



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

RENCANA STRATEGIS

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN 2025 - 2029



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas selesainya penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang merupakan amanah Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN). Sesuai ketentuan muatan dari dokumen ini telah diselaraskan dengan Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025-2045 dan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029.

Rencana Strategis ini merupakan pedoman utama bagi Kementerian Perhubungan dalam merencanakan, mengimplementasikan, dan mengevaluasi kebijakan serta program yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas, integrasi, pelayanan dan keselamatan transportasi yang aman, nyaman, efisien, dan berkelanjutan di Indonesia selama periode 2025-2029.

Rencana Strategis ini disusun dengan mengacu pada prioritas pembangunan nasional, perkembangan global, serta aspirasi masyarakat. Kami berharap dokumen ini dapat menjadi landasan yang kokoh bagi seluruh pemangku kepentingan untuk mewujudkan sistem transportasi yang modern, inklusif, dan terintegrasi, guna mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Kami menyampaikan apresiasi kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam proses penyusunan dokumen ini. Semoga dokumen ini menjadi sarana untuk mencapai visi dan misi Kementerian Perhubungan dengan penuh tanggung jawab dan integritas.

Jakarta, 2025

Menteri Perhubungan Republik Indonesia,

Dudy Purwagandhi

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	x
1.1 Kondisi Umum	1
1.1.1 Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	1
1.1.2 Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Tahun 2020-2024.....	1
1.1.3 Capaian Kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Nasional.....	14
1.2 Potensi dan Permasalahan	23
1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis.....	24
1.2.2 Isu Strategis Transportasi Nasional.....	29
1.2.3 Isu Prioritas.....	51
1.2.4 Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko.....	53
1.3 Mandat dan Penugasan	56
1.3.1 Mandat Penyelenggaraan dari Undang-Undang di Bidang Transportasi..	56
1.3.2 Penugasan dari Dokumen Perencanaan Terkait.....	57
1.3.3 Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan.....	59
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	63
2.1 Visi	1
2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045.....	1
2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029.....	2
2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	2
2.2 Misi	3
2.2.1 Misi (Agenda) Pembangunan 2045.....	3
2.2.2 Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029.....	4
2.2.3 Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	6
2.3 Tujuan	6
2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2045.....	6
2.3.2 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029.....	7
2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	9

DAFTAR ISI

2.4 Sasaran Strategis	12
2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045	12
2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029	14
2.4.3 Sasaran dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	19
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	1
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional	1
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045.....	1
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJMN 2025-2029	5
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029	11
3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	11
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	31
3.2.3 Arah Kebijakan dan Strategi Pengarusutamaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	40
3.3 Kerangka Regulasi.....	48
3.3.1 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Tahun 2025-2029 .	48
3.3.2 Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	52
3.4 Kerangka Kelembagaan	55
3.4.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	56
3.4.2 Penguatan Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 .	59
3.4.3. Restrukturisasi Organisasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Menjadi Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda.....	69
3.5. Manajemen Risiko	74
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....	87
4.1 Target Kinerja	1
4.1.1 Target Kontribusi Sektor Transportasi Tahun 2025-2029.....	1
4.1.2 Target Capaian Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025- 2029	2
4.1.3 Target Capaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	3
4.1.4 Matriks Kinerja Kementerian Perhubungan dalam RPJMN 2025-2029.....	5

DAFTAR ISI

4.2 Indikasi Kegiatan Strategis	10
4.2.1 Indikasi Program, Kegiatan dan Proyek Prioritas Bidang Transportasi dalam RPJMN 2025-2029	10
4.2.2 Dukungan Bidang Transportasi terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.....	12
4.2.3 Program dan Kegiatan Direktif Presiden.....	16
4.3 Kerangka Pendanaan.....	18
4.3.1 Kerangka Pendanaan Secara Umum	18
4.3.2 Indikasi Kebutuhan Pendanaan APBN Tahun 2025-2029.....	21
4.3.3 Indikasi Potensi Pendanaan Non-APBN.....	26
BAB V PENUTUP	42
5.1 Arahana Pelaksanaan.....	1
5.2 Mekanisme Perubahan dan Pelaksanaan Evaluasi.....	1
LAMPIRAN	i

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Capaian Indikator Program Prioritas dalam RPJMN 2020-2024 yang Ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan.....	4
Tabel 1.2	Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Sepanjang Periode Tahun 2020 - 2024	7
Tabel 1.3	Realisasi Anggaran Pasca Penyesuaian Program di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (Rp.Miliar).....	11
Tabel 1.4	Program Kegiatan Sub Sektor Transportasi Darat Tahun 2020-2024	14
Tabel 1.5	Program Kegiatan Sub Sektor Transportasi Laut Tahun 2020-2024.....	15
Tabel 1.6	Program Kegiatan Sub Sektor Transportasi Udara Tahun 2020-2024	15
Tabel 1.7	Program Kegiatan Sub Sektor Perkeretaapian Tahun 2020-2024	16
Tabel 1.8	Program Kegiatan Perkotaan Jabodetabek Tahun 2020-2024.....	17
Tabel 1.9	Program Kegiatan Pengembangan SDM Perhubungan Tahun 2020-2024.	18
Tabel 1.10	Regulasi Yang Telah Diterbitkan Periode Tahun 2020-2024.....	19
Tabel 1.11	Biaya Transportasi Perkotaan di Berbagai Kota Tahun 2022	30
Tabel 1.12	Angkutan Keperintisan dan Subsidi Kementerian Perhubungan 2023.....	31
Tabel 1.13	Rasio Konektivitas Setiap Moda Transportasi	34
Tabel 1.14	Contoh kasus Permasalahan Biaya Akses dan Biaya Layanan Simpul.....	35
Tabel 1.15	Karakteristik Perjalanan Angkutan Umum Perkotaan di Indonesia	36
Tabel 1.16	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Transportasi yang Dilakukan oleh Kementerian Perhubungan.....	37
Tabel 1.17	<i>On-Time Performance</i> (OTP) Transportasi.....	38
Tabel 1.18	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional.....	39
Tabel 1.19	Capaian Pembangunan Infrastruktur Transportasi Nasional Tahun 2024 .	41
Tabel 1.20	Perkiraan Nilai Stok Infrastruktur Transportasi Indonesia Tahun 2024.....	42
Tabel 1.21	Peluang dan Tantangan Bidang Transportasi berikut Risikonya.....	55
Tabel 1.22	Daftar Peraturan Perundang-Undangan Rujukan di Bidang Transportasi sesuai Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	56
Tabel 1.23	Daftar Dokumen Perencanaan dan Penugasannya kepada Kementerian Perhubungan.....	58
Tabel 2.1	Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045	7
Tabel 2.2	Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	10
Tabel 2.3	Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	13
Tabel 2.4	Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	16

DAFTAR TABEL

Tabel 2.5	Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan.....	17
Tabel 2.6	Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	22
Tabel 2.7	Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	24
Tabel 3.1	Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Antar Pulau dan Antar Kota Dalam Pulau di Indonesia.....	21
Tabel 3.2	Arah Penyediaan Jaringan Transportasi di Wilayah Pulau.....	22
Tabel 3.3	Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Perkotaan.....	25
Tabel 3.4	Arah Pengembangan Transportasi Perkotaan Pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN).....	25
Tabel 3.5	Rekapitulasi Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	55
Tabel 3.6	Perubahan Tugas dan Fungsi BPTJ menjadi Ditjen Intram.....	70
Tabel 3.7	Perubahan Kodifikasi RSSP dari BPTJ Menjadi Ditjen Intram.....	73
Tabel 3.8	Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Tindak Lanjut Pengendalian	75
Tabel 4.1	Target Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Indikator Pembangunan Nasional 2025-2029.....	1
Tabel 4.2	Target Capaian Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	3
Tabel 4.3	Target Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	6
Tabel 4.4	Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 yang Ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan.....	7
Tabel 4.5	Indikasi Program Prioritas Nasional Kementerian Perhubungan.....	10
Tabel 4.6	Komposisi Anggaran Per Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	23
Tabel 4.7	Komposisi Anggaran Per Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2025-2029 Berdasarkan Sumber Pendanaan.....	24
Tabel 4.8	Indikasi Kebutuhan Pendanaan PSO Bidang Transportasi 2025-2029.....	25
Tabel 4.9	Indikasi Pendanaan Non APBN Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	27

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	1-9
Gambar 1.2	<i>Megatrend</i> Dunia 2045	1-25
Gambar 1.3	Kinerja Logistik Indonesia Tahun 2023.....	1-30
Gambar 1.4	Komposisi Kontribusi Emisi GRK Tahun 2023	1-33
Gambar 1.5	Perbandingan Konektivitas Internasional antar Negara Asia Tenggara	1-33
Gambar 1.6	Perkembangan Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalulintas di Indonesia..	1-39
Gambar 1.7	Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas menurut Status Jalan di Indonesia	1-40
Gambar 1.8	Pemilihan Permasalahan Utama Bidang Transportasi 2025-2029	1-54
Gambar 1.9	Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan	1-60
Gambar 2.1	Delapan Misi (Agenda) Pembangunan 2045.....	2-3
Gambar 2.2	Delapan Misi (Asta Cita) Presiden 2025-2029	2-5
Gambar 2.3	Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)	2-5
Gambar 2.4	Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 dengan Arah (Tujuan) Pembangunan RPJPN 2025-2045	2-8
Gambar 2.5	Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045	2-12
Gambar 2.6	Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029	2-15
Gambar 2.7	Peta strategi (<i>strategy map</i>) Kementerian Perhubungan 2025-2029	2-20
Gambar 3.1	Fokus Kementerian Perhubungan dalam Penyelenggaraan Bidang Transportasi Tahun 2025-2029.....	3-13
Gambar 3.2	Strategi Utama Pembangunan Kementerian Perhubungan 2025-2029..	3-16
Gambar 3.3	Tipikal Permasalahan Transportasi Barang Antar Kota	3-19
Gambar 3.4	Konsep <i>Hub and Spoke</i> sesuai Keunggulan Komparatif setiap Moda dalam Pengembangan Jaringan Transportasi Antar Kota	3-20
Gambar 3.5	Tipikal Permasalahan Transportasi Perkotaan di Indonesia	3-23
Gambar 3.6	Penerapan Konsep <i>Hub-and-Spoke</i> pada Jaringan Transportasi Perkotaan yang Terintegrasi	3-24
Gambar 3.7	Strategi Peningkatan Integrasi Transportasi.....	3-26
Gambar 3.8	Strategi Penanganan Kemacetan Transportasi Perkotaan.....	3-27
Gambar 3.9	Strategi Penanganan Permasalahan ODOL sesuai Lingkup Kewenangan Kementerian Perhubungan.....	3-28
Gambar 3.10	Peran Kementerian Perhubungan sebagai Regulator di Bidang Transportasi dalam Penanganan Transportasi <i>Online</i>	3-30
Gambar 3.11	Struktur Arah Kebijakan (AK) untuk Mencapai Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	3-32
Gambar 3.12	Arahan Umum Penguatan Regulasi Bidang Transportasi 2025-2029...	3-49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.13 Kerangka Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	3-58
Gambar 4.1 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Kawasan Sentra Produksi Pangan/ <i>Food Estate</i> Tahun 2025-2029	4-13
Gambar 4.2 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Kawasan Industri/Hilirisasi Tahun 2025-2029	4-13
Gambar 4.3 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Industri Transportasi Laut	4-14
Gambar 4.4 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Barang	4-14
Gambar 4.5 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu	4-14
Gambar 4.6 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu	4-15
Gambar 4.7 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan	4-15
Gambar 4.8 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kawasan Pariwisata Prioritas.....	4-16
Gambar 4.9 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan.....	4-16
Gambar 4.10 Indikasi Kerangka Pendanaan Secara Umum Sektor Transportasi Tahun 2025-2029	4-20



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. KONDISI UMUM

- 1.1.1. Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan
- 1.1.2. Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Tahun 2020-2024
- 1.1.3. Capaian Kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Nasional

1.2. POTENSI DAN PERMASALAHAN

- 1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis
- 1.2.2 Isu Strategis Transportasi Nasional
- 1.2.3 Isu Prioritas
- 1.2.4 Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko

1.3. MANDAT DAN PENUGASAN

- 1.3.1 Mandat Penyelenggaraan dari Undang-Undang di Bidang Transportasi
- 1.3.2 Penugasan dari Dokumen Perencanaan Terkait
- 1.3.3 Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan

1.1 Kondisi Umum

Pembangunan di bidang transportasi pada periode Pemerintahan 2025-2029 akan dihadapkan kepada sejumlah tantangan mulai dari pemulihan ekonomi dan adaptasi kebiasaan baru *pasca* Pandemi *Covid-19*, pesatnya perkembangan teknologi memasuki era Industri 4.0 dan *Society 5.0* maupun munculnya *triple planetary crisis* (perubahan iklim, kerusakan lingkungan dan polusi, kelangkaan sumber daya), hingga ketatnya persaingan sumber daya dan ekonomi global maupun panasnya geopolitik dunia.

Pembangunan di bidang transportasi pada periode Pemerintahan 2025-2029 diharapkan mampu menyediakan landasan bagi transformasi menuju Indonesia Emas 2045 dimana pada saat itu Indonesia telah lepas dari *Middle Income Trap* dan menjadi Negara dengan Ekonomi Terbesar No-4 Dunia. Oleh karena itu Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 harus mampu mewujudkan konektivitas yang efektif dan efisien dalam mendukung pemerataan dan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan dalam kerangka regulasi, kelembagaan dan pendanaan yang berkelanjutan.

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 sebagai dokumen perencanaan pembangunan sektoral di bidang transportasi, secara substansi berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2025-2029 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 (merupakan periode pertama pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 yang ditetapkan melalui Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 yang memiliki tujuan utama untuk mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045, yaitu Indonesia sebagai NKRI yang bersatu, berdaulat, maju, dan berkelanjutan.

1.1.1 Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Sesuai Pasal 5 dalam Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Dalam menjalankan tugas tersebut, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan 9 (sembilan) fungsi sebagai berikut:

1. Perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;
2. Pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian di daerah;
3. Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian;

4. Pengelolaan barang milik/ kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian;
5. Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian;
6. Pelaksanaan analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi;
7. Pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi; dan
8. Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian; dan
9. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Presiden.

Sepanjang periode tahun 2020-2024, Kementerian Perhubungan mengalami perubahan Struktur Organisasi seperti adanya transformasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi, termasuk penambahan Staf Ahli dan Unit Kerja Eselon II (Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi) dan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi).

Terbitnya Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan pada akhir tahun 2024 yang diikuti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan memuat penambahan Wakil Menteri, transformasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menjadi Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda, dan berbagai upaya optimalisasi unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan. Struktur organisasi Kementerian Perhubungan terdiri dari 9 (sembilan) unit Eselon I.A, 5 (lima) unit Eselon I.B, dan 5 (lima) Pusat.

1.1.2 Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Tahun 2020-2024

Evaluasi terhadap pelaksanaan Renstra Kementerian Perhubungan Periode Tahun 2020-2024 dilakukan terhadap Pelaksanaan Kegiatan Strategis, Pencapaian Sasaran dan Realisasi Anggaran. Pelaksanaan evaluasi dilakukan dengan pendekatan *gap analysis* yang membandingkan antara rencana dengan realisasi, sebagai berikut:

1. Evaluasi Pelaksanaan Kegiatan Strategis dilakukan dengan membandingkan antara rencana kegiatan strategis yang dicanangkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, khususnya yang diamanatkan dalam RPJMN 2020-2024 yakni Proyek Prioritas Nasional/*Major Project* (MP), dan proyek strategis Kementerian Perhubungan (Prioritas Nasional dan Proyek Strategis Nasional) terhadap realisasi pelaksanaan kegiatan sampai dengan tahun 2024.
2. Evaluasi Pencapaian Sasaran dilakukan dengan membandingkan antara target capaian Sasaran Strategis (SS) yang diukur menggunakan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) yang dicanangkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 terhadap realisasi yang dilaporkan melalui LKIP Kementerian Perhubungan antara Tahun 2020 hingga Tahun 2024.
3. Evaluasi Realisasi Anggaran uang dilakukan dengan membandingkan antara rencana kebutuhan anggaran dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 terhadap realisasi alokasi anggaran (khususnya APBN) sesuai DIPA untuk Kementerian Perhubungan antara Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024.

1.1.2.1 Evaluasi Pelaksanaan *Major Project* dan Indikator Prioritas Nasional

a. Pelaksanaan *Major Project* (MP)

Dalam RPJMN 2020-2024 (Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020) terdapat sebanyak 41 *Major Project* (MP). Daftar MP tersebut diperbarui terakhir kali melalui Peraturan Presiden Nomor 84 Tahun 2023 tentang Pemutakhiran Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2024 untuk mengakomodir perubahan isu strategis dan perubahan kebijakan Pemerintah. Dalam hal ini Kementerian Perhubungan ditugaskan untuk mendukung 17 *Major Project* (MP) dengan total sebanyak 558 proyek.

Sampai dengan akhir Tahun 2024, Kementerian Perhubungan telah berhasil melaksanakan sebanyak 520 proyek (atau sekitar 93,19%) dari total 558 proyek untuk mendukung 17 *Major Project* (MP), dengan rincian sebagai berikut:

1. MP 02 yakni 10 Destinasi Pariwisata Prioritas sebanyak 38 proyek dari 42 proyek;
2. MP 03 yakni 9 Kawasan Industri di luar Jawa dan 31 Smelter sebanyak 8 proyek dari 9 proyek;
3. MP 08 yakni Food Estate sebanyak 3 proyek dari 4 proyek;
4. MP 10 yakni Pembangunan Wilayah Batam-Bintan sebanyak 1 proyek dari 2 proyek;
5. MP 11 yakni Pengembangan Wilayah Metropolitan sebanyak 27 proyek dari 28 proyek;
6. MP 12 yakni Ibu Kota Negara (IKN) sebanyak 14 proyek dari 17 proyek;
7. MP 13 yakni Pengembangan Kota Baru sebanyak 11 proyek telah terlaksana seluruhnya;
8. MP 14 yakni Wilayah Adat Papua sebanyak 69 proyek dari 71 proyek;
9. MP 15 yakni Pemulihan Pasca Bencana sebanyak 2 proyek telah terlaksana seluruhnya;
10. MP 16 yakni Pusat Kegiatan Strategis Nasional sebanyak 16 proyek telah terlaksana seluruhnya;
11. MP 20 yakni Pendidikan dan Pelatihan Vokasi untuk Industri 4.0 sebanyak 153 proyek dari 161 proyek;
12. MP 22 yakni Reformasi Sistem Kesehatan Nasional sebanyak 38 proyek telah terlaksana seluruhnya;
13. MP 24 yakni KA Makassar – Parepare sebanyak 9 proyek dari 10 proyek;
14. MP 25 yakni Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu sebanyak 4 proyek dari 8 proyek;
15. MP 26 yakni SAUM di 6 Wilayah Metropolitan sebanyak 68 proyek dari 79 proyek;
16. MP 32 yakni Jembatan Udara 37 Rute di Papua sebanyak 58 proyek dari 59 proyek;
17. MP 39 yakni KA Kecepatan Tinggi Pulau Jawa sebanyak 1 proyek telah terlaksana seluruhnya.

Major Project (MP) yang melibatkan Swasta dan Pemda secara ekstensif cenderung lebih berpotensi menemui hambatan dalam pelaksanaannya (misalnya: MP25 Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu, MP26 SAUM di 6 Wilayah Metropolitan). Oleh karenanya dalam perencanaan kegiatan Renstra 2025-2029 pelibatan Swasta dan Pemda dalam proses penyusunan program dan kegiatan akan dilakukan secara lebih intensif melalui konsultasi publik dengan media FGD/rapat ataupun bentuk pelibatan lainnya.

b. Pencapaian Indikator Prioritas Nasional

Dalam RPJMN 2020-2024 terdapat 9 (sembilan) Indikator Prioritas Nasional (Indikator PN) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan untuk melaksanakannya. Data detail mengenai pencapaian Indikator PN di Bidang Transportasi yang dilaksanakan Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 1.1**.

Secara umum rata-rata capaian indikator PN Kementerian Perhubungan 2020-2024 adalah 90,56% (*on-track*), dengan rincian:

1. Sebanyak 5 (lima) Indikator PN (55,56% dari total) yang sudah terlaksana 100% atau lebih (*beyond target achievement*), yakni (i) Kondisi Jalur Kereta Api sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2, (ii) Rute Pelayaran yang Saling Terhubung, (iii) Jumlah Pelabuhan Utama yang Memenuhi Standar, (iv) Jumlah Rute Subsidi Tol Laut, dan (v) Jumlah Rute Jembatan Udara;
2. Sebanyak 1 (satu) Indikator PN (11,11% dari total) yang capaian pelaksanaannya 90-100% (*on-track achievement*), yakni Panjang Jalur Kereta Api yang Terbangun (Kumulatif);
3. Sebanyak 1 (satu) Indikator PN (11,11% dari total) yang capaian pelaksanaannya 60-90% (*moderate achievement*), yakni Jumlah Kota Metropolitan dengan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Dibangun dan Dikembangkan;
4. Sebanyak 2 (dua) Indikator PN (11,11% dari total) yang capaian pelaksanaannya kurang 60% dari (*low achievement*), yakni (i) Jumlah Pelabuhan Penyeberangan Baru yang Dibangun dan (ii) Jumlah Bandar Udara Baru yang Dibangun.

Indikator PN yang capaiannya kurang umumnya disebabkan permasalahan koordinasi yang melibatkan K/L terkait, Pemerintah Daerah dan Swasta. Perbaikan dalam penyiapan teknis kegiatan dan koordinasi akan menjadi agenda utama dalam perbaikan kerangka kelembagaan dan bisnis proses Kementerian Perhubungan mendatang.

Tabel 1.1 Capaian Indikator Program Prioritas dalam RPJMN 2020-2024 yang Ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan

No	Indikator	Target RPJMN	Capaian	Keterangan																								
1	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan Baru yang Dibangun	36	12	<p>12 Pelabuhan Penyeberangan Terbangun: Tahun 2020 : 7 Pelabuhan (P Telo, Bias Munjul, Sampalan, Siompu, Kadatua, Leti, dan Weda) Tahun 2021 : 4 Pelabuhan (Kaimana, Batanta, Salawati dan Bade) Tahun 2022 : 0 Pelabuhan Tahun 2023 : 1 Pelabuhan (Letung Kep.Riau) Tahun 2024 : 0 Pelabuhan</p> <p>Belum Terbangun sebanyak 24 Pelabuhan Penyeberangan:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">(1) Pel. Peny. Pangkalaseang (Sulteng)</td> <td style="width: 50%;">(13) Pel. Peny. Sikabalu (Sumbar)</td> </tr> <tr> <td>(2) Pel. Peny. Sermata (Maluku)</td> <td>(14) Pel. Peny. Sei Gintung (Riau)</td> </tr> <tr> <td>(3) Pel. Peny. Dakal (Riau)</td> <td>(15) Pel. Peny. Manggar (Babel)</td> </tr> <tr> <td>(4) Pel. Peny. Ketam Putih (Riau)</td> <td>(16) Pel. Peny. Karimata (Kalbar)</td> </tr> <tr> <td>(5) Pel. Peny. P. Burung (Riau)</td> <td>(17) Pel. Peny. Pasokan (Sulteng)</td> </tr> <tr> <td>(6) Pel. Peny. P. Merbau (Riau)</td> <td>(18) Pel. Peny. Makalehi (Sulut)</td> </tr> <tr> <td>(7) Pel. Peny. Serasan (Kep. Riau)</td> <td>(19) Pel. Peny. Waren (Papua)</td> </tr> <tr> <td>(8) Pel. Peny. Tarempa (Kep. Riau)</td> <td>(20) Pel. Peny. Pulau Seliau (Babel)</td> </tr> <tr> <td>(9) Pel. Peny. Dolong (Sulteng)</td> <td>(21) Pel. Peny. Wairiang (NTT)</td> </tr> <tr> <td>(10) Pel. Peny. Maritaing (NTT)</td> <td>(22) Pel. Peny. Talise (Sulut)</td> </tr> <tr> <td>(11) Pel. Peny. Merauke (Papua)</td> <td>(23) Pel. Peny. Siladen (Sulut)</td> </tr> <tr> <td>(12) Pel. Peny. Pagai Selatan (Sumbar)</td> <td>(24) Pel. Peny. Kawio (Sulut)</td> </tr> </table>	(1) Pel. Peny. Pangkalaseang (Sulteng)	(13) Pel. Peny. Sikabalu (Sumbar)	(2) Pel. Peny. Sermata (Maluku)	(14) Pel. Peny. Sei Gintung (Riau)	(3) Pel. Peny. Dakal (Riau)	(15) Pel. Peny. Manggar (Babel)	(4) Pel. Peny. Ketam Putih (Riau)	(16) Pel. Peny. Karimata (Kalbar)	(5) Pel. Peny. P. Burung (Riau)	(17) Pel. Peny. Pasokan (Sulteng)	(6) Pel. Peny. P. Merbau (Riau)	(18) Pel. Peny. Makalehi (Sulut)	(7) Pel. Peny. Serasan (Kep. Riau)	(19) Pel. Peny. Waren (Papua)	(8) Pel. Peny. Tarempa (Kep. Riau)	(20) Pel. Peny. Pulau Seliau (Babel)	(9) Pel. Peny. Dolong (Sulteng)	(21) Pel. Peny. Wairiang (NTT)	(10) Pel. Peny. Maritaing (NTT)	(22) Pel. Peny. Talise (Sulut)	(11) Pel. Peny. Merauke (Papua)	(23) Pel. Peny. Siladen (Sulut)	(12) Pel. Peny. Pagai Selatan (Sumbar)	(24) Pel. Peny. Kawio (Sulut)
(1) Pel. Peny. Pangkalaseang (Sulteng)	(13) Pel. Peny. Sikabalu (Sumbar)																											
(2) Pel. Peny. Sermata (Maluku)	(14) Pel. Peny. Sei Gintung (Riau)																											
(3) Pel. Peny. Dakal (Riau)	(15) Pel. Peny. Manggar (Babel)																											
(4) Pel. Peny. Ketam Putih (Riau)	(16) Pel. Peny. Karimata (Kalbar)																											
(5) Pel. Peny. P. Burung (Riau)	(17) Pel. Peny. Pasokan (Sulteng)																											
(6) Pel. Peny. P. Merbau (Riau)	(18) Pel. Peny. Makalehi (Sulut)																											
(7) Pel. Peny. Serasan (Kep. Riau)	(19) Pel. Peny. Waren (Papua)																											
(8) Pel. Peny. Tarempa (Kep. Riau)	(20) Pel. Peny. Pulau Seliau (Babel)																											
(9) Pel. Peny. Dolong (Sulteng)	(21) Pel. Peny. Wairiang (NTT)																											
(10) Pel. Peny. Maritaing (NTT)	(22) Pel. Peny. Talise (Sulut)																											
(11) Pel. Peny. Merauke (Papua)	(23) Pel. Peny. Siladen (Sulut)																											
(12) Pel. Peny. Pagai Selatan (Sumbar)	(24) Pel. Peny. Kawio (Sulut)																											
2	Panjang Jalur Kereta Api yang Terbangun (Kumulatif)	7.451	6.927	<p>Pembangunan jalur KA (jalur KA baru, reaktivasi termasuk jalur KA)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Tahun 2019 : 6.221 Km'sp (baseline)</td> <td style="width: 50%;">Tahun 2022 : 176,116 Km'sp,</td> </tr> <tr> <td>Tahun 2020 : 104,218 Km'sp</td> <td>Tahun 2023 : 238,60 Km'sp,</td> </tr> <tr> <td>Tahun 2021 : 140,281 Km'sp</td> <td>Tahun 2024 : 46,49 Km'sp.</td> </tr> </table>	Tahun 2019 : 6.221 Km'sp (baseline)	Tahun 2022 : 176,116 Km'sp,	Tahun 2020 : 104,218 Km'sp	Tahun 2023 : 238,60 Km'sp,	Tahun 2021 : 140,281 Km'sp	Tahun 2024 : 46,49 Km'sp.																		
Tahun 2019 : 6.221 Km'sp (baseline)	Tahun 2022 : 176,116 Km'sp,																											
Tahun 2020 : 104,218 Km'sp	Tahun 2023 : 238,60 Km'sp,																											
Tahun 2021 : 140,281 Km'sp	Tahun 2024 : 46,49 Km'sp.																											
3	Kondisi Jalur Kereta Api sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	94	94,33	<ul style="list-style-type: none"> - Kategori I dan II sepanjang 5.598,991 Km (94,33%), sedangkan Kategori III dan IV adalah sepanjang 336,057 Km (5,66%). - Nilai TQI berdasarkan hasil pengukuran menggunakan kereta ukur yang dikoordinasikan dengan PT. KAI, dengan kegiatan pendukung pencapaian target TQI berupa kegiatan pembangunan, peningkatan jalur dan jembatan serta perawatan jalur KA 																								

No	Indikator	Target RPJMN	Capaian	Keterangan						
4	Rute Pelayaran yang Saling Terhubung	27	27	Dari total 138 Trayek Pelayaran sudah terhubung 37 Trayek Pelayaran						
5	Jumlah Pelabuhan Utama yang Memenuhi Standar	7	7	7 Pelabuhan yang dilaksanakan oleh BUP (PT. Pelindo), yakni : Pelabuhan Tj. Priok, Tj. Perak, Makassar New Port, Belawan, Kijing, Bitung dan Sorong						
6	Jumlah Rute Subsidi Tol Laut	25	37	37 rute Tol Laut sudah tercapai KP – DJPL 528 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas SK KP – DJPL Tahun 2023 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk angkutan Barang Di Laut Tahun 2024						
7	Jumlah Bandar Udara Baru yang Dibangun	21	11	11 Bandara Terbangun yakni: Bandara Buntukunik, Ngloram, Nabire Baru, Siboru, Mandailing Natal, Banggai Laut, Sobaham, Bolaang Mongondow, Singkawang, Pohuwato dan Kediri.						
				Belum Terbangun sebanyak 10 Bandara: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td>(1) Bandara Bali Baru</td> <td>(6) Bandara Weda Baru</td> </tr> <tr> <td>(2) Bandara Sukabumi</td> <td>(7) Bandara Kayong Utara</td> </tr> <tr> <td>(3) Bandara Labuhan Batu</td> <td>(8) Bandara Abreso /Manokwari Selatan</td> </tr> <tr> <td>(4) Bandara Tira Tangka Balang (Murung Raya)</td> <td>(9) Bandara Wasior Baru</td> </tr> <tr> <td>(5) Bandara Kolaka Utara</td> <td>(10) Bandara Gorom</td> </tr> </table>	(1) Bandara Bali Baru	(6) Bandara Weda Baru	(2) Bandara Sukabumi	(7) Bandara Kayong Utara	(3) Bandara Labuhan Batu	(8) Bandara Abreso /Manokwari Selatan
(1) Bandara Bali Baru	(6) Bandara Weda Baru									
(2) Bandara Sukabumi	(7) Bandara Kayong Utara									
(3) Bandara Labuhan Batu	(8) Bandara Abreso /Manokwari Selatan									
(4) Bandara Tira Tangka Balang (Murung Raya)	(9) Bandara Wasior Baru									
(5) Bandara Kolaka Utara	(10) Bandara Gorom									
8	Jumlah Rute Jembatan Udara	43	45	Terdapat 45 rute jembatan udara yang sudah terealisasi						
9	Jumlah Kota Metropolitan dengan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Dibangun dan Dikembangkan	6	6	Transportasi Darat : Jakarta & Semarang telah melaksanakan SAUM dan menganggarkan dari APBD provinsi. Untuk Surabaya, Medan, Bandung dan Makassar menggunakan APBN skema BTS (Buy The Service).						
				6	4	Transportasi Perkeretaapian : 4 Kota (Jakarta, Surabaya, Medan dan Bandung) Target 2 Lokasi masih dalam pembahasan dengan Bappenas (Semarang dan Makassar)				

Sumber: Biro Perencanaan, 2025

1.1.2.2 Evaluasi Pencapaian Sasaran

Hasil evaluasi pencapaian Sasaran Strategis (SS) yang diukur dengan membandingkan rencana vs realisasi Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan selama periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 disampaikan pada **Tabel 1.2**.

