dilaksanakan sehubungan telah ditandatanganinya Surat Keputusan Menteri ESDM Nomor 311.K/TL.03/DJL.2/2022 tanggal 7 Maret 2022 tentang Tim Monitoring dan Evaluasi Proyek Pembangunan Pembangkit Tenaga Listrik Pada RUPTL PLN 2021-2030 Tahun Anggaran 2022;
2. Pokok-pokok yang disampaikan oleh Ditjen Gatrik:
 - a. Dalam RUPTL PLN 2021-2030, terdapat proyek pembangkit dalam tahap perencanaan sekitar 17.381 MW dimana sejumlah 16.137 MW merupakan pembangkit EBT;
 - b. Sementara itu proyek pembangkit dalam tahap pengadaan sekitar 717 MW dimana sejumlah 252 MW merupakan pembangkit EBT;
 - c. Melihat hal tersebut di atas dimana masih banyak proyek pembangkit dalam tahap perencanaan dan pengadaan termasuk pembangkit EBT, tentunya dibutuhkan perhatian dan sinergi kerja sama kita semua untuk dapat mencapai target bauran energi 23% di tahun 2025;
 - d. Direncanakan akan dibentuk Tim Teknis RUPTL PLN:
 - 1) Monev Perencanaan dan pengadaan EBT serta suplai energi primer;
 - 2) Monev pembangunan dan relokasi PLTG/GU serta mitigasi sistem defisit;

- 3) Monev konstruksi dan persiapan COD pembangkit tahun 2022;
- 4) Updating Mercusuar, Bauran EBT, Investasi dan capaian TKDN;
- 5) Monev persiapan proyek Showcase G20;
- e. Tupoksi dari setiap Tim Teknis antara lain berkisar menyusun program kerja, monitoring kemajuan proyek, memfasilitasi penyelesaian permasalahan, serta updating kertas kerja dan buku Monev;
- f. Program kerja Monev RUPTL PLN gabungan Tahun 2022 yaitu dari setiap Tim Teknis akan dilakukan rapat Monev dengan periode per dua bulan:
- g. Untuk proyek pembangkit yang proses pengadaannya diluar PLN, perlu adanya monitoring tersendiri.
3. Pokok-pokok yang disampaikan oleh Ditjen EBTKE :
 - a. Agar dibuka kemungkinan adanya slot monitoring tersendiri terkait proyek PLTSa;
 - b. Konfirmasi PLTD yang tidak terdapat dalam rencana RUPTL namun menjadi capaian oleh PLN.
4. Pokok-pokok yang disampaikan oleh Kemenko Marves yaitu mendukung adanya kegiatan Monev dan agar dipastikan kegiatan ini dapat berjalan dengan baik untuk memastikan proyek dapat selesai sesuai rencana;
5. Pokok-pokok yang disampaikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian yaitu:
 - a. Kondisi kelistrikan agar dapat digambarkan lebih detail per sistem;
 - b. Konfirmasi terkait kesiapan Sistem Bali menghadapi G20;
6. Pokok-pokok yang disampaikan oleh PT. PLN (Persero) yaitu:
 - a. Capaian sampai dengan Desember 2021 secara nasional yaitu:
 - 1) Realisasi penjualan tenaga listrik s.d Desember 2021 mencapai 255.068 GWh atau 100,8% dari target 253.134 GWh, dimana penjualan kelompok pelanggan sektor industri sudah melebihi dari target yang ditetapkan;
 - 2) Penambahan jumlah pelanggan sebesar 3.533.211 atau 146,7% dari target 2.408.030;
 - 3) Realisasi pembangkit mencapai 1.332 MW atau 16,6% dari target 8.085 MW;
 - 4) Realisasi produksi tenaga listrik sebesar 286.256 GWh atau 98,5% dari target 290.477 GWh;
 - 5) Bauran energi untuk pembangkit EBT mencapai 12,9%, Batubara mencapai 66%, Gas 17,2% dan BBM mencapai 3,9%;
 - 6) Penambahan jaringan transmisi sebesar 3.563 KMS atau 46,3% dari target 7.691 MW;
 - 7) Penambahan gardu induk sebesar 7.601 MVA atau 80,5% dari target 9.442 MVA;
 - 8) Penambahan JTM sebesar 9.008 KMS atau 72,2% dari target 12.468 KMS;
 - 9) Penambahan JTR sebesar 6.852 KMS atau 36,4% dari target 18.806 KMS;

- 10) Penambahan gardu distribusi sebesar 2.785 MVA atau 111,7% dari target 2.494 MVA;
 - b. Target COD pembangkit di tahun 2022 sebesar 4.919 MW, dimana proyek PLN sebesar 2.304 MW dan IPP sebesar 2.614,84 MW;
 - c. Direncanakan relokasi pembangkit dari Grati untuk penguatan Sistem di Bali dalam rangka menghadapi G20;
 - d. PLTD diperlukan untuk mengatasi permasalahan sementara defisit pada suatu sistem dan merupakan proyek pembangkit yang masuk dalam RUPTL PLN 2019-2028;
 - e. Rencana Beban Puncak Sistem Khatulistiwa Tahun 2022 sebesar 473 MW (Tambah 2 GI Sekadau & Sintang :5 + 35 MW) dan Rencana Beban Puncak Tahun 2023 sebesar 514 MW. Neraca Daya Sistem Khatulistiwa tahun 2022 s,d 2023 maksimal sebesar DMN sebesar 530 MW tanpa SESCO termasuk pembangkit BBM sebesar 203 MW;
 - f. Perpanjangan impor listrik dari SESCO dapat menghindari potensi defisit, menurunkan BPP, meningkatkan keandalan Stabilitas, serta dapat menambah bauran energi terbarukan di sistem Khatulistiwa;
 - g. Progres Interkoneksi Sumatera-Bangka per Februari 2022 sebesar 69,3% dimana rencana operasi untuk sirkit 1 di Maret 2022, sirkit 2 di Agustus 2022 dan sirkit 3 di September 2022.
7. Tindak lanjut yaitu:
- a. Perlu menjadi perhatian terkait mitigasi potensi defisit pada sistem Bangka, Kalbar, Nunukan Kaltara, Isolated Maluku, Isolated NTT dan Isolated Papua;
 - b. Akan dilakukan rapat tim teknis Monev dengan periode per dua bulan.

- Paparan Platform Digital Logistik PT Antam Resource Indonesia



PT Antam Resource Indonesia (ARI) memaparkan platform digital logistik kepada staf ahli Menko Marves Bidang Manajemen Konektivitas, Sahat M Panggabean. Berikut catatan pada pertemuan ini:

- PT ARI melalui pengembang platformnya HAF support komoditas tambang secara aplikasi online;
- Banyaknya platform digital yang belum terintegrasi, sehingga diharapkan dengan integrasi sistem komoditas tambang ini dapat dimonitor, evaluasi, tracking, tracing, transparansi biaya, serta mendukung program NLE;
- Berangkat dari inpres 5 tahun 2020 menjadi dasar biaya logistik terutama untuk didigitalisasi sehingga semua bisa transparan dan terintegrasi;
- Aktivitas perairan harus direcord dengan baik untuk dijadikan informasi oleh pengguna;
- Aktivitas pelabuhan harus ditata mulai dari pelabuhan umum dan khusus;
- Tujuannya adalah untuk efisiensi waktu, biaya, dan birokrasi administrasi yang efektif dan menguntungkan bagi pelaku usaha melalui satu sistem layanan;
- HAF menggunakan skema *blockchain* agar meminimalisir peretas/*hack*;
- Proses bisnis harus didetailkan dari hulu melibatkan pemda sehingga perizinan dan lain-lain jelas;
- Diharapkan adanya koordinasi antara HAF dan NLE serta melakukan *pilot project* di daerah yang sudah siap;
- Diharapkan adanya keterbukaan informasi agar para pelaku usaha dapat mengetahui dan dapat mengisi komoditi balik barang agar menurunkan biaya logistik;
- HAF diminta staf ahli Menko Marves untuk mendetailkan proses bisnis agar dapat disinkronkan dengan tim NLE serta *stakeholder* lain agar dapat diintegrasikan.

2045, infrastruktur digital menjadi peran utama kebangkitan digital karena Indonesia dituntut untuk mengikuti perubahan dari sistem analog ke digital, informasi digital saat ini sangat dibutuhkan di setiap sektor, pemerataan digitalisasi juga sangat vital guna mendukung pengembangan SDM digital dan pemerataan ekonomi. Ekonomi Digital Indonesia tahun 2021 menjadi yang terbesar di Asia Tenggara, 25,25% bisnis di Indonesia Go Online, pertumbuhan e-payment 94,65% (year on year), perdagangan e-commerce 52% (year on year), jumlah startup terbanyak ke 5 di dunia. Pengembangan SDM digital dilakukan melalui pendekatan kegiatan digital non sertifikasi (menjadi base pelatihan digitalisasi), digital sertifikasi (yang akan disiapkan untuk industri), pimpinan digital (lebih aware dengan perkembangan digital dan pendukung untuk membuat kebijakan). 4 sektor strategis dibidang digital antara lain infrastruktur digital, pemerintah digital, ekonomi digital, serta masyarakat digital. Litbang sudah melakukan kerjasama dengan perusahaan internasional seperti Google, Alibaba, dll guna mendukung pelatihan pengembangan SDM digital dan bekerjasama dengan 8 universitas internasional untuk program beasiswa demi mendorong pengembangan SDM digital, target SDM digital Indonesia 600ribu dan kominformo menyumbang 200ribu SDM melalui akselerasi program Digital Leadership Academy dan Digital Talent Scholarship. akan diluncurkan 3 satelit untuk pemerataan digital di Indonesia terutama untuk kepulauan kecil yang tidak tercover BTS maupun Kabel Bawah Laut guna mendukung SDM Digital di seluruh Indonesia.

- Honesti Basyir Bio Farma, target 208 juta dosis, vaksin 1 198 juta dosis (95%), vaksin 2 163 juta dosis (78%), vaksin 3 35 juta dosis (16%), menjadi negara nomor 4 di dunia terkait vaksinasi, sudah adanya sistem yang memonitor dari produksi hingga laporan vaksin, pengembangan vaksin dalam negeri didukung oleh teknologi digital sehingga produksinya lebih cepat dan dapat segera disebar ke masyarakat.
- Suprawoto Bupati Magetan, Transformasi digital sangat bergerak cepat sehingga dibutuhkan SDM digital yang mumpuni untuk mengikuti perkembangan digital. arah kebijakan kabupaten magetan untuk 2022 yaitu penguatan ekonomi dan produktivitas usaha melalui penerapan inovasi teknologi didukung sektor infrastruktur dan kepariwisataan. Program yang di usulkan untuk tahun 2022 adalah smart city dan perluasan akses layanan internet cepat dan gratis untuk masyarakat, bandwidth magetan 800 Mbps, Fasilitas Data Center Magetan 18 server fisik, 1 server RDC, dan dibuat virtual 57, integrasi database aplikasi. Mendapat apresiasi dari Kemendes karena dapat mengeluarkan dana secara cepat karena siskeudes menggunakan sistem VPN untuk 207 desa untuk akses ke server siskeudes di data center magetan. Magetan memiliki beberapa aplikasi untuk memudahkan masyarakat berinteraksi dengan pemerintah di masa pandemi.
- Peter Shearer CEO Wahyoo, Konsep integrasi UMKM, Transportasi, Sistem Logistik. 3 kendala yang di rasakan UMKM antara lain saat

memulai bisnis, supply chain, pembiayaan saat tumbuh, wahyoo hadir untuk menemukan supply chain bahan baku dengan harga terbaik melalui aplikasi serta report keuangan sehingga dapat mengelola dengan baik, lokasi resto, serta promosi resto untuk mendukung UMKM.

- Herdy inJourney, Indonesia menjadi potensi tertinggi di asia tenggara tetapi realisasinya Indonesia menjadi negara ke 5 di asia tenggara yang di datangi wisata mancanegara, Indonesia dituntut untuk membuat ekosistem yang menggambarkan kearifan lokal Indonesia untuk pariwisata jika ingin mendatangkan banyak wisata mancanegara yang bisa dimulai dari bandara, hotel, UMKM agar menarik para wisata untuk datang kembali sehingga dapat membantu pemulihan ekonomi nasional, 80% turis datang melalui bandara maka oleh dari sebab itu injourney menggagas bandara bisa dapat menjadi salah satu destinasi wisata karena perlu diketahui bahwa bandara adalah garda terdepan saat turis datang ke Indonesia, diharapkan bandara bisa berkolaborasi dengan stakeholder untuk menampilkan kearifan lokal dengan cara mengadakan kegiatan yang menampung UMKM serta milenial untuk menampilkan karakteristik keanekaragaman budaya Indonesia.

- Monitoring dan Evaluasi Updating Mercusuar PLN dan Kesiapan COD Pembangkit 2022



1. Rapat dilaksanakan dalam rangka menindaklanjuti hasil *Kick Off Meeting* Monitoring dan Evaluasi (Money) RUPTL PLN 2021-2030 pada tanggal 14 s.d. 15 Maret 2022 di Gandul, agar dilakukan Money rutin pemutakhiran data aplikasi Mercusuar PLN dan persiapan COD Pembangkit Semester I dan II Tahun 2022 sesuai RUPTL PLN 2021-2030;
2. Rapat dihadiri perwakilan Kemenko Perekonomian, Kemenko Marves, Bappenas, Kementerian BUMN, Ditjen Gatrik, Ditjen EBTKE, dan PT PLN (Persero), dengan agenda rapat sebagai berikut:
 - a. Demo *Updating* Aplikasi Mercusuar;
 - b. Kemajuan Proyek dan Persiapan COD Pembangkit Semester I dan II Tahun 2022.
3. Pokok-pokok yang disampaikan oleh Ditjen Gatrik:
 - a. RUPTL sebagai dasar pelaksanaan usaha ketenagalistrikan:
 - Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Energi dan Sumber Daya Mineral, pelaksanaan usaha penyediaan tenaga listrik untuk kepentingan umum harus sesuai dengan RUKN dan RUPTL. RUPTL tersebut merupakan barometer investasi dan cerminan kebijakan Pemerintah dalam sektor ketenagalistrikan;
 - Sesuai dengan RUPTL PLN 2021-2030, target penambahan pembangkit pada tahun 2022 adalah sebesar 4.919 MW yang terdiri dari pembangkit fosil sebesar 4.271 MW (86,8%) dan pembangkit EBT sebesar 648 MW (13,2%);
 - Berdasarkan laporan PT PLN (Persero) sampai dengan Maret 2022, tambahan pembangkit yang sudah COD pada 2022 adalah sebesar 1.457 MW.
 - b. Kewajiban pelaporan realisasi RUPTL: PT PLN (Persero) wajib menyampaikan laporan realisasi RUPTL secara berkala setiap 3 (tiga)

bulan yang disampaikan pada bulan Januari, bulan April, bulan Juli, bulan Oktober, dan sewaktu-waktu apabila diperlukan kepada Menteri atau gubernur sesuai kewenangannya;

c. Monitoring dan Evaluasi: melalui forum ini diharapkan dapat diperoleh gambaran yang lebih kompherensif mengenai kemajuan proyek dilapangan secara lebih detail dan kendala yang dialami PT PLN (Persero), baik teknis maupun non teknis dapat dibahas bersama penyelesaiannya. Dengan demikian target yang sudah ditetapkan dalam RUPTL dapat tercapai.

d. Aplikasi Mercusuar:

- Seiring dengan perkembangan teknologi informasi, proses monitoring dan evaluasi juga turut berkembang dengan adanya bantuan teknologi informasi. Informasi terkait dengan kemajuan pengembangan infrastruktur ketenagalistrikan juga diharapkan dapat diakses secara *real time* dan transparan;
- Sehubungan dengan hal tersebut, Ditjen Gatrik bersama dengan PT PLN (Persero) telah berkolaborasi membangun Aplikasi Mercusuar. Aplikasi Mercusuar merupakan aplikasi dan media *real time* monitoring untuk memantau kemajuan infrastruktur ketenagalistrikan;
- Seiring dengan kebutuhan data yang meningkat, Aplikasi Mercusuar juga perlu untuk dimutakhirkan agar dapat menyesuaikan dengan kebutuhan. Dan perlu melakukan integrasi untuk menambah menu baru yaitu TKDN dan bauran energi;
- Agar informasi yang disajikan dalam Aplikasi Mercusuar dapat dimutakhirkan setiap saat, sehingga permasalahan yang dihadapi dalam penyelesaian proyek dapat terinfokan lebih awal sehingga dapat membantu Ditjen Gatrik dan *stakeholder* terkait dalam mempercepat proses *debottlenecking* permasalahan tersebut.

4. Point penting hasil rapat pembahasan:

a. Demo *Updating* Aplikasi Mercusuar

- Perlu adanya penambahan terkait data tenaga kerja dan energi primer dalam aplikasi mercusuar;
- Perbaikan berkelanjutan terhadap modul *project management* baik dari sisi tampilan *dashboard* maupun validitas data sesuai dengan kesepakatan rapat rutin mingguan Pengembangan Aplikasi Mercusuar;
- Pembahasan terkait dengan kriteria isu strategis yang akan tampil di modul *project management* Aplikasi Mercusuar;
- Integrasi antara aplikasi Mercusuar dengan E-TKDN;
- Penambahan Fitur *dashboard* terkait Rasio elektrifikasi, Rasio desa berlistrik, SPKLU, dan lain-lain;
- Monitoring dan evaluasi mingguan untuk memastikan penyelesaian sesuai target yang telah direncanakan.

