

Creative Financing For Transportation Infrastructure Provision

● Ministry of Transportation of Republic Indonesia



 @ppit_kemhub  @ppit_kemhub  ppit@kemenhub.go.id

INDONESIA  MAJU

LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH (LKIP) PUSAT PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI (PPIT) TAHUN 2024

KATA PENGANTAR

Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Tahun 2024 merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memantau perkembangan kinerja Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi secara periodik yang bermanfaat dalam memberikan kepastian dan pengendalian keserasian antara pelaksanaan program dengan perencanaan tujuan dan sasaran yang tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Laporan ini juga merupakan bagian dari amanat Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, yang kemudian diturunkan dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Kewajiban penyusunan LKIP ini pun diperkuat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 tahun 2020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

Capaian Kinerja Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi dilaporkan dan dimonitor melalui aplikasi *E-Monev*, *E-SAKIP REVIU*, *E-Performance* dan *E-Monitoring* Perhubungan secara triwulan.

Segala hal yang tercantum dalam laporan ini diharapkan dapat memberi manfaat dalam pertimbangan dan keberlanjutan program kegiatan serta mampu meningkatkan daya saing pada sektor Perhubungan. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada seluruh bagian maupun bidang yang telah berkontribusi dalam penyusunan laporan ini.

Jakarta,

**KEPALA PUSAT PEMBIAYAAN
INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI**

M. ARIEF AFFANDI

NIP. 19840805 200812 1 001

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	2
1.2 Tugas dan Fungsi Unit Kerja	3
1.3 Sumber Daya Manusia	23
1.4 Potensi, Permasalahan dan Isu Strategis	24

BAB II PERENCANAAN KINERJA

2.1 Uraian Singkat Rencana Strategis	35
2.2 Perjanjian Kinerja	38

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja	42
3.2 Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja	42
3.3 Realisasi Anggaran Unit Kerja	47

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan	51
4.2 Saran	51

DAFTAR LAMPIRAN



BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Dalam rangka mendorong instansi Pemerintah yang lebih transparan perlu adanya pertanggungjawaban dari penyelenggara Negara (instansi pemerintah) mulai dari unit Kerja Eselon II pada awal tahun anggaran mengajukan Penetapan Kinerja dan setelah berakhirnya tahun anggaran dilaporkan dalam suatu Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) secara berjenjang, sebagaimana yang di amanatkan oleh Presiden Republik Indonesia dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, yang kemudian diturunkan dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Kewajiban penyusunan LKIP ini pun diperkuat oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Penetapan Kinerja dan Laporan Akuntabilitas Kinerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. LKIP Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2024 disusun untuk memberikan gambaran keberhasilan maupun kekurangan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi selama tahun 2024.

Untuk mengukur pencapaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran strategis perlu dilakukan Pengukuran Kinerja tahun 2024 yang akan dibandingkan dengan rencana kinerja tahunan yang tercantum dalam rencana strategis tahun 2024 sebagai ukuran keberhasilan tahunan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi. Analisis atas pencapaian kinerja

terhadap rencana kinerja ini akan memungkinkan teridentifikasinya sejumlah kesenjangan kinerja (*performance gap*) bagi perbaikan kinerja di masa datang.

1.2 TUGAS DAN FUNGSI UNIT KERJA

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi salah satu unit kerja dibawah Sekretariat Jenderal merupakan unsur penunjang Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal.

1. Tugas dan Fungsi Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 Pasal 792, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang pelaksanaan sistem dan pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 792, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi menyelenggarakan fungsi:

- a. penyiapan penyusunan kebijakan teknis di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema pembiayaan, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi;
- b. penyiapan pelaksanaan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema pembiayaan, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi;
- c. penyiapan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema pembiayaan, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi;

- d. penyiapan pelaksanaan penyusunan rencana, program kerja dan anggaran, evaluasi dan pelaporan, pengelolaan administrasi barang milik negara, pelaksanaan urusan keuangan, dan sumber daya manusia; dan
- e. pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga Pusat.

2. Visi dan Misi Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi

Sebagai unit eselon 2 (dua) di bawah koordinasi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi bertanggungjawab dalam pencapaian indikator sasaran program yang menjadi Indikator Kinerja Utama Sekretariat Jenderal. Berdasarkan pada hal tersebut, maka Visi dari Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi adalah:

“Terwujudnya Penguatan Penyelenggaraan Pembiayaan Kreatif dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Nasional guna mendukung Visi dan Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan”.

Dalam upaya mencapai Visi tersebut maka Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi memiliki Misi sebagai berikut:

1. Meningkatnya kapabilitas kerja sama dan kemitraan Kementerian Perhubungan dalam pembangunan infrastruktur transportasi.
2. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi darat, laut, udara perkeretaapian, dan penunjang dengan memanfaatkan skema pembiayaan kreatif.
3. Melakukan perencanaan, penyiapan, transaksi, dan pengawasan pelaksanaan proyek penyediaan infrastruktur transportasi yang akuntabel dan kredibel.
4. Menjalankan peran sebagai simpul kerja sama pemerintah yang aktif serta mendorong sinergitas dengan unit kerja dan instansi terkait, investor, badan usaha dan masyarakat.
5. Memperkuat kapabilitas, kapasitas organisasi dan kualitas sumber daya manusia guna mendukung tata kelola manajemen organisasi yang baik dalam penyelenggaraan pembiayaan kreatif dalam penyediaan infrastruktur transportasi.

3. Kegiatan dan Sasaran Kegiatan

Sesuai dengan tugas pokok dan fungsi dari PPIT, serta penunjukkan ketugasan yang dibebankan pada PPIT, maka dari 10 (sepuluh) Sasaran Kegiatan dan 27 (duapuluh tujuh) Indikator Kinerja Kegiatan terdapat 3 (tiga) Sasaran Kegiatan dan 7 (tujuh) Indikator Kinerja Kegiatan yang harus direalisasi oleh PPIT dan didukung pencapaian target indikator kinerjanya. PPIT juga harus menyelaraskan Klasifikasi Rincian Output (KRO) dan Rincian Output (RO) sebagaimana yang sudah tertuang dalam sistem Krisna Selaras Kementerian Perhubungan, kedalam Indikator Kinerja Kegiatan yang sesuai. Hal ini menindaklanjuti PERMEN BAPPENAS Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024. Didasarkan pada hal tersebut diatas, maka dari 4 (empat) Sasaran Kegiatan yang menjadi tanggung jawab PPIT, terdapat 3 (tiga) Sasaran Kegiatan, dimana PPIT hanya sebagai unit kerja penunjang capaian kinerja, dan bukan penanggungjawab utama capaian kinerja Sasaran Kegiatan tersebut, yakni:

- Sasaran Kegiatan : Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel;
- Sasaran Kegiatan : Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Kementerian Perhubungan;
- Sasaran Kegiatan : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

Dengan nomenklatur kegiatan:

“Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama”,

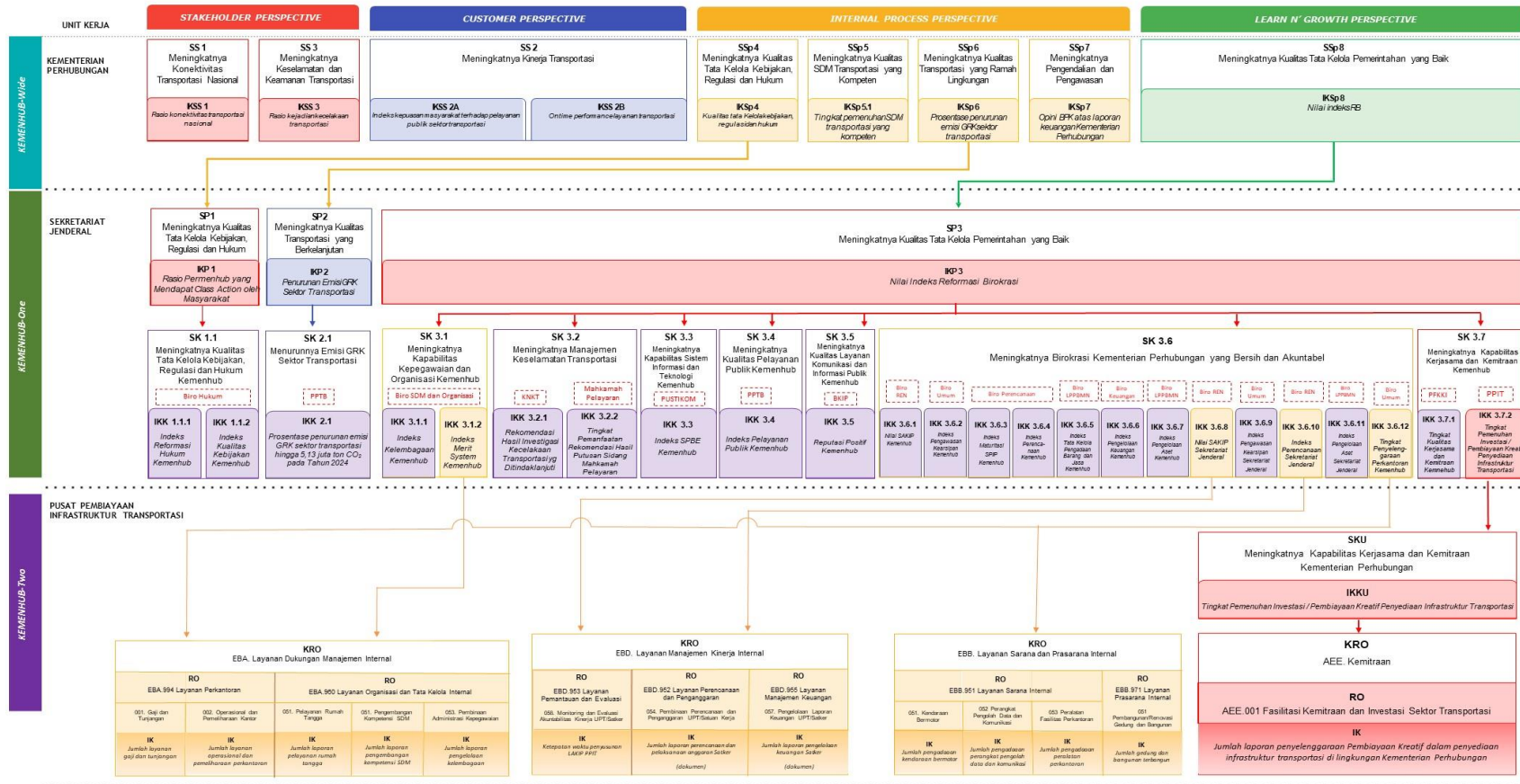
terdapat 1 (satu) Sasaran Kegiatan yang menjadi Indikator Kinerja Utama dari PPIT, yakni:

Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan;

Alur Cascading secara detail terkait KRO/RO yang dilakukan oleh PPIT sehingga sampai pada level Sasaran Program bahkan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan, sebagaimana tersaji pada **Gambar 1.1.** dibawah.

strategicmap

Cascading Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Level 2 (Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi)



Gambar 1.1. Sasaran Kegiatan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Kementerian Perhubungan dalam mendukung SSP Kementerian Perhubungan 2020-2024

4. Program Pembangunan

Kerja sama dan kemitraan dalam penyediaan pembangunan infrastruktur transportasi, sebelumnya merupakan tanggung jawab dari Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional (PFKKI) yang merupakan unit kerja eselon dua dibawah Sekretariat Jenderal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Dengan keluarnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, beberapa ketugasan dari PFKKI beralih ke Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi yang merupakan unit kerja baru setingkat eselon 2 yang diberikan tanggung jawab untuk mengatur dan mengelola pelaksanaan pembiayaan infrastruktur transportasi non APBN. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) berada di bawah koordinasi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan yang bertanggungjawab langsung ke Menteri Perhubungan dan bertugas untuk melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang pelaksanaan sistem dan pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi.

Dalam upaya untuk pemerataan pembangunan infrastruktur transportasi guna mendukung konektivitas logistik dan pergerakan mobilitas orang, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) sesuai dengan kewenangannya telah melakukan berbagai upaya untuk mendorong memfasilitasi kerjasama dan kemitraan guna meningkatkan investasi pembangunan di bidang transportasi. Beberapa hal yang telah dilakukan pada selama tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 sesuai dengan tahapan kerjasama investasi, antara lain:

1. Pembangunan konstruksi Jalur Kereta Api Makassar – Pare Pare;
2. Pembangunan konstruksi Bandara Kediri (*unsolicited project*);
3. Penandatanganan kerjasama Pengembangan Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) di Kabupaten Bekasi;
4. Penandatanganan kerjasama Pembangunan Pelabuhan Peti Kemas Patimban di Kabupaten Subang;
5. Penandatanganan kerjasama Pembangunan Pelabuhan Peti Kemas Anggrek di Kabupaten Gorontalo Utara;

Capaian tahapan kerjasama pembangunan infrastruktur transportasi dari lima proyek tersebut, mencerminkan kinerja langsung dari Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

5. Strategi

Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) merupakan instrument pertanggungjawaban sebagai langkah awal untuk melakukan pengukuran kinerja instansi pemerintah. Program dalam SAKIP merupakan integrasi antara keahlian sumber daya manusia dan sumber pendukung agar mampu menjawab tuntutan perkembangan lingkungan strategis, nasional dan global serta tetap berada dalam tatanan Sistem Manajemen Nasional. Perencanaan yang jelas dan sinergi mendukung instansi pemerintah untuk dapat menyelaraskan visi dan misi dengan potensi, peluang, dan kendala yang di hadapi dalam upaya peningkatan akuntabilitas kinerjanya.

Program kerja Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi tahun anggaran 2024 merupakan proses yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai dengan memperhitungkan potensi, peluang, dan kendala yang ada dengan maksud sebagai berikut:

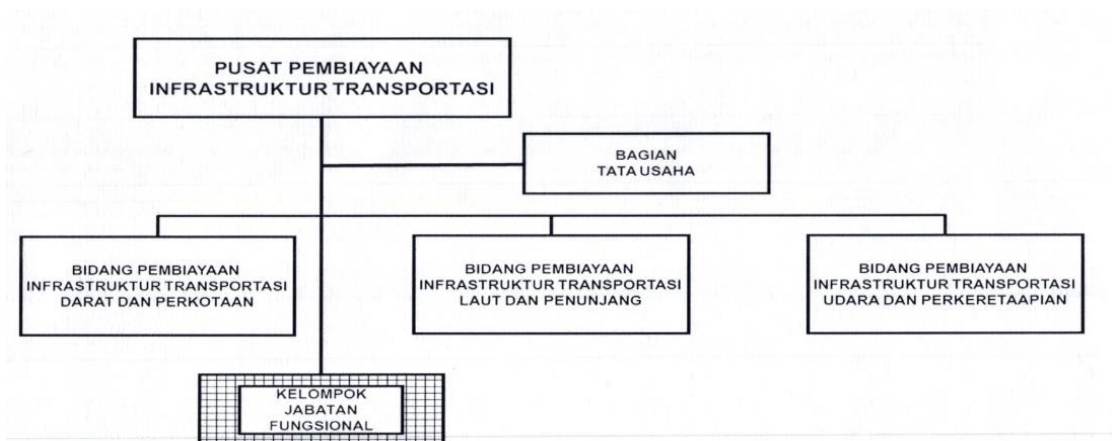
- a. Sebagai dasar mengimplementasikan kegiatan tahun 2024;
- b. Pengelolaan pelaksanaan anggaran di lingkungan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;
- c. Meningkatkan komunikasi dan koordinasi di lingkungan Biro Perencanaan, Biro Keuangan, Biro LPPBMN, PFKKI dan Subsektor Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- d. Menjamin efektifitas penggunaan sumber daya di lingkungan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;
- e. Meningkatkan produktifitas kerja sumber daya manusia di lingkungan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;
- f. Merencanakan kegiatan di tahun anggaran 2025.