Secara umum, sasaran strategis Kementerian Perhubungan telah tercapai dengan baik (di mana rata-rata capaian IKSS diatas 90% (*on-track*)). Hal ini ditunjukkan melalui capaian kinerja Kementerian Perhubungan selama periode Tahun 2020-2024 masing-masing berdasarkan rata-rata realisasi IKSS per tahun sebagai berikut: 103,40%, 98,07%, 99,76%, 105,91%, dan 97,00%. Tingginya capaian kinerja tersebut menunjukkan bahwa Kementerian Perhubungan tetap mampu berkinerja dengan baik meskipun dalam keterbatasan fiskal serta kebijakan lainnya yang mempengaruhi perilaku masyarakat dalam bertransportasi sebagai dampak pandemi *Covid-19*.

Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan dengan kategori mencapai target (*on track dengan capaian diatas 90%*) dalam periode Renstra 2020-2024 mencapai diatas 83% dari keseluruhan sasaran strategis. Di mana hanya ada 1 (satu) Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang sampai dengan Tahun 2024 sulit tercapai kinerjanya (capaian < 60%), yakni SSp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum dengan IKSSp 4 Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum. Hal ini menunjukkan bahwa ke depan diperlukan penyempurnaan atas rumusan indikator kinerja berkenaan dengan kinerja dalam penyusunan kebijakan dan regulasi di Kementerian Perhubungan yang lebih sesuai dengan karakteristik tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) sebagai pengampu penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi serta proses penetapan dan pelaksanaan regulasi yang dikoordinir oleh Biro Hukum/Bagian Hukum di masing-masing Unit Organisasi.

Selain itu, pada SSp6 Meningkatnya Kualitas Transportasi Berkelanjutan dengan IKSSp 6 Presentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi sebesar 5,13 juta ton CO₂ pada Tahun 2024, terdapat kesulitan dalam tahun-tahun pertama (Tahun 2020, 2021, dan 2022) untuk mencapai kinerjanya. Selain utamanya diakibatkan penurunan intensitas operasional moda-moda transportasi selama Covid-19, terdapat juga kendala dalam mengawali transformasi penerapan teknologi yang ramah lingkungan di bidang transportasi. Dari kondisi ini diperoleh 2 (dua) pembelajaran sebagai masukan untuk periode Renstra 2025-2029, yakni: (1) pelibatan peran publik/swasta dalam transformasi teknologi membutuhkan proses sosialisasi, dukungan kebijakan insentif/disinsentif, dan koordinasi lintas sektoral yang intensif, (2) disrupsi dari faktor eksternal (teknologi, bencana, wabah, politik anggaran, geopolitik dunia, dlsb) akan sangat mempengaruhi pencapaian kinerja penyelenggaraan sektor transportasi.

Tabel 1.2 Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Sepanjang Periode Tahun 2020 - 2024

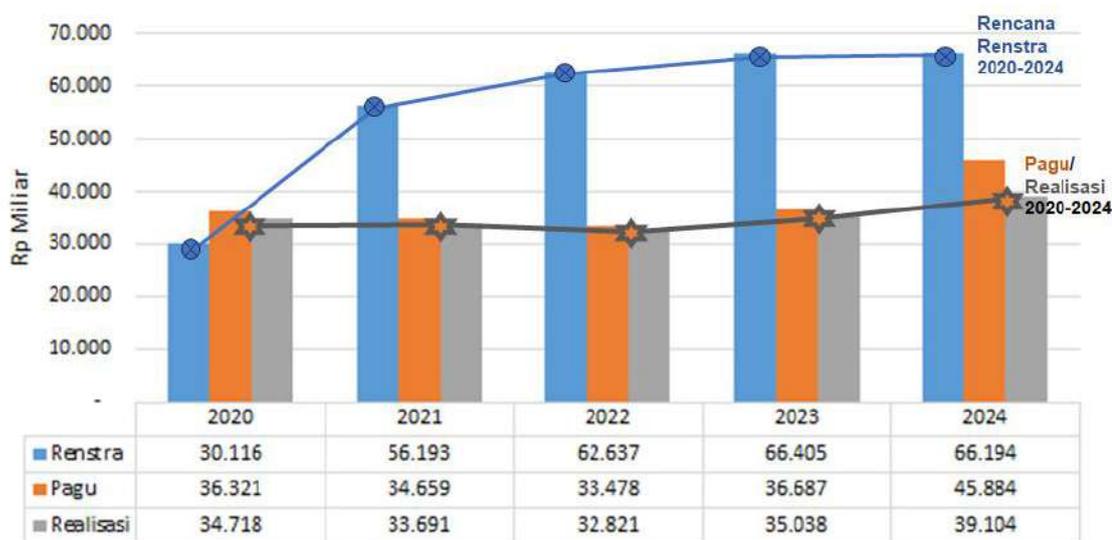
Sasaran Strategis (SS)	Indikator Kinerja Strategis (IKS)	Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
			Target	Realisasi	Capaian												
SS1 Terwujudnya konektivitas nasional	IKSS 1 Rasio konektivitas nasional	Rasio	0,634	0,696	109,78%	0,666	0,735	110,36%	0,695	0,696	100,14%	0,725	0,763	105,24%	0,763	0,777	101,83%
SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan	IKSS 2.1 Indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	80	88,54	110,68%	83	86,71	104,47%	85	93,92	110,49%	88,4	106,403	120,37%	88,5	94,746	107,05%
	IKSS 2.2 On Time Performance (OTP) Layanan transportasi	%	74,8	79,354	106,09%	76,62	74,658	97,44%	78,44	74,146	94,53%	80,26	72,592	90,45%	82,08	75,304	91,74%
SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi	IKSS 3 Rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan	Rasio	31,99	23,102	138,47%	31,53	24,531	128,53%	28,85	19,936	144,71%	26,39	17,64	149,60%	23,71	19,242	118,84%
SSp4 Meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum	IKSSp 4 Kualitas tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum	%	73,5	44,937	61,14%	80	45,123	56,40%	88,3	42,986	48,68%	88,3	38,587	43,70%	94,8	35,135	37,06%

Sasaran Strategis (SS)	Indikator Kinerja Strategis (IKS)	Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
			Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian									
SSp5 Meningkatnya kualitas SDM transportasi yang kompeten	IKSSp 5 Tingkat pemenuhan SDM Transportasi yang kompeten	%	85	91,334	107,45%	85	87,839	103,34%	85	95,314	112,13%	85	105,23	123,80%	85	95,017	111,78%
SSp6 Meningkatnya kualitas transportasi berkelanjutan	IKSSp 6 Presentase penurunan emisi GRK sektor transportasi sebesar 5,13 juta ton CO2 pada tahun 2024	%	66,67	63,683	95,52%	72,51	55,872	77,05%	81,09	65,77	81,11%	89,86	101,491	112,94%	100	101,18	101,18%
SSp7 Meningkatnya pengawasan dan pengendalian	IKSSp 7 Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian"	%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%
SSp8 Meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik	IKSSp 8 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78	83,05	106,47%	79	85,27	107,94%	79,5	86,48	108,78%	80	85,26	106,57 %	80,5	85,26	105,91%

Sumber: LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2020, Tahun 2021, Tahun 2022, Tahun 2023, dan Tahun 2024

1.1.2.3 Evaluasi Realisasi Anggaran

Pembangunan infrastruktur nasional membutuhkan dana yang besar, dimana kebutuhan pendanaan APBN dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024 mencapai Rp 281,65 Triliun. Kementerian Perhubungan termasuk dalam K/L dengan kategori Pagu Besar. Selama 5 (lima) tahun terakhir besaran pagu anggaran Kementerian Perhubungan cukup fluktuatif (berkisar antara Rp 34 sd 39 Triliun per tahun) sehingga total alokasi pendanaan dari Tahun 2020 s.d 2024 hanya senilai Rp187,02 Triliun (sekitar 66,40% dari rencana kebutuhan). Profil data rencana vs alokasi vs realisasi anggaran (APBN) Kementerian Perhubungan 2020-2024 disampaikan pada **Gambar 1.1**.



*LK Anaudited belum terbit

Gambar 1.1 Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sumber: Biro Keuangan, 2025

Terlepas dari adanya dampak Covid-19, profil alokasi anggaran Kementerian Perhubungan dari tahun ke tahun selama periode 2020-2024 terlihat stabil pada angka Rp 35-45 Triliun per tahun. Memperhatikan kecenderungan tersebut, maka perencanaan anggaran untuk periode Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 akan dibuat setara dari tahun ke tahun dengan memperhatikan perkembangan pagu anggaran pada tahun berjalan.

Realisasi penyerapan anggaran Kementerian Perhubungan pada periode 2020-2024 relatif tinggi, dengan rata-rata sekitar 93,77%. Realisasi anggaran terbesar terjadi pada Tahun 2022 sebesar 98,04%. Kementerian Perhubungan terus melakukan upaya peningkatan realisasi anggaran, di mana dalam rentang 3 tahun pertama (Tahun 2020 sd Tahun 2022 yang masih terdampak Covid-19) realisasi anggaran Kementerian Perhubungan terus mengalami peningkatan, namun pada 2 tahun terakhir (2023-2024) kembali mengalami tren penurunan karena terdapat beberapa kegiatan yang membutuhkan kajian kembali, adanya permasalahan teknis, ataupun tidak tercapainya realisasi fisik pekerjaan di lapangan.

Pandemi *Covid-19* yang terjadi memberikan dampak yang signifikan pada stabilitas perekonomian nasional, sehingga pemerintah pusat melakukan *realokasi* dan *refocusing* anggaran melalui Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*¹. Implikasi dari peraturan tersebut mengarahkan Kementerian Perhubungan untuk melakukan penyesuaian anggaran pada Tahun Anggaran 2020 s.d Tahun 2022 melalui perubahan program di lingkungan Kementerian Perhubungan sesuai dengan Surat Edaran Bersama Menteri PPN/Kepala Bappenas² (semula memiliki 9 program menjadi 4 program sesuai Unit Kerja Eselon I) serta Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP)³ yang mencakup Redesain Program, Redesain Kegiatan, dan Redesain *Output/Keluaran*, yang berlaku secara efektif sejak Tahun Anggaran 2021.

Detail pagu dan realisasi anggaran berdasarkan penyesuaian program di lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 disampaikan dalam **Tabel 1.3**. Selama periode Renstra Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan melaksanakan 4 (empat) program sesuai arahan RSPP, yakni: (1) GA Program Infrastruktur Konektivitas, (2) WA Program Dukungan Manajemen, (3) DL Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, dan (4) KB Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi⁴.

Proporsi alokasi anggaran Kementerian Perhubungan selama periode Tahun 2020-2024 disesuaikan dengan fokus tugas dan fungsi Kementerian di bidang transportasi, sehingga mayoritas anggaran digunakan untuk pelaksanaan Program Infrastruktur Konektivitas (GA) sebesar 73,74% untuk pengembangan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi. Alokasi anggaran terbesar berikutnya adalah untuk Program Dukungan Manajemen (WA) sekitar 19,87% dimana sebagian besar digunakan untuk membiayai operasional sejumlah 532 (lima ratus tiga puluh dua) Unit Pelaksana Teknik (UPT) yang menyediakan layanan publik dan pelaksanaan tugas teknis operasional di lapangan. Dan sisanya, sekitar 6,27% dialokasikan untuk Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi (DL) untuk pengembangan SDM internal (aparatur Kementerian Perhubungan) maupun eksternal (diklat pembentukan maupun diklat pemberdayaan masyarakat).

¹ Peraturan pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2020 Tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) yang kemudian ditetapkan menjadi UU Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2020 tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)

² Surat Edaran Bersama Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor: B.308/M.PPN/D.8/PP.04.03/2020 dan surat Menteri Keuangan Nomor: S-357/MK.02/2020 tanggal 8 Mei 2020 perihal Daftar Program Kementerian/Lembaga TA 2021

³ Surat Edaran Bersama Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor: B.517/M.PPN/D.8/PP.04.03/2020 dan surat Menteri Keuangan Nomor: S-517/MK.02/2020 tanggal 24 Juni 2020 perihal Pedoman Redesign Sistem Perencanaan dan Penganggaran

⁴ Dengan adanya transformasi kelembagaan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan (Balitbanghub) menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT), maka sejak Tahun 2022 anggaran KB Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi dialihkan ke program GA Program Infrastruktur Konektivitas

Tabel 1.3 Realisasi Anggaran Pasca Penyesuaian Program di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (Rp.Miliar)

NO	Eselon I / Jenis Belanja	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
		Pagu	Real	%	Pagu	Real	%	Pagu	Real	%	Pagu	Real	%	Pagu	Real	%
1	SETJEN	597,5	589,86	98,72%	552,29	550,35	99,65%	485,12	483,11	99,58%	565,88	563,16	99,52%	662,6	637,5	96,21%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	552,29	550,35	99,65%	485,12	483,11	99,58%	565,88	563,16	99,52%	662,6	637,5	96,21%
	022.01.01 Program Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Perhubungan	597,5	589,86	98,72%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ITJEN	86,59	85,47	98,71%	78,24	78,23	99,99%	87,14	86,16	98,88%	101,81	101,79	99,98%	115,22	111,6	96,86%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	78,24	78,23	99,99%	87,14	86,16	98,88%	101,81	101,79	99,98%	115,22	111,6	96,86%
	022.02.03 Program Pengawasan dan Peningkatan Akuntabilitas Aparatur Kementerian Perhubungan	86,59	85,47	98,71%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	DITJEN HUBDAT	5.748,85	5.631,17	97,95%	5.734,25	5.669,99	98,88%	5.364,90	5.285,24	98,52%	5.811,38	5.722,46	98,47%	6.750,30	6.339,49	93,91%
	GA Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	4.699,07	4.655,82	99,08%	4.432,52	4.358,90	98,34%	4.716,65	4.629,78	98,16%	5.360,51	4.995,79	93,20%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	1.035,18	1.014,17	97,97%	932,38	926,33	99,35%	1.094,72	1.092,68	99,81%	1.389,79	1.343,70	96,68%
	022.03.06 Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat	5.748,85	5.631,17	97,95%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	DITJEN HUBLA	9.911,94	9.513,42	95,98%	9.496,49	9.144,79	96,30%	9.285,06	9.042,08	97,38%	10.626,95	10.414,98	98,01%	14.638,48	14.024,34	95,80%
	GA Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	6.580,74	6.303,70	95,79%	6.263,78	6.089,24	97,21%	7.582,96	7.392,84	97,49%	11.079,52	10.647,35	96,10%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	2.915,75	2.841,09	97,44%	3.021,28	2.952,84	97,73%	3.043,99	3.022,14	99,28%	3.558,96	3.376,99	94,89%

NO	Eselon I / Jenis Belanja	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
		Pagu	Real	%	Pagu	Real	%	Pagu	Real	%	Pagu	Real	%	Pagu	Real	%
	022.04.08 Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut	9.911,94	9.513,42	95,98%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	DITJEN HUBUD	5.806,58	5.481,79	94,41%	7.020,98	6.795,54	96,79%	7.518,61	7.314,79	97,29%	7.466,21	7.362,08	98,61%	8.241,94	7.713,91	93,59%
	GA Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	5.229,08	5.048,36	96,54%	5.636,94	5.475,55	97,14%	5.102,84	5.026,96	98,51%	5.383,11	5.014,94	93,16%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	1.791,91	1.747,19	97,50%	1.881,67	1.839,23	97,74%	2.363,38	2.335,12	98,80%	2.858,83	2.698,97	94,41%
	022.05.09 Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara	5.806,58	5.481,79	94,41%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	DITJEN KA	10.944,52	10.271,11	93,85%	8.885,90	8.595,95	96,74%	6.808,14	6.706,86	98,51%	7.773,90	6.546,09	84,21%	10.752,31	5.853,72	54,44%
	GA Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	8.439,42	8.163,08	96,73%	6.308,12	6.220,64	98,61%	7.251,36	6.030,97	83,17%	10.150,76	5.301,27	52,23%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	446,48	432,87	96,95%	500,01	486,22	97,24%	522,55	515,12	98,58%	601,55	552,46	91,84%
	022.08.07 Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	10.944,52	10.271,11	93,85%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	BKT	157,35	155,44	98,79%	141	139,58	98,99%	97,3	97,1	99,79%	161,13	160,98	99,91%	196,46	188,04	95,72%
	GA Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	73,88	73	98,82%	-	-	-	83,48	83,37	99,87%	107,01	99,78	93,25%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	-	-	-	97,3	97,1	99,79%	77,66	77,61	99,94%	89,45	88,26	98,67%
	KB Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi	-	-	-	67,12	66,58	99,18%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

NO	Eselon I / Jenis Belanja	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
		Pagu	Real	%												
	022.11.04 Program Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan	157,35	155,44	98,79%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	BPSDMP	2.840,21	2.764,48	97,33%	2.456,34	2.425,61	98,75%	3.587,83	3.561,95	99,28%	3.919,60	3.906,94	99,68%	4.196,26	3.913,14	93,25%
	DL Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	1.240,87	1.219,86	98,31%	2.210,90	2.201,02	99,55%	2.591,22	2.581,70	99,63%	2.844,41	2.589,22	91,03%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	1.215,47	1.205,75	99,20%	1.376,93	1.360,93	98,84%	1.328,37	1.325,24	99,76%	1.351,84	1.323,92	97,93%
	022.12.05 Program Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	2.840,21	2.764,48	97,33%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	BPTJ	227,64	225,07	98,87%	293,76	291,1	99,10%	244,14	244,08	99,98%	259,71	259,28	99,83%	330,17	317,24	96,08%
	GA Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	209,19	207,95	99,41%	174,86	174,83	99,98%	182	181,83	99,91%	235,88	224,49	95,17%
	WA Program Dukungan Manajemen	-	-	-	84,57	83,15	98,33%	69,28	69,25	99,96%	77,71	77,45	99,66%	94,3	92,75	98,36%
	022.13.10 Program Pengelolaan Transportasi Jabodetabek	227,64	225,07	98,87%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	36.321,18	34.717,81	95,59%	34.659,25	33.691,14	97,21%	33.478,24	32.821,37	98,04%	36.686,57	35.037,76	95,51%	45.883,74	39.098,98	85,21%

Sumber: Biro Keuangan, 2025

1.1.3 Capaian Kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Nasional

Selama periode 2020-2024 Kementerian Perhubungan berupaya mewujudkan 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. Dengan mengacu pada visi, misi dan arah kebijakan tersebut, tercapai sejumlah hasil pelaksanaan pembangunan di sektor transportasi Tahun 2020-2024 dengan *highlight* untuk masing-masing sub sektor sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Highlight capaian program kegiatan infrastruktur konektivitas, pelayanan serta keselamatan dan keamanan Sub Sektor Transportasi Darat Tahun 2020-2024 disampaikan pada tabel berikut.

Tabel 1.4 Program Kegiatan Sub Sektor Transportasi Darat Tahun 2020-2024

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
A	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	
1	Pembangunan Terminal Tipe-A & Terminal Barang	13 Lokasi
2	Pembangunan Fasilitas Pendukung & Integrasi Moda	13 Lokasi
3	Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis	9 Unit
4	Pembangunan Bus Air	3 Lokasi
5	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan	17 Lokasi
6	Pembangunan Pelabuhan Sungai	17 Lokasi
7	Pembangunan Pelabuhan Danau	9 Lokasi
8	Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (Buy The Service)	11 Lokasi
B	Pelayanan Transportasi Darat	
1	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Tipe-A	51 Lokasi
2	Digitalisasi Terminal Tipe-A	9 Lokasi
3	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan	61 Lokasi
4	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai	26 Lokasi
5	Rehabilitasi Pelabuhan Danau	2 Lokasi
C	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	
1	Pembangunan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)	7 Lokasi
2	Rehabilitasi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)	43 Lokasi
3	Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)	3 Lokasi
4	Pembangunan Implementasi Batas Kecepatan	2 Lokasi
5	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	33 Lokasi
6	Pembangunan Rambu Sungai dan Danau	26 Lokasi
7	Pembangunan Halte Sungai	77 Lokasi
8	Pengembangan Sistem Pemantauan Lalu Lintas Kapal SDP	26 Lokasi
9	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose	3 Lokasi

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat, 2025

2. Transportasi Laut

Highlight capaian program kegiatan infrastruktur konektivitas, pelayanan serta keselamatan dan keamanan Sub Sektor Transportasi Laut Tahun 2020-2024 disampaikan pada tabel berikut.

Tabel 1.5 Program Kegiatan Sub Sektor Transportasi Laut Tahun 2020-2024

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
A Infrastruktur Konektivitas Transportasi Laut		
1	Pembangunan Kapal Penunjang Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	4 Unit
2	Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Laut	232 Lokasi
3	Pembangunan/Lanjutan/Penyelesaian/Pengembangan/Rehabilitasi Pelabuhan Laut	109 Lokasi
4	Pengadaan Peralatan Bongkar Muat	9 Unit
B Pelayanan Transportasi Laut		
1	Pengadaan Perangkat dan Pengembangan Sistem Informasi Buku Pelaut <i>Online</i>	15 UPT
2	Pengadaan Perangkat Sistem Informasi <i>Seafares's Identity Document</i>	3 UPT
3	Pengadaan Perangkat dan Pembangunan Sistem Informasi <i>e-Pas</i> Kecil	74 UPT
4	Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis	107 Trayek
5	Penyelenggaraan Tol Laut dengan mekanisme Penugasan dan Swasta	37 Trayek
6	Pelayanan Angkutan Kapal Ternak	6 Trayek
7	Penyelenggaraan Kapal Rede (Angkutan Perairan Pelabuhan)	16 Unit
8	Penyelenggaraan Mudik Gratis Sepeda Motor Dengan Kapal Laut	1 Paket
C Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut		
1	Jumlah Pembangunan baru kapal negara Kenavigasian	12 Unit
2	Jumlah Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	89 Lokasi
3	Pembangunan/ Peningkatan/ Rehabilitasi/ Pengadaan di bidang Telekomunikasi Pelayaran (VTS, GMDSS)	89 Lokasi
4	Jumlah Alur Pelayaran yang Telah Ditetapkan	128 Lokasi
5	Pembangunan Kapal Patroli	37 Unit

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut, 2025

3. Transportasi Udara

Highlight capaian program kegiatan infrastruktur konektivitas, pelayanan serta keselamatan dan keamanan Sub Sektor Transportasi Udara Tahun 2020-2024 disampaikan pada tabel berikut.

Tabel 1.6 Program Kegiatan Sub Sektor Transportasi Udara Tahun 2020-2024

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
A Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara		
1	Pembangunan/Pengembangan Bandar Udara	79 lokasi
2	Rehabilitasi Bandar Udara (di daerah terisolir, perbatasan, dan rawan bencana)	17 lokasi
B Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara		
1	Pengadaan pesawat kalibrasi	1 unit

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
2	Peralatan penunjang pengendalian dan pengawasan navigasi penerbangan (CNS/ATM)	1 unit
3	Peningkatan dan pemenuhan standar keselamatan bandar udara	57 lokasi

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2025

Untuk pelayanan transportasi udara pelaksanaannya berupa penyediaan angkutan udara perintis (yang setiap tahun berbeda rutenya), direalisasikan sebagai berikut:

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	2020	2021	2022	2023	2024
C	Pelayanan Transportasi Udara					
1	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang	192	214	228	226	250
2	Jumlah rute angkutan udara perintis kargo	27	38	41	40	44
3	Jumlah rute subsidi angkutan udara kargo	1	1	1	1	1
4	Jumlah drum BBM angkutan udara perintis penumpang	8.471	9.485	7.106	7.303	8.405
5	Jumlah drum BBM angkutan udara perintis kargo	2.191	1.698	1.143	1.175	1.510

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara, 2025

4. Transportasi Perkeretaapian

Highlight capaian program kegiatan infrastruktur konektivitas, pelayanan serta keselamatan dan keamanan Sub Sektor Transportasi Perkeretaapian Tahun 2020-2024 disampaikan pada tabel berikut.

Tabel 1.7 Program Kegiatan Sub Sektor Perkeretaapian Tahun 2020-2024

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
A	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	
1	Jalur Kereta Api Terbangun (komulatif)	723,3 km'sp
2	Stasiun Kereta Api	69 Stasiun
3	Persinyalan dan Teleomunikasi Perkeretaapian	66 unit
4	Listrik Aliran Atas	5 kegiatan (530,44 km)
5	Infrastruktur Perkeretaapian	14 paket
B	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	
1	Jumlah Panjang Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api	556,376 km
2	Jumlah Panjang Peningkatan Jalur Ganda Kereta Api	1.233,08 km
3	Subsidi Perintis Perkeretaapian	7 layanan (2024)
4	Subsidi Angkutan Motor melalui Kereta Api	3 lintas pelayanan
5	Pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI Kategori I dan II	95,02%
6	Jumlah Peningkatan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Perkeretaapian	66 unit
7	Peningkatan/Pembangunan Gardu Traksi dan LAA Perkeretaapian	5 kegiatan (Jabodetabek)
C	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	
1	Penerapan Sistem Manajemen Keselematan Perkeretaapian	7 Penerapan SMKP
2	Jumlah lokasi dan kegiatan peningkatan keselamatan (spesifik	1.889 lokasi

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
	untuk kegiatan penanganan perlintasan sebidang berupa penutupan perlintasan sebidang)	
3	Jumlah Pengujian Sarana Perkeretaapian	47.084 Unit
4	Jumlah Sertifikasi Sarana Perkeretaapian	45.162 Unit
5	Jumlah Sertifikasi Kelaikan Prasarana Perkeretaapian	1.481 Unit
6	Jumlah Sertifikasi SDM Perkeretaapian	36.929 Sertifikat

Sumber : Ditjen Perkeretaapian, 2025

5. Transportasi Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi

Highlight capaian program kegiatan infrastruktur konektivitas, pelayanan serta keselamatan dan keamanan Transportasi Perkotaan Jabodetabek Tahun 2020-2024 disampaikan pada tabel berikut.