- b. Kemajuan Proyek dan Persiapan COD Pembangkit Semester I dan II Tahun 2022
- 1) Merujuk RUPTL 2021-2030 target penambahan kapasitas pembangkit PLN di pulau Sumatera yang ditargetkan COD pada tahun 2022 adalah sebesar 1.483,6 MW, dengan rincian dalam status konstruksi sebesar 1.421 MW, dalam tahap perencanaan sebesar 10,1 MW, dalam tahap pengadaan sebesar 14 MW dan dalam tahap proses PPA sebesar 38,5 MW;
 - 2) Untuk target penambahan kapasitas pembangkit PLN di pulau Kalimantan yang ditargetkan COD pada tahun 2022 adalah sebesar 229,1 MW, dengan rincian dalam status konstruksi sebesar 200 MW dan dalam tahap perencanaan sebesar 29,1 MW;
 - 3) Merujuk RUPTL 2021-2030 target penambahan kapasitas pembangkit di pulau Sulawesi yang ditargetkan COD pada tahun 2022 adalah sebesar 325,01 MW, dengan rincian dalam status konstruksi sebesar 183,10 MW, dalam tahap perencanaan sebesar 11,91 MW, dalam tahap pendanaan sebesar 10 MW, dan dalam tahap pengadaan sebesar 120 MW;
 - 4) Penambahan kapasitas pembangkit sesuai target kinerja Divisi MKJ KIT Non EBT di lingkungan Jawa, Madura, Bali, Maluku, Papua dan Nusa Tenggara pada 2022 pada semester I sebesar 4.660 MW dan secara keseluruhan pada tahun 2022 sebesar 7.690 MW, dimana pencapaian hingga April 2022 untuk pembangkit KIT Non EBT sebesar 1.070 MW (PLTU JAWA-4 Unit #5);
 - 5) Penambahan kapasitas pembangkit sesuai target kinerja KIT EBT di lingkungan Jawa, Madura, Bali, Maluku, Papua dan Nusa Tenggara pada tahun 2022 pada semester I sebesar 0.40 MW dan secara keseluruhan pada tahun 2022 sebesar 121.50 MW, dimana pencapaian hingga April 2022 untuk pembangkit KIT EBT sebesar 6.582 MW (PLTP Sokoria);
 - 6) Perlu menjadi perhatian terkait kondisi kelistrikan di Indonesia bagian timur, dimana terdapat kondisi defisit dan permasalahan performa kontraktor serta urgensi progress terakhir terkait PLTMG paket 2;
 - 7) Dibutuhkan koordinasi dengan Kementerian Perindustrian terkait persyaratan pemenuhan TKDN pembangkit sebesar 60%;
 - 8) Agar dipastikan pasokan gas untuk PLTMG di Indonesia Timur dapat terpenuhi sehingga tidak menggunakan BBM;
 - 9) Pengadaan program dedieselisasi sudah dilaksanakan tetapi ada beberapa hal yang segera ditindaklanjuti agar tidak terjadi pemunduran dan terhambatnya program dedieselisasi;
 - 10) Usulan untuk percepatan progres proyek PLTU Lombok (FTP2) 2x50 MW adalah: percepatan perubahan *Variation Order (VO) steel structure* yang disepakati sebesar Rp 74,16 M (untuk melakukan pembayaran 50% dari VO yang disepakati setelah amandemen dan sisa 50% setelah dikeluarkannya rekomendasi BPKP).

5. Tindak lanjut:

- a. Perlu dilakukan Monitoring dan Evaluasi dalam proyek pembangkit listrik termasuk berbasis EBT sesuai dengan target RUPTL PLN 2021-2030;
- b. Rapat khusus secara intensif untuk memastikan proyek berjalan sesuai target dan agar PLN melakukan langkah-langkah mitigasi terhadap sistem yang berpotensi defisit.

- Rapat Koordinasi Pipa dan/atau Kabel Bawah Laut



1. Pada tanggal 17 Mei 2022 pukul 10.00 WIB, telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Pipa dan/atau Kabel Laut Bawah Laut. Rapat dipimpin oleh Asisten Deputy Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir.
2. Rapat bertujuan untuk melakukan pembahasan perihal monitoring kabel laut di Indonesia.
3. Adapun butir-butir pembahasan pada pertemuan tersebut adalah sebagai berikut:
 - a. Direktur Utama Telkom Infra, menyampaikan:
 - Telkominfra merupakan bagian dari Telkom Indonesia yang bertugas menggelar, memperbaiki dan mengawasi kabel yang sudah digelar oleh Telkom.
 - Saat ini Telkom memiliki kurang lebih 30.000 km kabel laut yang tersebar di seluruh Indonesia.
 - Telkominfra melakukan pengawasan terhadap kabel bawah laut yang dimiliki Telkom, termasuk mengawasi kapal – kapal yang melewati kabel bawah laut Telkom yang diperkirakan dapat mengganggu.
 - Saat ini sedang dikembangkan sistem untuk mengawasi aktivitas kapal yang berada disekitaran kabel yang digelar.
 - Telkominfra mengharapkan dukungan dari K/L terkait agar jika terjadi masalah dalam kabel laut dapat dilakukan sinergi.
 - Rute – rute kabel laut sudah mempunyai izin yang sudah dikeluarkan oleh institusi terkait dalam penggelarannya, termasuk dalam penentuan penyiapan untuk rute penggelaran sesuai dengan koridor nasional.
 - Rute kabel laut yang dikelola oleh Telkominfra dapat dilakukan monitoring, diharapkan dengan dilakukannya monitoring kabel laut yang digelar dapat berkolaborasi, berkoordinasi dengan institusi terkait, terkait dengan patroli dan opsi – opsi untuk penindakan apabila adanya kegiatan yang berpotensi mengganggu layanan yang diakibatkan oleh putusnya kabel laut tersebut.

- Ada beberapa keuntungan dari sistem ini yaitu bisa mendapatkan *early warning* melalui AIS sistem, upaya pencegahan gangguan kabel akibat *vessel* melalui radio SSB oleh DISNAV dan (150 km dari kantor DISNAV), dan upaya pencegahan gangguan kabel akibat *vessel* melalui pengusiran oleh BAKAMLA/TNI AL.
 - Untuk kegiatan aktivitas kapal bisa dideteksi sepanjang sinyalnya baik yang bisa dilakukan secara *real time*.
 - Sinkronisasi sistem dibutuhkan 2 menit, namun secara aktivitas dapat terdeteksi secara *real time*
 - Jika adanya aktivitas kapal yang mendekati kabel laut yang digelar maka akan adanya *early warning*, kemudian akan dimasukkan kedalam kategori major atau minor dan dilanjutkan dengan proses *ticketing*, kemudian dilakukan proses monitor yang selanjutnya ditindak lanjuti oleh Distrik Navigasi.
 - Rute – rute tertentu yang *traffiknya* tinggi akan di monitoring secara khusus.
- b. Adapun butir-butir diskusi yang dibahas yaitu:
- Ada beberapa hal yang menyebabkan putusnya kabel bawah laut yaitu adanya faktor bencana alam dan manusia :
 - Faktor yang termasuk bencana alam yaitu gempa, tsunami, taifun, longsor bawah laut, arus bawah laut dan lainnya.
 - Faktor yang disebabkan oleh manusia yaitu kesalahan dan kelalaian manusia, dan sebanyak 15 persen kejadian gangguan lainnya disebabkan insiden jangkar, semisal buang jangkar tidak benar, di luar wilayah yang ditetapkan, jangkar terbawa arus, ataupun kebutuhan darurat buang jangkar.
 - Sistem monitoring Telkominfra dapat memberikan *awareness* atau *early warning* untuk mencegah terjadinya hal-hal yang menimbulkan putusnya kabel laut.
 - Diperlukan sinergitas antara Telkominfra dengan Kementerian Perhubungan terkait pemberian izin kapal yang dilakukan untuk perbaikan putusnya kabel bawah laut, agar surat izin kapal dapat diterbitkan dengan cepat.
 - Di dalam skema sistem monitoring agar dilibatkan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan.
 - Mengingat adanya gangguan terhadap kabel bawah laut, sehingga menjadi kewajiban Pemerintah untuk melakukan pengawasan dan pengendalian.
 - Kominfo telah membangun pusat monitoring telekomunikasi dan fungsi pengawasan dan pengendalian ada di Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Pos dan Informatika, Telkominfra agar dapat berkoordinasi dan bersinergi dengan Kominfo.
 - Diharapkan adanya *timeline* piket bergiliran dalam sistem monitoring pipa dan/atau kabel bawah laut di Tim Nasional.

- Permasalahan yang masih terjadi sekarang adalah masih banyaknya pipa dan/atau kabel bawah laut yang berada atau dekat dengan area labuh jangkar.
4. Adapun kesimpulan dan tindaklanjut dari pertemuan tersebut adalah sebagai berikut:
 - a. Sistem monitoring akan menjadi program dari Tim Nasional Penataan Alur Pipa dan/atau Kabel Bawah Laut, kemudian akan diputuskan pada tingkat Tim Pengarah.
 - b. Bagan alir dari sistem monitoring dapat diperkaya oleh Kementerian/Lembaga, sehingga program tim nasional pipa dan/atau kabel bawah laut lebih efektif dan efisien dalam pelaksanaannya.
 - c. Perlu dilakukan sinergitas dan koordinasi antar Kementerian / Lembaga terkait perihal sistem monitoring kabel bawah laut.
 - d. Akan dilaksanakan Rapat Koordinasi lanjutan perihal program sistem monitoring di Tim Nasional, yang kemudian Kementerian / Lembaga terkait dapat berkoordinasi dan memberikan masukan.

- Rapat Monev bulanan terhadap kemajuan proyek PLTMG dan Relokasi PLTGU dalam RUPTL PLN 2021-2030



- Dari beberapa proyek PLTMG dan PLTGU yang tercantum dalam RUPTL, masih banyak yang di luar target pengerjaannya. Hal tersebut dibahas pada pertemuan kali ini. Bahkan, beberapa pembangkit listrik tenaga mesin gas (PLTMG) di daerah timur Indonesia sudah mulai beralih menggunakan solar B30 dikarenakan sulitnya mendapatkan pasokan gas.
- Pada pertemuan ini dibahas ada 34 proyek yang sudah dikerjakan namun terkendala, salah satunya adalah dimana kontraktor kesulitan dalam pengerjaan dikarenakan faktor eksternal. Sehingga timbul pertanyaan apakah proyek PLTMG dan PLTGU yang tercantum di RUPTL akan dilanjutkan atau malah lebih baik memindahkan PLTMG dan PLTGU yang sudah ada di pulau Jawa dan Sumatera. Pemindahan menjadi opsi yang diperhitungkan disebabkan daya di Jawa dan Sumatera sudah *over supply*, sehingga jika beberapa PLTMG dan PLTGU dipindahkan dari pulau Jawa dan Sumatera ke daerah Indonesia bagian timur, maka tingkat utilisasi PLTMG dan PLTGU yang akan dipindahkan akan lebih baik. Namun surplus yang dikatakan sebelumnya bukan berarti dapat mencukupi kebutuhan dari listrik di luar Jawa dan Sumatera. Sehingga kemungkinan besar masih akan perlu dibuat PLTGU dan PLTMG tambahan setelah relokasi PLTMG dan PLTGU dari pulau Jawa dan Sumatera. Selain itu, keadaan *over supply* di pulau Jawa dan Sumatera dinamis. Sekarang mungkin masih *over supply*, namun belum tentu di masa depan dimana nanti semuanya sudah berbasis listrik, sehingga kebutuhan daya bisa naik berkali lipat. Terlebih lagi kebutuhan listrik di Indonesia bagian timur 10 tahun lagi karena akan ada banyak *tenant* yang mengisi kawasan industri disana.
- Beberapa opsi untuk *power generation* di Indonesia timur selain dari relokasi *power plant* dari pulau Jawa dan Sumatera adalah:

1. Membangun *mobile power plant*;
 2. Perpanjangan sewa plant yang sudah ada;
 3. Mengutilisasi kembali pembangkit-pembangkit yang sudah terbengkalai;
 4. Membuat kabel transmisi dari pulau Jawa dan Sumatera ke pulau lain.
- Namun untuk opsi membuat kable transmisi dari pulau Jawa dan Sumatera ke pulau lain, diklaim biaya yang akan ditimbulkan bisa jauh lebih besar dibandingkan dengan relokasi PLTGU dan PLTMG dari pulau Jawa dan Sumatera. Keadaan *over supply* ini pun di dalam kondisi dimana pembangkit listrik di Jawa dan Sumatera belum difungsikan secara maksimal. Jika difungsikan secara maksimal, maka PLN akan kelebihan daya sebesar 5600 MW.
 - Banyak proyek yang tidak jalan salah satunya disebabkan oleh pagu yang tidak sesuai sehingga PLN terpaksa mengklasifikasikan proyeknya berdasarkan skala prioritas. Sehingga dari Ditjen Gatrik sudah menyiapkan sebuah worksheet untuk monitoring seluruh proyek pembangkit di seluruh Indonesia.

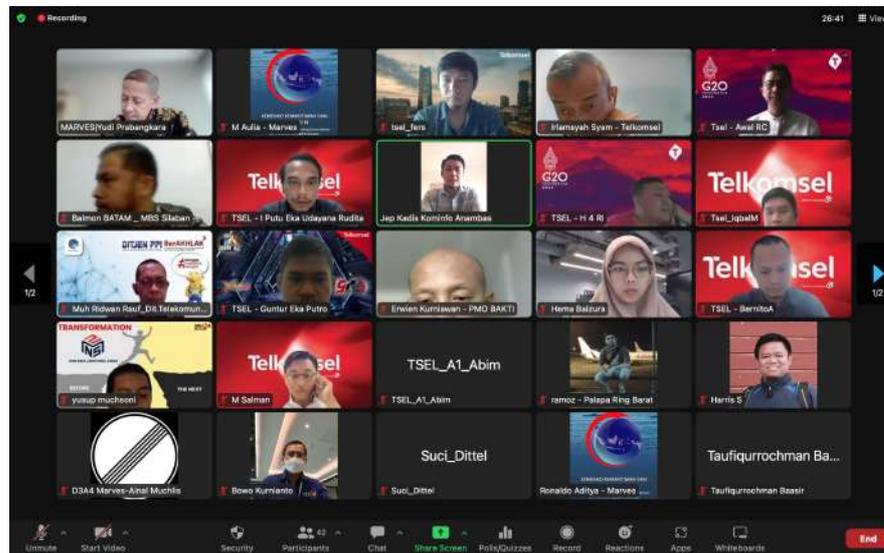
- FGD *Study on Indonesia National Provinces & International Boundaries, and Locations of Sensitive Area for Underwater Cable Route Planning* dengan topik bahasan Kebijakan Mendorong Investasi Kabel Optik Bawah Laut



- Luasan wilayah Indonesia mayoritas perairan dan diharapkan adanya dasar hukum yang komprehensif dapat dilakukan pemanfaatan yang maksimal serta memitigasikan gangguan bencana alam yang berada dibawah laut Indonesia
- 96% data dunia ditransmisikan melalui kabel bawah laut, demikian pula dengan Indonesia. Oleh karena itu Indonesia akan melakukan penataan yang dapat menambahkan nilai ekonomi serta keselamatan dalam pelayaran
- Peningkatan penetrasi *fixed broadband* berupa kabel fiber optik di suatu region sebesar 10% yang akan meningkatkan GDP per kapita sebesar 3.19% di region tersebut (World Bank, 2016)
- Kabel laut Indonesia untuk akses internasional masih bergantung melalui jalur via Singapura. Hal ini telah beberapa kali mengganggu akses internasional internet Indonesia terutama saat akses hub Singapura ini terputus atau terganggu, Indonesia membutuhkan opsi selain hub Singapura, untuk terkoneksi dengan backbone Amerika atau Australia, sehingga diperlukan penarikan kabel optik akses internasional melalui jalur selain Singapura, yaitu melalui Indonesia bagian timur, diharapkan dengan adanya 4 landing station yang tertera pada Kepmen KP 14 tahun 2021 dapat memaksimalkan akses internasional bagi Indonesia
- Dengan TimNas Penataan Kabel Bawah Laut, Pemerintah Indonesia juga menata jalur kabel laut untuk tersusun dalam suatu koridor yang sudah ditetapkan khususnya dengan meningkatnya pembangunan kabel laut akibat meningkatnya kebutuhan kabel laut ini
- BRIN siap membantu memberikan masukan dan informasi kepada pemangku kepentingan kabel laut baik kepada Kementerian/Lembaga lain dan/atau kepentingan industri melalui Pusyantek. Hal ini guna menjamin kelancaran program pemerintah dalam hal transformasi digital

- g. Diharapkan dengan terbitnya proses bisnis yang mengatur pipa atau kabel bawah laut dapat meningkatkan industri manufaktur lokal yang juga pengguna akses digital melalui akses internasional

- Rapat Koordinasi Percepatan Infrastruktur Digital dengan pihak Pemerintah Daerah Kabupaten Kepulauan Anambas dan Operator



Status beberapa BTS di sebagian daerah Kabupaten Kepulauan Anambas adalah sebagai berikut:

- Pada Desa Rewak Dusun Kusik sudah dilakukan perubahan BTS USO BAKTI Kominfo menjadi Layanan Reguler Telkomsel yang jangkauannya hingga ke Desa Keramut, Kecamatan Jemaja Barat.
- Di Pulau Jemaja sudah terbangun penambahan BTS pada Desa Mapok, Desa Ulu Maras, dan Desa Landak, Optimalisasi kapasitas jaringan menunggu pemanfaatan dan pengoperasian kabel bawah laut Jemaja – Siantan oleh Telkom
- Butuhnya peningkatan layanan BTS USO BAKTI KOMINFO ke layanan reguler Telkomsel pada Desa Klubu dan Desa Telaga, Kecamatan Siantan Selatan
- Penambahan tower Telkomsel secara terrestrial yang terhubung dengan Desa Nyamuk menggunakan tower repeatr transmisi milik Kabupaten Kepulauan Anambas
 - Diperlukan pembangunan New Site Tower Telkomsel.