6. Struktur Organisasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi terdiri dari:

- a. Bagian Tata Usaha;
- b. Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Darat dan Perkotaan;
- c. Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Laut dan Penunjang;
- d. Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Udara dan Perkeretaapian.

Bagan Struktur Organisasi Berdasarkan PM 17 Tahun 2022 Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi



Gambar 1.2. Bagan Struktur Organisasi Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Kementerian Perhubungan

Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi berada dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal di Kementerian Perhubungan memiliki 4 (empat) unit kerja eselon III yang masing-masing memiliki tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

a. Bagian Tata Usaha

- 1) Tugas: Melaksanakan penyiapan penyusunan rencana program anggaran, urusan keuangan, sumber daya manusia, persuratan, kearsipan, perlengkapan, rumah tangga, pengelolaan administrasi barang milik negara, pengelolaan data dan teknologi informasi, serta evaluasi dan pelaporan.

2) Fungsi:

- a) Penyiapan bahan penyusunan rencana program anggaran, urusan keuangan, pengelolaan administrasi barang milik negara, pelaksanaan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah, serta evaluasi dan pelaporan Pusat; dan
- b) Penyiapan bahan pelaksanaan urusan sumber daya manusia, reformasi birokrasi, pengendalian gratifikasi, persuratan, kearsipan, perlengkapan, pelaksanaan Laporan Harta Kekayaan Penyelenggara Negara dan Aparatur Sipil Negara, pengelolaan data dan teknologi informasi, dan rumah tangga Pusat.

b. Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Darat dan Perkotaan

- 1) Tugas: Melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat dan perkotaan.

2) Fungsi:

- a) Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat; dan
- b) Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi perkotaan.

c. Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Laut dan Penunjang

- 1) Tugas: Melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut dan penunjang.
- 2) Fungsi:
 - a) Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut; dan
 - b) Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana penunjang.

d. Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Udara dan Perkeretaapian

- 1) Tugas: Melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara dan perkeretaapian.
- 2) Fungsi:
 - a) Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi,

penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara; dan

- b) Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang identifikasi, seleksi, penyiapan dokumen proyek potensial, analisis, penetapan sumber dan skema, transaksi, dan pengendalian pembiayaan, serta koordinasi simpul kerja sama pemerintah dan badan usaha pembangunan sarana dan prasarana perkeretaapian.

1.3 SUMBER DAYA MANUSIA

Keberadaan sumber daya manusia mempunyai peran yang sangat vital dalam proses pencapaian tujuan. Sumber daya manusia akan berpengaruh langsung terhadap kinerja organisasi dalam menjalankan tugas dan fungsi. Kemajuan organisasi selain tergantung pada sarana dan prasarana juga sangat bergantung pada kualitas sumberdaya manusia sebagai pelaku utama dalam menjalankan tugas fungsi masing-masing individu. Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas akan memiliki kemauan dan kemampuan untuk senantiasa meningkatkan kualitasnya secara terus menerus dan berkelanjutan.

Berdasarkan data akhir tahun 2024, jumlah Pegawai Negeri Sipil (PNS) di Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) Kementerian Perhubungan sebanyak 31 orang. Dalam mendukung tercapainya kinerja Direktorat Jenderal Pembiayaan juga dibantu oleh pegawai non-PNS sebanyak 3 orang, sehingga total SDM pada Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) Kementerian Perhubungan sebanyak 34 orang.

Sumber daya manusia di Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) Kementerian Perhubungan secara lebih rinci disajikan sebagai berikut.

Tabel.1.1. Komposisi Sumber Daya Manusia di Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Kementerian Perhubungan

Jabatan	Gender		Total
	Laki-laki	Perempuan	
Pejabat Struktural	4	1	5
Pejabat Fungsional	3	5	8
Fungsional Umum	10	8	18
Pegawai non-PNS	3	--	3
Total	20	14	34

Untuk kompetensi sesuai dengan jenjang pendidikan, jumlah pegawai ASN di Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT), terinci sebagai berikut:

- ASN jenjang pendidikan S3/Doktor : 1 (satu) orang
- ASN jenjang pendidikan S2/Master : 13 (tigabelas) orang
- ASN jenjang pendidikan S1/Sarjana : 9 (sembilan) orang
- ASN jenjang pendidikan Diploma IV : 3 (tiga) orang
- ASN jenjang pendidikan D.III : 3 (tiga) orang
- ASN jenjang pendidikan SLTA : 2 (dua) orang

1.4 POTENSI, PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS

1.4.1 Potensi

Mendasari pada potensi dari fungsi dan kewenangan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) di atas, organisasi ini berperan penting dalam mewujudkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang menjadi tanggungjawab Kementerian Perhubungan melalui skema pembiayaan diluar Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) harus bisa merumuskan langkah-langkah secara terarah membentuk tujuan yang disusun berdasarkan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dihadapi dan sasaran strategis yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya.

Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi *tools* (alat bantu) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) Kementerian Perhubungan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang kerjasama investasi yang dapat dilakukan untuk mendukung pemenuhan target kinerja pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi secara keseluruhan.

1) Posisi Indonesia dalam Dinamika Regional dan Global

Pembangunan Indonesia tidak lepas dari posisi Indonesia dalam dinamika regional dan global. Secara geografis Indonesia terletak di jantung pertumbuhan ekonomi dunia. Kawasan Timur Asia memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang jauh di atas rata-rata kawasan lain di dunia. Ketika tren jangka panjang (1970 – 2000) pertumbuhan ekonomi dunia mengalami penurunan, tren pertumbuhan ekonomi kawasan Timur Asia menunjukkan peningkatan pusat gravitasi perekonomian global, Kawasan Timur Asia (termasuk Asia Tenggara) memiliki jumlah penduduk sekitar 50 persen dari penduduk dunia. Cina memiliki sekitar 1,3 miliar penduduk, sementara India menyumbang sekitar 1,2 miliar orang, dan ASEAN dihuni oleh sekitar 600 juta jiwa. Secara geografis, kedudukan Indonesia berada di tengah-tengah Kawasan Timur Asia yang mempunyai potensi ekonomi sangat besar. Dalam aspek perdagangan global, dewasa ini perdagangan *South to South*, termasuk transaksi antara India-Cina-Indonesia, menunjukkan peningkatan yang cepat. Sejak 2008, pertumbuhan ekspor negara berkembang yang didorong oleh permintaan negara berkembang lainnya meningkat sangat signifikan (kontribusinya mencapai 54 persen). Hal ini berbeda jauh dengan kondisi tahun 1998 yang kontribusinya hanya 12 persen. Pertumbuhan yang kuat dari Cina, baik ekspor maupun impor memberikan dampak yang sangat penting bagi perkembangan perdagangan regional dan global. Impor Cina meningkat tajam selama dan setelah krisis ekonomi global 2008. Di samping itu, konsumsi Cina yang besar dapat menyerap ekspor yang besar dari negara-negara di sekitarnya termasuk Indonesia.

Di Asia Tenggara, Indonesia adalah negara dengan luas kawasan terbesar, penduduk terbanyak dan sumber daya alam terkaya. Hal tersebut menempatkan Indonesia sebagai kekuatan utama negara-negara di Asia Tenggara. Di sisi lain, konsekuensi dari akan diimplementasikannya komunitas ekonomi ASEAN dan terdapatnya *Asean – China Free Trade Area* (ACFTA) mengharuskan Indonesia meningkatkan daya saingnya guna mendapatkan manfaat nyata dari adanya integrasi ekonomi tersebut.