Tabel 1.8 Program Kegiatan Perkotaan Jabodetabek Tahun 2020-2024

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
A	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Jabodetabek	
1	Pembangunan Prasarana Kereta Api Perkotaan	1 unit
2	Pembangunan Fasilitas Pejalan Kaki/ Sepeda	5 lokasi jalur sepeda
3	Fasilitas Integrasi Simpul Transportasi Berbasis Angkutan Massal yang terbangun	5 unit
B	Pelayanan Transportasi Jabodetabek	
1	Terminal Tipe A yang Terbangun	2 unit
2	Layanan Rute Angkutan Pemandu Moda yang Ramah Lingkungan yang dibangun dan dikembangkan	8 Layanan
3	Terminal Tipe A yang Dikembangkan (Non Prioritas Nasional)	2 unit
4	Layanan Angkutan Orang	7 Layanan
5	Layanan Angkutan Barang	2 Layanan
6	Kota Aglomerasi yang Menerapkan Sistem Angkutan Umum Massal	5 Kota
7	Kota Aglomerasi yang Menerapkan Sistem Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan	4 Kota
8	Layanan Angkutan Umum Berbasis Jalan yang Mendapatkan Subsidi	3 layanan
9	Jumlah Kegiatan Peningkatan Kinerja Ruas dan Simpang	3 Kegiatan
10	Pembangunan dan Pengembangan ATCS di Jalan Nasional	11 unit
C	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jabodetabek	
1	Jumlah Lokasi Pemasangan Fasilitas dan Perlengkapan Jalan	8 Lokasi

Sumber : DITM, 2025

6. Kebijakan Transportasi

Highlight kebijakan transportasi terkait program infrastruktur konektivitas selama periode tahun 2020-2024, sebagai berikut:

a. Kebijakan bidang sarana dan prasarana

- 1) Perumusan NSPK Transportasi (Bidang Jalan Dan Integrasi Moda, Perkeretaapian, Pelayanan, Penerbangan)

- 2) Kebijakan Pembangunan Transportasi (Bidang Sarana Transportasi, Prasarana Dan Integrasi Moda, Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan, Keselamatan Dan Keamanan Transportasi)

b. Koordinasi

Konsolidasi Rancangan Kebijakan (Bidang Sarana Transportasi, Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda, Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan, Keselamatan Dan Keamanan Transportasi, dan Koordinasi Lintas Bidang.

c. Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana Pendukung *Major Project* RPJMN 2020-2024.

- 1) Sistem Transportasi Ibukota Nusantara
- 2) Transportasi Di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Yang Dikembangkan
- 3) Pengembangan Wilayah Metropolitan (Palembang, Banjarmasin, Makassar, Perbatasan)
- 4) Transportasi Di Kawasan Terluar, Terdepan, Tertinggal Dan Perbatasan (3TP) Yang Dikembangkan
- 5) Sistem Transportasi Pendukung Logistik Yang Dikembangkan
- 6) Kereta Api Makassar Pare Pare
- 7) Kereta Api Kecepatan Tinggi Pulau Jawa
- 8) Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah Metropolitan (Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, Makassar)

7. Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

Penyelenggaraan pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan dilakukan oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) yang melaksanakan fungsi penyusunan, pelaksanaan, pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan secara keseluruhan. Adapun program yang dilaksanakan selama tahun 2020-2024 secara garis besar disampaikan pada tabel berikut.

Tabel 1.9 Program Kegiatan Pengembangan SDM Perhubungan Tahun 2020-2024

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Realisasi
1	Jumlah lulusan Diklat Vokasi Pendidikan Perhubungan Darat	6.677 orang
2	Jumlah lulusan Diklat Teknis Pendidikan Perhubungan Darat	29.480 orang
3	Diklat Pemberdayaan Masyarakat Keselamatan Safety and Security SDM Transportasi Darat	37.410 orang
4	Jumlah Sarana dan Prasarana Penunjang Diklat Transp.Darat	30 paket
5	Jumlah lulusan Diklat Vokasi Pendidikan Perhubungan Laut	14.711 orang
6	Jumlah lulusan Diklat Teknis Pendidikan Perhubungan Laut	1.872.595 orang
7	Diklat Pemberdayaan Masyarakat Keselamatan Safety and Security SDM Transportasi Laut	256.222 orang
8	Jumlah Sarana dan Prasarana Penunjang Diklat Transportasi Laut	48 paket
9	Jumlah Lulusan Diklat Vokasi Pendidikan Perhubungan Udara	5.454 orang
10	Jumlah Lulusan Diklat Teknis Pendidikan Perhubungan Udara	24.170 orang
11	Diklat Pemberdayaan Masyarakat Keselamatan Safety and Security SDM Transportasi Udara	26.416 orang
12	Jumlah Sarana dan Prasarana Penunjang Diklat Transportasi Udara	32 paket

Sumber : BPSDM Perhubungan, 2024

8. Penyusunan Regulasi di Bidang Transportasi

Selain capaian di bidang infrastruktur, perumusan rekomendasi kebijakan dan pengembangan SDM yang telah disampaikan pada Butir 1 s.d Butir 7 sebelumnya, selama periode 2020-2024 Kementerian Perhubungan telah menerbitkan 330 Peraturan Menteri Perhubungan, dimana seluruhnya tidak pernah mendapatkan *class action* dari masyarakat. Adapun rinciannya disampaikan pada tabel berikut.

Tabel 1.10 Regulasi Yang Telah Diterbitkan Periode Tahun 2020-2024

No	Sektor	Peraturan Menteri Yang Diterbitkan					Jumlah
		Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Tahun 2024	
1	Transportasi Darat	19	22	5	5	4	55 Peraturan
2	Transportasi Perkeretaapian	4	8	4	12	6	34 Peraturan
3	Transportasi Laut	4	42	17	8	5	76 Peraturan
4	Transportasi Udara	8	30	5	3	11	57 Peraturan
5	Penunjang	44	17	8	32	8	109 Peraturan
Jumlah		78	119	39	60	34	330 Peraturan

Sumber : Biro Hukum, 2024

9. Penghargaan yang Diterima

Selama 2020-2024 Kementerian Perhubungan juga telah menerima berbagai penghargaan sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan yakni:

- a. Penghargaan Kementerian Perhubungan Tahun 2020
 - 1) Predikat Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” (WTP) atas Laporan Keuangan Tahun 2019 dari Badan Pemeriksa Keuangan sebanyak 7 Kali Berturut-turut pada 28 Juli 2020.
 - 2) Penghargaan Anugerah Keterbukaan Informasi Badan Publik Tahun 2020 Kategori Kementerian Dengan Predikat Sebagai Badan Publik “Informatif” dengan Nilai 92.47.
 - 3) Indonesia terpilih kembali menjadi Anggota Dewan International Maritime Organization (IMO) Kategori C Periode 2020-2021.
 - 4) Menteri Perhubungan menerima penghargaan Penghargaan Itera Adi Karsa Utama dari Rektor Institut Teknologi Sumatera (ITERA) pada 30 November 2020.
 - 5) Indonesia Berhasil Membawa Kebijakan Pergantian Awak Kapal Pada Pelayaran Internasional ke tingkat PBB pada 1 Desember 2020.
 - 6) Penghargaan Tertinggi Kategori Kemitraan Utama dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) pada 15 Desember 2020.

- b. Penghargaan Kementerian Perhubungan Tahun 2021
- 1) Predikat Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” (WTP) dari Badan Pemeriksa Keuangan atas Laporan Keuangan Tahun 2020 pada 30 Juni 2021.
 - 2) Peringkat ke-10 Kinerja Anggaran T.A.2020 pada Kelompok K/L Kategori Pagu Besar dari Kementerian Keuangan dengan nilai 92,4 (predikat sangat baik).
 - 3) Peringkat ke-3 Kepatuhan Standar Pelayanan Publik Tahun 2021 dari Ombudsman;
 - 4) Peringkat ke-4 Kementerian dengan Indeks Maturitas Kategori Tinggi Tahun 2021 dari Komisi Aparatur Sipil Negara.
 - 5) Penghargaan Anugerah Keterbukaan Informasi Badan Publik Tahun 2021 Kategori Kementerian dengan predikat sebagai Badan Publik “Informatif” dengan nilai 92.97.
 - 6) Penghargaan KPPU Award 2021 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) karena dinilai telah menjalankan prinsip pola kemitraan yang baik pada 14 Desember 2021.
 - 7) Peringkat ke-3 BKN Award 2021 Instansi Pengelola Kepegawaian Terbaik Dari Badan Kepegawaian Nasional;
 - 8) Level 3 (Proaktif) Status UKPBJ (Unit Kerja Pengadaan Barang/Jasa) dari Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah;
 - 9) Penghargaan Indikator Kinerja Penilaian Anggaran (IKPA) Semester I Tahun 2021 pada Sekretariat Badan Litbang Perhubungan dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
 - 10) Survey penilaian integritas KPK di atas rata-rata nasional, Kementerian Perhubungan sebesar 78,9 sedangkan Nasional adalah 72,4;
 - 11) Tindak lanjut TLHP BPK diatas rata-rata nasional dan tertinggi di AKN I, dimana Kementerian Perhubungan 76,5% sedangkan Nasional 75,8%;
 - 12) Pembangunan Zona Integritas Tahun 2021 dari Kementerian PAN-RB, dimana Kementerian Perhubungan meraih 14 UPT sebagai Wilayah Bebas dari Korupsi;
 - 13) Penyelamatan Uang Negara sebesar TLHP BPK dari 2007 Rp1,5 T dan TLHA Itjen dari 2003 Rp 1,8 T serta Reviu HPS dari 2017, sebanyak Rp3,6T terhadap Rp49,4 T, dari HPS yang diajukan ke Itjen.
- c. Penghargaan Kementerian Perhubungan Tahun 2022
- 1) Penghargaan sebagai Kementerian dengan Indeks Maturitas Kategori Tinggi dari Komisi Aparatur Sipil Negara pada 11 Januari 2022.
 - 2) Predikat Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” (WTP) dari Badan Pemeriksa Keuangan atas Laporan Keuangan Tahun 2021 (9 kali berturut-turut) pada 29 Juni 2022.
 - 3) Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi (ALI) 2022 dari Kementerian Investasi/BKPM.
 - 4) Penghargaan Anugerah Keterbukaan Informasi Badan Publik Tahun 2022 Kategori Kementerian dengan predikat sebagai Badan Publik “Informatif” dengan nilai 98.05.

- 5) Indonesia terpilih kembali menjadi Anggota Dewan *International Maritime Organization* (IMO) Kategori C Periode 2022-2023.
- 6) Penghargaan Predikat Terbaik Kategori Pengelolaan Komunikasi dan Media Massa dalam Ajang Tempo Ministry Award 2022 oleh Tempo Group pada 9 Desember 2022.
- 7) Penghargaan Bhumandala Simpul Jaringan Informasi Geospasial Tahun 2022 Simpul Jaringan Terbaik kategori Kementerian/Lembaga (Bhumandala Ariti).
- 8) Penghargaan Bhumandala Nama Rupabumi atas penyediaan Informasi Geospasial yang Akurat, Mutakhir dan Berkepastian Hukum kategori K/L.
- 9) Predikat Wilayah Bebas Korupsi (WBK) dari Kementerian PAN RB kepada 3 (tiga) UPT Terminal Guntur Melati Garut Jawa Barat, Kantor OP Utama Makassar, dan Poltrada Bali.
- 10) Penghargaan Penilaian Kepatuhan Standar Pelayanan Publik dari Ombudsman kepada Direktorat LLAKA, Prasarana dan Keselamatan Ditjen Perkeretaapian.
- 11) Penghargaan Satuan Kerja Pengelola SBSN Terbaik 2022 dari Kementerian Keuangan kepada BPTD Wil. XVIII Sultra, BTP Jabar dan KSOP Muntok.
- 12) Penghargaan Sertifikasi Terbanyak kepada Sesditjen Perkeretaapian antar Lembaga di lingkungan Kanwil ATR-BPN Jawa Tengah dan Sumatera Utara.
- 13) BPKARSS meraih Predikat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik Kategori Pelayanan Prima K/L Umum dari Kementerian PAN-RB.
- 14) Penghargaan Predikat Transportasi Publik Ramah Anak Layanan *Buy The Service* (BTS) BISKITA Transpakuan di Kota Bogor.
- 15) Apresiasi KPK atas Komitmen dan Kontribusi dalam Aksi Pemangkasan Birokrasi dan Peningkatan Layanan di Kawasan Pelabuhan Tahun 2021-2022.
- 16) Nominasi 10 Besar pada Festival Film Anti Korupsi 2022.
- 17) Top *CEO on Digital Implementation* 2022 Kepala Pusat Data dan Teknologi Informasi. Diselenggarakan Majalah IT Works.
- 18) Pusdatin memperoleh Sertifikasi ISO 270001 untuk Penerapan Sistem Manajemen Keamanan Informasi (2 kali berturut-turut).
- 19) Unit Kearsipan I Kementerian Perhubungan ditetapkan sebagai Unit Kearsipan terakreditasi A (sangat baik) oleh Kepala Arsip Nasional.
- 20) KNKT memperoleh predikat “Menuju Informatif” untuk Kategori Lembaga Non-Struktural oleh Komisi Informasi Pusat.
- 21) Penghargaan dari Kepala Badan Reserse Kriminal (Bareskrim) Kepolisian Negara Republik Indonesia pada 24 November 2022.
- 22) Penghargaan dalam Penilaian Kinerja Penyelenggaraan Pelayanan Publik lingkup Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah pada tahun 2022 dengan Kategori A dan Indeks 4,55 oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi.
- 23) Apresiasi dari berbagai pihak atas penyelenggaraan mudik yang aman dan lancar setelah 2 (dua) tahun tidak dilaksanakan.

- d. Penghargaan Kementerian Perhubungan Tahun 2023
- 1) Penghargaan sebagai Pembina Teknis Badan Layanan Umum Terbaik 2023 dari Kementerian Keuangan pada 2 Maret 2023.
 - 2) Predikat Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” (WTP) dari Badan Pemeriksa Keuangan atas Laporan Keuangan Tahun 2022 (10 kali berturut-turut) pada 25 Juli 2023.
 - 3) Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi Tahun 2023 dari Kementerian Investasi/ BKPM.
 - 4) Realisasi Belanja Produk Dalam Negeri Dan Sektor UMKM Tahun 2023 yang Melampaui Target.
 - 5) Kementerian Perhubungan Berhasil Melancarkan Transportasi Pada Kegiatan Pertemuan Pemimpin Internasional pada Kegiatan G20 dan KTT ke-24 ASEAN di Labuan Bajo.
 - 6) Penghargaan Anugerah Keterbukaan Informasi Badan Publik Tahun 2023 Kategori Kementerian dengan predikat sebagai Badan Publik “Informatif” dengan nilai 95.76.
 - 7) Penghargaan BKN Award 2023 Kementerian Tipe Besar Peringkat 5 Kategori Elemen Implementasi Manajemen ASN: Pengembangan Kompetensi.
 - 8) Penghargaan Anindhita Wistara Data Oleh BPS Kementerian Perhubungan mendapatkan penghargaan Anindhita Wistara Data dalam Pelaksanaan Evaluasi Penyelenggaraan Statistik Sektorial Tahun 2023 yang diselenggarakan oleh Badan Pusat Statistik
 - 9) Penghargaan Menjadi Salah Satu Dari 5 (lima) Kementerian/Lembaga Percontohan Seluruh Kementerian/Lembaga Dalam Pemenuhan Prinsip Satu Data Indonesia Pada Data Prioritas Tahun 2023 oleh Bappenas.
 - 10) Penilaian NSPK Tahun 2023 Kementerian Perhubungan Mendapatkan Nilai Indeks 87,84 dengan Kategori A Predikat Unggul.
 - 11) Penyelenggaraan Angkuran Lebaran dan Natal Tahun Baru Yang Relatif Berjalan Lancar.
- e. Penghargaan Kementerian Perhubungan Tahun 2024
- 1) Penghargaan Kolaborasi Aktif Arus Mudik Lebaran dari Kepolisian Negara Republik Indonesia pada Juni 2024.
 - 2) Penghargaan CNN Indonesia Awards 2024 dengan kategori "Outstanding Optimizing Transportation Network for Regional Growth pada Rabu, 10 Juli 2024.
 - 3) Predikat Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” (WTP) Selama 11 Kali Berturut-turut pada 25 Juli pada 2024.
 - 4) Menteri Perhubungan Menerima Penghargaan Tokoh Inspiratif Transportasi Inklusif Terintegrasi dalam DTKJ Award 2024 pada September 2024.
 - 5) DPR Mengapresiasi Menteri Perhubungan dalam Penurunan Harga Tiket 10 % selama Periode Nataru 2024/2025 dalam Masa 100 Hari Kepemimpinan Kabinet Merah putih.
 - 6) Penghargaan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan Tahun 2024 pada acara Gebyar Pelayanan Prima Tahun 2024 “Wujudkan Ekosistem

Pelayanan Publik Transformatif, Inovatif dan Inklusif” yang diselenggarakan oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi pada 8 Oktober 2024.

- 7) Piagam penghargaan dari Badan Amil Zakat Nasional telah Berperan besar Meningkatkan Literasi Zakat Infak Sedekah dan Pelayanan Zakat Penghasilan Karyawan pada 11 November 2024.
- 8) Penghargaan International Outstanding Civil Engineering Achievement Award dari Japan Society of Civil Engineers atas proyek LRT Jabodebek pada 12 November 2024.
- 9) Kementerian Perhubungan Raih Predikat “Baik” pada Evaluasi Pengawasan Sistem Merit 2024 oleh Badan Kepegawaian Negara (BKN) pada 19 Desember 2024.
- 10) Penghargaan Anugerah Keterbukaan Informasi Badan Publik Tahun 2024 Kategori Kementerian Dengan Predikat Sebagai Badan Publik “Informatif” Dengan Nilai 98.05
- 11) Piagam Penghargaan sebagai Lembaga Pemerintah Pusat Dengan Persentase Penyelesaian Disparitas Tertinggi Kategori A Sebesar 96,41% Tahun 2024 dari BKN.
- 12) Penghargaan Anugerah Manajemen ASN Tahun 2024 sebagai Peringkat ke-3 pada kategori Pengelolaan Sistem Informasi dan Data.
- 13) Penghargaan 10 Terbaik Kategori Kementerian Dalam Penghargaan Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Penyelenggaraan Publik (PEKPPP) Tahun 2024 oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi pada tahun 2024.
- 14) Piagam Penghargaan dari ANRI Atas Peran Serta Dalam Penyelamatan Dan Pelestarian Arsip Yang Bernilai Guna Pertanggungjawaban Nasional Bagi Kehidupan Bermasyarakat, Berbangsa, Dan Bernegara.
- 15) Piagam Penghargaan sebagai Simpul Jaringan Pilot Project Jaringan Informasi Kearsipan Nasional (JIKN) Tahun 2024.

1.2 Potensi dan Permasalahan

Identifikasi potensi dan permasalahan yang menjadi faktor penentu dalam penyelenggaraan bidang transportasi nasional dalam 5 tahun ke depan, dilakukan melalui 2 (dua) pengelompokan, yakni: (1) perkembangan faktor eksternal (di luar sektor transportasi, misalnya: sosial, ekonomi, politik, dlsb) yang menjadi lingkungan strategis (*strategic environment*) yang akan mempengaruhi kebutuhan dan arah pengembangan transportasi ke depan, dan (2) perkembangan faktor internal (di dalam sektor transportasi, misalnya: penyediaan jaringan dan kinerja pelayanannya) yang menjadi isu strategis (*strategic issues*) di bidang transportasi yang harus diselesaikan dalam periode 5 tahun ke depan.

1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis

Identifikasi perkembangan faktor eksternal yang menjadi lingkungan strategis (*strategic environment*) penyelenggaraan transportasi nasional dalam 5 tahun ke depan dilakukan dengan pendekatan PESTLE⁵ (*Political, Economical, Social, Technological, Legal, Environmental*) baik untuk skala global maupun nasional.

1.2.1.1 Perkembangan Lingkungan Strategis Global

Dinamika lingkungan strategis global dapat membawa implikasi positif maupun negatif bagi perkembangan sektor transportasi nasional yang menuntut adanya adaptasi yang cepat dan pengelolaan dampaknya secara efektif. Dalam RPJPN 2025-2045 (UU No. 59 Tahun 2024) pemetaan perkembangan lingkungan strategis diberikan *tagline* sebagai Megatrend 2045 (lihat **Gambar 1.2**) yang menggambarkan adanya berbagai perubahan mendasar dalam segala bidang kehidupan secara global.

Berikut ini disampaikan analisis perubahan lingkungan strategis global tersebut dalam kerangka penyelenggaraan transportasi.

1. Perkembangan Geopolitik Global

Pergeseran peta geopolitik global mendorong kerjasama antarnegara dan meningkatkan persaingan untuk melindungi kepentingan nasional (*national interest*). Interdependensi meningkat, tetapi kesenjangan ekonomi tetap melebar karena dominasi agenda dari negara maju. Negara berkembang, seperti Indonesia, harus mengantisipasinya dengan memperkuat ketahanan nasional dan secara luwes berinteraksi dengan negara lain dalam upaya melindungi kepentingan nasional. Potensi konflik global, termasuk di Laut China Selatan, perlu direspon dengan diplomasi untuk menjaga kedaulatan. Penguasaan terhadap sektor ekonomi tertentu (khususnya: energi, pangan, dan teknologi) akan menjadi daya tawar politik yang kuat. Di sisi lain, stabilitas politik dalam skala kawasan maupun global akan mendukung pertumbuhan ekonomi, sehingga berbagai aliansi strategis dengan sejumlah negara dalam kerangka kerjasama yang saling menguntungkan akan menjadi penentu daya tahan suatu negara dalam percaturan global.

Sektor transportasi diharapkan dapat menjadi salah satu media yang mendukung ketahanan nasional dan menjaga kepentingan nasional dalam interaksi global melalui perwujudan konektivitas internasional yang luas dan efisien, khususnya pada sistem transportasi laut dan udara melalui sejumlah pelabuhan utama dan bandara pengumpul yang menjadi pintu gerbang NKRI.

⁵ Francis Aguilar (1967) PESTLE ANALYSIS on " Scanning the Business Environment, New York:Macmillan Company, 1967



Gambar 1.2 Megatrend Dunia 2045

Sumber : RPJPN 2025-2045.

2. Pergeseran Dominasi dan Sektor Ekonomi Global

Saat ini tengah terjadi pergeseran pendulum perekonomian dunia dari Eropa-Amerika ke Asia-Afrika, terutama China dan India, serta beberapa negara Asia lainnya (termasuk Indonesia). Melemahnya ekonomi Amerika Serikat dan Uni Eropa, meningkatnya kekuatan ekonomi Asia-Afrika, serta kebangkitan ekonomi Rusia mendorong pergeseran perekonomian global menuju keseimbangan baru.

Secara sektoral, masuknya dunia ke era ekonomi digital membawa inovasi berupa tumbuhnya sektor dan pola ekonomi baru seperti *fintech*, *digital currency*, *GIG economy*, dan digitalisasi yang meluas di berbagai sektor.

Sektor transportasi diharapkan menjadi garda terdepan dalam mendukung daya saing ekonomi nasional di kancah global melalui sistem logistik yang andal serta penyediaan konektivitas global bagi setiap pusat ekonomi/aktivitas nasional.

3. Perkembangan Kehidupan Sosial di Era *Society 5.1*

World Population Prospects (World Bank, 2024) meramalkan jumlah penduduk dunia akan mencapai 8,5 Miliar Jiwa di Tahun 2030, dengan prosentase penduduk yang tinggal di perkotaan (*urbanization rate*) mencapai lebih dari 60% dan golongan ekonomi kelas menengah akan mendominasi dengan proporsi sekitar 65%. Perkembangan ini harus diantisipasi dengan penyediaan sistem angkutan massal perkotaan yang handal sebagai *backbone* transportasi perkotaan serta peningkatan kualitas pada pelayanan transportasi untuk mengakomodir kebutuhan perjalanan masyarakat kelas menengah.

Memasuki era *Society 5.0* di mana pemanfaatan teknologi akan semakin intensif di segala bidang kehidupan, secara dramatis berdampak terhadap karakteristik pergerakan orang dan barang, yang cenderung lebih bersifat personal, otonom, dan integratif. Sehingga jaringan dan layanan transportasi akan menjadi semakin kompleks pengaturannya dan harus dikelola dengan memanfaatkan teknologi,

4. Perkembangan Teknologi di Era Revolusi Industri 4.0

Revolusi industri 4.0 yang ditandai oleh hadirnya teknologi disruptif seperti *Internet of Things* (IoT), *Big Data*, *Cloud Computing*, *Artificial Intelligence* (AI), 3D Printing, dan lain sebagainya, saat ini tengah mengubah pola bisnis global. Penetrasi teknologi diperkirakan akan menggantikan 40% pekerjaan manusia dalam 15 tahun mendatang. Teknologi antariksa akan berkembang pesat seiring meningkatnya kebutuhan pelayanan komunikasi dan navigasi.

Sektor transportasi akan sangat dipengaruhi oleh perkembangan teknologi ini. *Autonomous vehicle* akan semakin banyak populasinya. Layanan transportasi berbasis aplikasi *on-line* akan semakin banyak muncul. Dan transportasi luar angkasa akan menjadi nyata.

Perkembangan dramatis dalam teknologi di atas perlu diantisipasi dengan regulasi dan kebijakan Pemerintah yang mengatur interaksi manusia/barang dengan sarana/prasarana transportasi beserta ekosistemnya secara aman, nyaman, selamat, dan berkelanjutan secara ekonomi, sosial, dan lingkungan.

5. Dampak Lingkungan dan Perubahan Iklim Global

World Meteorological Organization (WMO) memperkirakan perubahan iklim dalam 5 tahun ke depan akan ditandai oleh kenaikan suhu global yang melampaui 1,5°C di atas tingkat pra-industri. Hal ini berdampak pada perubahan cuaca ekstrem, termasuk didalamnya potensi terjadinya kekeringan dan banjir. Upaya global untuk mengurangi emisi GRK menuju *Global Nett Zerro Emission* (NZE) di Tahun 2050 mendapatkan tantangan besar dari lambatnya proses transisi energi dari fosil ke sumber baru dan terbarukan.

Sektor transportasi merupakan penyumbang terbesar kedua dari emisi GRK global (sekitar 13,7%), dan sekaligus menjadi sektor paling terdampak dari perubahan iklim yang dihasilkan. Oleh karenanya proses transisi energi di sektor transportasi serta upaya pengurangan laju pergerakan kendaraan melalui penggunaan moda transportasi yang lebih efisien merupakan 2 (dua) agenda besar yang harus didahulukan dalam kebijakan penyelenggaraan transportasi ke depan.

6. Penetrasi Kebijakan dan Regulasi Global

Sampai saat ini, arah perkembangan dunia masih sangat dipengaruhi oleh kebijakan *major powers* dalam menjaga kepentingan nasional mereka yang dibalut dengan regulasi terkait perdamaian/stabilitas internasional dan agenda pembangunan yang berkelanjutan (SDG's) secara berimbang.

Globalisasi di hampir semua sektor kehidupan menyebabkan penetrasi regulasi global ke sektor domestik akan meningkat. Di sisi lain, berbagai pelanggaran etika maupun hukum berbasis teknologi yang dampaknya bersifat massal/global akan lebih sering terjadi.

Sektor transportasi perlu menyiapkan kerangka kebijakan dan regulasi yang tepat dan berkeadilan untuk mendukung agenda pembangunan global yang berkelanjutan, serta mengantisipasi adanya potensi *fraud*/pelanggaran di sektor transportasi yang berbasis teknologi.