Rencana tindak lanjut:

- Perlunya informasi eksisting terkait daftar program atau kegiatan serta tatawaktu pelaksanaan yang dilakukan BAKTI maupun Telkomsel di Kabupaten Kepulauan Anambas;
- Perlunya Koordinasi antar K/L dan stakeholder terkait untuk dilakukan percepatan pembangunan BTS USO BAKTI Kominfo ke Layanan Reguler Telkomsel serta Pemanfaatan Jalur SKKL Telkom area Jemaja – Tarempa.

- *Focus Group Discussion (FGD) “Prospek Investasi Kabel Bawah Laut di Indonesia: Berbagai Sumber Daya Untuk Pembangunan Berkelanjutan”*



- Mega Proyek Kabel Bawah Laut Global Sebagai Motor Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. Kabel bawah laut merupakan jalan tol bagi konektifitas yang ada di dunia yang ditujukan tidak hanya komunikasi tapi juga transmisi energi dengan kecepatan transmisi yang sangat efisien dan cepat. Saat ini di Indonesia terdapat 4 (empat) mega proyek kabel bawah laut sedang/akan dibangun di perairan Indonesia yakni: Proyek Echo, Proyek Bifrost, Proyek Apricot, dan Proyek Sun Cable.
- Peta Alur Kabel Bawah Laut Berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan Perikanan No. 14 Tahun 2021 tentang Penetapan Alur Pipa dan/atau Kabel Laut:



Peraturan ini dimaksudkan untuk:

- Menyelaraskan dan melindungi pengoperasian pipa dan/atau kabel laut dalam dengan tata ruang dan rencana zonasi di Indonesia;
- Membagi menjadi 217 koridor dan 4 titik pendaratan di wilayah Batam, Manado, Kupang dan Jayapura;

- Menghindari kebocoran atau terputusnya pipa dan/atau kabel bawah laut yang disebabkan oleh jaring ikan dan/atau alat penangkapan ikan lainnya serta bencana alam yang akan berdampak negatif bagi penanam modal dan masyarakat.
- Peluang Industri Dalam Negeri Dalam Investasi Kabel Bawah Laut:



- Investasi Kabel Bawah Laut di Indonesia Dapat Lebih Berkontribusi pada Perekonomian Lokal, Regional dan Global karena:
 - Indonesia merupakan mitra terpercaya dan tujuan investasi strategis bagi investor dalam negeri dan asing.
 - Indonesia sebagai hub digital global dengan mengembangkan kabel bawah laut yang terhubung dari Asia hingga Amerika dan Australia.
 - Tumbuhnya Ekonomi digital diharapkan berkontribusi 10% dari PDB pada tahun 2025 yang berdampak pada berbagai lapisan masyarakat bahkan hingga ke pelosok Indonesia bagian barat tengah dan timur
 - Pemerintah berkomitmen untuk memberikan dukungan regulasi yang kondusif untuk memajukan ekosistem ekonomi digital yang berkelanjutan di Indonesia.

- Rapat Teknis Pendalaman Money Realisasi RUPTL PT PLN TW III Tahun 2022 Regional Jawa, Madura, dan Bali



- Hasil Rapat ini dapat menjadi dasar dari pembuatan RUPTL 2023 – 2032
- Paparan Divisi Konstruksi
 1. PLTU Lontar Expansion
 - Lokasi di utara Jakarta, 1x135 MW
 - First coal firing Juli 2022
 - Kendala: Technical Field Advisor sulit datang ke Indonesia karena Covid, sehingga comissioning dilakukan remote.
 2. PLTA Jatigede
 - Seharusnya paling cepat beres kalau berdasarkan RUPTL dan headernya paling besar se-Jamali
 - Progress secara akumulatif sebesar 94%
 - Namun masih terkendala, tidak bisa dikejar tahun ini. Kemungkinan cod tahun 2024.
 - Terdapat patahan secara vertikal, konsultan sudah banyak didatangkan baik nasional maupun internasional. Namun titik patahan ada di titik krusial dan solusinya sangat rumit. (Restorasi Horizontal Penstock)
 3. PLTA UCPS Cisokan
 - COD Mei 2026, di RUPTL 2025, 4x260MW.
 - Pengerjaan masih paket 1a dan 1b dari 4 paket, pengerjaan dokumen quality yang masih ditinjau oleh konsultan (schedule, plan management).
 - Diharapkan berpengaruh besar dalam target bauran energi untuk EBT saat sudah selesai.
 - Critical works nya di underground works, pengerjaan tunnel nya sampai 5km, ditambah powerhouse yang harus besar menampung 4 unit di underground.
 4. PLTA Matenggeng
 - Target COD 2028

- 4x225MW
 - Pengerjaan FS dan AMDAL (KA-ANDAL → Kerangka Acuan Analisis Dampak Lingkungan Hidup) on progress
 - 5. PLTU Jawa 4
 - COD 30 September 2022
 - 2x1000MW
 - Issue: Special Facilities (SF)
 - 6. PLTU Jawa 1
 - RUPTL Plan 9 Oktober 2022, mundur ke Februari 2023
 - 1x1000MW
 - Issued: Special Facilities (SF)
 - 7. PLTU Jawa Tengah
 - 2x1000 MW
 - Plan RUPTL 10 Januari 2022, mundur ke Agustus 2022.
 - Penalti telat COD / Liquidated Damages sebesar USD 66.175.000
 - Isu: Special Facilities (SF)
 - 8. PLTU Jawa 9 & 10
 - 2x1000MW
 - RUPTL April 2025, Realisasi Juni 2026
 - 9. PLTU Jawa 1
 - 1760MW
 - RUPTL Desember 2021, mundur ke Mei 2023
 - Issue: Special Facilities (SF)
 - 10. PLTU Jawa 7
 - 2x1000 MW
 - Realisasi 8 Juli 2021
- Pemaparan Divisi Perencanaan EBT
 1. Semester 2 2022
 - Target pengadaan listrik EBT = 306.6 MW proyek IPP
 - PLTM Minihidro yang masih dalam proses pengadaan di MPK kemungkinan prosesnya 6 bulan
 - Rencana pengembangan PLTA/M semester II TA 2022 = 916.7 MW
 - Banyak proyek yang masih dalam tahap perencanaan karena masih belum masuk Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP)
 - Banyak proyek yang FS, Kajian Kelayakan Proyek (KKP), dan Kajian Resiko (KR) (dokumen) yang belum beres. Sehingga harapannya untuk RUPTL selanjutnya FS, KKP, dan KR sudah ada dan selesai duluan.
 - Harapannya tahun depan syarat proyek masuk RUPTL adalah sudah ada FS, KKP, dan KR.

- Di saat proses Governance, Risk, and Compliance (GRC), dimana ongkos listrik PLTU hanya 350 rupiah per kWh dan PLTS 800 rupiah per kWh kelayakannya secara harga tidak masuk sehingga proyek terhambat di proses GRC.
 - Tahun 2025 EBT 23% sebagai target bauran energi, sudah mepet. Sehingga bentuk perencanaan PLTS masih dalam bentuk sebaran yang belum definitif.
 - Saran dari konsultan ITB : lebih baik PLTS dibangun skala kecil dan tersebar daripada di satu tempat walaupun besar agar saat ada masalah atau terkendala cahaya matahari, PLTS masih bisa memberikan produksi listrik.
 - Pihak Gatrik ingin RUPTL feasible, namun pihak PLN punya target bauran energi, sehingga lokasinya banyak yang belum definitif.
 - Kuota tersebar bentuk dari fleksibilitas jika nantinya ada studi-studi daerah lain yang memberikan feasibility yang lebih baik.
 - Intermitensi PLTS tinggi, jika dikombinasikan dengan PLTA.
 - Variable Renewable Energy (VRE) akan lebih tepat jika digunakan dalam sistem yang pasokan listriknya sudah cukup, jadi ketidakhandalan (unreliability) dari VRE tidak akan mengganggu sistem.
 - Namun VRE dengan cost per-kwh nya lebih tinggi harus dihitung dengan pas agar tercapai equilibrium demand and supply.
 - Kerangka Energi Nasional (KEN) / bauran energi yang dipakai masih versi tahun 2014. Sedang direvisi oleh tim Monev, sehingga PLN diharapkan lebih aktif agar kondisi lapangan bisa ditampilkan jadi antara target 23% dan tahun pencapaian di 2025 realistis. Jika tidak, akan dilakukan penyesuaian.
- Pemaparan Pembangkit EBT yang tidak masuk RUPTL
 1. PLTS Terapung Cirata
 - Untuk PLTS terapung Cirata belum masuk RUPTL. Diajukan masuk RUPTL agar masuk bauran energi.
 - PLTS Cirata prosesnya telat.
 - Isu TKDN untuk PV sudah clear dari Kemenperin direlaksasikan ke 23%.
 2. PLTGU Muara Tawar Addon
 - Aktual pengerjaan sudah mencapai 95,98%
 3. PLTP Ijen
 - 45MW, sedang eksplorasi
 - Status sedang pengurusan dokumen
 - COD 2024
 4. PLTP Patuha
 - COD 2025

- 55 MW
 - Pengadaan EPC untuk pembangkit
-
- Perwakilan Direktorat Pembinaan Program Ketenagalistrikan DJK dalam arahnya menyampaikan:
 1. Penjualan tenaga listrik di triwulan III tahun 2022 sudah mencapai 75%, angka yang baik. Pertumbuhan pelanggan pengguna listrik naik mencapai 150%.
 2. Bauran Energi: EBT 12,4% realisasi per September 2022.
 3. Apakah listrik jamali yang dikatakan oversupply sudah sampai ke pelanggan? Jangan-jangan hanya di supplier saja, belum dialirkan listriknya dengan trafo IBT ke customer 150Kv (tegangan rendah).
 - Paparan Tim Transmisi dan Gardu Induk PLN
 - Pencapaian sudah sampai 80% untuk transmisi listrik baik yang sesuai target maupun yang di luar target.
 - Harga pokok besi baja dari Kemenperin, per 2018. Sudah tidak representatif dengan harga sekarang. Butuh eskalasi harga material agar cocok harganya.
 - Permen Kemenperin 2018 tentang harga Besi Baja katanya akan direvisi namun sampai sekarang belum ada kejelasan.
 - Kementerian ESDM meminta Kemenko Marves dapat memfasilitasi permasalahan pengadaan besi dan baja ke Kementerian Perindustrian.

- Rapat Teknis Pendalaman Monev Realisasi RUPTL PT PLN TW III Tahun 2022 Infrastruktur Kelistrikan IKN, Regional Kalimantan dan Regional Sumatera



Rapat dilaksanakan sehubungan dengan Surat Direktur Transmisi dan Perencanaan Sistem PT PLN (Persero) Nomor: 61421/REN.01.01/E1040000/2022 tanggal 18 Oktober 2022 perihal Laporan Realisasi RUPTL PT PLN Periode TW III Tahun 2022 serta menindaklanjuti Hasil Rapat Monev Realisasi RUPTL PLN TW III Tahun 2022 di PT PLN UIP2B Gandul, Depok tanggal 24 - 27 Oktober 2022.

Pokok-pokok yang dibahas dalam rapat adalah sebagai berikut:

1. Pokok-pokok hasil pembahasan untuk regional Kalimantan:
 - a. Di regional Kalimantan, terdapat 67 proyek pembangkit EBT dalam proses perencanaan pengadaan dengan total kapasitas 1.654,5 MW terdiri dari:
 - i. 7 proyek PLTA, total kapasitas 735 MW
 - ii. 13 proyek PLTM, total kapasitas 181,7 MW
 - iii. 10 proyek PLTP, total kapasitas 255 MW
 - iv. 18 proyek PLTS, total kapasitas 387,7 MW
 - v. 2 proyek PLTB, total kapasitas 22 MW
 - vi. 4 proyek PLTBg, total kapasitas 9,5 MW
 - vii. 1 proyek PLTBm, total kapasitas 10 MW
 - viii. 12 proyek PLTBio, total kapasitas 53,6 MW
 - b. Pembangkit EBT tahap pengadaan:
 - i. PLTS + BESS Dedieselisasi Batch-1 : 46 MW,
 - ii. PLTBm Halmahera 10 MW (gagal tender)
 - iii. PLTBm Simeulue 3 MW,
 - iv. PLTB Tanah Laut 70 MW,
 - v. PLTM Jawa Bali Kuota Tersebar Banten 15 MW,
 - vi. PLTM Jatibarang 1,5 MW.
 - vii. PLTA Hidro Sumatera (kuota) tersebar 10 MW
 - viii. PLTA Batu Gajah 16 MW

- ix. PLTM Sulbagsel (Kuota) Tersebar – Sulsel 20 MW
 - x. PLTM Gerak Serayu 5 MW
 - xi. PLTS Surya Sumatera (Kuota) tersebar 50,1 MW
 - xii. PLTS Jawa-Bali (Kuota) Tersebar 60 MW
2. Pokok-pokok hasil pembahasan untuk regional Sumatera adalah sebagai berikut:
- a. Beberapa Badan Usaha yang telah menandatangani PPA dengan PLN masih dalam proses pendanaan dan proses konstruksi yang memerlukan waktu lebih.
 - b. Berdasarkan identifikasi Kementerian ESDM terdapat 50 PLT EBT yang perlu diklarifikasi terkait progress pengembangannya.
 - c. Beberapa tantangan yang dihadapi Badan Usaha untuk melanjutkan Proyek:
 - i. Pihak IPP meminta peningkatan harga pembelian tenaga listrik kepada PLN
 - ii. Tantangan pembebasan lahan
 - iii. Perizinan
 - d. Kondisi ini menjadi perhatian PLN karena PPA yang sudah ditandatangani belum menunjukkan kemajuan yang signifikan sehingga PLN tidak mendapatkan tambahan pasokan energi dari pembangkit EBT yang telah diproyeksikan dalam RUPTL.
 - e. Pada akhir Tahun 2021, PLN telah menyusun Analisa Hukum untuk menjadi referensi dalam penyusunan tindak lanjut 16 PLTM IPP yang teridentifikasi, baik yang dalam tahap PPA, Pendanaan dan Konstruksi. 16 PLTM IPP tersebut terpilih dengan kriteria *milestone* PJBL telah terlewati dan jaminan pelaksanaan telah berakhir masa berlakunya. Dalam proses penyusunannya, PLN di bantu oleh Konsultan Hukum Independent dan juga berkoordinasi dengan Kementerian ESDM.
 - f. Setelah analisa hukum tersebut diterbitkan, dari 16 PLTM IPP, sebanyak 9 PLTM IPP diantaranya telah melanjutkan proses berikutnya.
 - g. PLN perlu mengkaji lebih dalam ketentuan-ketentuan yang diatur dalam masing-masing PJBL PLTM tersebut untuk menentukan proses tindak lanjut atas kondisi yang ada.
 - h. PLN telah mengelompokkan 50 PLT EBT tersebut sesuai karakteristik status masing-masing proyek.
 - i. Klasterisasi permasalahan pembangkit di regional Sumatera:

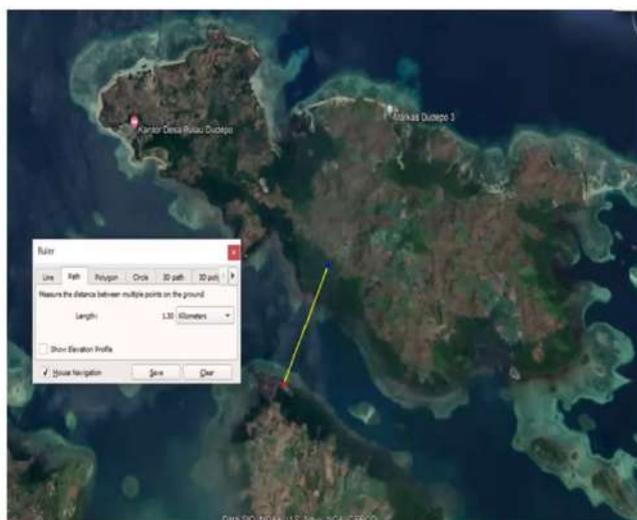


- Rapat Koordinasi Terkait Saluran Kabel Laut Tenaga Menengah (SKLTM) Pulau Dudepo



Dalam rangka melistriki desa di Pulau Dudepo, PT. PLN (Persero) Unit Induk Distribusi Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah dan Gorontalo akan melakukan penggelaran kabel yang menghubungkan antara Gorontalo dan Pulau Dudepo. Berdasarkan hal tersebut, PT. PLN bekerjasama dengan Pusyantek BRIN melakukan studi terkait rencana survei dan pemasangan kabel bawah laut Gorontalo-Pulau Dudepo.