2) Proyek Strategis Nasional (PSN)

Dalam rangka mendukung pengembangan pembangunan infrastruktur di Indonesia, Pemerintah telah melakukan upaya percepatan terhadap proyek-proyek yang dianggap strategis dan memiliki urgensi tinggi untuk dapat direalisasikan dalam kurun waktu yang singkat. Pada tahun 2014, Pemerintah membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) berlandaskan pada Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas dengan tujuan utama sebagai unit koordinasi untuk *debottlenecking* Proyek Strategis Nasional (PSN). KPPIP bertindak sebagai pendorong penyelesaian terhadap masalah koordinasi antara beragam pemangku kepentingan lintas Kementerian/ Lembaga dan Pemerintah Daerah. Selain itu, Pemerintah juga selalu berkomitmen untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia secara signifikan dengan adanya Proyek Strategis Nasional (PSN) dan diperkuat dengan diterbitkannya Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. PSN adalah yang proyek yang prioritas tinggi dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat.

Keberhasilan Indonesia dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur dalam beberapa tahun belakangan ini telah mendapatkan apresiasi dari berbagai Negara di dunia. Pada Semester 2 tahun 2022 terdapat 18 (delapan belas) PSN yang dinyatakan selesai yang terdiri dari 6 proyek sektor bendungan dan irigasi, 4 proyek ketenagalistrikan, 2 proyek sektor pelabuhan, 2 proyek sektor bandar udara, 1 proyek sektor kereta api, 1 proyek sektor tambang, 1 proyek sektor energi, dan 1 proyek sektor perumahan. Dengan adanya tambahan 18 PSN yang selesai pada Semester 2 Tahun 2022 tersebut menjadikan PSN yang selesai sejak tahun 2016 hingga tahun 2022 menjadi 153 proyek PSN dengan total nilai investasi 1.040 triliun rupiah.

Di sektor transportasi perkembangan proyek infrastruktur yang telah dan akan dilakukan antara lain:

- Perkeretaapian, telah beroperasinya sistem transportasi LRT dan MRT pertama di Indonesia. Selain itu, panjang jalur KA PSN yang akan terbangun hingga 2024 mencapai lebih dari 1.000 km.

- Bandar udara, dengan terselesaikannya 14 proyek bandara, menambah layanan kapasitas penumpang hingga mencapai 40 juta penumpang per tahun secara keseluruhan. Beberapa bandara yang mengalami peningkatan kapasitas signifikan seperti Pembangunan Terminal 3 Bandara Int. Soekarno Hatta, Bandara Internasional Yogyakarta di Kulonprogo, dan Bandara Syamsudin Noor di Banjarbaru.
- Sektor pelabuhan ditandai dengan beroperasinya Pelabuhan Hub Internasional dan 4 (empat) pelabuhan strategis lainnya di Indonesia yang berpotensi menambah volume kargo sebesar 25 juta TEU's di tahun 2035.

Pembangunan infrastruktur transportasi yang masuk dalam daftar proyek strategis nasional sesuai Permenko Nomor 21 Tahun 2022, terdapat 16 (enambelas) pembangunan/pengembangan pelabuhan, 6 (enam) pembangunan/pengembangan bandara dan 14 (empatbelas) pembangunan sektor kereta api. Sedangkan untuk program strategis nasional, sektor transportasi dapat mendukung program Pengembangan Superhub dan program Percepatan Pembangunan Kawasan Ibukota Negara (IKN).

3) Daya Saing Global

Setelah kekuatan besar ekonomi dunia bergejala mulai pudar di belahan bumi bagian barat dan ketika banyak negara besar dan menengah di Asia mengalami peningkatan ekonomi yang sangat besar, maka tantangan besar utama yang akan muncul dari skala regional dan global adalah daya saing yang dimiliki oleh suatu negara untuk turut serta berkompetisi dengan negara lain di dunia.

Berdasarkan daya saing global menurut *Global Competitiveness Report* edisi 2019, Indonesia berada pada peringkat nomor 4 setelah Singapore, Malaysia, dan Thailand di wilayah Asia Tenggara. Sedangkan secara global, Indonesia berada pada peringkat 50 dari 141 negara yang dinilai. Posisi saat ini mengalami penurunan sejumlah 5 peringkat dibandingkan dengan peringkat sebelumnya.

Secara umum, Indonesia mengalami peningkatan kinerja pada beberapa pilar. Peningkatan yang sangat baik terlihat dari pilar ukuran pasar yang berada pada peringkat 7 dan dinamisme bisnis yang berada pada peringkat 26. Penurunan skor yang dialami oleh Indonesia ada pada beberapa pilar kategori yakni

pemanfaatan Teknologi dan Informatika (*ICT adoption*), kesehatan (*health*), keterampilan (*skills*), pasar produk dan pasar tenaga kerja.

Pada pilar infrastruktur, secara skor Indonesia mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2018 yakni dari skor 66,8 menjadi 67,7 tetapi secara peringkat kualitas infrastruktur Indonesia mengalami penurunan dari peringkat 71 pada tahun 2018 menjadi peringkat 72 pada tahun 2019. Untuk infrastruktur transportasi, Indonesia menempati peringkat 55 jauh dibawah Singapore yang menempati peringkat 1, Malaysia di peringkat 29 dan mendekati Thailand di peringkat 53. Peringkat infrastruktur transportasi Indonesia mengungguli Vietnam yang berada di peringkat 66, Brunei Darussalam pada peringkat 77, Laos pada peringkat 87 dan Kamboja di peringkat 96 serta jauh mengungguli Philippines pada peringkat 102. Hasil penilaian pilar infrastruktur Indonesia pada masing-masing komponen dapat dilihat secara lengkap pada gambar dibawah.

 2nd pillar: Infrastructure 0–100	-	67.7 ↑	72	Singapore
Transport infrastructure 0–100	-	56.1 ↑	55	Singapore
2.01 Road connectivity 0–100 (best)	59.8	59.8 ↑	109	Multiple (3)
2.02 Quality of road infrastructure 1–7 (best)	4.2	52.6 ↑	60	Singapore
2.03 Railroad density km/1,000 km[2]	2.6	6.5 ↑	85	Multiple (24)
2.04 Efficiency of train services 1–7 (best)	4.7	61.1 ↓	19	Japan
2.05 Airport connectivity score	972,336.6	100.0 =	5	Multiple (8)
2.06 Efficiency of air transport services 1–7 (best)	4.9	65.2 ↓	56	Singapore
2.07 Liner shipping connectivity 0–100 (best)	47.8	47.8 ↑	36	Multiple (5)
2.08 Efficiency of seaport services 1–7 (best)	4.3	55.8 ↑	61	Singapore
Utility infrastructure 0–100	-	79.4 ↓	89	Iceland
2.09 Electricity access % of population	94.8	94.8 ↑	95	Multiple (67)
2.10 Electricity supply quality % of output	9.1	94.7 ↑	54	Multiple (10)
2.11 Exposure to unsafe drinking water % of population	35.8	65.5 ↓	98	Multiple (28)
2.12 Reliability of water supply 1–7 (best)	4.8	62.5 ↑	74	Iceland

Gambar 1.3. Hasil Penilaian Pilar Infrastruktur Indonesia per Komponen berdasarkan *Global Competitiveness Index* Tahun 2019

Gambar diatas memperlihatkan kenyataan bahwa dalam tahun 2019 infrastruktur Indonesia mengalami peningkatan dalam hal kualitas infrastruktur secara keseluruhan yakni pada konektivitas jalan raya, kualitas prasarana jalan raya, kepadatan jalur kereta api, konektivitas bandara, konektivitas pengiriman melalui kapal laut dan efisiensi pelayanan pelabuhan. Sementara penurunan yang terjadi ada pada komponen efisiensi layanan kereta api dan efisiensi layanan transportasi udara.

Mengingat infrastruktur masuk dalam salah satu pilar yang utama dalam peningkatan daya saing global, maka seharusnya kita melakukan perubahan besar dalam cara-cara kita membangun infrastruktur Indonesia kedepan.