1.2.1.2 Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional

Perkembangan lingkungan strategis nasional meliputi seluruh aspek pembangunan nasional di segala bidang atau sering disebut sebagai *ipoleksosbudhankam* (ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, dan pertahanan keamanan) dijelaskan sebagai berikut:

1. Aspirasi Politik untuk Pemerataan Kesejahteraan (termasuk Pembangunan IKN)

Kesenjangan penyediaan fasilitas publik dan kondisi ekonomi antar wilayah di Indonesia (perkotaan vs pedesaan, IBB vs IBT, pulau vs kepulauan) masih dirasakan sampai dengan saat ini. Kondisi tersebut memunculkan aspirasi politik agar pemerintah lebih intens lagi dalam menjalankan kebijakan afirmatif.

Pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) di Kalimantan Timur, berdasarkan UU No. 3 Tahun 2022, dengan agenda menjadikan IKN sebagai Superhub Ekonomi Baru merupakan iktiar bersama untuk mewujudkan pemerataan pembangunan ke wilayah timur Indonesia.

Dalam 5 tahun ke depan kebijakan transportasi nasional harus tetap berfokus kepada pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI, mendukung pengembangan simpul transportasi di IKN sebagai pusat pemerintahan dan pusat ekonomi baru, dengan tetap mendukung arah baru kawasan Jabodetabekjur menjadi Kota Global sesuai UU Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta.

2. Pertumbuhan vs Kesenjangan Ekonomi Nasional

Pergeseran pendulum dominasi ekonomi dunia dan tumbuhnya sektor ekonomi baru mengharuskan setiap negara beradaptasi dengan ekosistem baru tersebut dengan memperbarui mesin penggerak ekonomi agar lebih efisien dan adaptif.

Di dalam negeri, kesenjangan ekonomi antar wilayah dan antar golongan masih menjadi konsentrasi pemerintah dalam beberapa tahun ke depan. Data BPS (2024) menyatakan bahwa Pulau Jawa dan Sumatera merepresentasikan lebih dari $\frac{3}{4}$ perekonomian nasional (masing-masing sebesar 56,84% dan 22,08% dari PDB nasional). Adapun kesenjangan ekonomi antar golongan dilihat dari Skor Gini Ratio di Tahun 2024 secara nasional masih berada pada angka 0,381 (idealnya di bawah 0,35 seperti yang terjadi di negara-negara maju).

Sektor transportasi nasional sebagai garda terdepan dalam logistik nasional diharapkan mampu menjamin efisiensi distribusi nasional/internasional dalam rangka daya saing, pertumbuhan, dan pemerataan ekonomi. Kebijakan subsidi angkutan untuk kawasan IBT, perdesaan, kepulauan, terpencil, tertinggal dan perbatasan tetap harus menjadi prioritas utama anggaran pemerintah, dengan tetap memperhatikan kebutuhan masyarakat menengah bawah di perkotaan.

3. Bonus Demografi Nasional di Era Society 5.0

BPS, Bappenas, dan UNFPA (2022) memproyeksikan jumlah penduduk Indonesia di Tahun 2030 sekitar 295-305 juta jiwa, dengan angka pertumbuhan yang terus melambat (rata-rata 0,67% per tahun). Tingkat urbanisasi diperkirakan terus naik dan menembus angka diatas 65% di Tahun 2030, disparitas penyebaran penduduk antar wilayah masih terjadi dimana sekitar 46% penduduk Indonesia tinggal di Pulau Jawa (sementara luas Pulau Jawa hanya 6,8% dari total Indonesia).

Kondisi kependudukan tersebut di atas berada pada situasi dimana sedang terjadi transisi sosial akibat disrupsi teknologi menuju Society 5.0 yang menuntut sistem produksi dan penyediaan layanan publik yang sangat efisien dan berkualitas tinggi, di mana peran manusia sebagian besar (sekitar 40%) akan tergantikan oleh mesin. Transportasi nasional diharapkan mampu memfasilitasi aktivitas masyarakat di perkotaan yang begitu padat dengan sistem angkutan massal yang terintegrasi, dengan tetap memberikan perhatian pada pemerataan akses ke semua wilayah NKRI secara efisien, serta dapat menjadi sektor pengaman sosial yang tetap mampu menyerap tenaga kerja dalam skala besar.

4. Revolusi Teknologi di Era Industri 4.0

Disrupsi teknologi di Era Industri 4.0 belakangan ini mendorong pergeseran pada seluruh aspek kehidupan menuju keseimbangan baru. Penerapan teknologi maju (*Big Data and Cloud Computing, Otomatization, Artificial Intelligence*) menghasilkan ekosistem ekonomi dan pelayanan publik pada level yang belum pernah ada sebelumnya (dan kemungkinan mesin ekonomi

Disrupsi teknologi tersebut telah mempengaruhi sektor transportasi nasional, terutama dengan munculnya trend *Work from Anywhere (WFA)*, layanan angkutan online berbasis aplikasi (*on-demand services*), berkembangnya pasar *autonomous vehicle* (termasuk AGT dan *drone*), hingga *e-logistics*.

Pemerintah Indonesia diharapkan mampu menyediakan regulasi dan kebijakan yang secara adaptif dapat membawa transformasi teknologi di sektor transportasi dengan tetap memperhatikan keseimbangan dari sisi perusahaan dan kemampuan membayar masyarakat.

5. Pembangunan Nasional yang Berkelanjutan dan Berketahanan Iklim

RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024) memiliki Visi Indonesia Emas 2045: NKRI yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan. Berkelanjutan diidentikkan dengan indikator penurunan intensitas emisi GRK dan perbaikan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup. Tantangan mewujudkan visi berkelanjutan tersebut utamanya adalah masih tingginya ketergantungan terhadap sumber energi fosil (minyak bumi dan batu bara) saat ini masih 94% dan belum cukup efektifnya upaya untuk mengadaptasi dan memitigasi dampak perubahan iklim.

Pengembangan transportasi nasional dalam beberapa tahun harus mulai difokuskan pada keberlanjutan dalam rangka mengurangi polusi dan menghadapi perubahan iklim melalui transisi energi dan peningkatan standar teknis sarana dan prasarana transportasi dengan tetap memperhatikan aspek perusahaan dan keadilan sosial.

6. Deregulasi untuk Kemudahan Investasi dan Penciptaan Lapangan Kerja

Penetapan UU No. 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja (yang diganti oleh Perpu No. 2 Tahun 2022) bertujuan menderegulasi perizinan untuk mempermudah investasi guna menciptakan lapangan kerja, terutama untuk menyambut era bonus demografi 2030-2040.

Diharapkan adanya deregulasi tersebut juga dapat meningkatkan investasi di sektor transportasi, sehingga dapat memberikan kontribusi positif bagi pembangunan nasional di segala bidang dengan menambahkan konektivitas, kapasitas, dan kualitas layanan transportasi. Namun demikian, deregulasi di sektor transportasi tetap harus mengedepankan aspek keselamatan dan keamanan dengan tetap menjaga iklim usaha yang sehat dan berkelanjutan.

1.2.2 Isu Strategis Transportasi Nasional

Isu strategis yang menjadi permasalahan transportasi nasional pada periode Renstra 2025-2029 dapat berasal dari (i) *backlog* permasalahan pada periode pembangunan sebelumnya, (ii) mandat dari peraturan perundangan/dokumen perencanaan (UU, PP, Perpres, Permen) yang mentargetnya kinerja tertentu dari sektor transportasi, ataupun (iii) tantangan dari perkembangan lingkungan strategis sebagaimana telah dibahas pada **Sub Bab 1.2.1**.

Identifikasi isu strategis sektor transportasi menggunakan pendekatan Logic Model⁶ yang memetakan permasalahan pada aspek input→proses→output→outcome→impact sebagai alur logis yang saling terkait.

1.2.2.1 Efektivitas Dukungan Transportasi terhadap Pembangunan Nasional

Manfaat utama yang diinginkan dari penyelenggaraan transportasi nasional berupa dukungan terhadap berbagai agenda pembangunan nasional di segala bidang untuk mewujudkan visi abadi NKRI dalam UUD 1945 yang Merdeka, Bersatu, Berdaulat, Adil dan Makmur.

Berikut ini disampaikan sejumlah isu strategis berkenaan dengan efektivitas kemanfaatan transportasi terhadap agenda pembangunan nasional yang berkelanjutan, yang diharapkan berkeseimbangan antara aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

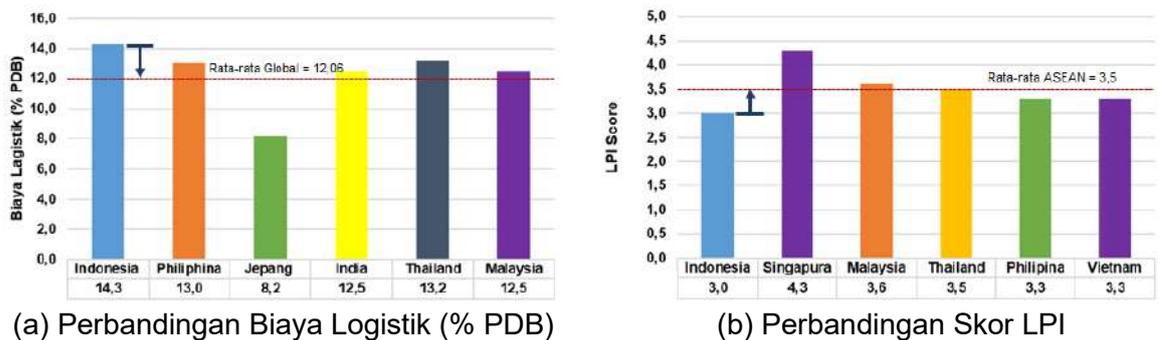
1. Penurunan Biaya Logistik dan Biaya Transportasi Publik

Bappenas (2022) menghitung biaya logistik nasional pada Tahun 2022 sebesar 14,29% dari PDB (cukup tinggi dibandingkan Singapura 8,5% PDB, Thailand 1,3% PDB, dan Malaysia 13% PDB). Skor *Logistics Performance Index* (LPI) Indonesia

⁶ Knowlton LW and Phillips, CC (2012) *The Logic Model Guidebook: Better Strategies for Great Results* Second Edition, ISBN-10 1452216754, ISBN-13 978-1452216751, SAGE Publications, Inc

Tahun 2023 sebesar 3,0 masih di bawah sejumlah negara tetangga (Singapura (4,3), Malaysia (3,6), Thailand (3,5), Filipina (3,3), Vietnam (3,3)).

Sekitar 8,79% PDB (mendekati 2/3) dari biaya logistik nasional di Indonesia disumbang oleh biaya transportasi logistik, dengan komposisi: angkutan darat (2,66%), angkutan laut (1,02%), angkutan udara (0,89%), angkutan kereta api (0,04%), ASDP (0,1%), dan sisanya 4,08% berasal dari angkutan khusus (milik perusahaan atau perorangan). RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) menargetkan pada Tahun 2029, biaya transportasi logistik turun menjadi 7,56% PDB (turun 1,23% dari baseline 2024).



Gambar 1.3 Kinerja Logistik Indonesia Tahun 2023

(sumber: diolah dari WEF 2023, Bappenas 2024)

Dalam konteks lain, untuk perjalanan penumpang, rata-rata biaya transportasi masyarakat di sejumlah kawasan perkotaan di Indonesia mencapai 12,56% dari total biaya hidup (BPS Survei Biaya Hidup 2020). Jika dilihat dari komponen PDB Nasional 2023 (BPS) pengeluaran di sektor transportasi dan komunikasi 11,82% dari total.

World Bank (2023) menyatakan bahwa idealnya proporsi biaya transportasi tidak lebih dari 10% dari total pengeluaran masyarakat. Biaya transportasi masyarakat perkotaan merupakan hasil dari penggunaan kendaraan pribadi (lebih dari 80%) yang masih tinggi, akibat belum optimalnya penyediaan layanan angkutan umum massal di perkotaan.

Tabel 1.11 Biaya Transportasi Perkotaan di Berbagai Kota Tahun 2022

No	Kota	Biaya Transportasi (Rp/Bulan)	% dari Biaya Hidup
1	Jakarta	Rp 1.590.544,00	11,82
2	Bogor	Rp 1.235.613,00	12,54
3	Depok	Rp 1.802.751,00	16,32
4	Bekasi	Rp 1.918.142,00	14,02
5	Surabaya	Rp 1.629.219,00	13,61
6	Bandung	Rp 868.793,00	9,71
7	Medan	Rp 780.348,00	10,09
8	Makassar	Rp 1.156.528,00	11,52
9	Palembang	Rp 918.485,00	11,06

No	Kota	Biaya Transportasi (Rp/Bulan)	% dari Biaya Hidup
10	Batam	Rp 1.170.616,00	12,84
11	Banjarmasin	Rp 852.207,00	11,09
12	Balikpapan	Rp 981.842,00	11,51
13	Jayapura	Rp 1.127.984,00	12,45

Sumber: BPS, Survei Biaya Hidup (2022)

Penurunan biaya logistik serta biaya transportasi publik akan menjadi prioritas pembangunan transportasi dalam 5 tahun ke depan, melalui perbaikan efisiensi pergerakan pada koridor dan simpul utama logistik nasional dan pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan di kota-kota metropolitan.

2. Peningkatan Peran Transportasi dalam Pemerataan Layanan Publik

Dalam konteks sosial, transportasi memiliki peran penting dalam menyediakan pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI maupun aksesibilitas pelayanan transportasi kepada semua golongan masyarakat (masyarakat miskin, penyandang disabilitas, ibu hamil dan me, maupun pihak lain yang berkebutuhan khusus). Untuk itu, Kementerian Perhubungan telah melaksanakan kegiatan penyediaan angkutan perintis untuk menjangkau DTPK (Daerah Terpencil, Perbatasan, dan Kepulauan), penyediaan angkutan bersubsidi/PSO untuk mengafirmasi kebutuhan masyarakat kelas menengah ke bawah, maupun penyediaan sejumlah fasilitas pendukung untuk melayani masyarakat berkebutuhan khusus dalam bertransportasi secara berkesetaraan.

Tabel 1.12 menyampaikan data pelaksanaan angkutan keberintisan dan subsidi yang telah dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan pada Tahun 2023. Diperkirakan total volume angkutan perintis dan bersubsidi tersebut telah melayani lebih dari 80% lokasi DTPK dan melayani populasi masyarakat hingga lebih dari 35% penduduk Indonesia (dari total 69% penduduk kelas menengah ke bawah di Indonesia).

Peningkatan konektivitas transportasi keberintisan ke wilayah DTPK dan penyediaan layanan angkutan subsidi untuk golongan ekonomi kelas menengah ke bawah (khususnya masyarakat miskin perkotaan) tetap menjadi prioritas pada Renstra 2025-2029. Karena sifat pelayanan perintis dan subsidi tersebut adalah layanan dasar (*basic services*) yang menjadi hajat hidup orang banyak, maka sesuai ketentuan perundang-undangan menjadi kewajiban pokok pemerintah untuk menyediakannya.

Tabel 1.12 Angkutan Keberintisan dan Subsidi Kementerian Perhubungan 2023

Moda	Jenis Angkutan	Volume	Keterangan
Transportasi Jalan	Subsidi Keberintisan Angkutan Jalan	332 Trayek	
	Subsidi Perintis Angkutan Barang	6 Lintasan	
	Subsidi Angkutan Antarmoda Kawasan KSPN	34 Trayek	11 Wilayah KSPN
	Pelaksanaan Buy the Service	10 Lokasi	

Moda	Jenis Angkutan	Volume	Keterangan
Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	Subsidi Perintis Penyeberangan	274 Lintas	
	Pelayanan Long Distance Ferry (LDF)	2 Lintas	
Transportasi Laut	Layanan Angkutan Laut Perintis	117 trayek	Penugasan (43 trayek) Pelelangan (74 trayek)
	Angkutan Barang Tol Laut	40 Trayek (633 voyage)	
	Subsidi pengoperasian kapal ternak	6 trayek (66 voyage)	Penugasan (2 trayek) pelelangan (4 trayek)
	Subsidi Pengoperasian Angkutan Perairan di Pelabuhan (Rade Transport)	16 trayek (776 trip)	
Transportasi Udara	Rute perintis penumpang	227 rute	
	Rute perintis kargo	41 rute	
Transportasi Perkeretaapian	Public Service Obligation (PSO) ANgkutan Perkeretaapian	46 lintas	KA Ekonomi Antar Kota, Perkotaan, dan Raillink
	Pelayanan Kereta Angkutan Kereta Api Perintis	6 Lintas	
Transportasi Jabodetabek	Subsidi Angkutan Penumpang (Buy The Service) Kota Bogor	4 Koridor	

Sumber: Laporan Tahunan Kementerian Perhubungan Tahun 2023

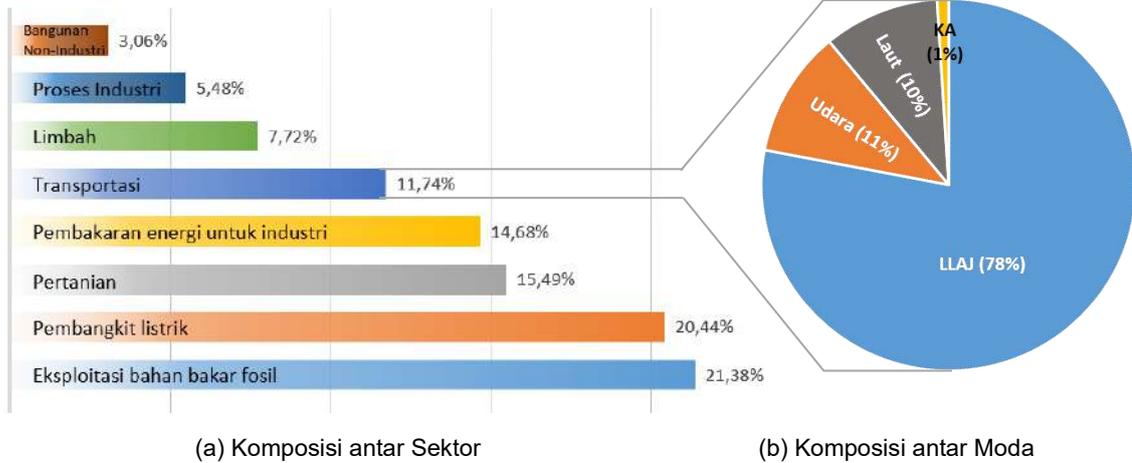
Inovasi perlu dilakukan agar pelaksanaan pelayanan perintis dan bersubsidi lebih efisien dan efektif, diantaranya melalui peningkatan keterpaduan jaringan keperintisan antarmoda, peningkatan okupansi layanan, kerjasama dengan Pemda, serta upaya pelibatan peran swasta secara lebih ekstensif.

3. Pencapaian Target Emisi GRK (Gas Rumah Kaca) dari Sektor Transportasi

Sumbangan emisi GRK dari sektor transportasi secara nasional di Tahun 2023 menurut European Commission (2023) *GHG Emissions of All World Countries 2023 Report* adalah sekitar 11,74% dari total, dengan komposisi permoda adalah sebagai berikut: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (79%), Transportasi Udara (11%), Transportasi laut (10%) dan Transportasi Perkeretaapian (1%).

Di wilayah perkotaan, dimana transportasi menyumbang lebih dari 50% emisi polutan, (sumber: www.iqair.com/id/indonesia) menunjukkan bahwa di semua wilayah kota Metropolitan dan sebagian kota besar di Indonesia memiliki AQI (Air Quality Index) yang terkategori buruk (AQI > 100).

Pengembangan transportasi ramah lingkungan yang berbasis kebijakan transisi energi dan/atau *modal-shifting* ke angkutan massal, akan menjadi kontribusi penting sektor transportasi dalam mendukung perwujudan NDC Indonesia (*Nationally Determined Contribution*) menuju NZE (*Nett Zero Emission*) di Tahun 2060.



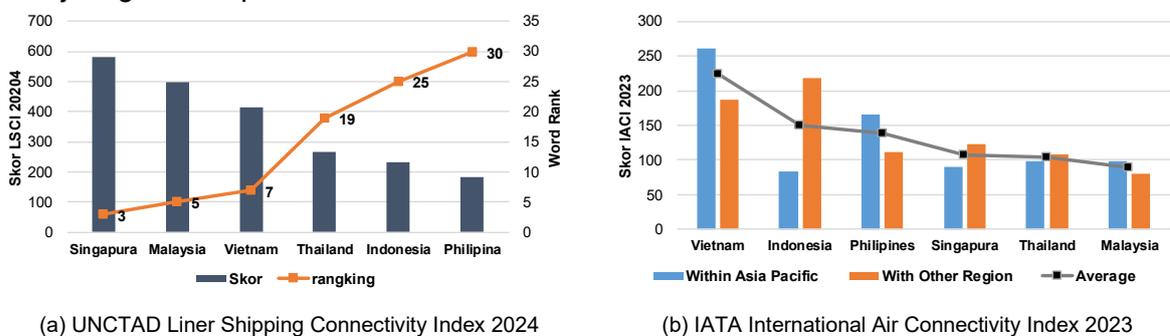
Gambar 1.4 Komposisi Kontribusi Emisi GRK Tahun 2023
Sumber: European Commission (2023) GHG Emissions of All World Countries 2023 Report.

1.2.2.2 Isu Konektivitas, Pelayanan, dan Keselamatan Transportasi

Belum optimalnya manfaat (*impact/benefit*) sektor transportasi dalam mendukung pembangunan nasional di segala bidang, setidaknya ditinjau dari aspek ekonomi, sosial, maupun lingkungan yang ditunjukkan pada **Sub Bab 1.2.2.1** sebelumnya, merupakan konsekuensi dari belum sempurnanya penyediaan konektivitas, pelayanan, keselamatan dan keamanan transportasi yang merupakan *core-business* dari Kementerian Perhubungan yang diamanahkan melalui Perpres No 173 Tahun 2024. Berikut ini disampaikan beberapa isu strategis pada pelayanan publik transportasi yang menjadi hasil (*outcome*) utama dari program/kegiatan yang dilaksanakan Kementerian Perhubungan.

1. Daya Saing Industri Transportasi Nasional di Kancah Internasional

Konektivitas internasional dari jaringan transportasi laut maupun udara masih relatif tertinggal dibandingkan negara tetangga. Data pada **Gambar 1.4** menyampaikan data perbandingan antara negara tentang indeks konektivitas internasional dari jaringan transportasi laut dan udara Indonesia.



Gambar 1.5 Perbandingan Konektivitas Internasional antar Negara Asia Tenggara

Untuk transportasi laut, data UNCTAD (2024) menyatakan skor *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) Indonesia di Tahun 2024 berada pada urutan ke-25 internasional jauh dibawah Singapura, Malaysia, dan Vietnam yang berada dalam 10 besar dunia. Sedangkan untuk transportasi udara, data IATA (2023) memposisikan skor *International Air Connectivity Index* (IACI) Indonesia pada posisi ke-2 tertinggi di Asean setelah Vietnam.

2. Tingkat Konektivitas Jaringan Transportasi Nasional

Perkembangan tingkat konektivitas jaringan transportasi nasional pada beberapa tahun terakhir disampaikan pada **Tabel 1.13**. Realisasi rasio konektivitas transportasi nasional di Tahun 2024 baru sekitar 0,777 yang dapat diartikan secara harfiah bahwa baru sekitar 77,7% dari kebutuhan konektivitas transportasi nasional (semua moda) yang telah terpenuhi (masih terdapat 22,3% wilayah yang belum terjangkau jaringan transportasi sesuai kebutuhan yang direncanakan dalam Rencana Induk atau hasil kajian).

Tabel 1.13 Rasio Konektivitas Setiap Moda Transportasi

Jaringan	Ukuran	Formulasi	Capaian	
			2023	2024
Transportasi perkotaan di Wilayah Jabodetabek	Rasio konektivitas transportasi perkotaan berbasis jalan di Wilayah Jabodetabek	Rasio panjang jalan di wilayah Jabodetabek yang terlayani angkutan umum	0,735	0,890
	Rasio konektivitas transportasi perkotaan berbasis jalan rel di wilayah Jabodetabek	Rasio panjang jalan rel KA perkotaan yang beroperasi terhadap luas wilayah Jabodetabek	0,0492	0,0492
	Rasio Integrasi Simpul Transportasi Utama	Rasio Simpul Utama di wilayah Jabodetabek yang terakses angkutan lanjutan	0,556	0,563
Transportasi darat	Rasio konektivitas transportasi jalan	Rasio jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang terlayani Angkutan Umum di Jalan	0,914	0,946
	Rasio konektivitas transportasi penyeberangan	Rasio jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang terlayani Angkutan Penyeberangan	0,570	0,570
Transportasi Laut	Rasio konektivitas transportasi laut	Rasio pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut	0,940	0,950
Transportasi Udara	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio jumlah bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dan perintis terhadap total rencana dalam RINBU dan bandara lainnya yang telah melayani penerbangan perintis	0,780	0,799
Transportasi Perkeretaapian	Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian	Rasio Jumlah PKN/PKW/ Simpul Transportasi Strategis/KSN terhubung jaringan KA s.d tahun berjalan	0,450	0,460
Transportasi nasional			0,763	0,777

Sumber: LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dan Tahun 2024

Rasio konektivitas jika diukur melalui keterhubungan pusat kegiatan (PKN, PKW, PKSN, KEK, KI, KSPN/DPN) terhadap jaringan transportasi, maka nilainya tidak akan mencapai 1 (satu) karena beberapa pusat kegiatan tidak berada di tepi pantai/alur pelayaran (sehingga tidak dapat dilayani pelabuhan laut maupun penyeberangan) ataupun berada di wilayah Pulau Kecil (yang kemungkinan tidak akan membutuhkan layanan angkutan massal perkeretaapian).

Rasio konektivitas yang rendah (kurang dari 0,65) pada transportasi penyeberangan dan transportasi perkeretaapian di **Tabel 1.13** diatas, menunjukkan posisi dari kedua moda tersebut sebagai pendukung jaringan jalan dalam menjangkau semua pusat kegiatan yang masih belum optimal.

Diperlukan adanya upaya peningkatan konektivitas transportasi nasional yang cukup signifikan dalam 5 tahun ke depan, dengan berbagai tantangan terkait keterbatasan pendanaan pemerintah dan hambatan dalam penyediaan readiness criteria untuk mencapai target peningkatan konektivitas, potensi kerusakan yang menyebabkan tidak berfungsinya infrastruktur, dan sulitnya menyediakan konektivitas ke daerah DTPK. Diperlukan strategi dalam perencanaan, pendanaan, dan pengendalian proyek-proyek peningkatan konektivitas untuk memastikan tercapainya target peningkatan stok infrastruktur transportasi.

3. Tingkat Integrasi Jaringan Transportasi Nasional

Kualitas integrasi jaringan transportasi umumnya dilihat dari bagaimana efisiensi dalam proses perpindahan moda di simpul-simpul transportasi untuk mewujudkan jaringan transportasi multimoda nasional yang efektif dan efisien sebagaimana diharapkan dalam Sistranas (KM 49 Tahun 2005) maupun Sislognas (Perpres No 26 Tahun 2012).

Data dari berbagai sumber yang dirangkum pada **Tabel 1.14** menyampaikan bahwa biaya akses dan layanan di simpul di moda laut, udara, dan kereta api mencapai 20-50% dari total biaya pengiriman, sementara itu biaya transportasi jalan mengalami peningkatan 10-15% akibat biaya yang tidak diperlukan (pungli).

Tabel 1.14 Contoh kasus Permasalahan Biaya Akses dan Biaya Layanan Simpul pada Angkutan Barang Setiap Moda Transportasi

No	Moda Utama	Contoh kasus	Permasalahan
1	Transportasi Laut	Pengiman barang dari/ke Tanjung Priok ke sejumlah pelabuhan utama	<ul style="list-style-type: none"> • Biaya akses = 23,2% • Biaya di pelabuhan = 25,4% • Biaya transportasi antar pelabuhan = 51,4%
2	Transportasi Udara	Pengiriman barang antar bandara di Cengkareng (CGK), Surabaya (SUB), Makassar (UPG)	<ul style="list-style-type: none"> • Biaya di bandara = 48,2% • Biaya transportasi antar bandara = 51,8%

No	Moda Utama	Contoh kasus	Permasalahan
3	Kereta api	Pengiriman komoditas di Pulau Sumatera	<ul style="list-style-type: none"> Biaya akses = 14,77% Biaya di stasiun = 6,46% Biaya transportasi antar stasiun/ke pelabuhan= 78,77%
4	Transportasi Jalan	Angkutan truk di Lintas Pulau Jawa Sumatera	Biaya operasional driver, termasuk pungli, mencapai 10-15% dari total

Sumber: diolah dari berbagai sumber, 2024

Untuk transportasi penumpang, khususnya di kawasan perkotaan, permasalahan waktu dan biaya akses (*feeder*) masih menjadi permasalahan yang menghambat pemanfaatan moda angkutan umum perkotaan (lihat **Tabel 1.15**).