Peta Lokasi Anggrek – Pulau Dudepo





GAMBARAN UMUM WILAYAH KAJIAN

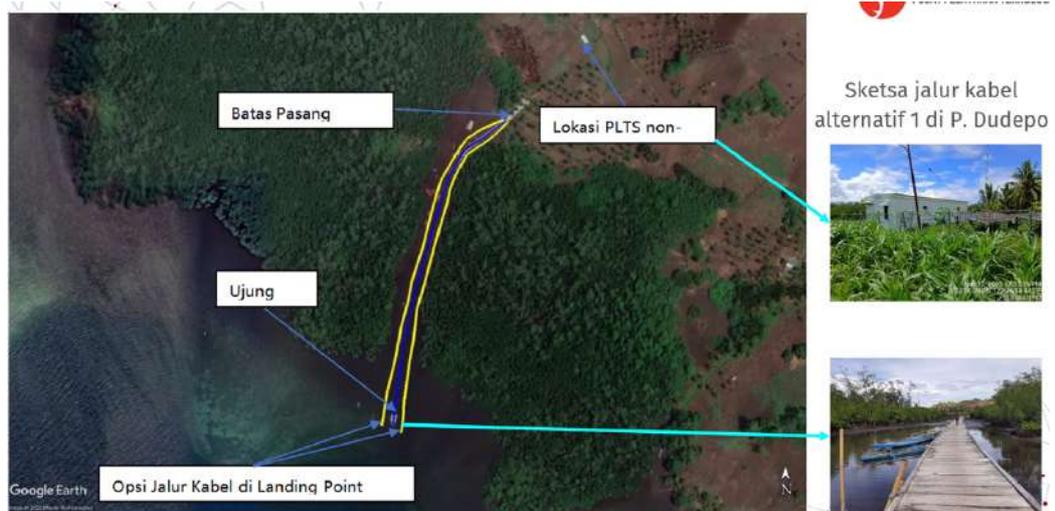


Pulau Dudepo merupakan pulau yang dihuni sekitar 1000 - 1500 orang (kurang lebih 300 KK) dan terbagi atas 6 dusun yaitu Dusun I Makassar, Dusun II Upo, Dusun III Tapia, Dusun IV Baturata, Dusun V Pasir Putih, dan Dusun VI Botongo. Pulau Dudepo berbatasan dengan selat Anggrek di sebelah selatan dan dengan Laut Sulawesi di sebelah barat, timur dan utara.

Pulau Dudepo memiliki dataran pantai yang datar sampai bergelombang dan perbukitan rendah sampai tinggi. Daerah dataran dengan topografi datar merupakan daerah pemukiman, sedangkan daerah yang berbukit adalah daerah hutan.

- Garis ungu: jetty yg sudah bebas dari mangrove & terumbu karang
- Garis kuning: jalur masyarakat
- Rencana awal transmisi 20KV, terhalang tower yang cukup tinggi/100 meter lebih.
- Permen Kelautan dan Perikanan Nomor 42 Tahun 2022 menjadi target Pusyantek dalam pelaksanaan studi.





- Potensi masalah di jalur merah, pengembangan jetty (kurang lebih saat ini 500 meter)
- Ruang lingkup kajian:
 - a. *Feasibility Study* (FS) dan *Desktop Study* (DTS);
 - b. Pekerjaan survei laut;
 - c. Pekerjaan survei darat;
 - d. *Detailed Engineering Design* (DED).
- Tahapan Kajian
 - a. Penyusunan FS dan DTS
 - b. Perizinan survei
 - c. Koordinasi kegiatan survei
 - d. Persiapan survei
 - e. Pelaksanaan survei serta reporting
- Rencana daya yang disalurkan sebesar 170 KVA diharapkan memperhitungkan kebutuhan dan rencana pengembangan ke depan.
- Asdep Industri Pendukung Infrastruktur menyampaikan bahwa proses bisnis adalah percepatan yang diberikan pemerintah dari sekitar 300 hari menjadi hanya 3 bulan
- Kemenko Marves akan mengkoordinasikan terkait jalur baru/koridor yg belum terakomodir di Kepmen KP 14/2020
- Selain itu, harap ditentukan tata waktu terkait proses penggelaran SKLTM Gorontalo-Pulau Dudepo.
- Asdep Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir Kemenko Marves menyampaikan hal-hal sebagai berikut:
 - a. TimNas penataan kabel laut terdiri atas Tim Teknis → Tim Pelaksana → Tim Pengarah (Para Menteri)
 - b. *Business Process* memastikan proses dari hulu ke hilir dari K/L terkait → Kepmen KP 42/2022 serta memastikan persyaratan dan baku mutu layanan
 - c. RZWP3K Provinsi Gorontalo, terkait koridor kabel bawah laut agar dicermati.
 - d. Pada saat membahas dokumen lingkungan gunakan intitusi lokal/mitra pemda



REPUBLIK INDONESIA

COOPERATION PLAN

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

**ON JOINTLY PROMOTING COOPERATION WITHIN THE FRAMEWORK OF
THE GLOBAL MARITIME FULCRUM AND THE BELT AND ROAD INITIATIVE**

Contents

1. Background

2. Principles and Objectives

2.1 Cooperation Principles

2.2 Intended Objectives

3. Cooperation Areas

3.1 Policy Coordination

3.2 Facility Connectivity

3.3 Smooth Trade

3.4 Financial Connectivity

3.5 People-to-people Bond

3.6 Other Areas

4. Implementation

4.1 Coordination Mechanism

4.2 Means of Cooperation

4.3 Major Projects and Actions

5. Supplementary Articles

5.1 Effectiveness

5.2 Amendment

5.3 Dispute Settlement

5.4 Validity Period

Annex

1. Background

In October 2013, Chinese President Xi Jinping paid a visit to Indonesia to put forward the initiative of jointly promoting the 21st Century Maritime Silk Road, which complements Indonesian new conception of the Global Maritime Fulcrum. The Global Maritime Fulcrum and the Belt and Road Initiative play an example of connectivity between the two countries' development initiatives. China and Indonesia signed the inter-governmental Memorandum of Understanding on Jointly Promoting Cooperation within the Framework of the Global Maritime Fulcrum Vision and the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative on July 26th, 2022. China's National Development and Reform Commission and Indonesia's Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment signed the Memorandum of Understanding on Promoting Cooperation on the Development of Regional Comprehensive Economic Corridors on June 5th, 2021 and the Memorandum of Understanding on Establishing a Joint Steering Committee for the Development of Regional Comprehensive Economic Corridors on June 5th, 2021. Both sides have conducted extensive and practical cooperation in various fields, with the smooth progress of projects under the Global Maritime Fulcrum and the Belt and Road Initiative, and Regional Comprehensive Economic Corridors.

With a view to implementing the common understanding reached by the Presidents of the two sides on conducting in-depth and high quality cooperation through the synergy of the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum, promoting policy coordination, facility connectivity, smooth trade, financial connectivity and people-to-people bond, and providing new space for bilateral cooperation, the two sides, upon friendly consultation, agree to jointly formulate the Cooperation Plan on Jointly Promoting Cooperation within the Framework of the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Indonesia (hereinafter referred to as the "**Plan**").

The Plan clarifies amicable cooperation and mutual trust, cooperation principles, intended objectives, areas and means of cooperation, major projects and actions, provides overall guidance and expectation for all-round pragmatic cooperation between the two countries, for the better bilateral political relations, stronger economic ties, and closer people-to-people and cultural exchanges, to contribute to the realization of the UN 2030 Agenda for Sustainable Development.

2. Principles and Objectives

2.1. Cooperation Principles

The two sides agree on the following cooperation principles for the joint development of the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum:

- 2.1.1. Adhere to the principle of extensive consultation, joint efforts, and shared benefits. Both sides promote synergy between the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum, define intended objectives, areas and means of cooperation, work mechanism through consultation, draw on respective strengths, promote mutual complementarities, respect the core interests and major concerns of each other and benefits for common development and prosperity.
- 2.1.2. Adhere to the principle of open, green and clean cooperation. Both sides firmly safeguard open and free international economic order, and welcome discussion on cooperation projects with third party's participation. Both sides pursue green and low-carbon development, share mutual commitment to strengthening cooperation on green finance and green industry, and promote the construction of a green Belt and Road, to ensure environmental sustainability. Both sides emphasize business integrity and compliance in jointly promoting the construction of a clean Belt and Road.

2.1.3. Adhere to the principle of enterprise-dominated and market-oriented business cooperation with international practice. Both sides abide by bilateral treaties and multilateral treaties with mutual participation, respect the laws and regulations of each other's country, conduct cooperation in compliance with international rules and standards, business principles, market-based approach, and business to business approach, promote integrated development of the industrial and supply chains, encourage higher proportion of Indonesian labor, and promote sharing and exchanges of technology. In areas of infrastructure, trade and investment, agriculture, enterprises and financial institutions should play the main role and make decisions in line with market orientation. The governments of both sides should strengthen coordination and guidance to ensure stable and long-term cooperation.

2.2. Intended Objectives

- 2.2.1. Both sides strive to realize the objectives of high-standard, people-centered and sustainable development, and promote high-quality development of Belt and Road Initiative and Global Maritime Fulcrum cooperation.
- 2.2.2. Both sides promote effective alignment of development policies and major rules and standards in key areas and improve bilateral cooperation mechanisms for realizing respective economic and social development goals.
- 2.2.3. Both sides promote high-standard, high-level infrastructure connectivity, and achieve new progress in cooperation in railways, roads, airports, ports, energy, and telecommunication between the two countries, for accelerating connectivity partnerships.
- 2.2.4. Both sides further facilitate trade, investment and customs clearance, strengthen economic and trade investment cooperation, and promote industrial parks and industrial cooperation to a new level.

2.2.5. Both sides strive to deepen financial cooperation, broaden channels of financing for investment, and ensure financial sustainability of cooperation projects.

2.2.6. Both sides conduct extensive cooperation in the fields of education, science and technology, culture, tourism, health, and poverty reduction, and drive forward cooperation between local authorities, enterprises and social organizations, promoting more benefits for the peoples of both countries.

3. Cooperation Areas

The two sides agree to promote pragmatic cooperation within the framework of the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum focusing on the following areas:

3.1. Policy Coordination

3.1.1. Both sides maintain the momentum for high-level exchanges, enhance political mutual trust and idea communication, and strengthen political guidance for the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum. Both sides further strengthen the exchanges and cooperation between the political parties of both countries, and promote the constantly deepened development of national relations.

3.1.2. Both sides further facilitate visits between the people of the two countries, support the mutual protection of personal and property, and safety of citizens and organizations in each other's country.

3.1.3. Both sides implement the alignment of mechanisms, policies, tasks, and projects in the already signed Cooperation Plan on Promoting the Regional Comprehensive Economic Corridors between National Development and Reform Commission of the People's Republic of China

and Coordinating Ministry of Maritime Affairs of the Republic of Indonesia on April 25th, 2019, tap into the existing bilateral cooperation mechanism as the Joint Steering Committee of the Regional Comprehensive Economic Corridors, and provide policy support for the regional comprehensive economic corridors and other bilateral cooperation.

- 3.1.4. Both sides strengthen cooperation in legal systems, conduct diversified exchanges on rule of law and capacity building, and deepen pragmatic cooperation in the field of laws with a view to providing stronger legal and institutional guarantees for promoting the Belt and Road Initiative and Global Maritime Fulcrum. Both sides explore to negotiate on treaties or cooperation documents on judicial assistance in civil and commercial matters and strengthen exchanges and cooperation on the establishment of international commercial dispute settlement mechanism.
- 3.1.5. Both sides explore to negotiate cooperation documents on human resources development, and promote the establishment of cooperation mechanism. China encourages related Chinese authorities, enterprises, and technical schools to extend vocational training cooperation with Indonesia.
- 3.1.6. Both sides explore the possibilities of cooperation in spatial planning, geological survey, mineral exploration, resources assessment, marine scientific research, marine economic development and natural resources management.
- 3.1.7. Both sides deepen cooperation in ecological environment protection, conduct pragmatic cooperation focusing on climate change, environment management capacity building, green industry development, green technology research and application promotion, and jointly promote the green Belt and Road development. China welcomes Indonesian related institutions to join the International Coalition for Green Development on the Belt and Road. Both sides strengthen exchanges in the world's natural heritage, nature reserves, and national parks, and conduct cooperation in

ecological and environmental monitoring, ecological education, and sustainable development.

- 3.1.8. Both sides support the respective authorities in engineering construction to establish cooperation mechanism, exchange experiences on urban and rural development plans, new urbanization, urban infrastructure and housing guarantee system, promote connectivity of rules and standards of bidding, engineering consultation, and construction engineering.
- 3.1.9. Both sides support cooperation in the fields of digital economy and innovation under the framework of Belt and Road Initiative and promote dialogues and exchanges in the field of digital economy development.
- 3.1.10. Both sides strengthen exchanges and cooperation in new information technology, promote the pragmatic cooperation between respective enterprises, and jointly develop the third markets.
- 3.1.11. Both sides increase high-level exchanges in the field of intellectual property, and enhance communication and coordination on international and regional intellectual property issues.
- 3.1.12. Both sides support the respective statistics authorities to establish cooperation relations, exchange statistics theories and methods as well as statistics data and materials, and sign cooperation agreements at proper time.
- 3.1.13. Both sides support the strengthened exchanges between the respective state-owned enterprises, share experiences on state assets supervision, and promote the pragmatic cooperation between the respective state-owned enterprises.
- 3.1.14. Both sides explore cooperation in disaster prevention and reduction and emergency response, negotiate and sign relevant cooperation document, strengthen experience and information sharing, improve capacity building, provide mutual support in humanitarian actions in catastrophic natural disasters, and jointly build the Belt and Road International Cooperation Framework for Disaster Risk Reduction and Emergency

Management and the ASEAN-China Ministerial Meeting on Disaster Management mechanism.

- 3.1.15. China is willing to provide available assistance in the fields of planning, agriculture, human resources development and infrastructure, and work closely to implement the assistance projects confirmed by both sides.

3.2. Facility Connectivity

- 3.2.1. Both sides support increased exchanges between counterpart authorities in transport, energy, and telecommunication, and share Chinese experience on infrastructure planning, development and operation. Both sides strengthen capacity building cooperation in infrastructure, explore to conduct technology training on transportation, energy, telecommunication, and environment, to promote Indonesia's development and management level of infrastructure. Both sides push forward the bilateral negotiation of cooperation documents on infrastructure, promote the signing and implementation of such cooperation documents at proper time, and provide guidance over infrastructure cooperation.
- 3.2.2. **Roads:** To strengthen cooperation on road projects, encourage the respective enterprises to cooperate in the construction of the roads in the remote areas in Indonesia, and promote the effective connectivity of manufacturing bases such as Indonesian agriculture, fishery, plantation and industrial parks with markets.
- 3.2.3. **Railways:** To strengthen the cooperation on Jakarta-Bandung High Speed Railway, strive for its early operation, and create a great environment for its long-term successful operation. To support the cooperation between Chinese and Indonesian companies on new railway projects, and explore cooperation on urban rail transit projects.
- 3.2.4. **Aviation:** To implement the bilateral agreement on civil aviation transportation, support respective enterprises to cooperate in the

construction, upgrading and rebuilding of Indonesian airports, and encourage the respective airlines to open and increase new routine direct flights between the two countries based on market needs.

- 3.2.5. **Space:** To jointly promote the signing of the 2022-2026 Space Cooperation Outline between China National Space Administration and National Research and Innovation Agency of the Republic of Indonesia under the China-Indonesia Space Cooperation Joint Committee and actively promote cooperation in remote sensing satellite, communication satellite, launch service, space TT&C and sounding rocket.
- 3.2.6. **Maritime:** To support the respective enterprises to strengthen cooperation in passenger and cargo shipping, cruise ports and docks construction, operation and management, logistics information sharing, promote cooperation in Kuala Tanjung Port in Indonesia and its neighboring industrial park.
- 3.2.7. **Energy:** To fully play the role of China-Indonesia Energy Forum, and further promote the exchanges between the energy policies of both countries. To actively conduct the pragmatic cooperation in energy projects development and technology exchanges, and strengthen the pragmatic cooperation in electricity, oil and gas, and clean energy.
- 3.2.8. **Telecommunications:** To explore cooperation in 5G, support the respective enterprises to cooperate in the development of mobile network in Indonesia in accordance with the laws and regulations of both countries, and strengthen cooperation in the field of information and communications.
- 3.2.9. **Water resources:** To support the respective water resources departments to strengthen exchanges, and share experiences and technology on water resources comprehensive management, flood and drought prevention, rivers and lakes treatment, and water-saving irrigation. Both sides support the respective enterprises to cooperate in the construction and operation of Indonesian water resources projects.

3.3. Smooth Trade

- 3.3.1. Both sides are willing to safeguard multilateral trading system, strengthening multilateralism and promote cooperation, and further promote trade liberalization and facilitation. Both sides are willing to keep the industrial and supply chains safe and unimpeded. Both sides agree to implement the China-ASEAN FTA Upgrading Protocol, further enhance and develop China-ASEAN Free Trade Area (Version 3.0) and jointly promote the high-quality implementation of the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP). Promote cooperation in trade, investment and digital economy.
- 3.3.2. To deepen exchanges and cooperation on customs, inspection and quarantine affairs between both countries, combat smuggling, and conduct cooperation in electronic Certificate of Origin (e-CoO) data exchange, cross-border e-commerce supervision and management, quarantine access of agricultural products and food safety.
- 3.3.3. To promote cooperation in pharmaceutical and medical device supervision.
- 3.3.4. To encourage industrial capacity cooperation leveraging comparative strengths of the two countries to jointly build the mutually supporting industry chains, for enhancing each other's competitiveness in international industrial division. China is willing to encourage Chinese enterprises to participate in North Kalimantan Industrial Park Cooperation Project adhering to business principles, market-based approach and international practices. To support the cooperation of deep processing and utilization of timber, encourage the respective enterprises to establish wood processing parks, and jointly establish a mutual recognition mechanism for timber legality.
- 3.3.5. To support the cooperation in tropical agricultural crops, the planting, storage and processing of herbal medicine, and promote the related trade, and study on fishery and aquaculture cooperation. To support

investment from the respective enterprises in existing or under construction parks, extend the agricultural industry chains, and promote agricultural added value.