4) Ibu Kota Negara (IKN)

Ibu Kota Negara mempunyai fungsi sentral dan menjadi simbol identitas nasional untuk menunjukkan jati diri bangsa dan negara, dan gambaran masa depan bangsa Indonesia. Pemindahan Ibu Kota Negara ke Kalimantan sejalan dengan upaya untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang lebih inklusif dan merata, salah satunya dengan membangun sebuah “pusat gravitasi” ekonomi baru di tengah Indonesia. Oleh karena itu, Ibu Kota Negara yang baru perlu direncanakan dan dibangun dengan standar baru yang lebih tinggi, berkualitas, adaptif, inovatif, berkesetaraan gender dan inklusif berkeadilan, berkelanjutan, dan bermartabat.

Pemindahan Ibu Kota Negara ke Pulau Kalimantan, tepatnya di wilayah yang berada di sebelah utara Kota Balikpapan dan sebelah selatan Kota Samarinda dengan luas wilayah darat kurang lebih 256.142 hektare dan luas wilayah perairan laut kurang lebih 68.189 hektare, didasarkan pada beberapa pertimbangan.

Wilayah Ibu Kota Nusantara terbagi menjadi 2 (dua) kawasan yakni Kawasan Ibu Kota Nusantara (KIKN) dan Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) yang merupakan salah satu wilayah perencanaan Ibu Kota Nusantara dengan arahan peruntukan khusus urusan pemerintahan nasional. Konektivitas atau pergerakan transportasi pada KIPP IKN diharapkan dapat memenuhi target indikator sebagai berikut:

1. 70-80 persen dari pergerakan dalam kota publik;
2. 70-80 persen dari luas pengembangan kota terkoneksi dengan layanan trayek transportasi publik dengan jaringan pejalan kaki;
3. 70-80 persen dari kawasan perkotaan berada kurang dari 500 meter jarak berjalan kaki ke titik transportasi publik;
4. kurang dari 50 menit koneksi kereta api transit ekspres dari KIPP ke bandara strategis; dan
5. integrasi lisik, jadwal, informasi, dan pembiayaan melalui sistem transportasi cerdas.

Target indikator tersebut akan diwujudkan melalui Pendekatan Kebijakan Transformasi Bermobilisasi yang diterjemahkan dalam konsep kota hemat energi, berbasis akses 10 menit yang mengutamakan mobilisasi kawasan terintegrasi melalui dominasi transit, optimalisasi penggunaan moda

transportasi publik sebesar 70-80 persen dari total pergerakan dalam kota, penciptaan iklim yang kondusif bagi pejalan kaki dan pesepeda, serta sistem dan infrastruktur transportasi yang siap guna terhadap perkembangan di masa depan, seperti transportasi cerdas dan sistem transportasi otonom.

1.4.2 Permasalahan yang dihadapi

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional. Kementerian Perhubungan senantiasa berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, Kementerian Perhubungan selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada, terutama permasalahan transportasi yang melibatkan peran Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT), antara lain:

1) Masih kurangnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi.

Kementerian Perhubungan terus mendorong peran serta investasi BUMN maupun swasta nasional atau asing dalam pembangunan infrastruktur transportasi. Ini guna menutupi besarnya pembiayaan pembangunan infrastruktur yang saat ini sedang dilakukan. Ketersediaan dan kualitas infrastruktur transportasi merupakan faktor yang sangat menentukan daya saing dari suatu wilayah dan menjadi salah satu indikator bagi investor yang akan mengembangkan usaha. Buruknya kondisi infrastruktur telah menempatkan posisi suatu wilayah menjadi kurang diminati investor untuk menanamkan modalnya di Indonesia di samping alasan ketidakpastian hukum dan KKN. Masih rendahnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi dipengaruhi oleh faktor komitmen pemerintah dalam memberikan jaminan atas resiko dan permasalahan lahan termasuk masalah perizinan yang berlaku di Indonesia, di samping permasalahan kepastian hukum dan KKN.

Jalur akses komunikasi dan informasi yang akurat dan dapat dipercaya juga menjadi salah satu hal yang diperlukan oleh pihak swasta untuk dapat memiliki keyakinan dalam melakukan kerja sama dengan pemerintah dalam berkolaborasi di bidang penyediaan infrastruktur transportasi. Hal tersebut dapat dipahami karena investasi yang di bidang infrastruktur transportasi umumnya memiliki nilai yang sangat besar dan memerlukan manajemen pembiayaan yang dikelola dengan baik sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Sampai dengan saat ini, Kementerian Perhubungan telah berhasil melakukan kerja sama dengan badan usaha dalam proyek penyediaan 5 (lima) infrastruktur transportasi dan masih terdapat paling tidak 7 (tujuh) proyek penyediaan infrastruktur transportasi lainnya yang sedang diproses dalam tahap perencanaan, penyiapan, dan transaksi. Terkait dengan 7 (tujuh) proyek dimaksud Kementerian Perhubungan masih mencari formulasi skema kerja sama yang memungkinkan untuk meningkatkan mitra swasta untuk dapat melakukan kerja sama.

2) Jumlah infrastruktur transportasi yang masih belum mencukupi

Backlog terbesar antara kebutuhan dan ketersediaan infrastruktur transportasi terdapat di sub sektor Perkeretaapian, dimana sampai dengan akhir tahun 2021, pertumbuhan panjang jalan KA belum menunjukkan pertumbuhan panjang yang signifikan. Hal ini disebabkan oleh sebagian besar alokasi pembangunan jalan KA diprioritaskan pada peremajaan/penggantian rel karena kondisi rel yang telah cukup tua serta peningkatan jalan KA jalur tunggal menjadi jalur ganda. Penggantian rel dimaksudkan untuk peningkatan daya dukung kapasitas beban rel yang dilakukan dengan mengganti tipe rel dengan tipe yang lebih kuat seperti R-42 dan R-54. Sampai dengan tahun 2021, jumlah total panjang rel di Indonesia adalah 6.466,197 km dengan berbagai jenis rel untuk KA Antar Kota dan 1.117,392 km untuk KA Perkotaan.

3) Masih kurangnya simpul transportasi yang mampu menghubungkan PKN / KEK / KSPN dan PSN secara optimal

Moda utama yang menjadi kunci dalam keterhubungan antara simpul transportasi jarak jauh (bandara dan pelabuhan) dengan titik pusat kawasan strategis adalah angkutan jalan dan angkutan kereta api, sehingga keberadaan

infrastruktur transportasi tersebut mutlak diperlukan untuk mendukung ketersambungan layanan transportasi nasional.

1.4.3 Isu Strategis

Pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang. Pemerintah mempunyai kewajiban (*Public Sector Obligation*) membangun infrastruktur dasar yang layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara komersial. Kemitraan pemerintah dan swasta (*Public Private Partnership*) atau Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) diperlukan untuk mendukung proyek-proyek yang layak secara ekonomi namun kurang layak secara finansial. Kerangka Pendanaan dilakukan melalui pengintegrasian sumber pendanaan, baik sumber pendanaan Pemerintah maupun non-Pemerintah, yang dimanfaatkan dalam rangka pencapaian sasaran Pembangunan Nasional. Oleh karena itu, dalam rangka mendorong percepatan pembangunan infrastruktur transportasi guna mendukung capaian sasaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024 yang merupakan titik tolak mencapai sasaran Visi Indonesia Maju 2045, Pemerintah perlu terus mendorong lembaga yang diberikan tugas dalam pembiayaan infrastruktur transportasi dengan membuat terobosan-terobosan dalam penyediaan pendanaan yang dapat meningkatkan partisipasi investasi Badan Usaha dan swasta sehingga kebutuhan investasi tersebut dapat segera terpenuhi. Terobosan-terobosan tersebut tentunya harus bersifat inovatif dan dapat memberikan insentif fiskal kepada pihak Badan Usaha dan swasta sehingga dapat meningkatkan akses ke pembiayaan tingkat global.