Tabel 1.15 Karakteristik Perjalanan Angkutan Umum Perkotaan di Indonesia

No	Kota	Indikator	Feeder ^{a)}	Utama ^{b)}	Total	% Feeder/Total
1	Jabodetabek	Jarak (km)	3,85	23,91	27,76	14%
		Waktu (menit)	24,15	61,4	85,55	28%
		Biaya (Rp)	12551	23623	36174	35%
2	Metro Bandung	Jarak (km)	5,02	5,55	10,57	47%
		Waktu (menit)	9,78	14,26	24,04	41%
		Biaya (Rp)	4680	4667	9347	50%
3	Makassar	Jarak (km)	2,5	8,67	11,17	22%
		Waktu (menit)	13,92	19,08	33	42%
		Biaya (Rp)	7799	4455	12254	64%
4	Patungraya	Jarak (km)	3,4	9,24	12,64	27%
		Waktu (menit)	13,02	26,6	39,62	33%
		Biaya (Rp)	10340	5850	16190	64%

Keterangan: ^{a)} feeder adalah moda angkutan pra/purna untuk akses dari/ke lokasi tujuan ke simpul transportasi utama, ^{b)} utama adalah moda angkutan umum utama, biasanya angkutan massal (KA commuter, BRT)

Sumber: diolah dari berbagai sumber, 2024

Tantangan utama dalam peningkatan integrasi transportasi nasional utamanya adalah dalam menyiapkan pranata pengaturan dan perencanaan integrasi antarmoda yang menjadi kewajiban dari Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (Ditjen Intram) yang baru dibentuk di Tahun 2024. Kondisi tersebut berpotensi kepada terlambatnya pencapaian target peningkatan integrasi dan pengembangan transportasi multimoda yang sangat berpengaruh terhadap capaian target penurunan biaya logistik. Perlu disusun prioritas peningkatan integrasi pada simpul transportasi utama dan kawasan strategis dalam RPJMN 2025-2029 serta melibatkan *stakeholders* (Operator, Pemda, K/L terkait, swasta, masyarakat) seekstensif mungkin dalam menjalankan perannya masing-masing dalam rangka peningkatan integrasi fisik/prasarana, jaringan pelayanan, dan sistem layanan pada masing-masing simpul dan/atau kawasan prioritas.

4. Kualitas Pelayanan Transportasi Nasional

Kualitas pelayanan transportasi secara kualitatif dapat diukur melalui tingkat kepuasan pengguna terhadap pelayanan jasa transportasi. Pada **Tabel 1.16** disampaikan hasil survei tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik di bidang transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Secara umum Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Kementerian Perhubungan diatas 88,31 (terkategori A (Sangat Baik)).

Tabel 1.16 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Transportasi yang Dilakukan oleh Kementerian Perhubungan

Moda Transportasi	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)	
	Tahun 2022	Tahun 2023
Transportasi Darat (<i>IKP_{TD}</i>)	94,06	93,26
Transportasi Perkeretaapian (<i>IKP_{KA}</i>) ^{a)}	92,11	92,25
Transportasi Laut (<i>IKP_{TL}</i>) ^{b)}	98,01	97,33
Transportasi Udara (<i>IKP_{TU}</i>)	93,40	93,43
Transportasi Perkotaan Jabodetabek (<i>IKP_{TK}</i>)	92,23	94,03
Rata-Rata Transportasi Nasional (<i>IKP_{TN}</i>)	93,92	94,06

Keterangan: a) Tidak dilakukan pengukuran IKM Perkeretaapian pada Tahun 2022, Skor IKM Tahun 2022 diestimasi berdasarkan trend b) Tidak dilakukan pengukuran IKM Transportasi Laut, skor IKM diperoleh secara proporsional terhadap IKM Kementerian Perhubungan

Survei mengikuti Permen PAN RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik

Sumber: LKIP Kementerian Perhubungan dan Unit Eselon I Tahun 2023 dan 2024

Kepuasan masyarakat, juga dapat dilihat dari penilaian publik terhadap kinerja Kementerian Perhubungan dalam penyelenggaraan angkutan lebaran Tahun 2025 yang mencapai angka 90,9% (Badan Kebijakan Transportasi, 2025). Komposisi tingkat kepuasan tersebut 91,3% dari pengguna kendaraan pribadi dan 90,5% dari pengguna angkutan umum. Adapun nilai kepuasan terhadap setiap aspek pelayanan adalah sebagai berikut: keamanan (96,1%), keselamatan (95,8%), dan kenyamanan (94,5%). Sedangkan kepuasan publik terhadap beberapa kebijakan yang diterapkan selama masa angkutan lebaran 2025 adalah sebagai berikut: mudik gratis (92,1%), diskon harga tiket (95%), dan penerapan rekayasa lalu lintas (92,1%).

Indikasi lain yang menyatakan kualitas pelayanan bidang transportasi adalah dari ketepatan waktu (*on-time performance/OTP*) dari beberapa moda transportasi, yang pada beberapa tahun terakhir berada pada rentang 70-75% (lihat **Tabel 1.17**). Capaian OTP yang relatif masih rendah adalah pada moda transportasi jalan yang terkendala tingkat kemacetan dan moda transportasi udara yang belum sepenuhnya pulih dari dampak Covid-19.

Namun demikian, dalam skala internasional kualitas pelayanan transportasi udara dan transportasi laut untuk pelayanan dari/ke luar negeri perlu mendapatkan perhatian khusus untuk menjaga citra dan daya saing industri transportasi nasional di kancah internasional. Skytrax Internasional (2025) tidak lagi menempatkan

maskapai dan bandara Indonesia dalam daftar 10 terbaik dunia. Meskipun UNCTAD (2023) menempatkan Indonesia ke dalam 20 besar negara dengan kinerja pelabuhan terbaik, namun skor LPI Indonesia 2023 untuk aspek *infrastructure* dan *international shipment* masih kalah bersaing dengan Singapura, Malaysia, dan Thailand.

Tabel 1.17 On-Time Performance (OTP) Transportasi

Moda	On-Time Performance (OTP)		Keterangan
	Tahun 2023	Tahun 2024	
Transportasi Jalan	33,655%	28,943%	Diukur pada BTS Angkutan Massal pada 10 Kota (2023) dan 11 Kota (2024)
Transportasi SDP	83,513%	83,513%	Diukur pada 7 Lintas Utama
Transportasi Laut	83,000%	94,100%	Diukur melalui pencapaian target AT, BT, ET:BT sesuai SK Dirjen
Transportasi Udara	72,460%	73,780%	Diukur pada 7 Badan Usaha Angkutan Penerbangan
Transportasi Perkeretaapian	90,330%	96,185%	Diukur pada angkutan kereta api penumpang dan barang dari 7 Penyelenggara Sarana
Rata-rata	72,592%	75,304%	

Sumber: LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dan Tahun 2024

Upaya peningkatan kualitas pelayanan transportasi nasional di masa datang akan dihadapkan kepada tantangan dampak perubahan iklim dan instabilitas geopolitik global yang menyebabkan gangguan dalam operasional serta ketidakpastian dalam berusaha (volatilitas investasi tinggi). Selain itu keterbatasan SDM, sarana, dan prasarana pendukung masih menjadi kendala utama dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di bidang transportasi.

Penyediaan pelayanan publik keperintisan/kelas ekonomi/PSO/BTS harus menjadi fokus utama Pemerintah, di mana pelibatan swasta perlu dioptimalkan dengan kontrak jangka panjang untuk kepastian berusaha. Sedangkan untuk memastikan terpenuhinya SPM pelaksanaan inovasi sistem pengawasan dengan digitalisasi diharapkan memudahkan dalam mengidentifikasi permasalahan dari aspek sarana, prasarana, SDM, ataupun pola kerjanya.

5. Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

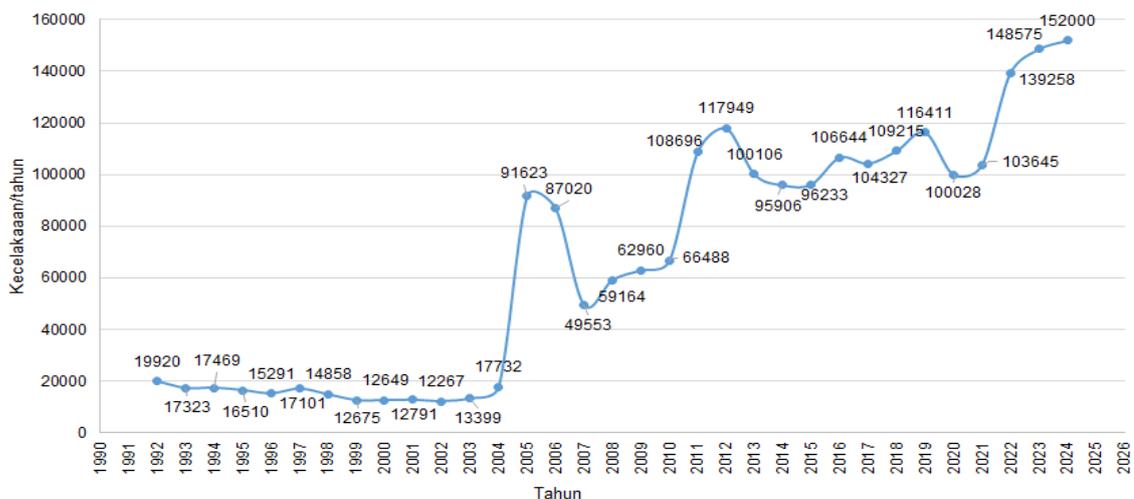
Dilihat dari capaian tingkat keselamatan transportasi pada sistem angkutan umum (*public service*) yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan secara umum telah berada pada level yang diterima (*acceptable*) sesuai ketentuan internasional, seperti yang disampaikan pada **Tabel 1.18**.

Tabel 1.18 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

Moda	Ukuran	Capaian		Keterangan
		Tahun 2023	Tahun 2024	
Transportasi Jalan	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	0,008	0,007	Diukur pada angkutan Bus AKAP dan Perintis
Transportasi SDP	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran	0,033	0,033	Diukur pada lintas penyeberangan perintis dan komersil
Transportasi Laut	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran	0,840	0,900	Diukur pada semua keberangkatan kapal pada pelabuhan komersil maupun UPT
Transportasi Udara	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan	0,000	0,000	Diukur untuk semua jenis penerbangan baik AOC 121 maupun AOC 135
Transportasi Perkeretaapian	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh	0,100	0,060	Diukur pada semua perjalanan kereta api (kecuali yang dioperasikan Pemerintah Daerah)

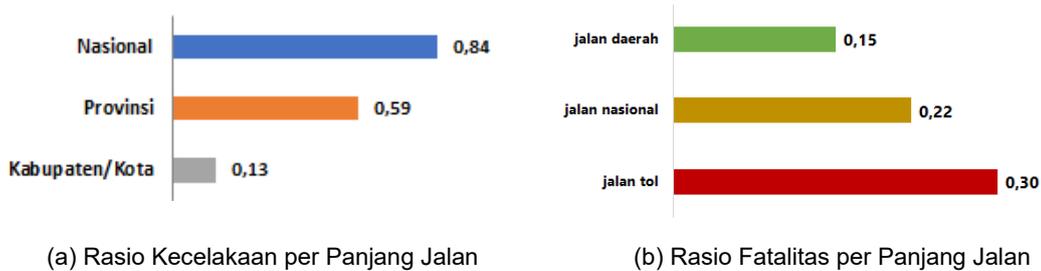
Sumber: LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dan Tahun 2024

Namun demikian perhatian khusus perlu diberikan kepada tingkat keselamatan lalu lintas jalan yang pembinaannya sesuai UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ melibatkan 5 (lima) Kementerian/Lembaga (K/L). **Gambar 1.5** menyampaikan perkembangan jumlah kejadian kecelakaan di Indonesia sejak 1990 sd 2024, terlihat bahwa *trend* lonjakan kejadian kecelakaan terjadi dekade 2000-an (selepas krisis ekonomi) seiring dengan ledakan populasi sepeda motor.



Gambar 1.6 Perkembangan Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalulintas di Indonesia (sumber: digambarkan dari data Korlantas Polri, 2024)

Data WHO 2020 menyatakan bahwa tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas di Indonesia sekitar 11,88 kematian per 100.000 jiwa, masih cukup jauh dibandingkan dengan target RUNK (Perpres No 1 Tahun 2022) di 2025 sebesar 9,53 kematian per 100.000 jiwa. Bappenas (2023) juga menyatakan bahwa rasio kecelakaan dan rasio fatalitas per panjang jalan untuk jalan nasional dan jalan tol (yang manajemen lalu lintasnya menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan) lebih tinggi dibandingkan jalan Daerah.



(a) Rasio Kecelakaan per Panjang Jalan (b) Rasio Fatalitas per Panjang Jalan
Gambar 1.7 Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas menurut Status Jalan di Indonesia
 (Sumber: Bappenas, 2023)

Korlantas Polri (2021) menyatakan bahwa faktor penyebab kecelakaan sebagian besar adalah manusia (61%), prasarana dan lingkungan (30%), serta sarana (9%). Terkait penanganan atas faktor penyebab kecelakaan lalu lintas tersebut di atas, maka sesuai RUNK (Perpres No 1 Tahun 2022) peran Kementerian Perhubungan yang paling pokok adalah (i) mengkoordinir perwujudan kendaraan yang berkeselamatan (Pilar 3) melalui pengujian dan penimbangan kendaraan bermotor (termasuk pencegahan ODOL), (ii) mendukung Kementerian PU dalam penyediaan prasarana jalan yang berkeselamatan (Pilar 2) khususnya melalui penyediaan perlengkapan jalan nasional, serta (iii) mendukung Polri dalam mendorong perwujudan pengguna jalan yang berkeselamatan (Pilar 4) terutama untuk pengemudi kendaraan umum.

Peningkatan keselamatan transportasi ke depan perlu diupayakan dengan memastikan adopsi/ratifikasi dan penerapan regulasi keselamatan dan keamanan sesuai ketentuan yang berlaku secara internasional, khususnya di bidang pelayaran, penerbangan, dan perkeretaapian. Sedangkan untuk keselamatan LLAJ konsistensi penerapan RUNK, khususnya pada pilar sarana yang berkeselamatan dan prasarana jalan yang berkeselamatan (berkolaborasi dengan penyelenggara jalan), perlu menjadi fokus utama dalam 5 (lima) tahun ke depan.

Tantangan terkait masih banyaknya sarana dan prasarana transportasi yang sub-standar, SDM yang tidak bersertifikat, serta rendahnya efektivitas pengawasan dan pengendalian, perlu diantisipasi dengan penerapan teknologi (ETLE, ITS, AIS, e-navigation) dan program peningkatan kompetensi SDM dan sosialisasi publik.

1.2.2.3 Kecukupan dan Kualitas Stok Infrastruktur dan Layanan Transportasi

Idealisasi kebutuhan penyediaan infrastruktur transportasi secara nasional (*ultimate design*) dapat dilihat dari Rencana Induk masing-masing moda transportasi, sedangkan informasi realisasi pengembangannya dapat dilihat dari LKIP/Laporan Tahunan dari Unit Organisasi yang mengampu. Pada **Tabel 1.19** disampaikan capaian pengembangan jaringan dan simpul transportasi nasional pada Tahun 2024.

Tabel 1.19 Capaian Pembangunan Infrastruktur Transportasi Nasional Tahun 2024

Jaringan	Jenis Infrastruktur	Satuan	Pelaksanaan s.d Tahun 2024		
			Rencana ^{a)}	Realisasi ^{b)}	Capaian
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Panjang Jalan Nasional Terbangun	Km	68.160,51	47.603,39	69,84%
	Panjang Jalan Tol Terbangun	Km	15.404,05	2.998,00	19,46%
	Terminal Tipe A Terbangun	Lokasi	222	128	57,66%
Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Pelabuhan Penyeberangan Terbangun	Lokasi	439	250	56,95%
	Pelabuhan Sungai Danau Terbangun	Lokasi	826	637	77,12%
Transportasi Laut	Pelabuhan Laut Terbangun	Lokasi	1957	649	33,16%
Transportasi Udara	Bandar Udara Terbangun	Lokasi	301	225	74,75%
Transportasi Perkeretaapian	Panjang Jalan Rel Terbangun	Km	10524	6927	65,82%

a) Data rencana pembangunan diperoleh dari rencana induk masing-masing moda:

- Rencana pembangunan jaringan jalan nasional dan jalan tol diperoleh dari RUJJN (Kepmen PUPR No 367/KPTS/M/2023)
- Rencana pembangunan terminal tipe A diasumsikan akan mencakup semua lokasi PKN, PKW, dan PKS dalam RTRWN (PP No. 13 Tahun 2017)
- Rencana lokasi pembangunan pelabuhan laut, pelabuhan penyeberangan, serta pelabuhan sungai dan danau diperoleh dari RIPN (KP 432 Tahun 2017)
- Rencana lokasi pembangunan bandar udara diperoleh dari RINBU (KM 33 Tahun 2024)
- Rencana pembangunan jaringan jalan rel diperoleh dari RIPNAS (PM 108 Tahun 2018)

b) Realisasi pembangunan jaringan prasarana dan simpul transportasi diperoleh dari LKIP, Laporan Tahunan, maupun Data Statistik Resmi yang dirilis Unit Organisasi Pelaksana terkait

Secara rata-rata capaian (realisasi vs rencana) pembangunan infrastruktur transportasi nasional hingga Tahun 2024 baru sekitar 56,85%, artinya secara ideal masih terdapat sekitar 43,15% lokasi (pusat kegiatan/pulau kecil/pusat produksi) yang belum terjangkau oleh jaringan infrastruktur transportasi. Meskipun, rencana-rencana induk tersebut ada yang masa perencanaannya hingga Tahun 2030-2040, pada intinya masih banyak diperlukan pembangunan jaringan infrastruktur transportasi nasional untuk mewujudkan konektivitas nasional yang lebih paripurna.

Jika dihitung secara total angka stok infrastruktur transportasi yang dibangun oleh pemerintah, pemerintah daerah, dan swasta maka diperkirakan mencapai angka sekitar Rp 6.622,81 Triliun (sekitar 29,91% dari PDB Nasional 2024 (Rp 22.139 Triliun) jika

menyertakan jaringan jalan. Sedangkan jika hanya mencakup prasarana transportasi (kewenangan penuh Kementerian Perhubungan, tanpa menyertakan jaringan jalan), maka total stok infrastruktur transportasi nasional mencapai angka Rp 1.263,01 Triliun (atau sekitar 5,70% PDB)

Tabel 1.20 Perkiraan Nilai Stok Infrastruktur Transportasi Indonesia Tahun 2024

Jaringan	Jenis Infrastruktur	Unit	Volume	Nilai/Unit (Rp.Miliar)	Nilai Stok (Rp.Miliar)
Jaringan Jalan	Jalan nasional	Km	47.603	15	714.051
	Jalan Provinsi	Km	54.522	10	545.220
	Jalan kabupaten/kota	Km	446.787	7,5	3.350.903
	Jalan tol	Km	2.998	250	749.500
Jaringan Prasarana LLAJ	Terminal Tipe A	Lokasi	128	50	6.400
	Terminal Tipe B	Lokasi	386	25	9.650
	Terminal Tipe C	Lokasi	3.048	3	9.145
	UPPKB	Lokasi	134	20	2.680
	UPUBKB	Lokasi	472	4	1.888
	ATCS	Lokasi	53	15	795
Transportasi Sungai, Danau, Penyeberangan	Pelabuhan Penyeberangan	Lokasi	250	75	18.750
	Pelabuhan Sungai Danau	Lokasi	637	5,0	3.185
Transportasi Laut	Pelabuhan Laut (Pemerintah)	Lokasi	649	275	178.475
	Pelabuhan Laut (Swasta)	Lokasi	1.790	275	492.250
Transportasi Udara	Bandar Udara (Pemerintah)	Lokasi	225	200	45.000
	Bandara Udara (Swasta)	Lokasi	383	200	76.600
Transportasi Perkeretaapian	Jalan Rel (Konvensional)	Km	6.927	35	242.445
	jalan Rel MRT	Km	15,7	1.100	17.270
	Jalan Rel LRT	Km	67,83	700	47.481
	Jalan Rel HST	Km	142,30	780	110.994
TOTAL	Termasuk jaringan Jalan				6.622.681 (29,91% PDB)
	Tidak termasuk jaringan jalan				1.263.008 (5,70% PDB)

Ukuran kecukupan penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi, selain dilihat dari kuantitas dan sebaran lokasi simpul dan jaringan prasarana serta nilai stok terhadap PDB pada **Tabel 1.19** dan **Tabel 1.20** di atas, dilihat juga dari kondisi teknis dan pemenuhan standar teknis maupun standar pelayanan. Pada beberapa butir berikut disampaikan hasil identifikasi permasalahan penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di Indonesia dari berbagai sumber:

1. Permasalahan terkait penyediaan infrastruktur transportasi jalan:

- a. Terminal penumpang tipe A yang ada di Indonesia saat berjumlah 127 lokasi (sesuai KM 109 Tahun 2019 dan perubahannya), namun baru menjangkau 39 dari 93 (41,94%) Kawasan Strategis Nasional (KSN). Sejumlah terminal operasionalnya kurang optimal karena lokasinya kurang strategis, integrasi dengan angkutan feeder kurang memadai, serta penyediaan fasilitas

- pelayanannya kurang layak (baru sekitar 38 lokasi yang dilakukan revitalisasi setelah dilakukan serahterima dari Pemerintah Daerah.
- b. Terminal barang untuk umum baru ditetapkan pada 7 (tujuh) lokasi dan terbatas pada PKSN/Perbatasan, belum terdapat penetapan lokasi terminal barang umum sebagai titik perpindahan moda, pusat logistik dan pengendalian muatan barang moda jalan sebagaimana diamanatkan dalam pasal 91 Ayat (2) PP No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - c. Jumlah Unit Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPKB) di Indonesia sekitar 138 unit (tahun 2023), namun sekitar 36,6% tidak beroperasi sehingga belum cukup efektif dalam mengendalikan ODOL karena terbatasnya kewenangan, kurangnya SDM PPNS, serta minimnya fasilitas gudang penyimpanan bukti pelanggaran.
 - d. Persentase jalan nasional yang sudah berkeselamatan (Star Rating ≥ 3) baru sekitar 56,91% (Ditjen Bina Marga, 2024), sehingga masih cukup banyak lokasi daerah rawan kecelakaan (*blackspot*) yang perlu ditangani.

2. Permasalahan terkait penyediaan infrastruktur transportasi sungai, danau, dan penyeberangan:

- a. Sebagian besar alur pelayaran sungai dan danau di Indonesia belum dilakukan pemetaan sehingga belum dapat ditetapkan sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 9 Ayat (1) PP No 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
- b. Potensi angkutan sungai dan danau belum dimanfaatkan secara optimal sebagai angkutan barang, penumpang dan mendukung pariwisata pada daerah-daerah yang memiliki perairan danau dan sungai.
- c. Penyeberangan antar pulau masih dilayani oleh kapal-kapal berusia tua (data ASDP Tahun 2022 menyatakan 79% kapal yang dioperasikan berusia diatas 20 tahun).
- d. Angkutan penyeberangan Ro-Ro belum dioptimalkan pemanfaatannya sebagai alternatif moda jaringan jalan untuk jarak pendek-menengah.

3. Permasalahan terkait penyediaan infrastruktur transportasi perkeretaapian:

- a. Integrasi jaringan kereta api dengan simpul utama masih sangat terbatas (data LKIP 2024 baru 10 pelabuhan dan 6 bandara yang terakses oleh jalur kereta api, sehingga belum optimal perannya sebagai moda alternatif dalam distribusi barang/penumpang dalam pulau.
- b. Akses ke sebagian besar lokasi simpul stasiun kereta api besar belum didukung oleh jaringan jalan nasional, karena tidak dimasukkan sebagai jenis simpul yang harus diakses oleh jalan nasional dalam pasal 9 Ayat (6) UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan.
- c. Masih terdapat sekitar 1277 km (18,44%) dari 6927 km total panjang jalan rel jalur kereta api yang masih menggunakan rel ukuran kurang dari R-54, baru sekitar 382 unit (63,99% dari total 597 unit) persinyalan elektrik (sisanya masih sinyal mekanik), dan elektrifikasi untuk operasional KRL baru mencapai 522 km (7,54%).
- d. Dari 4194 perlintasan sebidang kereta api, baru sekitar 1648 (39,29%) yang dijaga, serta perlintasan sebidang dengan jalan nasional yang sudah dibangun

Fly Over/Underpass baru sekitar 39 titik (20,86%) dari total 187 lokasi (Ditjen Bina Marga, 2023)

4. Permasalahan terkait penyediaan infrastruktur transportasi laut:

- a. Ukuran kapal peti kemas nasional dari Tahun 2012 ke Tahun 2022 sudah meningkat, namun rata-ratanya baru 1.168 TEUs, masih di bawah ukuran ideal 2.500 TEUs (Bappenas, 2023)
- b. Muatan balik barang dari wilayah Indonesia Timur baru sekitar 1/3 dari muatan awal. Hal ini berakibat pada biaya tinggi, dimana meskipun sudah adalah subsidi tol laut dimana pasar tarif angkutan peti kemas sudah mengalami penyesuaian namun masih lebih tinggi dibandingkan internasional, misalnya: Jakarta-Hongkong (1.700 mil) tarif Rp 4,8 juta/ TEUs lebih murah dibandingkan Jakarta-Sorong (1.600 mil) tarif Rp 17,5 juta (setelah ada tol laut, di mana sebelumnya Rp 25 juta).
- c. Rute angkutan laut masih cenderung bersifat *port-to port*, di mana baru sekitar 27% rute yang membentuk pola *loop*.
- d. Dari sebanyak 28 PU (Pelabuhan Utama) dalam RIPN (KP 432/2017), baru 7 lokasi (Tj Priok, Makassar, Bitung, Kijing, Kuala Tanjung, Tj Perak, Patimban) yang telah memenuhi standardisasi teknis. Sedangkan jika dibandingkan secara internasional, maka *draft*, *waiting time*, *BOR*, *port productivity*, dan *max vessel size* masih lebih rendah dari rata-rata dunia (Bappenas, 2023).

5. Permasalahan terkait penyediaan infrastruktur transportasi udara:

- a. Beberapa Bandara Utama/Hub Primer di Indonesia (terutama Sam Ratulangi, Sepinggan, dan Minangkabau perlu dikembangkan sesuai dengan kebutuhan *requirement* internasional (Bappenas, 2021).
- b. Lebih dari 50% bandara *feeder* belum dapat melayani operasional pesawat terbang ukuran menengah (ATR-72). Sebagian rute perintis masih dilayani *airstrip* yang belum memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan.
- c. Biaya penanganan kargo udara di Bandara sekitar 48,2% dari total biaya (sebagian besar porsi nya diambil oleh Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU) 39,3%), sedangkan biaya untuk maskapai (AWB) hanya sekitar 51,8% (Badan Kebijakan Transportasi, 2023). Tingginya biaya pengiriman (via kargo udara) masih menjadi kendala dalam peningkatan pertumbuhan pasar e-commerce (McKinsey & Co, 2021).
- d. Lalu lintas penerbangan Internasional masih terpusat di 4 (empat bandara (Jakarta, Bali, Surabaya, dan Medan), kebijakan pembatasan jumlah bandara internasional pada 17 bandara diharapkan dapat mengoptimalkan penerapan sistem *hub-and-spoke*.
- e. Tarif penerbangan domestik di Indonesia (khususnya ke IBT) masih lebih tinggi 20-50% dari yang berlaku secara internasional.

6. Permasalahan terkait penyediaan infrastruktur transportasi perkotaan:

- a. Baru 14 kawasan perkotaan (termasuk Jabodetabek) yang terlayani oleh skema BTS Angkutan Massal Bus Perkotaan dan hanya 11 kawasan perkotaan yang dilayani oleh kereta api perkotaan/regional.