- 3.3.6. To support and facilitate the respective trade and investment promotion organizations to strengthen exchanges and cooperation. China welcomes Indonesia to participate in the China International Import Expo for introducing Indonesia's high quality products to China. Indonesia encourages China's business to actively participate in the Trade Expo Indonesia.
- 3.3.7. To address bilateral trade issues and barriers through cooperation by the two countries to find a mutual and amicable solution in accordance with prevailing laws and regulations.

3.4. Financial Connectivity

- 3.4.1. Both sides are willing to promote the implementation of the Guiding Principles on Financing the Development of the Belt and Road, explore various forms of financing cooperation, and encourage participation of capitals from various channels into major investment projects and achieve diversified financing.
- 3.4.2. To strengthen exchanges between central banks and financial regulatory authorities in banking, insurance and securities sectors to expand capital markets cooperation.
- 3.4.3. To promote the implementation and utilization of Local Currency Settlement and Bilateral Currency Swab Arrangement between two countries and the use of local currency in bilateral trade and investment.
- 3.4.4. China welcomes qualified Indonesia-based financial institutions and enterprises to issue Panda Bond in China. Both sides agree to maintain communications on bond issuance, and facilitate the cross-border issuance of renminbi-denominated bond and diversify financing channels.
- 3.4.5. To encourage qualified banks, insurers, securities, funds, and futures

companies to participate in each other's financial market, thus providing high quality financial services to businesses and individual clients of the two countries.

- 3.4.6. To discuss the possibility of signing audit cooperation documents. Both sides are willing to strengthen exchanges and cooperation between the respective audit authorities, and promote the establishment of the bilateral cooperation mechanism for audit supervision based on the mutual respect of each other's sovereignty and laws.
- 3.4.7. To further deepen the financial cooperation, and build a diversified financing platform and support the Silk Road Fund to conduct investment cooperation in Indonesia in line with market based approach principle.
- 3.4.8. To encourage respective enterprises to utilize Export Credit Insurance and other internationally acknowledged financial instruments, to promote bilateral economic and trade cooperation.
- 3.4.9. To encourage respective enterprises to actively explore cooperation by Engineering Procurement and Construction (EPC) and Private Public Partnership (PPP) models.
- 3.4.10. To support the provision of professional training on project management, accounting and auditing, taxation, environmental and social compliance for officials and businesses through the platform of the Belt and Road Financial and Economic Development Research Center.

3.5. People-to-people Bond

- 3.5.1. **Education:** To implement the cooperation documents signed by respective education departments; encourage respective colleges, universities, and vocational schools to conduct cooperation through joint schooling, joint research and exchanges of teachers and students; encourage students to study in each other's country. China is willing to continue to offer qualified Indonesian students with Chinese Government Scholarships. New Confucius Institutes are supported to be built in

Indonesia.

- 3.5.2. **Science and Technology:** To implement the signed cooperation documents on science and technology; jointly promote the implementation of the Action Plan on Belt and Road Scientific and Technological Innovation; encourage exchanges on science and culture; conduct pragmatic cooperation in building joint laboratories; cooperate in science and technology parks; and promote technology transfer. Both sides support bilateral cooperation in scientific and technological innovation and capacity building in priority areas including high-speed rail technology, energy technology, biotechnology, information technology, nuclear science and technology, marine science, astronomy, geodesy, and biodiversity conservation. China welcomes Indonesian research institutions to join the Belt and Road Alliance for International Science Organizations initiated by the Chinese Academy of Sciences.
- 3.5.3. **Culture:** To strengthen cultural exchanges, encourage mutual visits of respective outstanding art troupes and deepen people-to-people friendship and understanding. China welcomes Indonesian cultural institutions to participate in the Silk Road International League of Theatres, Museums, Art Galleries, Libraries and Festivals, and participate in the international cultural exchange platforms including the Silk Road International Arts Festival, the Maritime Silk Road International Arts Festival, the Silk Road (Dunhuang) International Cultural Expo.
- 3.5.4. **Tourism:** To strengthen tourism cooperation between both countries, further improve tourism facilitation measures, promote emergency response to tourism emergencies and tourism insurance cooperation, and improve tourism safety level.
- 3.5.5. **Health:** To actively conduct medical and health cooperation, and jointly respond to the international public health emergency; strengthen exchanges in the fields of disease control, medical technology, traditional medicine, medicinal plant and conservation, and rehabilitation; build high-

level platforms for exchanges, and promote the pragmatic cooperation for mutual benefit, in an effort to build the Health Silk Road.

- 3.5.6. **Meteorology:** To explore the technical cooperation in the fields of application of Fengyun meteorological satellite, data exchange and application, weather forecast, climate prediction and service, risk management of meteorological disaster, education and training in meteorology.
- 3.5.7. **Sport:** To further promote the bilateral sports exchanges and cooperation, and encourage the participation of each country's sports teams in international sports competitions to be held in each other's countries; encourage bilateral exchanges between athletes, coaches, sports administrative personnel, etc; and encourage the coordination of stand in international sports affairs between sports organizations of two countries.
- 3.5.8. **Media:** To strengthen extensive cooperation between respective media authorities, study and negotiate on the signing of the cooperation documents in news agency, radio, TV, internet and other new media platforms; cooperate on mutual program broadcasting, copyright authorization trade and news customization and promotion, joint interview and production, program landing and personnel training so as to better deliver the story of China-Indonesia cooperation. China welcomes the participation of Indonesian media in the Belt and Road News Alliance. China is willing to conduct the Mutual Translation Plan of Asian Classics, negotiate on signing the memorandum of understanding, and translate and publicize the classics of each other's country.
- 3.5.9. **Social Organizations:** To support social organizations, including labor unions, youth, women and the disabled organizations, and Red Cross societies, as well as chambers of commerce and associations to conduct cooperation and regular friendly exchanges at proper time.
- 3.5.10. **Think Tank:** To encourage cooperation between respective think tanks and research institutions. China welcomes Indonesian think tanks,

experts and scholars to participate in the Belt and Road International Think Tank Cooperation Committee. Both sides conduct researches centered on the great development opportunities of the Belt and Road Initiative and global governance, and establish cooperation mechanism on academic and personnel exchanges, providing strong support for high level cooperation between the two countries.

3.6. Other Areas

In addition to the above-mentioned five cooperation areas, the two sides may, as needed in jointly promoting the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum, jointly study other cooperation areas and incorporate them into the Plan in the course of revision.

4. Implementation

4.1. Coordination Mechanism

The two sides agree that China's National Development and Reform Commission, together with relevant departments, and the Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment of the Republic of Indonesia, jointly establish a working mechanism to coordinate the interpretation, revision and implementation of the Plan on behalf of the Governments of the two countries, and resolve, through consultation, major issues encountered in the implementation process of the Plan through consultation.

Both sides agree that such working mechanism will not replace the existing bilateral cooperation mechanisms, which will be fully leveraged in delivering tasks in the Plan.

4.2. Means of Cooperation

The two sides agree to support the two countries' central government departments, local authorities, enterprises and social organizations, under the guidance of the Plan, to actively explore extensive and pragmatic cooperation within the framework of the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum.

- 4.2.1. **Cooperation between departments:** To support bilateral and multilateral cooperation and exchanges between government departments of the two countries and gradually achieve a comprehensive synergy of respective development policies through regular exchange of visits, dialogue mechanisms and signing of cooperation documents.
- 4.2.2. **Cooperation between local authorities:** Local authorities are encouraged to establish friendly cooperation relations based on the principle of extensive consultation, joint efforts and shared benefits, with a focus on facility connectivity, unimpeded trade and people-to-people bond.
- 4.2.3. **Cooperation between enterprises:** To support cooperation in various forms between the two countries' enterprises in energy, transport, commerce, tourism, fisheries, agriculture, forestry and telecommunication, for strengthened complementarities and mutual benefits.
- 4.2.4. **Cooperation between social organizations:** To support respective industrial organizations to play an active role in aligning industry standards and technical norms, and coordinate and promote enterprise cooperation. Mechanism-based cooperation between social organizations are encouraged in the fields of education, health, culture, agriculture, forestry, poverty reduction and arbitration, to enhance the relations between the people of the two countries.

4.3. Major Projects and Actions

Both sides agree to, upon consultation, jointly decide on major cooperation projects and actions, and clarify counterpart authorities of both sides. Major projects and actions are laid out in batches and implemented successively. Each new batch will be initiated based on the implementation progress of the previous one, and put into implementation as agreed by the two sides.

The two sides will determine on the batch of major cooperation projects and actions to be launched with the Plan. The list of projects is shown in **Annex** and constitutes as an integral part of this Plan.

5. Supplementary Articles

5.1. Effectiveness

Any form of cooperation proposed in the Plan will be implemented through separate arrangements according to relevant procedures stipulated by the laws and regulations of the two countries. The two sides agree that the Plan will not affect the cooperation already undertaken by the two sides under the existing mechanisms, nor shall it exclude other new cooperation.

5.2. Amendment

The Plan can be amended by a written proposal by either side to ensure its consistent satisfaction of cooperation needs for jointly promoting the Belt and Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum. The amendment will enter into force as of the date agreed by the two sides. Such amendment will not affect the implementation of projects and actions confirmed before.

5.3. Dispute Settlement

Any differences in the interpretation or application of this Plan shall be settled amicably through consultation or negotiation between the sides.

5.4. Validity Period

This Plan will come into effect from the date of signature by the two sides and be valid for the duration of 5 years. If neither side proposes to terminate the Plan in writing 6 months before its expiration, the validity period will be automatically extended for another 5 years.

Where either side desires to terminate the plan, it will provide written notice through Diplomatic channels 6 months before its expiration. The termination of the Plan will not affect the validity and duration of any ongoing projects and actions which have been agreed upon prior to the date of termination of the Plan until the completion of such projects and actions, unless the two sides agree otherwise.

The Plan is signed on November, 16th 2022 by representatives authorized by the governments of the two sides in duplicate in Bali, in the Indonesian, Chinese, and English languages, each of which is equally authentic. In case of any divergence in interpretation, the English text shall prevail.

**Representative of the
Government of the Republic of
Indonesia**



Luhut Binsar Pandjaitan

Coordinating Minister for Maritime
Affairs and investment

**Representative of the
Government of the People's
Republic of China**



He Lifeng

Chairman of the National
Development and Reform
Commission

Annex
The List of Major Projects and Actions

Cooperation Areas	Indonesian Side	Projects/Actions	Chinese Side
Policy	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant ministries	Establish a coordination mechanism for the Belt and Road cooperation	NDRC and other relevant ministries
	Coordination Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant ministries	Promote cooperation on developing Regional Comprehensive Economic Corridor	NDRC and other relevant ministries
Facility	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment	Promote the development of Jakarta-Bandung High Speed Railway	NDRC and other relevant ministries
	Connectivity National Research and Innovation Agency	China-Indonesia Joint Research Center for Port Construction and Disaster Prevention and Control	Ministry of Science and Technology, Tianjin Municipal People's Government

	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment	Kuala Tanjung Port Cooperation Project	The People's Government of Zhejiang Province
	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment	Kuala Tanjung Port-neighboring Industrial Park Cooperation Project	The People's Government of Zhejiang Province
	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment, IT Del, National Research and Innovation Agency	Cooperation on medicinal plant conservation research and innovation base in Pollung, Humbang Hasundutan North Sumatera	NDRC, Zhejiang University, and other relevant stakeholders
Smooth Trade	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant stakeholders	Carry out studies on promoting cooperation and encouraging investment in the North Kalimantan Industrial Park adhering to business principles and market-oriented operation	NDRC and other relevant ministries
	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant stakeholders	Morowali Industrial Park Cooperation Project	Shanghai Municipal People's Government, Ministry of Commerce

	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant stakeholders	Weda Bay Industrial Park Cooperation Project	The People's Government of Zhejiang Province, Ministry of Commerce
	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant stakeholders	Buli FHT Industrial Park Cooperation Project	The People's Government of Zhejiang Province, the People's Government of Fujian Province
	Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant stakeholders	Two Countries Twin Parks Cooperation Project	Ministry of Commerce, The People's Government of Fujian
	Ministry of Agriculture and other relevant stakeholders	Oil Palm Planting Mechanization Pilot Demonstration Station	The People's Government of Sichuan Province
Financial Integration	Ministry of Finance	Promote the establishment of the bilateral cooperation mechanism of accounting and audit supervision	Ministry of Finance
	Audit Board of Indonesia	Strengthen exchanges and cooperation between the respective audit authorities.	National Audit Office
People-to-people Bond	Bandung Institute of Technology	Establish mechanism-based cooperation relations	Tsinghua University

Bandung Institute of Technology	Joint research and construction of VLBI Global Observing System Radio Telescope	Shanghai Astronomical Observatory, Chinese Academy of Sciences
	Vocational Education Research Development Center cooperation	Tianjin Municipal People's Government
East Java Province Government	China-Indonesia Belt and Road Joint Laboratory of High Temperature Gas-cooled Reactor	Ministry of Science and Technology
National Research and Innovation Agency		Ministry of Natural Resources (State Oceanic Administration)
National Research and Innovation Agency	China-Indonesia Joint Ecological Observatory	
Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant ministries	Cooperation on the Likupang Tourism Economic Zone, and the Feasibility Study and Master Plan of the Lake Toba Flower Garden	China International Development Cooperation Agency
Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment and other relevant ministries	Kura-kura Bali Cooperation Project	The People's Government of Guangdong Province, Shenzhen Municipal People's Government
Ministry of Health	Health Joint Lab (Vaccine, Genomic, Medical Devices)	Ministry of Science and Technology

<p>Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment</p>	<p>Vocational Training</p>	<p>NDRC</p>
<p>Ministry of Communications and Informatics</p>	<p>Implement Cooperation Plan on Asian Film and Television Exchanges</p>	<p>Publicity Department of CPC, National Radio and Television Administration</p>



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
PENGENDALIAN KEBIJAKAN TERKAIT INDUSTRI MARITIM NASIONAL**

**ASISTEN DEPUTI INDUSTRI MARITIM DAN TRANSPORTASI
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : 120.01.1.350494/2022
No. Keg : 4832.ABB.004
Nomor : 109/D3.5/Marves/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor: 109/D3.5/Marves/XII/2022

tentang

Pengendalian Kebijakan terkait Industri Maritim Nasional

Daftar Isi

Ringkasan Eksekutif

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan

Lampiran

Ringkasan Eksekutif

Sebagai negara benua Maritim dengan belasan ribu pulau, Indonesia sangat membutuhkan Infrastruktur Maritim. Sesuai Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Industri Maritim terdiri dari Industri Galangan Kapal, pengadaan dan pembuatan suku cadang, peralatan dan/atau perawatan kapal. Kebutuhan akan kapal tidak terbatas hanya untuk kapal penumpang atau barang saja, tetapi juga kapal-kapal pengangkut minyak (*tanker*), gas (LNG/CNG/LPG), maupun kapal-kapal perikanan baik sebagai kapal penangkap, kapal penampung, kapal *processing* maupun kapal patroli yang menjaga perairan Indonesia. Untuk memproduksi kapal diperlukan sebuah galangan kapal yang berguna bukan hanya untuk membuat kapal baru tetapi juga sebagai tempat pemeliharaan, perawatan dan perbaikan bagi kapal-kapal yang sudah beroperasi, sehingga keamanan dan keselamatan kapal tersebut dapat terjaga.

Dari 250 industri galangan kapal yang ada, 88% diantaranya berada di wilayah barat Indonesia, dan hanya 12% yang berada di wilayah timur dan hampir semuanya berskala kecil kecuali PT Industri Kapal Indonesia (Persero). Ke depan diharapkan sebaran galangan kapal dapat tumbuh di kawasan timur Indonesia, bahkan dapat menjadi *Free Trade Zone* ataupun Kawasan Berikat. Di sisi lain, industri galangan kapal dalam negeri kurang dapat bersaing dikarenakan harga kapal yang relatif lebih mahal 10% - 30% dibandingkan dengan kapal impor serta waktu *delivery* yang relatif lebih lama.

Selain industri galangan kapal, industri komponen kapal mengalami kesulitan dalam pengadaan bahan baku yang sebagian besar masih diimpor yang menjadikan harga produk mereka kurang bersaing melawan produk impor yang harganya lebih murah, selain karena faktor volume yang menjadikan harga belum bisa bersaing. Kualitas serta jenis produk dalam negeri juga masih sedikit sehingga belum dapat memenuhi kebutuhan komponen untuk pembangunan kapal baru maupun perbaikan kapal di dalam negeri.

Sesuai amanat Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, rekomendasi Kebijakan yang dilakukan pada tahun 2022 ini adalah penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Industri Maritim, peraturan turunan RPP Industri Maritim yaitu regulasi Klasifikasi dan Standar Pelayanan Minimal Galangan Kapal dan regulasi TKDN Industri Maritim, serta regulasi Industri Penutuhan Kapal. Sementara dalam jangka panjang diusulkan untuk penyiapan koordinasi penyelesaian kebijakan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Industri Maritim dan regulasi turunannya, penyiapan koordinasi terkait harmonisasi kebijakan yang mendukung pengembangan industri galangan dan komponen kapal, serta koordinasi Peningkatan TKDN Pembangunan Kapal Negara termasuk Kapal BUMN

A. Latar Belakang

Pengelolaan dan pembangunan infrastruktur dan Transportasi merupakan satu arah kebijakan umum Pembangunan Nasional 2020-2024 sebagai upaya strategis untuk membangkitkan industri maritim dan transportasi. Infrastruktur dan Transportasi khususnya konektivitas 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 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 mempengaruhi daya saing perdagangan luar negeri. Pembangunan infrastruktur harus mempertimbangkan peningkatan dan pendayagunaan potensi industri nasional. Industri merupakan motor penggerak ekonomi nasional yang selain menghasilkan pajak bagi negara, sektor industri juga merupakan tulang punggung dalam penyerapan tenaga kerja. Selain itu, sektor industri juga memiliki peran mendorong maupun menarik investasi baru di sektor produktif.