Pemerintah sendiri telah merumuskan dan menetapkan beberapa kebijakan yang diharapkan dapat memaksimalkan partisipasi Badan Usaha dan swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi. Beberapa *isu strategis* untuk mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi, antara lain:

a. Pembentukan PPIT dan Penguatan Tugas Pokok Fungsi

Sejalan dengan rencana pembentukan lembaga baru yang fokus dalam pembiayaan infrastruktur transportasi, maka melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, tugas fungsi melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis,

evaluasi dan pelaporan di bidang pelaksanaan sistem dan pembiayaan serta koordinasi simpul kerjasama dalam pembangunan sarana dan prasarana di bidang transportasi yang sebelumnya ditangani oleh PFKKI telah dialihkan kepada Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) Kementerian Perhubungan.

b. Perluasan Sumber Pendanaan Pembangunan Infrastruktur Transportasi

Kerangka pembiayaan infrastruktur transportasi terdiri dari beberapa skema finansial yang masing-masing cocok digunakan pada suatu proyek tergantung pada karakteristik kelayakan proyek infrastruktur transportasi dari sisi ekonomi dan finansial. Dengan kebutuhan pendanaan yang relatif besar dan target waktu yang ketat, Pemerintah menetapkan kebijakan untuk memperluas sumber pendanaan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi. Pendanaan ini dapat bersumber dari Anggaran Pemerintah (APBN), Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA), dan/atau sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dengan mendorong penerapan pembiayaan kreatif (*creative financing*).

c. Pemberian Dukungan Pemerintah atas Penyediaan Infrastruktur melalui Pembiayaan Kreatif (*Creative Financing*)

Dalam menyediakan dukungan Pemerintah untuk persiapan percepatan pembangunan infrastruktur transportasi, Pemerintah menetapkan kebijakan penguatan, relaksasi, hingga penyederhanaan proses untuk mendapatkan dukungan dan fasilitas Pemerintah. Salah satunya terkait pemanfaatan BMN melalui penyediaan PDF (*Project Development Facilities*) Khusus Pemanfaatan BMN dan/atau Pemindahtanganan BMN. Untuk membantu proses pemanfaatan BMN, Pemerintah berkomitmen untuk menyediakan fasilitas PDF yang secara khusus memiliki karakteristik sesuai yang diatur dalam PMK Nomor 180 Tahun 2020 tentang Fasilitas untuk Penyiapan dan Pelaksanaan Transaksi Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Melalui PDF ini, Pemerintah berharap dapat meningkatkan nilai BMN untuk dapat dimanfaatkan dan/atau dipindahtangankan dengan nilai maksimal.



BAB II

PERENCANAAN KINERJA

B A B II

PERENCANAAN KINERJA

2.1 URAIAN SINGKAT RENCANA STRATEGIS

Kebijakan Kementerian Perhubungan yang terkait dengan tugas dan fungsi Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi adalah membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, transparan dan akuntabel memiliki peran sangat penting untuk mendukung efektivitas penyelenggaraan pemerintahan dan keberhasilan pembangunan perhubungan.

Upaya yang dilakukan dalam rangka mendukung keberhasilan pembangunan perhubungan untuk menciptakan **Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah** guna mendukung terwujudnya **Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong**, selama tahun 2020 - 2024, ditempuh melalui kebijakan:

1. Penyelenggaraan Ketatausahaan dan Layanan Perkantoran Pusat;
2. Peningkatan koordinasi dengan sektor lain di bidang kemitraan sektor transportasi;
3. Peningkatan fasilitasi kerjasama dan kemitraan/investasi dengan Badan usaha dan Instansi / lembaga pemerintah;

Arah Kebijakan pelaksanaan pembangunan di Pusat Pembiayaan Infrastruktur Tansportasi Kementerian Perhubungan dilaksanakan melalui strategi yang dapat dilihat pada Tabel 2.1. berikut ini.

Tabel 2.1. Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana Strategis Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Kementerian Perhubungan 2024-2024

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	1. Perumusan kebijakan dan strategi pembiayaan infrastruktur transportasi; 2. Identifikasi dan Penilaian Proyek Infrastruktur Transportasi 3. Analisis proyek individu 4. Peningkatan kualitas manajemen transaksi dan manajemen proyek Infrastruktur Transportasi.	1. Mengidentifikasi proyek infrastruktur transportasi yang sedang dan akan datang untuk menangkap peluang baru; 2. Mengembangkan kemitraan strategis dengan sektor swasta dan lembaga keuangan untuk mendukung

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
		investasi dalam proyek-proyek infrastruktur transportasi yang bersifat inovatif dan berkelanjutan; 3. Meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam proses pembiayaan untuk membangun kepercayaan pihak-pihak terkait; 4. Mengembangkan model pembiayaan yang berkelanjutan dan inklusif; 5. Menerapkan inovasi dan teknologi dalam proses pembiayaan untuk meningkatkan efisiensi dan mengurangi biaya; 6. Mengidentifikasi kelemahan internal seperti keterbatasan anggaran dan ketergantungan pada sumber daya tertentu; 7. Penerapkan penggunaan platform dialog dan pertemuan berkala dengan pihak-pihak terkait untuk mendapatkan masukan dan mendukung solusi bersama; 8. Meningkatkan kerjasama dengan pihak swasta, lembaga keuangan, dan lembaga internasional untuk mendukung pembiayaan proyek-proyek infrastruktur transportasi;

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
		9. Meningkatkan kualitas dan kapasitas infrastruktur transportasi; 10. Membangun kemitraan yang kuat dengan pemerintah daerah, sektor swasta, dan lembaga keuangan untuk mendukung pembiayaan pembangunan infrastruktur transportasi; 11. Meningkatkan keterpaduan perencanaan, penganggaran, pelaksanaan dan evaluasi; 12. Memprioritaskan proyek-proyek yang memiliki dampak signifikan pada pengembangan infrastruktur transportasi nasional; 13. Meningkatkan SDM kerjasama dan pembiayaan infrastruktur transportasi yang kompeten dan berintegritas; 14. Meningkatkan kerjasama dengan pihak swasta, lembaga keuangan, dan lembaga internasional untuk mendukung pembiayaan proyek-proyek infrastruktur transportasi; 15. Peningkatan kapabilitas internal, baik melalui pelatihan sumber daya manusia atau peningkatan proses administrasi pembiayaan kreatif.

2.3 PERJANJIAN KINERJA

Sehubungan dengan telah ditetapkan Rencana Strategis Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) Tahun 2023 – 2024 dengan Keputusan Kepala Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Nomor KU.001/1/8/PPIT/2024 pada tanggal 14 Desember 2024, Perjanjian Kinerja Kepala Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Tahun 2024 sebagai berikut:

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 KEPALA PUSAT PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
SK	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik/ Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	Tingkat Pemenuhan Investasi/Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur Transportasi	Nilai	75
		1. Fasilitas Kemitraan dan Investasi Sektor Transportasi Darat dan Perkotaan	Nilai	75
		2. Fasilitas Kemitraan dan Investasi Sektor Transportasi Laut dan Penunjang	Nilai	50
		3. Fasilitas Kemitraan dan Investasi Sektor Transportasi Udara dan Perkeretaapian	Nilai	100

Kegiatan	Anggaran
1. Pengelolaan Organisasi dan SDM	Rp. 1.188.364.000
2. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	Rp. 5.437.865.000
3. Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama	Rp. 16.759.527.000



BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1 TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Pengukuran kinerja dilakukan dengan membandingkan antara kinerja yang (seharusnya) terjadi dengan kinerja yang diharapkan. Pengukuran kinerja ini dilakukan secara berkala (triwulan) dan tahunan dengan cara membandingkan antara target dan realisasi masing-masing indikator kinerja.

3.2 PENGUKURAN DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA

Sesuai dengan tugas dan fungsinya untuk melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan di bidang pelaksanaan sistem dan pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi di Kementerian Perhubungan, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) tidak hanya bertugas untuk melaksanakan tata kelola pembiayaan pembangunan infrastruktur transportasi melalui skema non APBN tetapi juga wajib untuk ikut melakukan seleksi pihak-pihak yang akan diajak kerjasama untuk membangun infrastruktur transportasi melalui skema non APBN. Pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi selama tahun 2024 berjalan dengan baik, hal ini dapat dilihat dari hasil tingkat capaian kinerja sebesar 99,8% dengan indikator kinerja yang berhasil diselesaikan oleh Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi selama tahun 2024 adalah “Tingkat Pemenuhan Investasi/Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur Transportasi” yang nilainya diambil dari hasil rata-rata tingkat capaian kinerja dari setiap Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi di lingkungan PPIT.