- b. Sampai dengan Tahun 2023 baru sekitar 53 kawasan perkotaan (20,23% dari total 262 PKN/PKW/PKSN) yang telah menerapkan skema ATCS (*Area Traffic Control System*).
- c. *Modal share* angkutan umum perkotaan di Indonesia masih kurang dari 20% yang menyebabkan tingginya kemacetan lalu lintas (kecepatan rata-rata kurang dari 30 km/jam).
- d. Perkembangan angkutan berbasis online (*on-demand service*) sebagai pendukung angkutan massal belum tersinergi dengan sistem layanan lainnya.

1.2.2.4 Kualitas Tatakelola Penyelenggaraan Bidang Transportasi Nasional

Efektivitas dampak, permasalahan kinerja, maupun kondisi infrastruktur dan jaringan transportasi yang masih belum sepenuhnya optimal, sebagaimana disampaikan pada **Sub Bab 1.2.2.1, 1.2.2.2, dan 1.2.2.3** sebelumnya, pada dasarnya merupakan resultan dari belum optimalnya kualitas tatakelola penyelenggaraan bidang transportasi di Indonesia, dengan Kementerian Perhubungan sebagai pengampu (sesuai amanat Perpres No 173 Tahun 2024) dengan melibatkan Pemerintah Daerah, K/L terkait, serta pihak swasta dan masyarakat.

Berikut ini disampaikan beberapa item permasalahan dalam tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi di Indonesia.

1. Belum Terpadunya Sistem Penyelenggaraan Transportasi Nasional

Sampai dengan saat ini, usulan Undang-Undang (UU) mengenai Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) belum ditetapkan. Diharapkan UU Sistranas tersebut dapat menjadi rujukan dalam penyelenggaraan setiap moda transportasi secara terpadu, mulai dari aspek pengaturan, pembinaan, pembangunan/pengembangan jaringan, pengoperasian dan pengendalian, hingga pengusaha.

Pada saat ini UU setiap moda transportasi memandatkan disusunnya Rencana Induk yang saling merujuk satu dengan yang lainnya, namun belum pernah dilakukan *overlay* antar masing-masing rencana. Selain UU Sistranas, pemaduan pada level jaringan juga diperlukan untuk memastikan terjadinya keterpaduan antarmoda dan efisiensi secara keseluruhan, sehingga diperlukan adanya Rencana Induk Transportasi Nasional (RITN).

Pengembangan jaringan transportasi perkotaan saat ini masih dilakukan secara individual di setiap kawasan metropolitan, yang dimulai dengan penyusunan dokumen *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) dan dilanjutkan dengan pengembangan jaringan angkutan massal perkotaan sesuai skenario yang disepakati. Diperlukan adanya dokumen Rencana Umum Nasional Transportasi Perkotaan (RUNTP) yang diharapkan dapat mensinergikan penerapan strategi, skenario, teknologi dan ujungnya pada sinergi investasi untuk optimalisasi pemanfaatan *resource* nasional.

2. Fokus Peran Pemerintah sebagai Regulator di Bidang Transformasi

Kementerian Perhubungan sebagai instansi pemerintah tertinggi dalam penyelenggaraan bidang transportasi, berdasarkan UU diberikan mandat untuk berperan sebagai regulator dalam menjaga agar interaksi antara Operator dengan User dalam sistem transportasi tetap saling menguntungkan secara berkelanjutan dengan mengedepankan efisiensi konektivitas, kualitas pelayanan, dan jaminan keselamatan dan keamanan serta memberikan dampak positif bagi kemaslahatan publik (termasuk non user), berkeadilan, menjaga kelestarian lingkungan, dan mendukung agenda pembangunan nasional di segala bidang.

Pelaksanaan fungsi Pemerintahan Kementerian Perhubungan sebagai regulator seringkali berbenturan dengan penyediaan sarana, prasarana, dan layanan transportasi yang saat ini masih bergantung pada pendanaan pemerintah. Dengan sistem penganggaran pemerintahan yang sangat kompleks dan beresiko saat ini, alokasi sumberdaya Kementerian Perhubungan cenderung lebih difokuskan dalam penyediaan barang dan jasa, sedangkan aktivitas untuk merumuskan regulasi dan kebijakan serta mengendalikan pelaksanaannya di lapangan seringkali kurang optimal.

Penanganan ODOL, OJOL/*ojek online*, biaya logistik, keselamatan jalan, tarif angkutan, transisi energi, disrupsi teknologi, dampak perubahan iklim, dll, saat ini masih terkesan kalah cepat dibandingkan perkembangan permasalahan di lapangan. Hal ini menuntut, agar jajaran Kementerian Perhubungan kembali kepada khittah-nya sebagai regulator dimana penyediaan infrastruktur dan layanan transportasi lebih banyak diserahkan kepada Swasta. Hal ini sejalan dengan kebijakan efisiensi dari Presiden RI 2025-2029 di mana porsi investasi pemerintah di bidang infrastruktur akan dikurangi dan pelibatan swasta ditingkatkan. Tentu saja kebijakan ini membutuhkan dukungan regulasi dan kebijakan yang tepat untuk memperbaiki iklim usaha di bidang transportasi.

RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024) telah mencanangkan periode pembangunan Pertama (2025-2029) sebagai fondasi transformasi nasional, di mana semua bidang pembangunan (termasuk transportasi) harus melakukan perbaikan dalam tata kelola interaksi antar aktor (*regulator-operator-user-public*) yang efisien dan efektif. Tantangan penyelenggaraan bidang transportasi di tahun-tahun ke depan akan lebih sulit dengan adanya kelangkaan energi, dampak perubahan iklim, persaingan ekonomi, perubahan geopolitik, serta perubahan struktural dalam bidang ekonomi yang didorong oleh perkembangan teknologi. Tatakelola bidang transportasi harus mentransformasikan diri sehingga lebih adaptif, agile, dan terbuka dalam menyongsong era digitalisasi.

3. Perluasan Sumber Pendanaan dan Pembiayaan

Skenario Pendanaan RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) telah ditetapkan dengan proporsi pendanaan antara Pemerintah : BUMN : swasta sebagai berikut 7,22% : 6,13% : 86,65%.

Beban pendanaan Pemerintah Pusat diharapkan semakin berkurang dengan adanya peningkatan alokasi pendanaan dari Pemerintah Daerah sesuai UU No 1 Tahun 2022 tentang HKPD yang mengamanatkan agar minimal 40% dari nett APBD dialokasikan untuk penyediaan infrastruktur pelayanan publik (termasuk transportasi). Selain itu, UU HKPD juga membuka peluang bagi adanya kerjasama investasi Pusat dan Daerah, Daerah-Daerah, serta PHLN dan penerbitan obligasi untuk daerah.

Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) melalui berbagai variannya (diantaranya: BOT/BOO, *Availability Payment* (AP), kerjasama pemanfaatan (KSP), kontrak O&M, dlsb) perlu digali sedalam-dalamnya dengan tetap memegang teguh prinsip *Value for Money* diukur dari segi ekonomi, efisiensi, dan efektivitas.

Peran BUMN dan swasta juga sangat diharapkan melalui skema PINA (Pembiayaan Investasi Nonanggaran Pemerintah) di mana jalur masuk investasi swasta umumnya melalui perizinan di bidang transportasi. Setiap direktorat jenderal diharapkan dapat mengidentifikasi adanya peluang investasi swasta dalam penyediaan prasarana, sarana, maupun penyediaan layanan transportasi sesuai skema jaringan yang telah direncanakan ataupun melalui inisiatif swasta murni yang dianggap sejalan.

4. Penguatan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Penguatan organisasi dan tata kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan sangat diperlukan untuk dapat melaksanakan tugas dan fungsi pada ekosistem global yang terus berubah cepat dan penuh tantangan di masa datang.

Peran Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (DJITM) yang dibentuk di Tahun 2025 (sesuai Perpres No 173 Tahun 2024 dan PM 4 Tahun 2025) perlu segera dioptimalkan dengan pembentukan sejumlah Unit Pelaksana Teknis (UPT) agar dapat melaksanakan tugas teknis operasional di lapangan. Adapun UPT-UPT eksisting di Unit Eselon I lainnya perlu dimaksimalkan perannya dalam penyediaan layanan publik dan diupayakan agar dapat bertransformasi menjadi BLU (Badan Layanan Umum) atau bahkan menjadi BUMN (berbentuk Perum ataupun PT). Proses bisnis di setiap unit kerja maupun koordinasi antar organisasi perlu disusun dan disesuaikan dengan kebutuhan dan tantangan, di mana proses pengambilan keputusan harus dilakukan secara cepat dan akurat dibantu teknologi. Integrasi sistem database, SOP/perizinan berbasis aplikasi, dan pemanfaatan secara ekstensif teknologi dalam setiap tahapan kegiatan harus menjadi agenda utama dalam transformasi proses bisnis dalam penyelenggaraan bidang transportasi.

5. Peningkatan Kemajuan Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan

Sesuai RPJPN 2025-245 dari transformasi tata kelola, tema tahap 1 (2025-2029) adalah penguatan fondasi kelembagaan pemerintahan diantaranya melalui peningkatan capaian kemajuan reformasi birokrasi di semua K/L termasuk Kementerian Perhubungan.

Diperlukan peningkatan kualitas pengelolaan di bidang keuangan dan aset, manajemen kinerja dan pengelolaan risiko, peningkatan kepatuhan internal,

penerapan sistem merit ASN, komunikasi publik yang efektif, kualitas perumusan dan pelaksanaan kebijakan dan regulasi, serta pengorganisasian proses bisnis dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan.

Strategi utama yang penting dilakukan dalam peningkatan capaian reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan adalah dengan (1) melakukan digitalisasi menuju *e-government*/SPBE untuk monitoring dan evaluasi seluruh aktivitas birokrasi, (2) pengelolaan SDM berbasis merit system dan kepastian jenjang karir sebagai kunci kinerja organisasi, (3) peningkatan akuntabilitas dalam pengelolaan keuangan, aset, dan kinerja, serta (4) peningkatan koordinasi dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan.

1.2.2.5 Ketersediaan Sumber Daya

Untuk dapat menjalankan tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi yang lebih produktif (**Sub Bab 1.2.2.4**) dan menghasilkan stok infrastruktur dan jaringan pelayanan yang memadai (**Sub Bab 1.2.2.3**) untuk menghasilkan konektivitas, pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi nasional (**Sub Bab 1.2.2.2**) yang mampu mendukung pembangunan nasional di segala bidang (**Sub bab 1.2.2.1**) diperlukan penyediaan sumber daya (khususnya SDM, pendanaan, dan sistem pendukung) yang berkualitas dan memadai. Pada beberapa butir berikut ini disampaikan isu strategis dalam penyediaan sumber daya bagi penyelenggaraan bidang transportasi.

1. Kecukupan jumlah dan kompetensi SDM transportasi

Isu mengenai kecukupan jumlah dan kompetensi SDM masih menjadi latar belakang dari berbagai permasalahan di bidang transportasi.

Sampai dengan Maret 2025, Kementerian Perhubungan memiliki jumlah pegawai sebanyak 37.812 (tiga puluh tujuh ribu delapan ratus dua belas) orang yang tersebar di 9 (sembilan) unit kerja Eselon I dan 1 (satu) unit kerja Penugasan, dengan komposisi sebagai berikut: (i) menurut jenis kelamin (75,01% laki-laki dan 24,99% perempuan), (ii) menurut pendidikan (S1/S2/S3/setara 39,22%, D1/2/3/4/setara 31,09%, SD/SMP/SMA/ sederajat 29,69%), (iii) menurut golongan (Gol IV 5,32%, Gol III 60,09%, Gol II 34,45%, Gol I 0,14%) (iv) menurut jabatan (JFT 14,22%, struktural 4,80%, Lainnya 80,98%).

Distribusi pegawai antar Unit Eselon I sangat tergantung dari jumlah UPT dan jumlah Eselon II yang dimiliki, dalam hal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki jumlah pegawai terbesar 13860 orang (38,50%), disusul oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebanyak 8419 orang (23,39%), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebanyak 5514 orang (15,32%), dan BPSDM sebanyak 3606 orang (10,02%). Adapun Ditjen Perkeretaapian, Sekjen, dan Pegawai yang Diperbantukan masing-masing berkisar antara 2-4% terhadap total (sekitar 1000 orang), sedangkan Itjen, BKT, dan BPTJ jumlah pegawainya hanya kurang dari 400 orang (sekitar 1% total).

Memperhatikan trend kebutuhan SDM Kementerian Perhubungan sesuai tantangan ke depan diperlukan upaya untuk (i) memenuhi kebutuhan SDM sesuai jumlah dan kompetensi berdasarkan Analisis Beban Kerja (ABK), (ii) menambah proporsi jumlah SDM yang memiliki sertifikat Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) sesuai kebutuhan teknis operasional di lapangan maupun skenario perampingan organisasi, (iii) meningkatkan profesionalitas dan kompetensi SDM Kementerian Perhubungan melalui diklat maupun bentuk peningkatan pengetahuan dan pengalaman lainnya.

Terkait dengan penyediaan SDM pada operator transportasi, secara umum masih terdapat beberapa permasalahan sebagai berikut:

- a. SDM bidang transportasi jalan:
 - 1) Sebagian besar pengemudi angkutan umum dan pengemudi truk belum memiliki sertifikat kompetensi.
 - 2) Masih diperlukan cukup banyak tenaga teknis yang bersertifikat untuk pengoperasian terminal, UPPKB, penguji kendaraan bermotor, pelaksana dan pemeriksa Andalalin.
- b. SDM bidang transportasi sungai danau dan penyeberangan:
 - 1) Sebagian besar awak kapal sungai dan danau belum memiliki sertifikat kecakapan secara minimal.
 - 2) Masih diperlukan banyak tenaga teknis khusus di Pemerintah Daerah sebagai syahbandar maupun petugas pemeriksa kapal dan operator pelabuhan pada angkutan sungai dan danau.
 - 3) Masih dibutuhkan cukup banyak SDM tenaga teknis yang bersertifikat untuk operasional pelabuhan dan kapal penyeberangan.
- c. SDM bidang transportasi perkeretaapian:
 - 1) Ketersediaan SDM perkeretaapian yang menguasai teknologi terbaru pada sarana dan prasarana eksisting masih sangat terbatas (MRT, LRT, monorel, HST, dll).
 - 2) Diperlukan masih cukup banyak SDM tenaga teknis untuk pengoperasian serta pemeliharaan sarana dan prasarana perkeretaapian yang bersertifikat kompetensi.
- d. SDM bidang transportasi laut:
 - 1) Kompetensi awak kapal, khususnya pelayaran rakyat, masih belum memenuhi ketentuan yang berlaku.
 - 2) Dibutuhkan SDM dengan kompetensi spesifik berkenaan dengan konstruksi pelabuhan, operasional pelabuhan, logistik, konstruksi kapal, penyelam, kenavigasian, dan inspektur kapal.
 - 3) Masih banyak pelaut Indonesia yang belum memiliki sertifikat STCW 78 dan amandemennya untuk pelayaran *ocean going* internasional.
- e. SDM bidang transportasi udara:
 - 1) Cukup banyak pilot nasional yang belum terserap industri penerbangan yang belum sepenuhnya pulih dari Dampak Covid-19.
 - 2) Kebutuhan SDM berkompeten untuk operasional bandara, pemeliharaan pesawat, dan navigasi udara belum memenuhi kebutuhan pasar.

Peran BPSDM Perhubungan sangat vital dalam peningkatan kecukupan dan kompetensi SDM transportasi, baik di dalam maupun di luar Kementerian Perhubungan. Berbagai upaya untuk meningkatkan kualitas diklat (*update* kurikulum, pemenuhan kebutuhan sarana prasarana, peningkatan kompetensi tenaga pengajar, perwujudan lingkungan diklat yang humanis), peningkatan penyerapan hasil diklat pembentukan melalui training need analysis, penyediaan informasi kerja, dan peningkatan kualitas SDM aparatur sesuai peta jabatan, merupakan beberapa kegiatan prioritas yang perlu dilakukan dalam 5 tahun ke depan.

2. Pendanaan dan Pembiayaan Sektor Transportasi

Sebagaimana telah dibahas pada **Sub Bab 1.1.2.3**, realisasi anggaran pemerintah melalui APBN Kementerian Perhubungan rata-rata hanya sekitar Rp 35-40 Triliun per tahun (66,40% dari kebutuhan yang direncanakan dalam Renstra 2020-2024). Kebijakan efisiensi anggaran dari Presiden untuk Tahun Anggaran 2025 dan 2026 juga berdampak signifikan terhadap ketersediaan anggaran untuk pelaksanaan kegiatan strategis yang telah direncanakan maupun diarahkan.

Data PPP Book Bappenas 2024 menyatakan bahwa kemajuan pelaksanaan proyek KPBU selama 2020-2024 dari rencana sebanyak 14 proyek dengan total nilai investasi sekitar USD 6504,6 Juta (Rp 97,57 Triliun) hanya 4 proyek yang sudah berhasil masuk tahap konstruksi dengan total nilai investasi sekitar USD 1017,9 Juta (Rp 15,27 Triliun) atau hanya 15,65%, sedangkan untuk 10 proyek lainnya masih dalam tahap transaksi maupun penyiapan.

Dengan skenario pendanaan RPJMN 2025-2029 antara Pemerintah : BUMN : swasta adalah 7,22% : 6,13% : 86,65%, maka idealnya rasio investasi melalui KPBU setidaknya mencapai 15-20 % dari total, dan melalui PINA minimal 70-75% dari total. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi jajaran Kementerian Perhubungan untuk dapat menyusun daftar (*long/sort list*), melakukan kajian kelayakan, serta menawarkan proyek-proyek infrastruktur maupun pengembangan jaringan layanan baru yang prospektif melibatkan pendanaan swasta.

Peran pemerintah Daerah juga diharapkan lebih besar dalam penyediaan infrastruktur dan layanan transportasi sesuai kewenangannya masing-masing, dimana sesuai ketentuan pada UU No 1 Tahun 2022 tentang HKPD, Pemerintah Daerah diwajibkan mengalokasikan APBD minimal 40% (*nett* setelah dikurangi transfer dan pembiayaan) untuk menyediakan infrastruktur pelayanan publik.

Sumber pendanaan dari *endowment fund* maupun *carbon trading* perlu mulai diidentifikasi potensinya untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur transportasi yang relevan. Selain itu, sesuai amanat UU No 22 tahun 2009 tentang LLAJ penerapan dana preservasi jalan maupun upaya untuk menerapkan *User Service Obligation* (USO) pada moda selain jalan perlu juga diperjuangkan penerapannya di masa datang.

3. Penerapan Teknologi di Bidang Transportasi

Menghadapi era Industri 4.0 serta dampak perubahan iklim, perlu dilakukan pembaruan terhadap penerapan teknologi di bidang transportasi, baik pada teknologi sarana prasarana maupun sistem pendukungnya.

Perubahan teknologi dapat dimulai dari transisi untuk mengurangi penggunaan BBM dengan memperbarui teknologi permesinan, yang dilanjutkan dengan pemanfaatan otomatisasi untuk pengendalian dan pengoperasian sarana, serta penerapan secara utuh teknologi dalam pengelolaan jaringan menuju *Intelligence Transport System* (ITS). Perlu disusun Grand Desain Transformasi Teknologi di Bidang Transportasi untuk mengawal proses perubahan tersebut secara efektif dengan mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial, lingkungan, serta kemandirian dan ketahanan nasional.

Pemanfaatan teknologi dalam mendukung tugas-tugas Kementerian Perhubungan sebagai regulator di sektor transportasi juga perlu mendapat perhatian tersendiri. Penggunaan teknologi *surveillance* akan membantu proses akuisisi data, teknologi IoT (*Big Data* dan *Cloud Computing*) akan sangat membantu mentransformasikan data menjadi informasi bagi proses perumusan kebijakan. Kementerian Perhubungan perlu mengembangkan dan mengintegrasikan sistem TIK yang ada saat ini menjadi *Decision Support System* (DSS) yang handal dan akurat dalam menyediakan informasi kebijakan.

1.2.3 Isu Prioritas

Dari berbagai isu strategis transportasi nasional yang disampaikan pada **Sub Bab 1.2.2** sebelumnya, terdapat beberapa isu prioritas atau permasalahan utama (*main issues*) yang akan menjadi fokus Kementerian Perhubungan pada periode 2025-2029. Pemilihan permasalahan utama didasarkan pada 3 (tiga) kriteria berikut:

- a. *Responsive*, merupakan respon terhadap permasalahan transportasi yang sudah menjadi perhatian masyarakat (*public concern*);
- b. *Relevant*, mendukung kebijakan, janji kampanye, dan prioritas Presiden/ Wakil Presiden khususnya yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029;
- c. *Impactive*, memberikan dampak yang signifikan terhadap peningkatan kinerja *core business* transportasi (konektivitas, pelayanan, keselamatan) dan/atau manfaat kepada publik (ekonomi, sosial, lingkungan).

Berdasarkan kriteria tersebut dari sebanyak 25 (dua puluh lima) isu strategis yang dimunculkan dalam RPJMN 2025-2029 dan dilengkapi pada Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, maka terpilih sebanyak 3 (tiga) isu prioritas yang akan ditangani Kementerian Perhubungan dalam 5 (lima) tahun ke depan, yakni:

1. Peningkatan Integrasi Transportasi

Permasalahan transportasi perkotaan dan logistik barang semuanya berpangkal dari integrasi antarmoda transportasi yang belum paripurna, sehingga menyebabkan

ekonomi biaya tinggi pada perjalanan rutin masyarakat perkotaan dan distribusi barang pokok penting ke seluruh wilayah NKRI.

Berdasarkan data Bappenas (2022) biaya transportasi merupakan komponen dominan dari total biaya logistik nasional (jika di Tahun 2022 total biaya logistik sebesar 14,29% PDB, maka komponen biaya transportasi sekitar 8,79% (61,55%)). In-efisiensi integrasi pada simpul transportasi berdampak pada penambahan biaya transportasi sekitar 20-50%.

Di sisi lain, hasil survei BPS (2020) rata-rata biaya transportasi masyarakat perkotaan mencapai 12,56% dari total biaya hidup (idealnya menurut World Bank < 10%). Hal ini selain akibat kurangnya sediaan angkutan kapasitas angkutan umum, juga disebabkan tingginya biaya first-last mile (35-64% total) yang bisa lebih mahal dari angkutan utamanya.

Diharapkan dengan peningkatan integrasi transportasi, biaya logistik dapat diturunkan 2-3% dari PDB dan biaya transportasi publik dapat ditekan hingga < 10%. Hal ini relevan dengan agenda RPJMN 2025-2029 untuk mendukung pertumbuhan ekonomi menuju 8% dan penurunan kemiskinan menuju 0%.

2. Penanganan Kemacetan Lalu Lintas Perkotaan

Dalam 20 tahun ke depan jumlah penduduk Indonesia yang tinggal di wilayah perkotaan menjadi 70%, hal ini akan berdampak terhadap tingginya permintaan perjalanan di sejumlah kawasan perkotaan di Indonesia. Sebagaimana diketahui, saat ini kemacetan lalu lintas yang terjadi di kawasan perkotaan sangat tinggi (Bandung masuk ke dalam 10 kota termacet di dunia versi Tomtom Traffic 2025, dan Medan, Surabaya, Palembang, dan Jakarta masuk 100 besar kota termacet di dunia).

Kemacetan lalu lintas tersebut umumnya disebabkan oleh masih rendahnya tingkat penggunaan angkutan umum perkotaan (*mode share* kurang dari 20%), sementara penyediaan kapasitas jaringan jalan belum memadai (karena ruang jalan terbatas dan pemanfaatannya tidak optimal).

Upaya pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan di Indonesia akan menjadi solusi utama dalam penyelesaian permasalahan kemacetan yang harus didukung oleh kebijakan push and pull, khususnya MRL dan MKT yang tepat sasaran.

3. Penanganan *Over Dimension Over Load* (ODOL)

Permasalahan ODOL pada kendaraan barang sudah menahun. Indonesia dengan ketergantungan pada ekonomi ekstraktif dan pertanian yang masih tinggi, cenderung menghasilkan pergerakan barang *high-volume and low-value* dalam skala besar sebagai faktor pendorong utama terjadinya ODOL selain belum baiknya integrasi antarmoda transportasi dan belum berkembangnya transportasi multimoda.

Dampak negatif ODOL sangat signifikan terhadap (i) percepatan laju perusakan jalan (kerugiannya mencapai Rp 43,4 Triliun/tahun), (ii) peningkatan potensi terjadinya kecelakaan (30-40% kecelakaan di jalan melibatkan truk ODOL), serta (iii) peningkatan kemacetan lalu lintas di sejumlah lokasi.

Penanganan ODOL ini relevan dengan salah satu prioritas Presiden/Wakil Presiden dalam penegakan hukum, serta diharapkan mampu mendorong terciptanya efisiensi

dalam sistem distribusi dalam mendukung swasembada pangan dan energi, hilirasi sumber daya alam, dan industrialisasi.

4. Pengaturan Transportasi Online

Fenomena transportasi *online* yang mulai berkembang di Indonesia satu dekade lalu dan *booming* semenjak pandemi Covid-19, menyisakan permasalahan terkait hubungan bisnis antara aplikator dengan mitra *online* dengan sering munculnya keluhan tingginya potongan tarif yang menyebabkan berkurangnya pendapatan.

Meskipun pengaturannya sebagai angkutan umum masih kontroversial, namun Kementerian Perhubungan akan mengambil inisiatif untuk membantu memberikan referensi pengaturan terkait batasan tarif, jumlah armada, dan kelaikan sarana. Pengaturan transportasi online ini relevan dengan janji Presiden/Wakil Presiden untuk memberikan kepastian hukum untuk jenis layanan ini.

Permasalahan terkait pengelolaan layanan transportasi berbasis aplikasi/online akan semakin besar dalam beberapa tahun ke depan dengan semakin dalamnya penerapan teknologi di bidang transportasi pada era ekosistem baru penyediaan layanan transportasi.

Pembahasan tentang arah kebijakan dan strategi penanganan isu prioritas ini akan disampaikan lebih lanjut pada **Sub Bab 3.2.2**.

1.2.4 Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko

Berdasarkan hasil identifikasi perkembangan lingkungan strategis pada **Sub Bab 1.2.1** dan penelaahan atas isu strategis transportasi nasional pada **Sub Bab 1.2.2**, dapat dirumuskan terdapat sejumlah peluang dan tantangan bagi penyelenggaraan bidang transportasi yang perlu diidentifikasi potensi risikonya agar dapat diantisipasi arah kebijakan penanganannya.

Pada **Tabel 1.21** disampaikan hasil identifikasi peluang dan tantangan tersebut berikut dengan konsekuensi risiko yang dihadapi bidang transportasi. Risiko yang dituangkan dalam tabel tersebut merupakan landasan untuk melakukan identifikasi risiko untuk pencapaian masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta penetapan strategi/mitigasi penanganannya yang akan dielaborasi lebih lanjut pada **Sub Bab 2.4.3.3** dan **Sub Bab 3.5**.