Sebagai negara benua Maritim dengan belasan ribu pulau, Indonesia masih sangat membutuhkan banyak Infrastruktur Maritim berupa Pelabuhan, Kapal dan Galangan Kapal. Indonesia masih membutuhkan banyak pelabuhan yang memenuhi persyaratan keselamatan seperti rambu-rambu navigasi, alur perairan, dermaga/*jetty* yang kokoh. Selain membangun dan mengembangkan pelabuhan termasuk 5 pelabuhan berskala Internasional, dibutuhkan banyak wahana transportasi angkutan kapal laut dengan berbagai macam jenis dan ukuran dalam rangka mengimplementasikan skema tol laut yang dicanangkan oleh Presiden, dengan tujuan mengurangi disparitas harga-harga barang terutama kebutuhan pokok di seluruh pelosok tanah air yang sangat luas wilayahnya. Kebutuhan akan kapal tidak terbatas hanya untuk kapal penumpang atau barang saja, Indonesia juga membutuhkan 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. Untuk memproduksi kapal diperlukan sebuah galangan kapal, galangan kapal berguna bukan hanya untuk membuat kapal baru tetapi juga sebagai tempat pemeliharaan, perawatan dan perbaikan bagi kapal-kapal yang sudah beroperasi, sehingga keamanan dan keselamatan kapal tersebut dapat terjaga.



Gambar 1. Industri Galangan Kapal Nasional

Jumlah galangan kapal di Indonesia saat ini berjumlah 250 galangan (Gambar 1) belum mencukupi untuk mengurus populasi kapal di Indonesia. Apalagi sebagian besar galangan kapal berskala kecil, hanya beberapa galangan yang berskala besar, termasuk 4 galangan kapal Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu: PT Dok dan Perkapalan Kodja Bahari, Jakarta, PT PAL Indonesia, PT Dok dan Perkapalan Surabaya dan PT Industri Kapal Indonesia, Makassar. Selain itu, penyebaran galangan kapal juga belum merata, sebagian besar berada di Indonesia bagian Barat terutama Batam dengan 106 galangan kapal, sementara di Indonesia bagian Timur berjumlah di bawah 10 galangan.

Peran dan kontribusi industri komponen kapal sebagai pendukung industri galangan kapal semakin penting dalam ekonomi nasional sebagai tumpuan bagi penciptaan lapangan kerja, penciptaan nilai tambah, penguasaan pasar domestik, pendukung pembangunan berkelanjutan, dan menghasilkan devisa, serta sebagai substitusi impor yang dapat mengurangi defisit neraca transaksi berjalan (*current account deficit*). Industri komponen kapal secara umum dapat dikelompokkan menjadi industri *material, equipments, machinery, deck machinery, propulsion, navigation, accommodation system, safety equipment, dan cargo handling*.



Gambar 2. Pegelompokan Komponen Kapal

Pemerintah telah membuat Peta Jalan Industri Perkapalan Nasional hingga tahun 2025 dengan fokus mengembangkan industri perkapalan nasional dengan target pembangunan kapal berkapasitas 300 ribu DWT. Pemerintah juga menginisiasi pembentukan Perkumpulan Industri Komponen Kapal Indonesia (PIKKI), dengan target mendorong pertumbuhan industri perkapalan dan perekonomian nasional serta membantu pemerintah di dalam penyerapan tenaga kerja. Selain itu, melalui pembentukan PIKKI diharapkan dapat membuka peluang kerjasama industri baik di dalam negeri maupun di luar negeri dalam rangka mendorong terciptanya atau terbukanya produk-produk baru yang bertujuan untuk meningkatkan kontribusi pasokan untuk kapal baru ataupun rekondisi.

Oleh karena itu, Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi fokus pada pengembangan industri alat transportasi khususnya industri galangan dan komponen kapal dalam mendukung konektivitas multimoda antar pulau Indonesia, agar dapat bersaing. Industri galangan dan komponen kapal dalam negeri kurang dapat bersaing disebabkan oleh harga produksi dalam negeri jauh lebih tinggi dibandingkan dengan produk impor serta waktu *delivery* yang relatif lebih lama, sehingga diperlukan dukungan pemerintah yang berpihak kepada industri dalam negeri antara lain berupa harmonisasi kebijakan yang mendukung industri galangan kapal dalam negeri, kemudahan impor bahan baku, dan penguasaan teknologi.

B. Deskripsi Isu

Sesuai Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Industri Maritim terdiri dari Industri Galangan Kapal, pengadaan dan pembuatan suku cadang (komponen), peralatan kapal dan/atau perawatan kapal. Industri komponen kapal merupakan salah satu kegiatan yang dikoordinasikan oleh Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi. Isu utama yang harus ditangani oleh saat ini adalah mengawal terwujudnya/terciptanya industri galangan dan komponen kapal dalam negeri yang mampu bersaing secara global.

Terdapat beberapa permasalahan dan tantangan yang membuat industri maritim nasional kurang dapat bersaing, yaitu:

1. Industri Maritim masih belum memiliki dasar hukum kebijakan sesuai amanat Pasal 27 ayat (5) Undang-undang Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan yang menyebutkan Ketentuan lebih lanjut mengenai industri maritim dan jasa maritim akan diatur dalam Peraturan Pemerintah;
2. Perbaikan daya saing (*upgrading*) industri galangan kapal dalam negeri, meliputi:
 - a. Masih sangat bergantungnya Industri Perkapalan Nasional pada pengadaan kapal APBN dan BUMN.
 - b. Populasi industri pendukung masih terbatas.
 - c. Kemampuan penguasaan teknologi dan manajemen produksi masih perlu ditingkatkan.
3. Masih terdapat beberapa kebijakan yang belum sejalan dengan pengembangan industri galangan kapal nasional:
 - a. Bea masuk impor kapal sebageian besar 0% sedangkan bea masuk komponen kapal di atas 5%
 - b. Kebijakan impor kapal bukan baru.
 - c. Dukungan pembiayaan bagi industri perkapalan.
4. Fasilitas Produksi: sebagian besar galangan kapal memiliki fasilitas produksi yang mampu membangun kapal dengan ukuran s/d 1.000 GT dan alat produksi pada umumnya berusia tua.

C. Pilihan Kebijakan

Dalam rangka pemenuhan capaian Sasaran Strategis tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Industri Maritim dan Transportasi dengan Indikator Kinerja utama (IKU) Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Industri Maritim dan Transportasi yang Ditindaklanjuti, khususnya dalam bidang Industri Maritim, maka rekomendasi kebijakan pada kegiatan maritim nasional yang dilaksanakan pada tahun 2022 ini adalah:

1. Penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Industri Maritim, meliputi pembahasan penyusunan drafting per pasal dan pembahasan masukan dari para pemangku kepentingan untuk Bab TKDN, SDM, Pembiayaan, Pendanaan & Permodalan Industri, serta Riset & Pengembangan;
2. Penyusunan regulasi turunan RPP Industri Maritim meliputi:
 - a. Regulasi Klasifikasi dan Standar Pelayanan Minimal Galangan Kapal; dan
 - b. Regulasi TKDN Industri Maritim
3. Penyusunan Regulasi Industri Penutupan Kapal.

Sedangkan rekomendasi kebijakan yang diusulkan untuk dilaksanakan pada tahun 2023-2024 yaitu:

1. Penyiapan koordinasi percepatan penyelesaian kebijakan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Industri Maritim dan regulasi turunannya;
2. Penyiapan koordinasi kebijakan dalam mendukung industri galangan kapal nasional, termasuk diantaranya insentif, pembiayaan, pelatihan dan sertifikasi Sumber Daya Manusia industri perkapalan, dan usulan program revitalisasi galangan kapal;
3. Penyiapan koordinasi Peningkatan TKDN Pembangunan Kapal Negara termasuk Kapal BUMN.

D. Kesimpulan

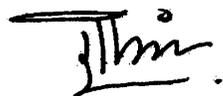
Pada Tahun 2022 ini, Bidang Industri Maritim dibawah Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi berfokus pada koordinasi dan sinkronisasi kebijakan penyusunan regulasi industri Maritim berupa Rancangan Peraturan Pemerintah serta peraturan turunannya sebagaimana amanat Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, serta penyusunan Industri Penutuhan Kapal. Hal ini sejalan dengan kewajiban Pemerintah selaku regulator untuk menciptakan regulasi yang mampu mendukung pengembangan industri galangan kapal secara nasional; pengembangan industri komponen; pengembangan insentif fiskal dan nonfiskal; pembiayaan; dan ketersediaan sumber daya manusia yang terampil dan berkompeten.

Dapat disadari bahwa pelaksanaan program industri maritim nasional saat ini masih memerlukan beberapa penyempurnaan antara lain: peningkatan koordinasi lintas Kementerian/Lembaga serta pemangku kepentingan terkait, pelaksanaan harmonisasi regulasi dalam mendukung industri maritim, dan penciptaan ekosistem industri maritim nasional.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi



Dr. M. Firdausi Manti, M.Eng



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
PENGENDALIAN KEBIJAKAN TERKAIT INDUSTRI KEDIRGANTARAAN DAN
PERKERETAAPIAN NASIONAL**

**ASISTEN DEPUTI INDUSTRI MARITIM DAN TRANSPORTASI
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : 120.01.1.350494/2022
No. Keg : 4832.ABB.005
Nomor : 110/D3.5/Marves/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN
Nomor: 110/D3.5/Marves/XII/2022

tentang

Pengendalian Kebijakan terkait Industri Kedirgantaraan dan Perkeretaapian Nasional

Daftar Isi:

Ringkasan Eksekutif

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan

Lampiran

Ringkasan Eksekutif

Pengelolaan dan pembangunan infrastruktur dan Transportasi merupakan satu arah kebijakan umum Pembangunan Nasional 2020-2024 sebagai upaya strategis untuk membangkitkan industri maritim dan transportasi. Infrastruktur dan Transportasi khususnya konektivitas 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).

Untuk memaksimalkan konektivitas dan mobilitas penduduk serta barang ke ribuan pulau dibutuhkan sarana transportasi yang tepat. Pengembangan transportasi udara adalah salah satu sarana yang tepat dan cepat untuk mengakselerasi dampak ekonomi pembangunan secara nasional, melengkapi sarana transportasi darat dan laut. Kondisi saat ini, industri dirgantara kurang dapat bersaing karena harga produksi dalam negeri lebih tinggi dibandingkan dengan produk impor dan belum terpetakannya pengembangan industri kedirgantaraan dalam negeri.

Di sisi lain, dalam konektivitas darat, saat ini kapasitas layanan jalan semakin terbatas. Keterbatasan ini dapat dijawab oleh moda transportasi kereta api, di mana kereta api lebih unggul dari kapasitas angkut, kecepatan, keamanan, hemat energi dan ramah lingkungan.

Rencana Induk Perkeretaapian Nasional merupakan dokumen jangka panjang yang menggambarkan satu kesatuan sistem perkeretaapian sebagai amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

PT. INKA merupakan produsen kereta api terintegrasi pertama di Asia Tenggara, yang telah banyak membangun gerbong kereta untuk transportasi kereta di Indonesia. Produk INKA telah diekspor ke berbagai negara, seperti Bangladesh, Filipina, Malaysia, Thailand, Singapura, dan Australia. Produk INKA telah diekspor ke berbagai negara, seperti Bangladesh, Filipina, Malaysia, Thailand, Singapura, dan Australia.

Kondisi saat ini baik industri kedirgantaraan dan industri perkeretaapian kurang dapat bersaing karena harga produksi dalam negeri jauh lebih tinggi dibandingkan dengan produk impor dan belum terpetakannya pengembangan industri kedirgantaraan dan perkeretaapian dalam negeri. Untuk itu, guna mendukung pengembangan industri kedirgantaraan dan perkeretaapian pada Tahun 2022 ini Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi kebijakan penyusunan kajian akademik terhadap *roadmap* industri dirgantara; penyelesaian kebijakan penyelesaian pembangunan rolling stock LRT Jabodebek, serta kebijakan pengembangan sarana dan prasarana industri kereta api dalam negeri.

A. Latar Belakang

Pengelolaan dan pembangunan infrastruktur dan Transportasi merupakan satu arah kebijakan umum Pembangunan Nasional 2020-2024 sebagai upaya strategis untuk membangkitkan industri maritim dan transportasi. Infrastruktur dan Transportasi khususnya konektivitas 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.

Pembangunan infrastruktur harus mempertimbangkan peningkatan dan pendayagunaan potensi industri nasional. Industri merupakan motor penggerak ekonomi yang selain menghasilkan pajak bagi negara, sektor industri juga merupakan tulang punggung dalam penyerapan tenaga kerja. Selain kedua fungsi tersebut, industri juga memiliki peran untuk menarik investasi baru di sektor produktif. Sebagai negara benua Maritim dengan belasan ribu pulau, Indonesia masih sangat membutuhkan banyak Infrastruktur Maritim. Selain itu, untuk memaksimalkan konektivitas dan mobilitas penduduk serta barang ke ribuan pulau dibutuhkan sarana transportasi yang tepat. Pengembangan transportasi udara adalah salah satu sarana yang tepat dan cepat untuk mengakselerasi dampak ekonomi pembangunan secara nasional, melengkapi sarana transportasi darat dan laut.

Industri kedirgantaraan termasuk dalam industri andalan, yang berperan sebagai penggerak utama perekonomian di masa yang akan datang. Potensi ekonomi yang dihasilkan industri dirgantara sangat besar, karena industri dirgantara berfungsi sebagai puncak piramida industri, sehingga kemajuan industri dirgantara menjadi pemicu untuk peningkatan kompetensi industri pendukungnya. Indonesia telah memiliki modal dasar berupa sumber daya alam, sumber daya manusia, posisi geografis, penguasaan teknologi kedirgantaraan, dan kemampuan yang dimiliki dalam kegiatan kedirgantaraan.

Industri dirgantara dibagi menjadi industri pesawat terbang; industri komponen; industri perawatan pesawat terbang; maskapai penerbangan dan aviasi; kebandarudaraan dan jasa penyedia lalu lintas udara; serta lembaga pendidikan, riset, dan pengembangan. Industri pesawat terbang sebagai salah satu klaster industri dirgantara memegang peranan penting baik dalam ekosistem dirgantara maupun industri pada umumnya. Industri pesawat terbang adalah pusat ekosistem industri dirgantara, karena industri pesawat terbang memanfaatkan potensi ekonomi dari pasar angkutan udara. Selain itu, dengan adanya industri pesawat terbang, akan meningkatkan kompetensi industri pendukungnya, antara lain industri komponen, industri perawatan pesawat, maskapai penerbangan, dan jasa angkutan udara.

Sebagai industri yang *highly regulated*, untuk mewujudkan kemandirian industri pesawat terbang memerlukan jasa rekaptiva dan fasilitas uji agar dapat mendorong tumbuhnya industri pendukung dirgantara dalam negeri. Pengembangan jasa rekaptiva dan fasilitas uji dapat dimulai dengan pendataan kapabilitas rekaptiva dan pengujian, lalu dilanjutkan dengan pembangunan pusat rekaptiva dan pengujian yang terstandarisasi sesuai dengan industri dirgantara.

Keseriusan Pemerintah untuk memajukan industri dirgantara tercermin dari peraturan dan regulasi terkait industri dirgantara. Yang pertama adalah Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur pedoman pengelolaan industri dirgantara secara umum. Undang-undang Nomor 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan, yang diantaranya mengatur mengenai penguasaan dan pengembangan teknologi aeronautika. Tahapan teknologi dirgantara lebih lanjut dibahas pada Peraturan Presiden Nomor 45 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Penyelenggaraan Keantariksaan 2016-2040. Selain itu, dukungan berupa alih teknologi, pengembangan bersama, dan ofset dari industri pertahanan yang termaktub dalam Undang-undang 16 Tahun 2012 tentang Industri Pertahanan. Dukungan-dukungan tersebut diatur lebih jelas dalam Peraturan Pemerintah Nomor 76 Tahun 2014 tentang Mekanisme Imbal Dagang Dalam Pengadaan Alpalhankam Dari Luar Negeri. Sebagai industri andalan, industri pesawat terbang sebagai alat transportasi udara juga dibahas pada Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Pembangunan Nasional 2015-2035. Terlebih lagi, terdapat dukungan dari pemerintah terkait riset dan pengembangan transportasi udara seperti tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Riset Nasional. Secara umum, Indonesia telah memiliki basis legal yang kuat untuk memajukan industri dirgantara, khususnya industri pesawat terbang sebagai pemenuhan kebutuhan transportasi udara.