Pengukuran capaian kinerja berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, yaitu:

- 1) Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin baik pencapaian kinerja maka menggunakan rumus A:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

- 2) Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin rendah pencapaian kinerja maka menggunakan rumus B:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100\%$$

- 3) Nilai capaian kinerja minimal adalah 0%.

Selain itu juga untuk dapat mengetahui capaian kinerja dari kegiatan dimaksud yang juga merupakan gambaran keberhasilan dari kinerja Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi secara keseluruhan maka telah disusun sasaran kegiatan beserta target yang menjadi penilaian kinerja. Perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumusan berdasarkan Manual Perhitungan Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Utama (IKK/IKU) sebagai berikut:

INDIKATOR KINERJA		BASELINE				
		2020	2021	2022	2023	2024
SP 3	<i>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik</i>					
IKP 3	<i>Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan</i>					
SK 3.7	<i>Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan</i>					
IKK 3.7	<i>Tingkat Pemenuhan Investasi / Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur Transportasi</i>				66	75

DEFINISI

Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) merupakan unit kerja baru se-level eselon II di lingkungan Kementerian Perhubungan yang terbentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Keberadaan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) dimaksudkan untuk lebih mengoptimalkan pembangunan infrastruktur transportasi dengan skema pembiayaan non APBN, baik melalui alternatif penyediaan infrastruktur dengan menggunakan mekanisme Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) maupun melalui mekanisme pembiayaan kreatif lainnya. Dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, maka tugas fungsi melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang pelaksanaan sistem dan pembiayaan serta koordinasi simpul kerjasama dalam pembangunan sarana dan prasarana di bidang transportasi yang sebelumnya ditangani oleh Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional (PFKKI) telah dialihkan kepada Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT).

Sebagai unit eselon 2 (dua) dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT), bertanggungjawab dalam pencapaian indikator sasaran program yang menjadi Indikator Kinerja Utama Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. Dari 3 (tiga) sasaran program yang ada di Sekretariat Jenderal, Sasaran Program (SP) yang digunakan oleh PPIT adalah SP ke-3 yakni **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik**.

Dikarenakan PPIT merupakan pemekaran dari PFKKI maka Sasaran Kegiatan (SK) yang digunakan oleh PPIT masih sama dengan SK yang digunakan oleh PFKKI yakni ***Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan***, yang membedakannya adalah pada indikator kinerja dan target pada indikator kinerja tersebut.

Indikator kinerja yang digunakan oleh PPIT adalah ***Tingkat Pemenuhan Investasi / Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur Transportasi*** yang digambarkan melalui Kualitas Perkembangan Proses Tahapan Penyediaan Infrastruktur Transportasi melalui Skema Pembiayaan Kreatif

SUMBER DATA

1. Ditjen Perhubungan Darat
2. Ditjen Perhubungan Laut
3. Ditjen Perhubungan Udara
4. Ditjen Perkeretaapian
5. BPSDMP

CARA MENGHITUNG

Target indikator yang digunakan sebagai penilaian kinerja keberhasilan dari Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi, yakni Kualitas Perkembangan Proses Tahapan Penyediaan Infrastruktur Transportasi melalui Skema Pembiayaan Kreatif.

Kualitas Perkembangan Proses Tahapan Penyediaan Infrastruktur Transportasi melalui Skema Pembiayaan Kreatif diperoleh dengan cara:

- Menjumlahkan nilai capaian Kegiatan Penyediaan Infrastruktur melalui Skema Pembiayaan Kreatif non APBN yang dilaksanakan oleh masing-masing bidang di Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Kementerian Perhubungan, sesuai tahapan yang ditargetkan pada tahun berjalan dan membagi 3 (tiga) sehingga diperoleh nilai rata-rata capaian.

Formulasi:

$$\frac{\text{Jumlah dari Nilai Capaian per Bidang}}{3}$$

- Tingkat Capaian Kegiatan Penyediaan Infrastruktur Transportasi melalui Skema Pembiayaan Kreatif non APBN yang dilaksanakan oleh masing-masing bidang sesuai tahapan yang ditargetkan pada tahun berjalan, diperoleh melalui penjumlahan jumlah proyek pada tahun berjalan yang terselesaikan pada masing-masing tahapan (perencanaan, penyiapan, transaksi dan implementasi) dan membaginya dengan total proyek yang harus diselesaikan oleh bidang tersebut.

Formulasi:

$$\frac{(A + B + C + D)}{\text{jumlah proyek pada tahun berjalan}} \times 100$$

dimana:

A = jumlah proyek pada tahun berjalan yang terselesaikan pada tahapan perencanaan

B = jumlah proyek pada tahun berjalan yang terselesaikan pada tahapan penyiapan

C = jumlah proyek pada tahun berjalan yang terselesaikan pada tahapan transaksi

D = jumlah proyek pada tahun berjalan yang terselesaikan pada tahapan implementasi

SATUAN

Persen

PENANGGUNG JAWAB DATA

Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT) Kementerian Perhubungan

Jumlah proyek yang dilaksanakan oleh Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi pada tahun 2024 adalah sebanyak 12 (duabelas) proyek pembiayaan kreatif infrastruktur transportasi yang terbagi masing-masing 4 (empat) proyek pada setiap Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi sebagai berikut:

Bidang		Nama Proyek	Target 2024	Status Akhir 2024
I	1.	Pengembangan Terminal Tipe A Purabaya di Provinsi Jawa Timur	<i>Under Preparation</i>	<i>Tercapai</i>
	2.	Pengembangan Terminal Tipe A Betan Subing di Provinsi Lampung	<i>Under Preparation</i>	<i>Tercapai</i>
	3.	Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi	<i>Success Story</i>	<i>Tercapai</i>
	4.	Transit Oriented Development (TOD) Terminal Tipe A Poris Plawad, Tangerang	<i>Under Preparation</i>	<i>Stagnan</i>
II	1.	Proyek Pelabuhan Baubau, Sulawesi Tenggara	<i>Under Preparation</i>	<i>Stagnan</i>
	2.	Pengembangan Pelabuhan Patimban, Jawa Barat	<i>Success Story</i>	<i>Tercapai</i>
	3.	Pengembangan Pelabuhan Anggrek	<i>Success Story</i>	<i>Tercapai</i>
	4.	Pengembangan Back Up Area Patimban	<i>Under Preparation</i>	<i>Stagnan</i>
III	1.	Pembangunan Bandar Udara Singkawang, Kalimantan Barat	<i>Pre-Qualification</i>	<i>Tercapai</i>
	2.	Bandar Udara Kediri	<i>Success Story</i>	<i>Tercapai</i>
	3.	Bandar Udara Bintan	<i>Under Preparation</i>	<i>Tercapai</i>
	4.	Kereta Api Makassar - Pare Pare, Sulawesi Selatan	<i>Success Story</i>	<i>Tercapai</i>

Dari tabel diatas, Tingkat Capaian Kegiatan Penyediaan Infrastruktur Transportasi melalui Skema Pembiayaan Kreatif non APBN yang dilaksanakan oleh masing-masing bidang sesuai tahapan yang ditargetkan pada tahun 2024:

Bidang I: 3 tercapai dan 1 stagnan dari 4 Proyek yang ada pada Bidang I: Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Darat dan Perkotaan, maka pencapaiannya adalah: $\frac{3}{4} \times 100 = 75$

Bidang II: 2 tercapai dan 2 stagnan dari 4 Proyek yang ada pada Bidang II: Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Laut dan Penunjang, maka pencapaiannya adalah: $\frac{2}{4} \times 100 = 50$

Bidang III: 4 tercapai dari 4 Proyek yang ada pada Bidang III: Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Udara dan Perkeretaapian, maka pencapaiannya adalah: $\frac{4}{4} \times 100 = 100$

Maka besarnya target Kualitas Perkembangan Proses Tahapan Penyediaan Infrastruktur Transportasi melalui Skema Pembiayaan Kreatif pada tahun 2024 adalah Jumlah dari nilai capaian tiap bidang di bagi 3 (tiga) karena PPIT terdiri dari 3 (tiga) bidang, yaitu sebesar:

$$\frac{75 + 50 + 100}{3} = 75$$

Dengan demikian nilai capain kinerja Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi adalah sesuai target pada indikator kinerja tahun 2024 yaitu :

$$\frac{75}{75} \times 100 = 100\%$$

3.3 REALISASI ANGGARAN UNIT KERJA

Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi didukung pula dengan sumber daya keuangan yang berasal dari DIPA Tahun 2024 dengan alokasi anggaran sebesar Rp.19.875.378.000,-.