IDENTIFIKASI ISU STRATEGIS BIDANG TRANSPORTASI 2025-2029

RPJMN 2025-2029



RENSTRA KEMHUB 2025-2029

IMPACT ↑	<ul style="list-style-type: none"> Tingginya kerugian ekonomi karena KEMACETAN LALULINTAS PERKOTAAN (Rp 65 Triliun per tahun) 	<ul style="list-style-type: none"> Kualitas udara perkotaan buruk (AQI > 100, 57% dari transportasi) Biaya logistik tinggi (14,29% PDB) sekitar 2/3 dari biaya transportasi Biaya kecelakaan 3,1% PDB Biaya transportasi publik tinggi (diatas 10% pengeluaran)
OUTCOME ↑	<ul style="list-style-type: none"> Waktu tempuh koridor utama jalan nasional (2,14 jam/100 km) Rendahnya muatan balik dari Kawasan Timur (30% kapasitas) 90% penerbangan terpusat di 5 Bandara Primer Pangsa angkutan kereta api regional masih rendah Tingginya pelanggaran ODOL 	<ul style="list-style-type: none"> Modal share angkutan umum perkotaan kurang dari 20% (peran TRANSPORTASI ONLINE tinggi) Indeks fatalitas kecelakaan LLAJ masih tinggi (12,4 di Tahun 2022) Rasio sarana dan prasarana transportasi yang sub-standar cukup besar
OUTPUT ↑	<ul style="list-style-type: none"> Skema layanan dan keterpaduan perencanaan angkutan perintis/ bersubsidi belum optimal Terbatasnya sistem angkutan massal perkotaan 	<ul style="list-style-type: none"> INTEGRASI TRANSPORTASI antarmoda belum baik, transportasi multimoda belum berkembang Konektivitas transportasi internasional perlu ditingkatkan
INPUT	<ul style="list-style-type: none"> Belum terpenuhinya target jumlah lulusan diklat teknis dan diklat pemberdayaan masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> Pemanfaatan TIK dan Teknologi 4.0 Jumlah dan kompetensi SDM Keterbatasan pendanaan Relevansi dan efektivitas regulasi Kerangka kelembagaan

ISU PRIORITAS (EMMERGING ISSUES)

RESPONSIVE

Respons terhadap permasalahan yang menjadi *Public Concern*

RELEVANT

Mendukung kebijakan, janji, dan prioritas Presiden (RPJMN 2025-2029)

IMPACTIVE

Berdampak besar terhadap kinerja dan manfaat bidang transportasi

01	PENINGKATAN INTEGRASI TRANSPORTASI		
Daya saing nasional dan disparitas ekonomi antar wilayah	Mendukung target penurunan biaya logistik RPJMN 2025-2029	Penurunan biaya transportasi logistik sekitar 3% PDB	
02	PENANGANAN KEMACETAN PERKOTAAN		
Tingginya pengeluaran transportasi publik (diatas < 10% total)	Mendukung target jumlah penumpang angkutan perkotaan RPJMN 2025-2029	Penurunan kerugian akibat kemacetan perkotaan (Rp 65 Triliun/tahun)	
03	PENANGANAN OVER DIMENSION OVER LOAD		
Keluhan masyarakat terhadap kemacetan dan kerusakan jalan akibat ODOL	Menciptakan efisiensi distribusi mendukung swasembada, hilirisasi, dan industrialisasi	Penurunan kerugian biaya kerusakan jalan (Rp 43,4 T/thn, kemacetan, kecelakaan)	
04	PENGATURAN TRANSPORTASI ONLINE		
Keluhan mitra online terkait tingginya potongan dan kurangnya pendapatan	Mewujudkan janji kampanye pres/wapres terkait pengaturan transportasi online	Peningkatan kesejahteraan mitra kerja transportasi online sekitar 3-5 juta	

Gambar 1.8 Pemilihan Permasalahan Utama Bidang Transportasi 2025-2029

Tabel 1.21 Peluang dan Tantangan Bidang Transportasi berikut Risikonya

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
<p>Peluang Eksternal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potensi sumber daya alam Indonesia yang sangat besar • Pergeseran dominasi ekonomi dunia ke wilayah Asia • Bonus demografi Indonesia • Pembangunan IKN dan agenda pemerataan pembangunan (KTI, DTPK) <p>Peluang Internal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stok infrastruktur transportasi nasional yang relatif sudah cukup besar meskipun belum merata dan memadai • Dukungan politik untuk alokasi dana sektor transportasi yang cukup besar, meskipun belum sesuai kebutuhan • Daya serap tenaga kerja sektor transportasi besar 	<ul style="list-style-type: none"> • Risiko: Kurangnya dukungan konektivitas terhadap pusat produksi (SDA/hilirisasi, KSPP/food estate, KI/KEK) dan koridor logistik utama • Risiko: Belum meratanya konektivitas nasional ke seluruh NKRI (khususnya ke wilayah IBT dan DTPK) • Risiko: Terbatasnya wilayah perkotaan yang sudah memiliki angkutan massal • Risiko: Belum berkembangnya integrasi transportasi dan mutimoda • Risiko: Tidak tercapainya standar pelayanan yang mempengaruhi kepuasan publik dan daya saing industri transportasi • Risiko: Ketidakpastian biaya investasi dan operasional pelayanan transportasi • Risiko: tidak terpenuhinya kebutuhan pengembangan kapasitas dan fasilitas pelayanan transportasi • Risiko: Tidak tercapainya target Zero Accident dan Zero Incident • Risiko: Tingginya potensi gangguan teknis dan operasional transportasi akibat cuaca ekstrem dan bencana • Risiko: Rencahnya kepatuhan masyarakat terhadap regulasi keselamatan dan keamanan transportasi • Risiko: Lambatnya proses transformasi teknologi untuk efisiensi dan penyesuaian tantangan persaingan dan perubahan iklim • Risiko: Tidak terpenuhinya target peningkatan kompetensi SDM transportasi sesuai kebutuhan jumlah dan penempatan • Risiko: Tingginya ketergantungan pendanaan Pemerintah • Risiko: Terhambatnya percepatan transisi energi sektor transportasi • Risiko: Tidak tercapainya target Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi • Risiko: Lambatnya proses reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan
<p>Tantangan Eksternal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ketidakpastian ekonomi global akibat instabilitas geopolitik dunia • Transformasi teknologi (Industri 4.0 dan Society 5.0) • Urbanisasi semakin besar • Disparitas ekonomi antar wilayah • Target pertumbuhan ekonomi • Pembangunan berkelanjutan yang inklusif dan berketahanan iklim <p>Tantangan Internal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tingginya emisi GRK sektor transportasi • Tingginya biaya transportasi/logistik • <i>Compliance</i> regulasi/standar internasional yang masih rendah • Peran angkutan umum perkotaan yang masih rendah • <i>Zero accident/zero incident</i> belum tercapai (khususnya LLAJ) • <i>Imbalance traffic</i> (dominasi pergerakan IBB, moda jalan, bandara utama, pelabuhan utama) • Belum tuntasnya <i>emerging issues</i> (ODOL, OJOL, Integrasi) • Belum terpenuhinya kompetensi SDM • Belum optimalnya dukungan TIK/ Teknologi dalam peningkatan kinerja 	

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
<ul style="list-style-type: none"> • Terbatasnya pemanfaatan sumber pendanaan kreatif/alternatif • Masih rendahnya efektivitas regulasi dan kebijakan • Belum tuntasnya agenda transformasi tata kelola pemerintahan 	

1.3 Mandat dan Penugasan

Selain memperhatikan kondisi umum bidang transportasi saat ini (**Sub Bab 1.1**) serta potensi dan permasalahan yang akan dihadapi (**Sub Bab 1.2**) Rencana strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 juga disusun dengan memperhatikan mandat dari peraturan perundang-undangan di bidang transportasi serta penugasan dari dokumen perencanaan terkait, juga khususnya RPJMN 2025-2029.

1.3.1 Mandat Penyelenggaraan dari Undang-Undang di Bidang Transportasi

Terdapat sejumlah mandat penyelenggaraan dari sejumlah peraturan perundang-undangan di bidang transportasi yang harus diperhatikan dalam menyusun muatan pokok dari Renstra Kementerian Perhubungan, khususnya terkait dengan lingkup bidang, tujuan penyelenggaraan, serta cakupan kewenangan pemerintah (c.q Kementerian Perhubungan). Daftar peraturan perundang-undangan tersebut disampaikan pada **Tabel 1.21**.

Tabel 1.22 Daftar Peraturan Perundang-Undangan Rujukan di Bidang Transportasi sesuai Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

No	Peraturan Perundang-Undangan	Unit Kerja Terkait	Bidang Tugas dan Fungsi Terkait sesuai Perpres 173/2024
1	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan serta keselamatan transportasi darat
2	Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim
		Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan

No	Peraturan Perundang-Undangan	Unit Kerja Terkait	Bidang Tugas dan Fungsi Terkait sesuai Perpres 173/2024
3	Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Bidang pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan, dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum penerbangan
4	Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	Bidang integrasi transportasi dan multimoda

Dalam Peraturan Perundang-Undangan tersebut pada **Tabel 1.21** diatas, terdapat pula pembagian penugasan kepada Kementerian/Lembaga lain, khususnya berkenaan dengan penegakan hukum, lingkungan hidup, pemanfaatan ruang, industri dan perdagangan, kepabeanaan, karantina, dan lain sebagainya yang bersinggungan dengan bidang transportasi.

Selain itu, terdapat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah yang menetapkan pembagian urusan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), Perkeretaapian, Pelayaran (Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan), dan Penerbangan. Dalam hal ini, perlu dipahami bahwa tingkat desentralisasi penyelenggaraan setiap moda transportasi berbeda-beda sesuai dengan karakteristik teknis, kapasitas kelembagaan dan pendanaan daerah, maupun keharusan untuk *comply* terhadap regulasi internasional, khususnya di sektor transportasi laut dan udara.

Untuk bidang integrasi transportasi yang berkaitan dengan tugas Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda belum ada Undang-Undang yang secara spesifik menaungi bidang ini. Oleh karena itu, Undang-Undang Sistranas diharapkan dapat segera ditetapkan sebagai dasar bagi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda dalam mengkoordinasikan keterpaduan antarmoda transportasi.

1.3.2 Penugasan dari Dokumen Perencanaan Terkait

Secara sektoral maupun multisektoral, Pemerintah telah menerbitkan sejumlah dokumen perencanaan pembangunan yang juga memberikan penugasan kepada Kementerian Perhubungan sebagai salah satu pelaksananya. **Tabel 1.22** berikut ini menyampakan daftar dokumen perencanaan tersebut.

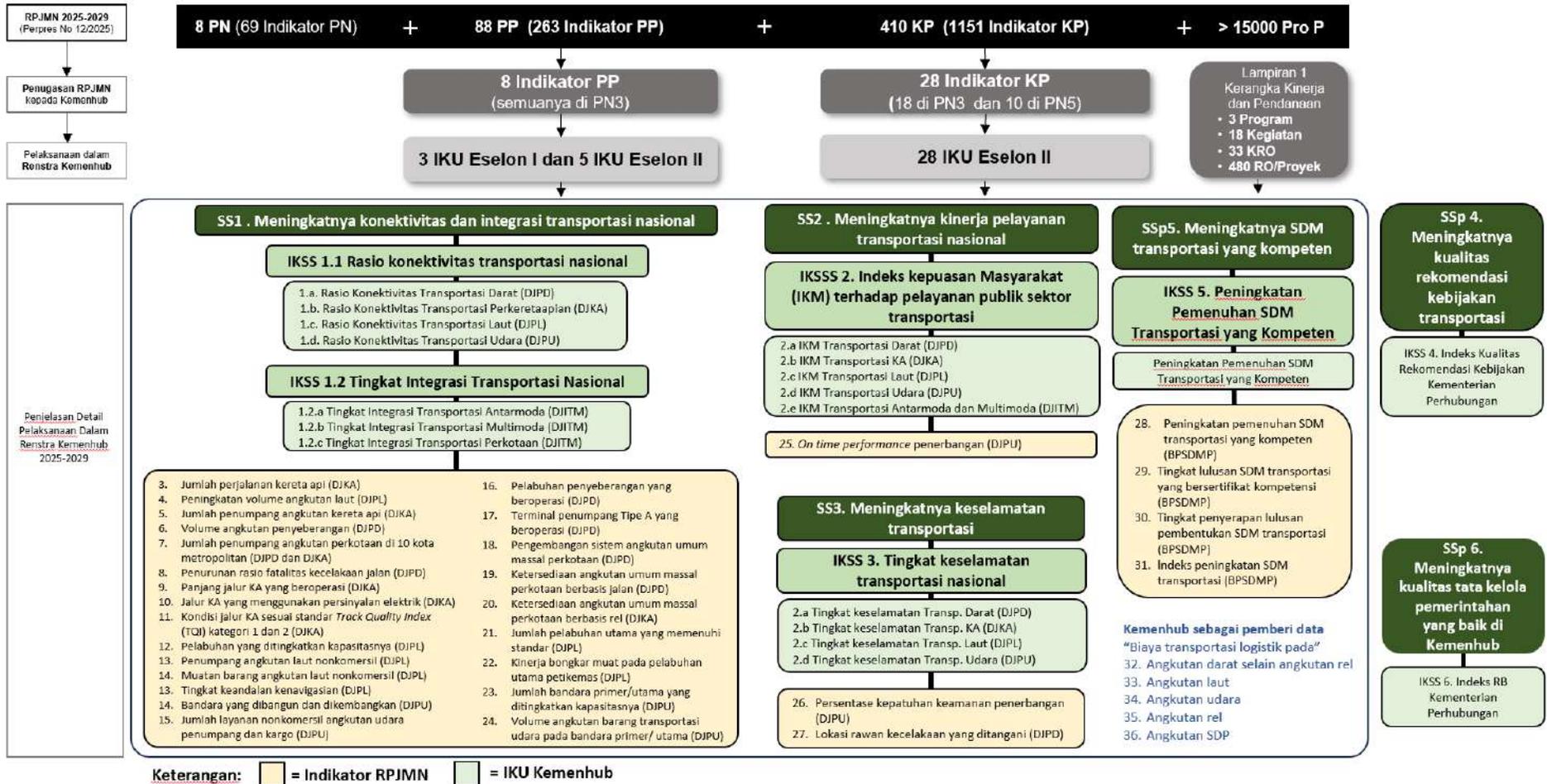
Tabel 1.23 Daftar Dokumen Perencanaan dan Penugasannya kepada Kementerian Perhubungan

No	Dokumen Perencanaan	Penugasan kepada Kementerian Perhubungan
1	Peraturan Presiden No. 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional	<p>Melaksanakan program/kegiatan khususnya terkait dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan keandalan sistem transportasi penyediaan energi • Pemanfaatan sumber energi terbarukan dari jenis energi sinar matahari (selsurya), BBN, gas, batubara tercairkan, hidrogen, diarahkan untuk transportasi • Penetapan target konsumsi bahan bakar di sektor transportasi dilakukan secara terukur dan bertahap untuk peningkatan efisiensi • Percepatan penerapan dan/atau pengalihan ke sistem transportasi massal, baik transportasi perkotaan maupun antar kota yang efisien • Percepatan penerapan jalan berbayar (Electronic Road Pricing/ERP) untuk mengurangi kemacetan yang ditimbulkan oleh kendaraan pribadi • Percepatan pelaksanaan substitusi BBM dengan gas di sektor transportasi • Percepatan pemanfaatan tenaga listrik untuk penggerak kendaraan bermotor • Pemberian insentif fiskal bagi produsen dan konsumen yang menggunakan non-BBM dan energi terbarukan di sektor transportasi
2	Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK)	<ul style="list-style-type: none"> • Penanggung Jawab Pilar 3- Kendaraan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan • Mendukung pelaksanaan Program dan Kegiatan Penyelenggaraan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pilar lainnya
3	Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan Baseline Emisi GRK Sub Sektor Transportasi • Penyusunan target Mitigasi Perubahan Iklim Sub Sektor Transportasi • Pelaksanaan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim nasional Sub Sektor Transportasi • Pemantauan dan evaluasi terhadap Aksi Mitigasi Perubahan Iklim nasional Sub Sektor Transportasi
4	Peraturan Presiden Nomor 16, 17, 87, 88, 89 Tahun 2024 dan Nomor 84 Tahun 2021 tentang Rencana Induk Destinasi	<p>Pelaksanaan Matriks Rencana Aksi terkait dengan Penyediaan Infrastruktur Kepariwisata dan Aksesibilitas, diantaranya:</p>

No	Dokumen Perencanaan	Penugasan kepada Kementerian Perhubungan
	Pariwisata Nasional Manado-Likupang, Bangka Belitung, Raja Ampat, Borobudur-Yogyakarta-Prambanan, Danau Toba, Lombok-Gili Tramen (dan Perpres terkait Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional lainnya)	<ul style="list-style-type: none"> • Integrasi transportasi publik dengan jalan untuk mendukung Pariwisata pada DTW • Pembangunan dan pengembangan pelabuhan, titik labuh/marina untuk mendukung akses transportasi laut • Pembangunan/pengembangan fasilitas bandara dan jaringan penerbangan • Pembangunan/peningkatan kinerja simpul terminal dan angkutan umum
5	Peraturan Presiden Nomor 123, 85, 23, Tahun 2024, Nomor 81 Tahun 2023, 66, 64, 60 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang (RTR) Kawasan Strategis Nasional (KSN) Lanskap Subak-Bali, Kawasan Perkotaan Metropolitan Banjarkakula, Kawasan Perkotaan Patungraya, Kawasan Konservasi Keanekaragaman Hayati Raja Ampat, Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila, IKN, Kawasan Perkotaan Kedungsepur	<p>Pelaksanaan indikasi program utama dalam rangka perwujudan struktur tata ruang berkenaan dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan, peningkatan, dan/atau pemantapan pelayanan sistem angkutan umum penumpang dan angkutan barang skala nasional dan regional • Pembangunan, peningkatan, dan/atau pemantapan pelayanan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan skala nasional dan regional • Pembangunan, peningkatan, dan/atau pemantapan pelayanan transportasi laut skala internasional dan nasional • Pembangunan, peningkatan, dan/atau pemantapan pusat pelayanan transportasi udara skala internasional dan nasional
6	Peraturan Presiden Nomor 66, 5, 4 Tahun 2023, Nomor 119, 118 Tahun 2023, Nomor 43 Tahun 2022, Nomor 49 Tahun 2018, Nomor 11, 44 Tahun 2017, Nomor 34 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan Perbatasan Negara di Provinsi Kalimantan Barat, Nusa Tenggara Timur, Papua, Kepulauan Riau, Aceh dan Sumatera Utara, Sulawesi Utara, Gorontalo, Sulawesi Tengah, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Maluku Utara dan Papua Barat	<p>Pelaksanaan program prioritas untuk perwujudan rencana struktur ruang, terkait dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan terminal barang internasional (<i>International Dry Port</i>) • Pengembangan jaringan jalur kereta api khusus • Pengembangan stasiun kereta api • Pengembangan pelabuhan penyeberangan • Pengembangan pelabuhan laut • Pengembangan bandar udara • Pengembangan dan penyediaan jaringan sarana prasarana dan utilitas pada sarana transportasi skala kota

1.3.3 Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan

Memperhatikan muatan RPJMN 2025-2029 terdapat sejumlah penugasan yang secara spesifik ditujukan untuk dilaksanakan dan/atau dikoordinir pelaksanaannya oleh Kementerian Perhubungan. **Gambar 1.7** menyampaikan hasil identifikasi penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan.



Gambar 1.9 Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan

Struktur muatan utama dari RPJMN 2025-2029 terdiri dari 8 Prioritas Nasional (PN), 88 Program Prioritas (PP), 410 Kegiatan Prioritas (KP), dan lebih dari 15000 Proyek Prioritas (Pro P). Adapun muatan RPJMN 2025-2029 yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan terdiri dari sebanyak:

- a. 8 (delapan) Indikator PP semuanya di PN3;
- b. 28 (dua puluh delapan) Indikator KP dengan rincian 18 (delapan belas) Indikator KP di PN3 dan 10 (sepuluh) Indikator KP di PN5;
- c. 36 (tiga puluh enam) Pro P, yang dilaksanakan melalui 3 (tiga) Program, 18 (delapan belas) Kegiatan, 33 (tiga puluh tiga) KRO, dan 480 (empat ratus delapan puluh) RO/proyek.

Pelaksanaan dari penugasan RPJMN 2025-2029 tersebut dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dilakukan melalui:

- a. Untuk 8 (delapan) Indikator PP RPJMN 2025-2029 diakomodir dalam:
 - (i) 3 (tiga) Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Level Eselon I atau sering disebut sebagai Indikator Kinerja Program (IKP);
 - (ii) 5 (lima) Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Level Eselon II atau yang sering disebut sebagai Indikator Kinerja Kegiatan (IKK);
- b. Untuk 28 (dua puluh delapan) Indikasi KP RPJMN 2025-2029 diakomodir dalam:
 - (i) 23 (dua puluh tiga) Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Level Eselon II atau yang sering disebut sebagai Indikator Kinerja Kegiatan (IKK);
 - (ii) 5 (lima) Indikator Kinerja di mana posisi Kementerian Perhubungan sebagai pemberi dukungan data kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas, yakni indikator terkait dengan “biaya transportasi logistik pada”: (1) angkutan darat selain angkutan rel, (2) angkutan laut, (3) angkutan udara, (4) angkutan rel, dan (5) angkutan SDP.
- c. Sejumlah kegiatan dengan detail jenis output dan lokasi yang dirangkum ke dalam Lampiran 1 Matriks Kinerja dan Pendanaan.

Selain penugasan RPJMN 2025-2029 yang sifatnya *mandatory* (terkait sektor transportasi langsung) tersebut diatas, terdapat pula penugasan yang sifatnya dukungan (*supporting*) terhadap sejumlah agenda prioritas nasional lainnya, yakni:

- a. Dukungan terhadap pelaksanaan 72 Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dicantumkan pada RPJMN 2025-2029, sedangkan PSN sektor transportasi yang tercantum adalah:
 - (i) Pembangunan Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit Koridor Timur-Barat (Carry Over)
 - (ii) Pembangunan Pelabuhan Patimban (Carry Over)
 - (iii) Pengembangan Pelabuhan Ambon Terpadu (Baru)

- b. Dukungan terhadap kawasan prioritas/pusat ekonomi yang menjadi agenda pembangunan utama pada sejumlah Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029, diantaranya: Kawasan Sentra Produksi Pangan/KSPP, Destinasi Pariwisata Nasional (DPN), KEK/KI/KPBPB, Hilirisasi, Kawasan Transmigrasi, dlsb.
- c. Dukungan terhadap pelaksanaan 17 Program Prioritas dan 8 Program Hasil Terbaik Cepat dari Presiden/Wakil Presiden sebagaimana tertuang dalam RPJMN 2025-2029.

Detail pembahasan mengenai muatan RPJMN 2025-2029 dan pelaksanaannya dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 akan disampaikan lebih lanjut pada Bab-Bab selanjutnya.



BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

2.1 Visi

- 2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045
- 2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029
- 2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

2.2 Misi

- 2.2.1 Misi (Agenda) Pembangunan 2045
- 2.2.2 Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029
- 2.2.3 Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

2.3 Tujuan

- 2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2045
- 2.3.2 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029
- 2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

2.4 Sasaran

- 2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045
- 2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029
- 2.4.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

2.1 Visi

2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045

Visi pembangunan nasional merujuk pada visi bernegara Indonesia pada Pembukaan UUD 1945, yakni menjadi **Negara yang Merdeka, Bersatu, Berdaulat, Adil dan Makmur**. Visi tersebut selanjutnya diejawantahkan dalam visi 20 tahun ke depan dalam rangka mencapai Visi Indonesia Emas 2045.

Dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 disampaikan Visi Indonesia Emas 2045 sebagai berikut:

“Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan”

Pengertian masing-masing frasa dalam visi Indonesia Emas 2045 tersebut dapat dimaknai sebagai berikut:

- a. Negara Kesatuan Republik Indonesia berarti negara kepulauan yang memiliki ciri Nusantara serta memiliki ketangguhan politik, ekonomi, keamanan nasional dan budaya/peradaban bahari sebagai poros maritim dunia;
- b. Bersatu berarti Indonesia yang memiliki keragaman budaya, bahasa, dan adat istiadat. Elemen tersebut akan dipersatukan oleh identitas nasional dan Pancasila sebagai dasar negara, mencerminkan semangat Bhineka Tunggal Ika yang lebih kokoh;
- c. Berdaulat berarti Indonesia yang berdaulat sebagai negara kesatuan yang memiliki kemandirian dan kewenangan penuh untuk mengatur sendiri seluruh aspek kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara di wilayahnya;
- d. Maju berarti Indonesia sebagai negara maju, ekonominya mencapai posisi nomor lima terbesar dunia, berbasiskan pengetahuan dan inovasi yang berakar pada budaya Nusantara. Indonesia menjadi negara berdaya, modern, tangguh, inovatif, dan adil;
- e. Berkelanjutan berarti negara yang berkomitmen untuk terus menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan, pertumbuhan ekonomi Indonesia yang tinggi seimbang dengan pembangunan sosial, keberlanjutan sumber daya alam dan kualitas lingkungan hidup, serta tata kelola yang baik.

2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029

Dalam mendukung perwujudan Visi Indonesia Emas 2045 selama 5 tahun ke depan, Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 menetapkan Visi sebagai berikut:

“Bersama Indonesia Maju menuju Indonesia Emas 2045”

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 diformalkan sebagai Visi Pembangunan Nasional 2025-2029 melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029.

Visi tersebut mengandung arti pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putraputri terbaik bangsa dengan kesamaan tekad berdasarkan fondasi yang telah dibangun oleh pemerintah sebelumnya untuk mewujudkan Indonesia setara negara maju di Tahun 2045.

2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Untuk mendukung perwujudan Visi Indonesia Emas 2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 pada sektor transportasi, maka dirumuskan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagai berikut:

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan bentuk dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yakni menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, yang mencakup penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.

Dalam visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi nasional yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah, dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut:

- a. *Handal*: tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).
- b. *Inklusif*: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat.

- c. *Berdaya saing*: tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.
- d. *Memberikan nilai tambah*: penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

2.2 Misi

2.2.1 Misi (Agenda) Pembangunan 2045

Misi bernegara Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1045 adalah:

1. Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia;
2. Memajukan kesejahteraan umum;
3. Mencerdaskan kehidupan bangsa; dan
4. Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Dalam rangka mengejawantahkan misi bernegara tersebut untuk mencapai Indonesia Emas 2045, RPJPN 2025-2024 menetapkan 8 (delapan) Misi (Agenda) Pembangunan 2045 seperti yang diilustrasikan pada **Gambar 2.1**.



Gambar 2.1 Delapan Misi (Agenda) Pembangunan 2045

Sumber: UU Nomor 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

Delapan misi (agenda) pembangunan 2045 tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
2. Mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industry manufaktur, ekonomi dan keuangan syariah, pertanian, ekonomi biru dan bioekonomi, pariwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrase ekonomi domestik dan global, serta pembangunan perkotaan dan perdesaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.
3. Mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.
4. Memantapkan supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan.
5. Memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal social budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.
6. Pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.
7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8. Kesiambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan.

2.2.2 Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029

Dalam melaksanakan Misi Pembangunan 2045 pada perioda pembangunan 2025-2029, maka 8 (delapan) Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 atau sering disebut sebagai Asta Cita ditetapkan sebagai misi pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (lihat **Gambar 2.2**).



Gambar 2.2 Delapan Misi (Asta Cita) Presiden 2025-2029
Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029



Gambar 2.3 Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)
Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Lebih lanjut, RPJMN 2025-2029 menjadikan Astacita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 sebagai Prioritas Nasional (PN) pembangunan jangka menengah untuk Tahun 2025-2029. Prioritas Nasional (PN) tersebut merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita, dimana setiap Prioritas Nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode 2025-2029. Pengejawantahan Astacita Presiden 2025-2029 menjadi Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.3**.

2.2.3 Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilakukan untuk mewujudkan dukungan bidang transportasi terhadap Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 serta Visi Indonesia Emas 2045.

Dalam hal ini ditetapkan sebanyak 8 (delapan) Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang berkesesuaian secara langsung satu per satu dengan 8 (delapan) Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 (Asta Cita), yakni:

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan.
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman.
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan.
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama.
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau.
7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.3 Tujuan

2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2045

Kedelapan misi (agenda) Pembangunan 2045 dalam RPJPN 2025-2045 dilaksanakan melalui 17 (tujuh belas) arah (tujuan) Pembangunan seperti yang disampaikan pada **Tabel 2.1**. Dalam proses pencapaian misi, dibutuhkan nilai-nilai ideal yang mendasari bagaimana misi tersebut dilaksanakan. Hal utama yang harus diperhatikan adalah kesesuaian dalam mewujudkan transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola yang inovatif, ditopang oleh supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Mewujudkan misi juga harus didampingi dengan

nilai proporsional yang berkaitan dengan karakter dan akar budaya yang terus dipegang sebagai identitas nasional.

Tabel 2.1 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045

Misi (8 Agenda) Pembangunan 2045		17 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 (Indonesia Emas 2045)
Transformasi Indonesia	Misi 1 Transformasi Sosial	IE1 Kesehatan untuk Semua IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif
	Misi 2 Transformasi Ekonomi	IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5 Penerapan Ekonomi Hijau IE6 Transformasi Digital IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi
	Misi 3 Transformasi Tata Kelola	IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif
Landasan Transformasi	Misi 4 Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia	IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial IE11 Stabilitas Ekonom Makro IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gantar Kawasan
	Misi 5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim
Kerangka Implementasi Transformasi	Misi 6 Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan	
	Misi 7 Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan	
	Misi 8 Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan	

Sumber: ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

2.3.2 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) disampaikan keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 serta Agenda Pembangunan RPJPN 2025-2045 seperti pada **Gambar 2.4**.