Indonesia adalah salah satu negara dengan pertumbuhan transportasi udara tertinggi di dunia, seiring dengan pergeseran tren kepadatan lalu lintas udara ke wilayah Asia. Sebagai negara dengan penduduk terpadat keempat dunia, potensi ekonomi angkutan udara di Indonesia tentu sangat besar. Namun, peningkatan transportasi udara di Indonesia tidak diikuti dengan peningkatan kontribusi ekonomi di bidang angkutan udara. Selain itu, terdapat potensi untuk angkutan perintis di wilayah-wilayah terpencil Indonesia yang seharusnya dapat dipenuhi dari dalam negeri. Sebagai industri dengan *multiplier effect* yang tinggi, industri pesawat terbang yang sudah matang dapat menjadi salah satu jawaban atas defisit neraca perdagangan melalui jalur ekspor.

Di sisi lain, dalam konektivitas darat, saat ini kapasitas layanan jalan semakin terbatas. Keterbatasan ini dapat dijawab oleh moda transportasi kereta api, di mana kereta api lebih unggul dari kapasitas angkut, kecepatan, keamanan, hemat energi dan ramah lingkungan. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional merupakan dokumen jangka panjang yang menggambarkan satu kesatuan sistem perkeretaapian sebagai amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Transportasi perkeretaapian mempunyai banyak keunggulan dibanding moda transportasi lainnya, antara lain: kapasitas angkut besar, cepat, aman, hemat energi dan ramah lingkungan serta membutuhkan lahan yang relatif sedikit. Keunggulan kereta api dapat dijadikan sebagai alasan yang kuat untuk membangun transportasi perkeretaapian sehingga terwujud transportasi yang efektif, efisien dan ramah lingkungan. Pembangunan transportasi perkeretaapian nasional diharapkan mampu menjadi tulang punggung angkutan barang dan angkutan penumpang perkotaan sehingga dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dapat meningkatkan efisiensi penyelenggaraan perekonomian nasional. Oleh karena itu, penyelenggaraan perkeretaapian nasional di masa depan harus mampu menjadi bagian penting dalam struktur perekonomian nasional.

Industri perkeretaapian juga merupakan salah satu industri transportasi andalan Indonesia dengan keberadaan PT INKA (Persero) yang didirikan pada tanggal 18 Mei 1981. PT INKA yang merupakan produsen kereta api terintegrasi pertama di Asia Tenggara, telah banyak membangun gerbong kereta untuk transportasi kereta di Indonesia. Produk INKA telah diekspor ke berbagai negara, seperti Bangladesh, Filipina, Malaysia, Thailand, Singapura, dan Australia.

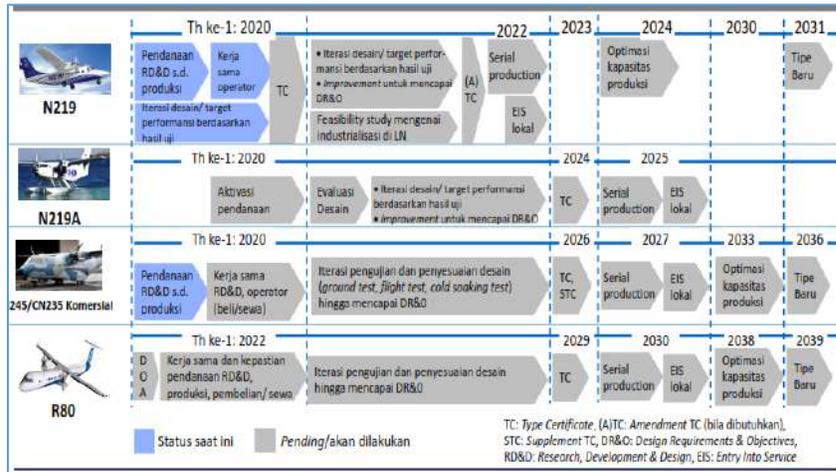
Sebagai satu-satunya negara di ASEAN yang mempunyai industri Kereta Api, tentunya industri perkeretaapian mempunyai masa depan yang baik. Di dalam negeri saja Pemerintah telah merencanakan untuk membangun kereta perkotaan di beberapa kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, Makassar dan lainnya. Berkembangnya penggunaan transportasi ini berimplikasi terhadap kebutuhan sarana dan prasarana kereta api. Peningkatan kebutuhan sarana kereta api juga didorong dengan peningkatan kualitasnya terhadap standar perkeretaapian yang memadai. Kebijakan di bidang industri memiliki peran dalam mendukung peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana kereta api terutama meningkatnya peran industri dalam negeri guna mendukung teknologi perkeretaapian di Indonesia.



Gambar 1. Rencana Pengembangan Kereta Perkotaan

B. Deskripsi Isu

Kondisi saat ini sebagai salah satu industri alat transportasi, industri dirgantara belum dapat berkembang karena belum adanya rencana induk yang merupakan peta jalan dari ekosistem industri kedirgantaraan yang terintegrasi, sehingga rantai pasok industri ini belum dapat saling bersinergi serta belum terpetakannya pengembangan industri kedirgantaraan dalam negeri. Selain itu, dengan adanya perubahan organisasi LAPAN dan BPPT mejadi BRIN, terdapat kendala anggaran untuk melanjutkan pengembangan industri dirgantara, khususnya pengembangan Pesawat N-219 Amphibi dan PSN Puna Male. Untuk itu diperlukan dukungan pemerintah yang berpihak kepada industri dalam negeri antara lain dapat berupa harmonisasi kebijakan yang mendukung industri kedirgantaraan, kemudahan impor bahan baku, penguasaan teknologi serta terhubungnya berbagai sektor pendukung industri penerbangan di Indonesia.



Gambar 2. Konsep Pengembangan Industri Pesawat terbang pada Roadmap Industri Dirgantara

Sementara itu, ekosistem industri sarana dan prasarana kereta api nasional juga masih belum banyak berkembang. Beberapa komponen utama kereta api seperti struktur *carbody*, *boogie*, *control system* hingga eksterior dan interior masih banyak menggunakan produk impor. Secara khusus, permasalahan yang dihadapi oleh perkeretaapian, diantaranya:

1. Masih besarnya ketergantungan pada produk impor terutama komponen berteknologi tinggi seperti sistem propulsi dan kontrol;
2. Keterbatasan kemampuan industri nasional dalam memenuhi kebutuhan komponen terutama dalam hal pemenuhan spesifikasi teknis, kualitas dan kapasitas produksi;
3. Kurangnya insentif bagi industri dalam hal penelitian dan pengembangan produk dan teknologi.

Untuk itu, guna mendukung ekosistem industri dirgantara serta industri sarana dan prasarana kereta api nasional, program strategis yang dilakukan pemerintah di antaranya adalah menerapkan kebijakan terkait Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN), pengembangan komponen pendukung, peningkatan kompetensi sumber daya manusia (SDM), pengembangan desain dan *engineering*, serta menciptakan regulasi untuk mendukung iklim usaha yang kondusif.

C. Pilihan Kebijakan

Dalam rangka pemenuhan capaian Sasaran Strategis tersedianya Rekomendasi Kebijakan Bidang Industri Maritim dan Transportasi dengan Indikator Kinerja utama (IKU) Persentase Rekomendasi Kebijakan Bidang Industri Maritim dan Transportasi yang Ditindaklanjuti, khususnya dalam bidang Industri Kedirgantaraan dan Perkeretaapian, maka rekomendasi kebijakan pada kegiatan maritim nasional yang dilaksanakan pada tahun 2022 ini adalah:

1. Penyusunan Kajian akademik terhadap roadmap industri dirgantara: kajian telah selesai bulan Agustus 2022 dan telah disampaikan sebagai masukan terhadap *roadmap* dirgantara yang dibuat oleh Bappenas;
2. Pengendalian kebijakan pengembangan ekosistem industri kereta api dalam negeri.

Sedangkan pengendalian kebijakan industri kedirgantaraan dan perkeretaapian yang diusulkan untuk dilaksanakan pada tahun 2023-2024 yaitu:

1. Penyiapan koordinasi hasil kajian akademik *roadmap* industri dirgantara bersama Bappenas & para pemangku kepentingan terkait;
2. Penyiapan koordinasi perumusan kebijakan *drone* di Indonesia;
3. Penyiapan kebijakan implementasi Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri pada pengadaan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian
4. Penyiapan koordinasi pengembangan penelitian dan inovasi komponen sarana dan prasarana perkeretaapian Nasional

D. Kesimpulan

Industri perkeretaapian Indonesia sudah mampu memproduksi kereta barang dan kereta penumpang dengan teknologi ditingkat menengah sehingga pemerintah mendorong untuk memulai memproduksi kereta listrik seperti LRT dengan melakukan kerjasama alih teknologi. Saat ini, ekosistem industri sarana dan prasarana kereta api nasional masih belum banyak berkembang. Beberapa komponen utama kereta api masih banyak menggunakan produk impor. Peningkatan nilai TKDN diperlukan untuk mendukung industri pendukungnya.

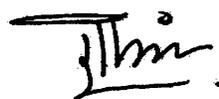
Pada Tahun 2022 ini, Bidang Industri Kedirgantaraan dan Perkeretaapian dibawah Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi berfokus pada pengendalian kebijakan kajian akademik terhadap *roadmap* industri dirgantara; pemantauan penyelesaian pembangunan rolling stock LRT Jabodebek; dan pengendalian kebijakan pengembangan ekosistem industri kereta api dalam negeri

Membangun industri transportasi berarti menciptakan konektivitas. Konektivitas yang baik dapat berjalan apabila fokus pada pengembangan industri transportasi laut, udara, dan darat. Hal ini dianggap perlu karena diharapkan dapat menurunkan disparitas harga kebutuhan pokok di daerah-daerah terpencil Indonesia.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 30 Desember 2022

Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi



Dr. M. Firdausi Manti, M.Eng



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN
PENGENDALIAN KEBIJAKAN
TERKAIT INDUSTRI MANUFAKTUR DAN KENDARAAN LISTRIK**

**ASISTEN DEPUTI INDUSTRI MARITIM DAN TRANSPORTASI
DEPUTI BIDANG KOORDINASI INFRASTRUKTUR DAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI
REPUBLIK INDONESIA**

No. DIPA : 120.01.1.350494/2022
No. Keg : 4832.ABB.006
Nomor : 111/D3.5/Marves/XII/2022
Tanggal : 30 Desember 2022

KERTAS KERJA KEBIJAKAN
Nomor : 111/D3.5/Marves/XII/2022

tentang
Pengendalian Kebijakan terkait Industri Manufaktur dan Kendaraan Listrik

Daftar Isi

Ringkasan Eksekutif

- A. Latar Belakang
- B. Deskripsi Isu
- C. Pilihan Kebijakan
- D. Kesimpulan

Lampiran

Ringkasan Eksekutif

Kinerja sektor industri dalam negeri memerlukan dukungan kebijakan iklim usaha yang kondusif, yang dapat dilakukan melalui kebijakan dalam mendorong penciptaan pangsa pasar yang stabil bagi produk hasil industri dalam negeri. Untuk itu, Pemerintah mendorong gerakan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN). Disamping itu, pandemi Covid-19 telah mengganggu *supply-demand* secara global. Hal ini merupakan momentum bagi Industri Dalam Negeri untuk meningkatkan kapasitas dan utilisasi dengan pemenuhan permintaan dalam negeri dan mengurangi ketergantungan terhadap impor, dimana Pemerintah telah mencanangkan Program Substitusi Impor sebesar 35% pada Tahun 2022.

Dalam rangka mendukung pelaksanaan P3DN, Pemerintah mewajibkan Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah/BUMN untuk menggunakan produk hasil industri dalam negeri. Diharapkan dengan adanya kebijakan tersebut, maka penggunaan produk hasil industri dalam negeri dapat ditingkatkan, karena adanya kepastian pasar terhadap produk yang mereka produksi, sehingga mampu mendorong perkembangan dan peningkatan daya saing industri dalam negeri.

Salah satu industri yang menjadi prioritas untuk dikembangkan adalah industri transportasi. Namun demikian, secara global, sektor transportasi merupakan penyumbang terbesar kedua, hampir 25% dari emisi Gas Rumah Kaca. Pertimbangan ini mendorong banyak negara untuk menghentikan pembuatan dan penggunaan kendaraan konvensional. Negara-negara di Eropa Barat dan Eropa Utara akan mulai sejak 2025 – 2035. Menyadari bahwa negara-negara lain sudah membangun industri otomotif jauh lebih awal, Pemerintah memutuskan untuk fokus pada Kendaraan Bermotor Listrik berbasis Baterai sebagaimana teraktualisasi dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan yang memiliki semangat percepatan pengembangan industri KBL Berbasis Baterai dalam negeri.

Isu utama yang harus ditangani oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi pada bidang industri manufaktur dan kendaraan listrik ialah agar P3DN ditempatkan sebagai kebijakan strategis yang harus dijalankan secara konsisten, serta konsistensi Pemerintah dalam menjalankan kebijakan P3DN untuk mengurangi ketergantungan pada produk impor dan mendorong investasi. Isu utama lainnya adalah mengoptimalkan penggunaan KBL Berbasis Baterai dan menumbuhkan industri kendaraan, komponen dan infrastruktur pendukungnya di dalam negeri.

Rekomendasi kebijakan yang telah dilakukan pada Tahun 2022 terkait P3DN meliputi koordinasi dan sinkronisasi revisi kebijakan kelompok kerja Tim Nasional P3DN, Pembentukan Tim P3DN lingkup Kemenko Maritim dan Investasi, Kebijakan Industri Nasional dan Revisi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015 – 2035, serta kebijakan Penghitungan Nilai TKDN untuk Industri Kecil. Sementara kebijakan terkait KBL Berbasis Baterai meliputi koordinasi dan sinkronisasi Peta jalan transformasi kendaraan dinas operasional K/L/P/D dari kendaraan berbahan bakar fosil menjadi KBLBB, kebijakan Spesifikasi khusus, tata cara perhitungan TKDN untuk KBLBB, mekanisme impor CKD/IKD, mekanisme impor CBU (jangka waktu dan jumlah tertentu), kebijakan konversi kendaraan bermotor berbahan bakar fosil menjadi kendaraan listrik, kebijakan insentif fiskal dan non fiskal, serta dukungan KBLBB di 5 destinasi pariwisata superprioritas.

A. Latar Belakang

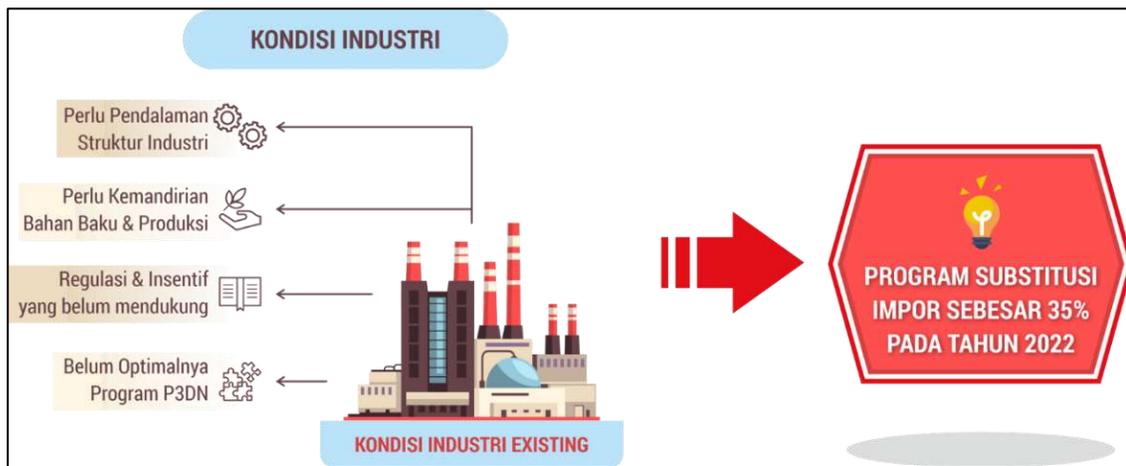
Pengelolaan dan pembangunan Infrastruktur dan Transportasi merupakan satu arah kebijakan umum Pembangunan Nasional 2020-2024 sebagai upaya strategis untuk membangkitkan industri maritim dan transportasi. Infrastruktur dan Transportasi khususnya konektivitas menjadi faktor utama ketiga yang berpengaruh 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). Pembangunan infrastruktur harus mempertimbangkan peningkatan dan pendayagunaan potensi industri nasional. Industri merupakan motor penggerak ekonomi nasional yang selain menghasilkan pajak bagi negara, sektor industri juga merupakan tulang punggung dalam penyerapan tenaga kerja. Selain kedua fungsi tersebut sektor industri juga memiliki peran mendorong maupun menarik investasi baru di sektor produktif.

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian telah meletakkan industri sebagai salah satu pilar ekonomi dan memberikan peran yang cukup besar kepada pemerintah untuk mendorong kemajuan industri nasional secara terencana. Peran tersebut diperlukan dalam mengarahkan perekonomian nasional untuk tumbuh lebih cepat dan mengejar ketertinggalan dari negara lain yang lebih dahulu maju.

Dalam era globalisasi saat ini berdampak pada pelibatan industri nasional dalam rantai pasok global dimana penciptaan nilai tambah melalui proses produksi tersebar di banyak negara. Perdagangan komponen diprediksi akan semakin mendominasi struktur perdagangan antar negara. Oleh karena itu, kebijakan kemandirian dan ketahanan industri nasional khususnya industri manufaktur/komponen menjadi sangat penting di masa depan.

Peran dan kontribusi industri manufaktur sebagai pendukung industri nasional yang semakin penting dalam ekonomi nasional sebagai tumpuan bagi penciptaan lapangan kerja, penciptaan nilai tambah, penguasaan pasar domestik, pendukung pembangunan berkelanjutan, dan menghasilkan devisa. Pemerintah melalui Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2018 tentang Pemberdayaan Industri sangat mendukung perkembangan dan penguatan industri dalam negeri, dengan program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN). Diharapkan dengan adanya kebijakan tersebut, maka penggunaan produk hasil industri dalam negeri dapat ditingkatkan, karena adanya kepastian pasar terhadap produk yang diproduksi, sehingga mampu mendorong perkembangan dan peningkatan daya saing industri dalam negeri.