Realisasi daya serap keuangan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi posisi per akhir Desember 2024 adalah sebesar Rp. 19.832.027.632 atau mencapai 99,8%. Dengan sisa anggaran sebesar Rp. 43.350.368 dari total pagu anggaran Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Tahun 2024 adalah sebesar Rp.19.875.378.000.

Realisasi Anggaran Tahun 2024
Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	Persentase	Sisa Anggaran
1	Pengembangan dan Peningkatan SDM Aparatur	769.982.000	769.980.896	100,00%	1.104
2	Pembinaan Administrasi dan Pengelolaan Kearsipan	418.382.000	417.931.117	99,89%	450.883
3	Belanja Gaji Pegawai	2.147.531.000	2.147.526.953	100,00%	4.047
4	Kebutuhan Sehari-hari perkantoran	400.999.000	398.140.462	99,29%	2.858.538
5	Langganan Daya dan Jasa	1.016.472.000	1.016.281.400	99,98%	190.600
6	Pemeliharaan Kantor	151.730.000	151.730.000	100,00%	-
7	Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor	489.265.000	484.160.675	98,96%	5.104.325
8	Pengadaan Laptop	135.000.000	135.000.000	100,00%	-
9	Pengadaan PC	60.000.000	60.000.000	100,00%	-
10	Pengadaan Printer dan Scanner	4.253.000	4.252.300	99,98%	700
11	Pengadaan Peralatan dan Fasilitas Perkantoran	165.747.000	165.747.000	100,00%	-
12	Perencanaan dan Keuangan serta evaluasi Pelaporan Pusat Tahun 2024	344.943.000	344.941.596	100,00%	1.404
13	Pelaporan Monitoring dan Evaluasi serta Pengadministrasian BMN Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Tahun 2024	253.358.000	249.998.199	98,67%	3.359.801
14	Penyusunan Laporan Keuangan dan Anggaran Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	333.839.000	333.837.995	100,00%	1.005
15	Penyusunan Studi Identifikasi Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Udara	1.220.301.000	1.220.605.592	100,02%	(304.592)
16	Penyusunan Studi Identifikasi Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Laut dan Penunjang	1.432.162.000	1.432.161.302	100,00%	698
17	Penyusunan Studi Identifikasi Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Perkotaan	1.423.967.000	1.423.966.188	100,00%	812
18	Penyusunan Studi Identifikasi Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Perkeretaapian	1.216.086.000	1.216.084.931	100,00%	1.069
19	Penyusunan Kebijakan Teknis Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Tahun 2024	258.798.000	258.796.930	100,00%	1.070
20	Pelaksanaan Kegiatan Pengawasan dan Evaluasi Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Laut dan Penunjang	1.230.498.000	1.230.496.997	100,00%	1.003

21	Pelaksanaan Kegiatan Pengawasan dan Evaluasi Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Darat dan Perkotaan	811.677.000	795.554.022	98,01%	16.122.978
22	Pengembangan Sistem layanan KPBU Kementerian Perhubungan	66.650.000	66.650.000	100,00%	-
23	Bimtek Pelaksanaan Proyek Kerjasama Infrastruktur Transportasi Udara dan perkeretaapian di Lingkungan Kementerian Perhubungan TA 2024	14.700.000	14.700.000	100,00%	-
24	Pelaksanaan Kegiatan Pengawasan dan evaluasi Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Udara dan Perkeretaapian	572.928.000	572.927.934	100,00%	66
25	Bimbingan Teknik Proyek Infrastruktur Sektor Transportasi Darat dan Perkotaan	381.286.000	381.284.526	100,00%	1.474
26	Bimtek Proyek Infrastruktur Sektor Transportasi Laut dan Penunjang	829.294.000	821.947.415	99,11%	7.346.585
27	Forum Bisnis dan Kemitraan Bidang Investasi	1.950.341.000	1.942.136.256	99,58%	8.204.744
28	Fasilitas Proyek Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	1.000	-	0,00%	1.000
29	Koordinasi dan sinkronisasi proyek pembiayaan infrastruktur transportasi	1.775.188.000	1.775.186.946	100,00%	1.054
Jumlah		19.875.378.000	19.832.027.632	99,78%	43.350.368



BAB IV

PENUTUP

BAB IV

PENUTUP

4.1 KESIMPULAN

Pelaksanaan anggaran meliputi tugas pokok dan fungsi Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Kementerian Perhubungan selama tahun 2024 telah dilaksanakan secara optimal, hal ini dapat di lihat dari hasil tingkat capaian kinerja/realisasi penyerapan anggaran sebesar 99,8%. Tingkat pencapaian kinerja selama tahun 2024 dimaksud dikaitkan dengan upaya-upaya strategis dan operasional yang telah dilaksanakan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis untuk pemenuhan visi dan misi kegiatan yang telah tercapai. Dalam rangka peningkatan capaian kinerja, Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi telah mengusulkan penambahan jumlah pegawai/SDM serta penambahan anggaran untuk kebutuhan dalam penyusunan Kebijakan dan Strategi kemitraan/Kerjasama serta penyusunan studi identifikasi peluang kerjasama pembiayaan kreatif infrastruktur transportasi kepada Biro SDM dan Organisasi, Biro Keuangan dan Biro Perencanaan.

Sebagai unit kerja eselon 2 yang berada dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal dan bertanggung jawab langsung ke Menteri Perhubungan, sudah seyogyanya sasaran kinerja yang digunakan oleh PPIT sebagai wujud dari perjanjian kinerja PPIT tidak lagi mendukung Sasaran Program **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik** yang ada di Sekretariat Jenderal. Akan tetapi perlu dibuat suatu Sasaran Program Baru yang lebih relevan dan terkait sehingga proses cascading atau penjenjangan dan penyelarasan antara Sasaran Strategis (IKU), Sasaran Program dan Sasaran Kegiatan dapat lebih tepat dan mencerminkan tugas dan tanggung jawab dari setiap jabatan pada masing-masing jenjang.

4.3 SARAN

Untuk meningkatkan kinerja Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi antara lain:

1. Mengusulkan penambahan SDM yang berkualitas;
2. Perlunya peningkatan kualitas SDM melalui pendidikan dan pelatihan yang berkesinambungan di bidang Kerjasama dan Kemitraan Pemerintah dengan Badan Usaha, Kelayakan Proyek dan pembiayaan kreatif infrastruktur transportasi;
3. Perlunya perhatian dan peningkatan perencanaan anggaran untuk kebutuhan penyusunan Kebijakan teknis dan strategi kemitraan/kerjasama, penyusunan studi identifikasi pembiayaan proyek infrastruktur transportasi, serta menghadiri kegiatan forum bisnis dan investasi baik tingkat nasional maupun global;
4. Terhadap kegiatan - kegiatan yang belum tertampung dalam DIPA akan diusulkan di dalam Tahun Anggaran berikutnya; dan
5. Laporan Akuntabilitas Kinerja Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Tahun 2024 ini, diharapkan dapat memperbaiki kinerja dimasa yang akan datang dan sebagai bahan acuan serta pedoman dalam pelaksanaan kegiatan - kegiatan dalam rangka menjalankan visi dan misi organisasi di masa yang akan datang.