Disamping itu, Pandemi Covid-19 telah mengganggu *supply-demand* secara global. Namun berdasarkan survey McKinsey pada tahun 2020, menunjukkan 69% responden cenderung menggunakan produk lokal setelah pandemi ini berakhir. Hal ini merupakan momentum bagi Industri Dalam Negeri (IDN) untuk meningkatkan kapasitas dan utilisasi dengan pemenuhan permintaan dalam negeri dan mengurangi ketergantungan terhadap impor, dimana terkait momentum ini pemerintah juga telah mencanangkan Program Substitusi Impor sebesar 35% pada Tahun 2022. Program ini dapat tercapai dengan asumsi utilitas rata-rata semua sektor pada tahun 2020, 2021 dan 2022 adalah sebesar 60%, 75% dan 85%.



Gambar 1. Program Substitusi Impor Tahun 2022

Industri transportasi sebagai prioritas mempunyai peran penting dalam mendukung pembangunan nasional. Menuju Indonesia Emas 2045 dengan visi “Berdaulat, Maju, Adil dan Makmur” diperlukan sistem transportasi yang handal sebagai pendukung roda penggerak ekonomi bangsa. Menyongsong era ke depan, menuntut pelayanan transportasi yang handal serta berwawasan lingkungan.

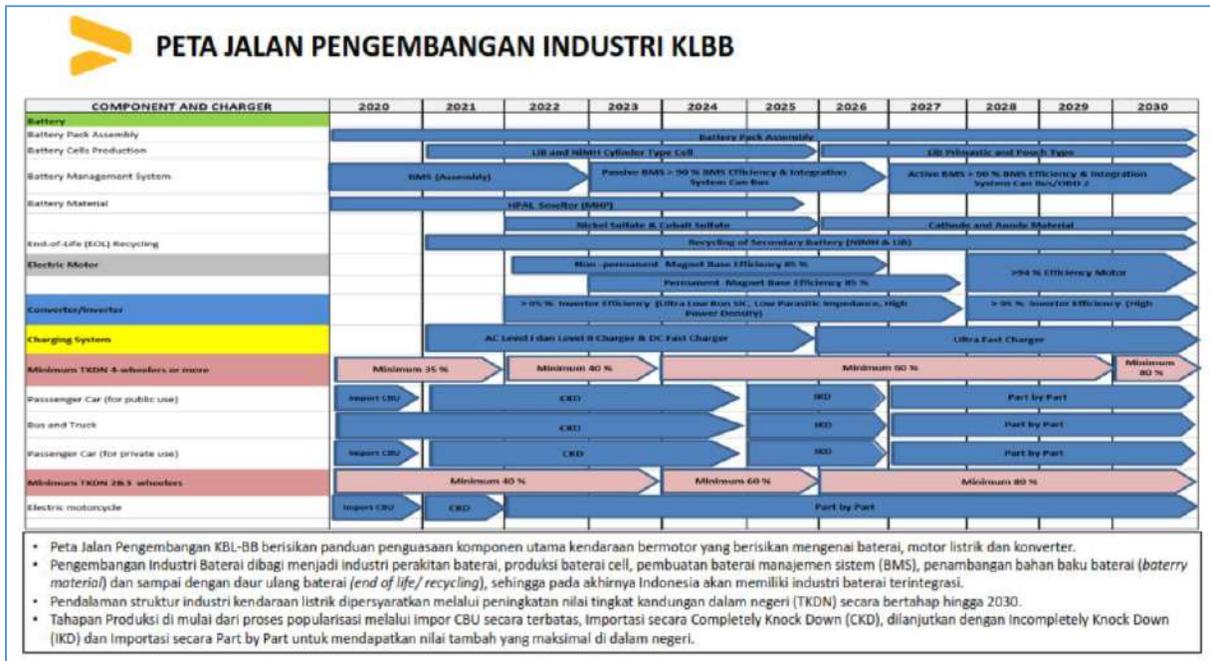
Secara global, sektor transportasi merupakan penyumbang terbesar kedua, hampir 25% dari emisi Gas Rumah Kaca. Pertimbangan ini mendorong banyak negara untuk menghentikan pembuatan dan penggunaan kendaraan konvensional. Negara-negara di Eropa Barat dan Eropa Utara akan mulai sejak 2025 – 2035. Dibandingkan dengan kendaraan konvensional yang menghasilkan emisi, tentunya pilihan untuk mengembangkan kendaraan Bermotor Listrik diharapkan dapat mengurangi tingkat polusi dari emisi kendaraan bermotor. Selain itu, sesuai dengan Ratifikasi *Paris Agreement* pada saat *Conference on Parties (COP) 22* di Morocco pada bulan November 2016 yang lalu, Indonesia berkomitmen untuk mengurangi emisi gas rumah kaca hingga tahun 2030 sebesar 29 persen.

Menyadari bahwa negara-negara lain sudah mulai membangun industri otomotif jauh lebih awal, Pemerintah memutuskan untuk fokus pada Kendaraan Bermotor Listrik berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) sebagaimana teraktualisasi dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan. Perpres ini memiliki semangat percepatan pengembangan industri Kendaraan Bermotor Listrik dalam negeri berbasis baterai (KBL-BB).

Selain itu, Indonesia memiliki potensi daya saing untuk membangun industri baterai, karena 25% cadangan nikel dunia yang terdapat di Indonesia. Nikel ini merupakan komponen utama untuk membuat baterai lithium, dan baterai adalah jantung bagi Kendaraan Bermotor Listrik, dimana saat ini 40% harga Kendaraan Bermotor Listrik adalah harga baterai. Jika Indonesia berhasil membangun industri baterai, maka Indonesia akan menjadi bagian dari global supply chain untuk industri otomotif dunia; tidak lagi semata-mata menjadi pasar bagi industri otomotif. Hal ini merupakan aspek ketahanan industri dari visi membangun industri Kendaraan Bermotor Listrik Nasional.

Ketahanan industri ini juga berdampak pada penghematan devisa yang dikeluarkan untuk mengimpor Bahan Bakar Minyak, karena sejak tahun 2003 Indonesia sudah menjadi net- importir minyak. Setiap

tahun, Indonesia harus mengeluarkan anggaran yang sangat besar untuk mengimpor BBM. Melalui penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai, akan mengurangi keluarnya devisa ini secara signifikan. Sebaliknya, dengan memanfaatkan listrik untuk menggerakkan kendaraan, kita akan mengoptimalkan kapasitas listrik terpasang sebanyak 10%, setara Rp 25 triliun per tahun.



Gambar 3. Peta Jalan Pengembangan Industri KBLBB

B. Deskripsi Isu

Program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) merupakan salah satu program Pemerintah dalam rangka mendukung industri dalam negeri khususnya industri manufaktur, agar dapat berkembang dan menjadi tuan rumah di negeri sendiri melalui penyediaan jaminan maupun penjagaan terhadap ceruk pasar untuk produk tertentu yang telah diproduksi di dalam negeri.

Melalui Koordinasi yang dilaksanakan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, pada tanggal 17 September 2018, Presiden telah menetapkan Keputusan Presiden Nomor 24 tahun 2018 tentang Tim Nasional Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) dimana Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman ditunjuk menjadi Ketua Tim Nasional P3DN. Sebagai tindak lanjut dari Keputusan Presiden Nomor 24 Tahun 2018 tersebut, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman telah menetapkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 84 Tahun 2019 tentang Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN yang terdiri dari 3 (tiga) Pokja, yaitu: Pokja Pemantauan, Pokja TKDN, dan Pokja Sosialisasi yang memiliki tugas diantaranya:

1. Memantau rencana pengadaan dan realisasinya;
2. Menjamin konsistensi Nilai TKDN;
3. Meningkatkan semangat cinta produk dalam negeri.

Beberapa pokok permasalahan terkait Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri saat ini, diantaranya:

1. Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 84 Tahun 2019 tentang Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN perlu disempurnakan dikarenakan perubahan nomenklatur di Kementerian/Lembaga, serta penambahan anggota dari lebih banyak pemangku kepentingan untuk optimalisasi program P3DN;
2. Tim P3DN belum terbentuk secara lengkap di setiap Kementerian/ Lembaga/Pemerintah Daerah/BUMN/BUMD/Badan Usaha lainnya;
3. Daftar barang ber-TKDN belum digunakan sebagai acuan tunggal oleh seluruh Kementerian/Lembaga;
4. Produk impor masih mendominasi tampilan pada e-katalog;
5. Dorongan K/L/PD/BUMN/BUMD/Badan Usaha untuk mengedukasi vendor, mitra untuk mensertifikasi produknya belum optimal;
6. Sistem informasi dalam pengajuan impor barang sudah menggunakan sistem *online* namun belum terintegrasi dengan Sistem P3DN di Kementerian Perindustrian sehingga seringkali terjadi impor barang yang masuk dalam kategori barang wajib;

Sementara itu, dalam hal Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai telah diperoleh beberapa pokok permasalahan yang dapat dirangkum, diantaranya: terdapat beberapa permasalahan dan tantangan yang membuat industri KBLBB nasional kurang dapat bersaing, yaitu:

1. Diperlukan kebijakan teknis/Peraturan Menteri sebagai bentuk peraturan turunan dari Perpres Nomor 55 Tahun 2019, khususnya peraturan dari:
 - a. Kementerian Perindustrian terkait Spesifikasi khusus KBL berbasis baterai, tata cara perhitungan TKDN untuk KBL berbasis baterai, mekanisme impor CKD/IKD, mekanisme impor CBU (jangka waktu dan jumlah tertentu);
 - b. Kementerian Keuangan terkait Insentif Fiskal dan Non Fiskal;
 - c. Kementerian Dalam Negeri terkait Insentif pajak daerah, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB);
 - d. Kementerian ESDM terkait tarif tenaga listrik;
 - e. Kementerian Perhubungan terkait pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan dan pengujian;
2. Diperlukan penyusunan langkah-langkah kebijakan strategis untuk mendukung optimalisasi program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBL BB), diantaranya mengenai:
 - a. Penyusunan kebijakan insentif kredit kepemilikan KBL BB oleh perbankan;
 - b. Penyusunan kebijakan konversi kendaraan konvensional menjadi mesin bermotor listrik berbasis baterai;
 - c. Penyusunan kebijakan/peta jalan transformasi kendaraan berjenis konvensional menjadi KBL BB dengan mengembangkan insentif bagi KBL BB dan disinsentif untuk kendaraan konvensional hingga tahun 2024;

- d. Penyusunan kebijakan/*roadmap* pengembangan infrastruktur ketenagalistrikan (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum/SPKLU dan Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum/SPBKLU) beserta jenis insentif yang diberikan/ditetapkan;
- e. Penyusunan pengembangan insentif daerah yang dapat digunakan oleh pimpinan daerah sebagai pedoman untuk memaksimalkan insentif di daerahnya.

C. Pilihan Kebijakan

1. Tindak lanjut koordinasi dan sinkronisasi program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri

Kegiatan koordinasi dan sinkronisasi yang telah dilakukan pada Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

- a. **Penyelesaian Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 46 Tahun 2022** tentang Tim P3DN lingkup Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi;
- b. **Penyelesaian Revisi Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Nomor 84 Tahun 2019** melalui penerbitan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 52 Tahun 2022 tentang Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN
- c. **Penyelesaian Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 2022** tentang Percepatan P3DN dan Produk UMKM dan **Peraturan LKPP Nomor 1 Tahun 2022** tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Internasional
- d. **Penyelesaian Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2022** tentang Kebijakan Industri Nasional;
- e. **Penyelesaian Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 46 Tahun 2022** tentang Ketentuan dan Tata Cara Penghitungan Nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri untuk Industri Kecil
- f. **Penyusunan Revisi Rancangan Peraturan Pemerintah Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015 – 2035**: telah dilaksanakan pembahasan revisi PP 2015-2035 sebagai dasar penyempurnaan Perpres KIN hingga rapat pleno
- g. Telah dilaksanakan *Business Matching* P3DN tahap 1 sampai dengan tahap 3 yang diikuti oleh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah & 10 BUMN terbesar;

Tindak lanjut terkait Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian kebijakan Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) pada Tahun 2023 – 2024 sebagai berikut:

- a. Sosialisasi Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 52 Tahun 2022 kepada seluruh anggota Pokja Timnas P3DN melalui Kickoff Pokja Timnas P3DN serta penyusunan SOP dan program kerja untuk optimalisasi fungsi Pokja Timnas P3DN
- b. Pelaksanaan pengendalian dan pemantauan implementasi P3DN pada Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah BUMN, dan proyek strategis di sektor energi (PLN dan Pertamina);
- c. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan Sistem P3DN agar perencanaan, pelaporan, pemantauan dilakukan secara terintegrasi dan *online*;

d. Penyiapan koordinasi penyelesaian revisi Rancangan Peraturan Pemerintah Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015 – 2035

2. Tindak lanjut koordinasi dan sinkronisasi Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai

Kegiatan koordinasi dan sinkronisasi yang telah dilakukan pada Tahun 2021 adalah sebagai berikut:

- a. **Penyelesaian Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2022** tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah
 - b. Regulasi Spesifikasi khusus KBL berbasis baterai, tata cara perhitungan TKDN untuk KBL berbasis baterai, mekanisme impor CKD/IKD, mekanisme impor CBU (jangka waktu dan jumlah tertentu) melalui penerbitan:
 - **Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 6 Tahun 2022** tentang Spesifikasi, Peta Jalan Pengembangan, dan Ketentuan Penghitungan Nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*);
 - **Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 7 Tahun 2022** tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 28 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai dalam Keadaan Terurai Lengkap dan Terurai Tidak Lengkap; dan
 - **Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26 Tahun 2022** tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor
 - **Peraturan Menteri Keuangan Nomor 224 Tahun 2022** tentang Penetapan tarif Bea Masuk dalam rangka *Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement* (Persetujuan Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional) untuk Republik Rakyat Tiongkok
 - c. **Penyelesaian Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2022** tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Penerbitan regulasi dimaksud juga diikuti dengan Program Konversi sepeda motor ICE menjadi listrik oleh Kementerian ESDM: dilaksanakan Seremoni & Parade Konversi Sepeda Motor Listrik serta sosialisasi EV Funday di Jakarta, Bandung, dan Surabaya.
 - d. **Revisi Peraturan Menteri ESDM Nomor 13 Tahun 2020** dalam proses harmonisasi;
 - e. Koordinasi dan sinkronisasi penyusunan kebijakan insentif fiskal KBLBB di tingkat pusat baik insentif pembelian KBLBB maupun kebijakan bea masuk CKD 0% MFN;
 - f. **Penerbitan Surat Edaran Menteri Dalam Negeri Nomor 000.2.7/8299/SJ** tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Pemerintahan Daerah.
- Tindak lanjut terkait Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian kebijakan Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai pada Tahun 2023 – 2024 sebagai berikut:
- a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi penyelesaian kebijakan insentif fiskal KBLBB;

- b. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi monitoring dan evaluasi penggunaan KBLBB di lingkup K/L/PD/BUMN/D;
- c. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan mengenai sosialisasi dan perluasan program konversi sepeda motor untuk mendukung target Grand Strategi Energi Nasional (GSEN) sepeda motor konversi sebanyak enam juta unit pada Tahun 2025.
- d. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan kebijakan mengenai infrastruktur Pengisian Daya (SPKLU dan SPBKLU);

D. Kesimpulan

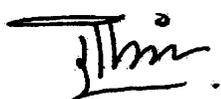
Program Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri (P3DN) dan Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai merupakan program yang harus dilaksanakan secara simultan dan terintegrasi oleh seluruh lapisan masyarakat. Pemerintah selaku regulator harus mampu menciptakan regulasi P3DN yang komprehensif sehingga mampu mendukung program P3DN dari berbagai lini, disisi lain Badan Usaha baik BUMN maupun Badan Usaha Swasta juga wajib mematuhi seluruh regulasi yang telah disusun oleh pemerintah secara konsisten.

Pada Tahun 2022 ini, Bidang Industri Manufaktur dan Kendaraan Listrik dibawah Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi berfokus pada program P3DN adalah penyelesaian revisi Kelompok Kerja Tim Nasional P3DN, penyelesaian Kebijakan Industri Nasional, penyelesaian kebijakan TKDN industri kecil dan *business matching* P3DN. Pada program KBLBB, berfokus pada penyelesaian kebijakan turunan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 dan kebijakan strategis untuk mendorong terciptanya ekosistem KBLBB yang unggul.

Dapat disadari bahwa pelaksanaan program saat ini masih memerlukan beberapa penyempurnaan, antara lain terkait: peningkatan koordinasi lintas Kementerian/Lembaga/Badan Usaha, pemantauan implementasi P3DN sejak tahap perencanaan, pelaksanaan harmonisasi regulasi, dan penyempurnaan sistem informasi P3DN terintegrasi. Untuk percepatan program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Bateriaupun masih memerlukan penyempurnaan terkait peningkatan koordinasi lintas Kementerian/Lembaga/ Badan Usaha, pelaksanaan harmonisasi regulasi, serta penciptaan ekosistem bisnis bagi KBL BB yang menarik.

Dibuat di Jakarta
Pada tanggal 30 Desember 2022

Asisten Deputi Industri Maritim dan Transportasi,
Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi,



Dr. M. Firdausi Manti, M.Eng