Gambar 2.4 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 dengan Arah (Tujuan) Pembangunan RPJPN 2025-2045
Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029)

Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis (seperti proyek strategis nasional). Asta Cita sebagai Prioritas Nasional selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045. Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan

strategi transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.

2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029, ditetapkan 4 (empat) tujuan Kementerian Perhubungan untuk Tahun 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

- 1. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)**
Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.
- 2. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1)**
Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Business* sesuai tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.
- 3. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2)**
Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives* (IBP) ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (*technical support*) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dioperasikan oleh SDM transportasi yang kompeten.
- 4. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan (T.3)**
Tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* (LG) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support*) yang mampu disediakan Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Untuk mengukur tingkat keberhasilan Kementerian Perhubungan 2025-2025 dalam mencapai tujuan akan digunakan Indikator Tujuan seperti yang disampaikan pada **Tabel 2.2** berikut ini.

Tabel 2.2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

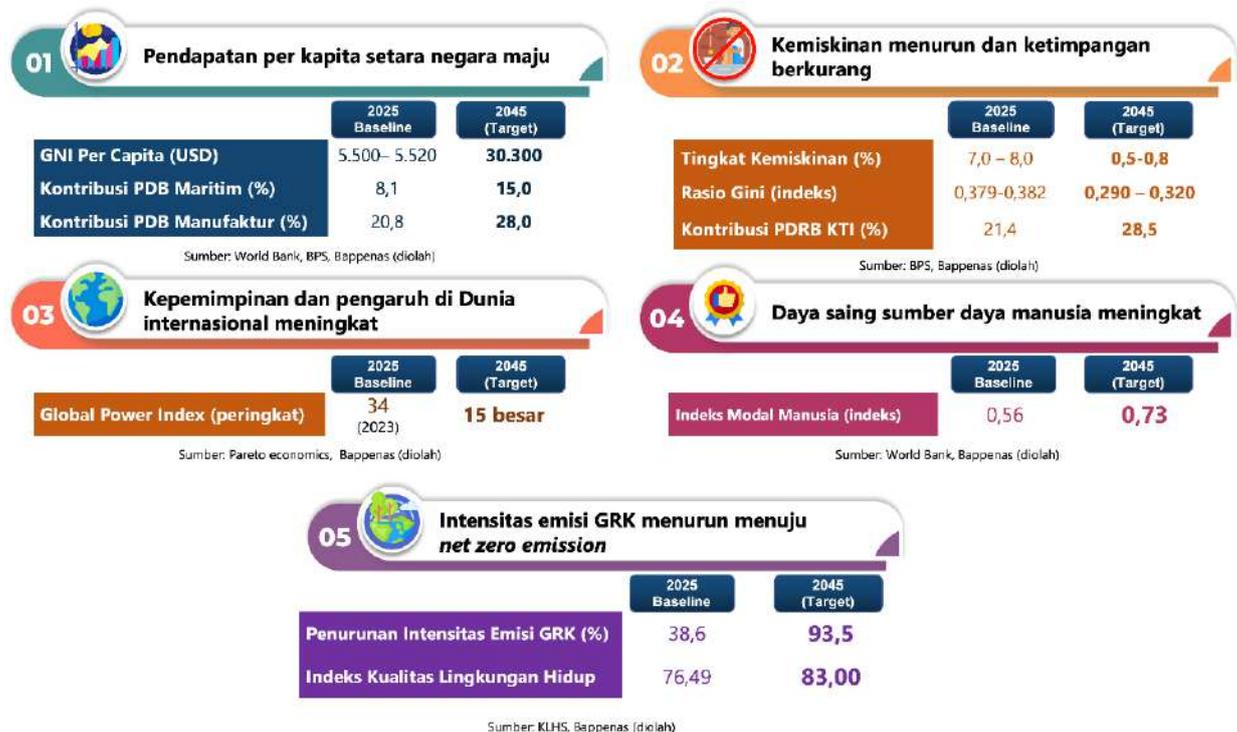
PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN	
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)	T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (CKL_{TN}) $CKL_{TN} = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RTI_{TN}/TTI_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RTK_{TN}/TTK_{TN})/4$ RRK_{TN} = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional TRK_{TN} = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional RTI_{TN} = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTI_{TN} = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional $RIKM_{TN}$ = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi $TIKM_{TN}$ = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi RTK_{TN} = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional TTK_{TN} = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (<i>Technical Support</i>)	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi ($CKKS_{TN}$) $CKKS_{TN} = (RIK_{RKT}/TIK_{RKT} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2$ RIK_{RKT} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{RKT} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi $RC_{transportasi}$ = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten $TC_{transportasi}$ = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (<i>Management Support</i>)	T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ($CKRB_{KP}$) $CKRB_{KP} = (RIRB_{KP}/TIRB_{KP})$ $RIRB_{KP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{KP}$ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

2.4 Sasaran Strategis

2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2024 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian seperti pada **Gambar 2.5**, dimana:



Gambar 2.5 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045

Sumber: UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antarwilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi *Global Power Index* (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (*Human Capital Index*) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.

5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju *net zero emission*, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

Lebih detail untuk 17 (tujuh belas) Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045 (IE), dan Sasaran Pembangunan dan indikatornya yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.3**.

Tabel 2.3 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
		b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
		b. Tahunan	36,65	80,98
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

Sumber: Ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- a. Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- b. Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan

pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

- c. Sasaran No 24, No. 25, No. 26, dan No. 27 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada **Gambar 2.6**, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029 (lihat **Gambar 2.5**).

Sasaran Pembangunan Nasional

Representasi keberhasilan pembangunan tahun 2025-2029 tergambar pada pencapaian sasaran pembangunan nasional sebagai berikut.



Gambar 2.6 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029

Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.4**. Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro-P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029).

Tabel 2.4 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	01-Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan	01-Stok Infrastruktur terhadap PDB	%	43,00 (2019)	46,50	48,50
04-PN: Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi, olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas	01-Terwujudnya pendidikan berkualitas yang merata	04-Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah dan tinggi	%	66,30 (2023)	66,78	67,66
05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan Industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	02-Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global	01-Biaya Logistik	% PDB	14,29 (2022)	13,52	12,50
07-PN: Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan	02-Terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani	01-Indeks reformasi birokrasi nasional	Nilai	69,98	71,38	77,26

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2045

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

- b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

Dalam lampiran II dan Lampiran III terdapat sejumlah sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya, seperti yang dirangkum pada **Tabel 2.5**.

Tabel 2.5 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	Jumlah perjalanan kereta api	juta perjalanan	0,86	0,92	1,03
PP 03.01	<i>On time performance</i> penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
PP 03.01	Peningkatan volume angkutan laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	persen (kumulatif)	5,6 (2023)	10	24
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan kereta api	juta penumpang	501	519	601
PP 03.01	Volume angkutan penyeberangan	juta kendaraan	11,5 (2023)	11,60	12,20
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	juta penumpang	685 (2023)	850	950
PP 03.01	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	persen	53,68 (2023)	65	73
PP 03.01	Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten	persen	85,5 (2023)	85,5	87,5
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.02	Panjang jalur KA yang beroperasi	km (kumulatif)	6.880 (2023)	6.928	6.985
KP 03.01.02	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	persen	63 (2023)	65	70
KP 03.01.02	Kondisi jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	94	98
KP 03.01.03	Pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	72	86	142
KP 03.01.03	Penumpang angkutan laut nonkomersil	ribu penumpang	1.444 (2023)	1.637	2.022

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
KP 03.01.03	Muatan barang angkutan laut nonkomersil	ton	660.664 (2023)	720.124	839.043
KP 03.01.03	Tingkat keandalan kenavigasian	persen	92,33 (2023)	94,84	95,57
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121
KP 03.01.04	Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	81
KP 03.01.05	Pelabuhan penyeberangan yang beroperasi	lokasi (kumulatif)	230 (2023)	235	242
KP 03.01.05	Terminal Penumpang yang Beroperasi	lokasi (kumulatif)	119 (2024)	115	119
KP 03.01.05	Lokasi rawan kecelakaan yang ditangani	lokasi	179 (2023)	534	574
KP 03.01.06	Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan (kumulatif angka dasar tahun (2020)*	Kota (kumulatif)	6 (2023)	10	20
KP 03.01.06	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan**	juta penum- pang/ hari	1,4 (2023)	1,42	1,56
KP 03.01.06	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel**	juta penum- pang/ hari	2,989 (2023)	2,825	2,836
KP 03.01.07	Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi	persen	92 (2023)	92,00	94,00
KP 03.01.07	Tingkat penyerapan lulusan pembentukan SDM transportasi	persen	85,1 (2023)	70	70
KP 05.03.01	Jumlah pelabuhan utama yang memenuhi standar	lokasi (kumulatif)	6	7	12
KP 05.03.01	Kinerja bongkar muat pada pelabuhan utama petikemas	box/ship/ jam	21 (2023)	31 / 27,92	50 / 30,82
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta ton	1.391	1.419	1.536
KP 05.03.03	Indeks peningkatan SDM transportasi	Indeks	110,1	85,5	87,5

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2045

Keterangan:

- * Instansi penghasil Kementerian Perhubungan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perkeretaapian) dan Pemda
- ** Instansi penghasil Kementerian PPN/Bappenas, karena melibatkan Pemerintah Daerah untuk SAUM yang sudah handover dan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah sejak awal.
- *** Diukur oleh Kementerian PPN/Bappenas dan Kemenko Ekonomi.

Untuk setiap indikator penugasan dari RPJMN 2025-2029 tersebut akan diturunkan ke setiap Unit Eselon I dan/atau Unit Eselon II sebagai pelaksana dari kegiatan terkait dengan indikator. Daftar Unit Kerja Penanggung Jawab serta detail target kinerja untuk setiap tahun anggaran akan dibahas lebih lanjut pada **Sub Bab 4.1.4**.

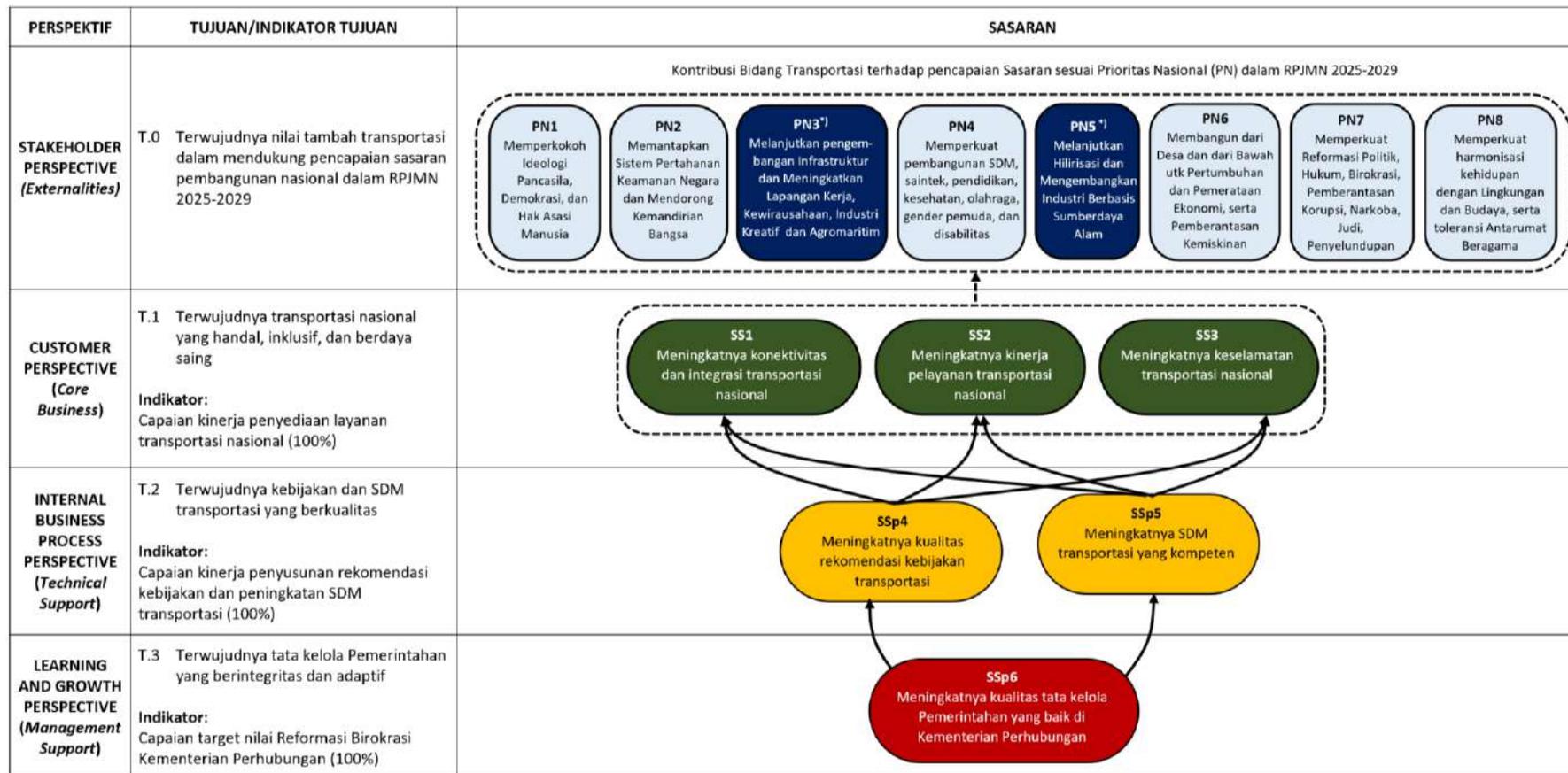
2.4.3 Sasaran dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

2.4.3.1 Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan

Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan sebagaimana telah dirangkum pada **Tabel 2.4** di atas.

Gambar 2.7 menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam **Gambar 2.7** digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari *core business* Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari supporting system Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat di-*tagging* sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.7**. Struktur tersebut disusun dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.



*) Pada level *Stakeholder* (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.

**) Pada PN3 dan PN5 terdapat penugasan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

Gambar 2.7 Peta strategi (*strategy map*) Kementerian Perhubungan 2025-2029

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam **Gambar 2.7** adalah sebagai berikut:

1. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (*externalities*) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
2. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (*core business*) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (*outcome*) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
3. Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang dijawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
4. Pada *Learning and Growth Perspective* (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (*manajemen support*) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (*Good Governance*) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

2.4.3.2 Indikator Kinerja Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan

Pada **Tabel 2.4** disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya. Penetapan IKSS tersebut sudah memperhatikan persyaratan SMART (*Specific, Measurable, Achivable, Realistic, Timebound*) dan sifatnya adalah *outcome* (*ultimate outcome* ataupun *intermediate outcome*) sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden RI No 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga dan Peraturan Menteri PAN dan RB No 89 Tahun 2021 tentang Penjurangan Kinerja Instansi Pemerintah.

Tabel 2.6 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1	Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1	Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
		IKSS.1.2	Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TK})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TK} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	IKSS.2	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{KA} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TAM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TN}) $TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{KA} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{TL} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{TU} = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4	Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (IK_{RKT}) $IK_{RKT} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)}$
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{vokasi} * 15\%) + (C_{kompetensi} * 35\%) + (C_{peserta} * 25\%) + (C_{akreditasi} * 25\%)$ C_{vokasi} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{peserta}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

2.4.3.3 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan pada **Sub Bab 1.2** sebelumnya, terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2.7 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029

No	Sasaran Strategis (SS)	Indikasi Risiko
1	Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	<ol style="list-style-type: none">Kegagalan pencapaian target pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi;Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi yang mengganggu konektivitas nasional;Ketidakterediaan aksesibilitas dan sistem transportasi khususnya yang menghubungkan setiap simpul dan kawasan strategis serta DTPK (daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan) secara menyeluruh di Indonesia;Keterlambatan dalam penyediaan pranata pengaturan dan pelaksanaan perencanaan integrasi transportasi dan multimoda;Tidak tercapainya target peningkatan integrasi transportasi intermoda/ antarmoda/multimoda yang disediakan di simpul utama, kawasan strategis, dan kawasan perkotaan
2	SS.2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi nasional	<ol style="list-style-type: none">Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi;Meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi;Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi;Tidak tersedianya fasilitas pendukung peningkatan kinerja pelayanan transportasi sesuai perkembangan kebutuhan;Belum memadainya kompetensi SDM pelayanan transportasi.
3	SS.3 Meningkatkan keselamatan transportasi nasional	<ol style="list-style-type: none">Tidak terpenuhinya regulasi, target dan standar keselamatan dan keamanan transportasi yang berlaku secara internasional/nasional;Belum optimalnya pemenuhan kebutuhan minimal kelaikan keselamatan dan keamanan pada sarana dan prasarana transportasi;

No	Sasaran Strategis (SS)	Indikasi Risiko
		<ul style="list-style-type: none"> c. Faktor sumber daya manusia yang belum mendukung (jumlah, penempatan, kompetensi, dan kepatuhan) keselamatan; d. Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam sebagai dampak perubahan iklim yang mengganggu teknis keselamatan dan keamanan transportasi; e. Belum tuntasnya proses perubahan kelembagaan penyelenggara keselamatan transportasi.
4	SSp.4 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Kurang optimalnya proses koordinasi dalam penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi; b. Menurunnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi yang dihasilkan; c. Belum optimalnya pemanfaatan rekomendasi dalam perumusan regulasi dan kebijakan transportasi; d. Belum optimalnya target kinerja manajemen pengetahuan kebijakan transportasi.
5	SSp.5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	<ul style="list-style-type: none"> a. Kurangnya tingkat penyerapan hasil diklat pembentukan; b. Masih adanya potensi tindak kekerasan maupun bullying dalam lingkungan Kampus di bawah Kementerian Perhubungan; c. Belum tercukupinya jumlah kebutuhan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi; d. Belum terpenuhinya kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM aparatur Kementerian Perhubungan sesuai peta jabatan dan analisis beban kerja; e. Keterbatasan anggaran untuk pemeliharaan dan pengadaan sarana dan prasarana baru; f. Belum ada program peningkatan kompetensi dosen/tenaga pengajar; g. Kurikulum pendidikan dan pelatihan yang belum sepenuhnya sesuai dengan standar nasional dan internasional.
6	SSp.6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> a. Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan; b. Kualitas perencanaan dan tatakelola keuangan dan BMN yang masih perlu ditingkatkan; c. Manajemen sumberdaya manusia yang belum sepenuhnya berbasis sistem merit; d. Tidak tercapainya IP (Indeks Profesionalitas) ASN Kementerian Perhubungan; e. Kurang optimalnya peran sistem informasi dan komunikasi publik dalam peningkatan kinerja Kementerian; f. Belum optimalnya kelembagaan Kementerian Perhubungan yang agile dan adaptif;

No	Sasaran Strategis (SS)	Indikasi Risiko
		<p>g. Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan bidang transportasi sesuai perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan;</p> <p>h. Belum optimalnya pengendalian intern (termasuk penerapan manajemen risiko) dalam penyelenggaraan bidang transportasi;</p> <p>i. Rendahnya pemanfaatan potensi pendanaan alternatif serta peran Swasta dan Pemda dalam investasi di Bidang Transportasi;</p> <p>j. Pengelolaan Satuan Kerja BLU yang belum optimal dalam penyediaan layanan dan capaian penerimaan belum sesuai dengan target yang ditetapkan.</p>

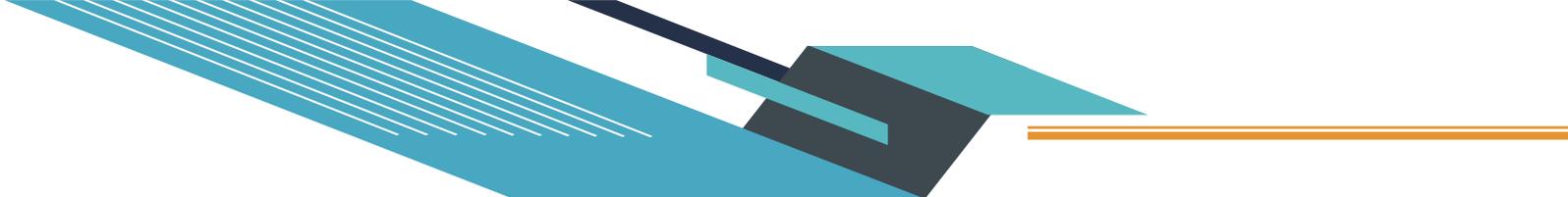
1) Indikasi risiko untuk SS.1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional

Peningkatan konektivitas transportasi, sangat dipengaruhi oleh pencapaian target pembangunan infrastruktur dan penyediaan jaringan angkutan yang menghubungkan seluruh wilayah NKRI. Terdapat beberapa hal yang terindikasi menjadi penyebab permasalahan pada aspek ini diantaranya:

- a. Kegagalan pencapaian target pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi, yang dapat disebabkan oleh permasalahan ketersediaan anggaran, keterlambatan dalam penyediaan *readiness criteria*, dan koordinasi dalam pelaksanaan proyek.
- b. Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi yang menyebabkan terganggunya konektivitas nasional, yang dapat disebabkan oleh kerusakan infrastruktur, ketidaksesuaian standar teknis, dan keterlambatan dalam peningkatan fasilitas/kapasitas layanan.
- c. Ketidakterediaan aksesibilitas dan sistem transportasi khususnya yang menghubungkan setiap simpul dan kawasan strategis serta DTPK (daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan) secara menyeluruh di Indonesia, yang dapat disebabkan oleh tidak adanya layanan angkutan, khususnya keperintisan, akibat ketidakpastian berusaha, kurangnya pengawasan dan pengendalian, dan koordinasi antar *stakeholders*.

Selanjutnya, terkait dengan integrasi transportasi keberhasilan pencapaiannya sangat bergantung dari kinerja Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda, yang baru dibentuk. Adapun permasalahan yang terindikasi dapat menghambat pencapaian kinerja integrasi ini antara lain:

- a. Keterlambatan dalam penyediaan pranata pengaturan dan pelaksanaan perencanaan integrasi transportasi dan multimoda dimana sebagian besar NSPK terkait integrasi transportasi yang belum tersedia (termasuk UU Sistralognas, Rencana Induk Transportasi Nasional (RITN), peraturan terkait standar teknis dan standar pelayanan fasilitas integrasi, maupun kelembagaan penyelenggaraan integrasi dan transportasi multimoda.

- 
- b. Keterlambatan penyediaan prana seperti pada butir a dan dukungan pendanaan yang kurang memadai, berpotensi menyebabkan tidak tercapainya target peningkatan integrasi transportasi intermoda/antarmoda/multimoda yang disediakan di simpul utama, kawasan strategis, dan kawasan perkotaan.

2) Indikasi risiko untuk SS.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional.

Kinerja pelayanan transportasi terkait kepuasan pengguna sangat tergantung dari aspek teknis dan operasional layanan transportasi. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

- a. Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi, baik yang berasal dari aspek alam (cuaca, bencana) maupun aspek manusia, sarana, dan prasarana;
- b. Dalam kondisi perekonomian global yang tidak menentu terdapat potensi meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi;
- c. Pada sejumlah simpul/prasarana dan sarana angkutan yang tersedia saat ini (khususnya untuk angkutan perintis/DTPK) masih banyak yang belum memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang ditetapkan, baik yang berasal dari permasalahan tidak tersedianya fasilitas pendukung maupun aspek kompetensi SDM yang kurang memadai.

3) Indikasi risiko untuk SS.3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional.

Capaian kinerja keselamatan transportasi sangat dipengaruhi oleh compliancy terhadap standar teknis/keselamatan, SDM dan kelembagaan, dan kondisi alam/cuaca. Berikut ini disampaikan pembahasan untuk faktor risiko tersebut:

- a. Belum semua regulasi internasional terkait keselamatan transportasi (khususnya di transportasi laut dan udara) telah dapat diratifikasi dan dijalankan dengan baik;
- b. Sejumlah sarana dan prasarana transportasi masih belum memenuhi persyaratan minimal kelaikan keselamatan dan keamanan, khususnya pada pelayanan rakyat dan angkutan kota/pedesaan;
- c. Faktor sumber daya manusia (SDM) yang belum mendukung khususnya jumlah operator dan aparaturnya yang bersertifikat kompetensi sesuai penempatannya;
- d. Kondisi lamatn (cuaca ekstrem dan bencana alam) yang sering menyebabkan gangguan teknis terkait keselamatan dan keamanan transportasi;
- e. Saat ini sedang berproses perubahan kelembagaan terkait penyelenggara keselamatan transportasi yang belum tuntas, seperti pembentukan *Indonesian Sea and Coast Guard*, peningkatan peran KNKT dan Mahkamah Pelayaran, pembentukan Forum LLAJ Nasional.

4) **Indikasi risiko untuk SSp.4 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi**

Peningkatan kualitas rekomendasi kebijakan transportasi, yang diwujudkan melalui program/kegiatan pemerintah maupun melalui penetapan regulasi, akan sangat mempengaruhi bagaimana efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan transportasi di lapangan. Terdapat beberapa indikasi risiko yang berpotensi menghambat pencapaian kualitas rekomendasi kebijakan transportasi, diantaranya:

- a. Kurang optimalnya proses koordinasi dalam penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi, sehingga berpotensi menyebabkan rekomendasi kebijakan kurang aktual dan aplikabel serta kurang diterima *stakeholders*;
- b. Kualitas rekomendasi kebijakan transportasi yang dihasilkan kurang memadai akibat terbatasnya kemampuan SDM, keterbatasan pendanaan untuk pengumpulan data dan pelibatan tenaga ahli dalam proses analisis, dan terbatasnya fasilitas kerja;
- c. Belum optimalnya kinerja manajemen pengetahuan kebijakan transportasi, terkait dengan pengelolaan data dan informasi kebijakan yang diperlukan untuk peningkatan kapasitas.

5) **Indikasi risiko untuk SSp.5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten**

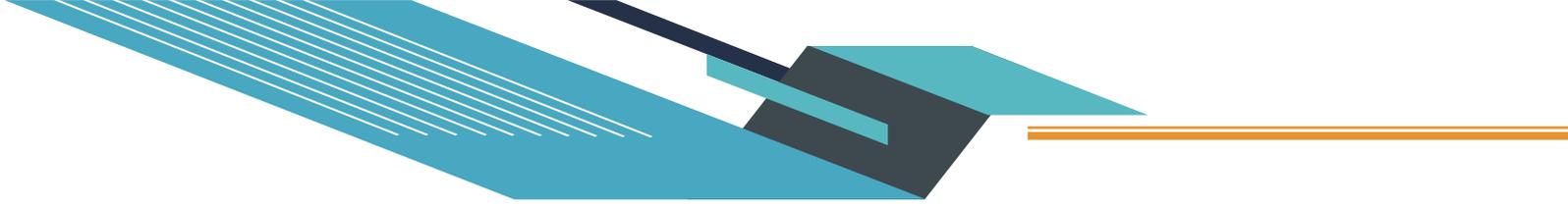
Peran SDM transportasi, baik pada sisi operator maupun regulator, sangat penting karena merupakan pelaku utama dalam penyelenggaraan transportasi. Terdapat beberapa potensi permasalahan yang dapat menghambat pencapaian target peningkatan kompetensi SDM transportasi, antara lain:

- a. Iklim bisnis transportasi yang belum kondusif karena belum sepenuhnya pulih dari dampak Covid-19, menyebabkan kurangnya tingkat penyerapan hasil diklat pembentukan;
- b. Belum optimalnya proses belajar mengajar akibat belum terpenuhinya kebutuhan sarana dan prasarana, SDM pengajar, update kurikulum, serta masih adanya potensi tindak kekerasan maupun *bullying* dalam lingkungan Kampus di bawah Kementerian Perhubungan
- c. Di lapangan kebutuhan SDM transportasi bersertifikat untuk operator maupun aparatur yang berdampak kepada belum optimalnya kinerja keselamatan, keamanan, dan pelayanan.

6) **Indikasi risiko untuk SSp.6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan.**

Kementerian Perhubungan sebagai regulator bidang transportasi menjadi penentu arah dari sektor transportasi ke depan. Keberhasilan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan akan sangat berpengaruh terhadap kinerja sektor transportasi ke depan. Terdapat beberapa potensi permasalahan yang dapat menjadi penghambat dalam kemajuan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan diantaranya:

- a. Penerapan manajemen kinerja (SAKIP) dan pengendalian internal (SPIP dan manajemen risiko) yang belum optimal di lingkungan Kementerian Perhubungan;

- 
- b. Kualitas perencanaan dan tatakelola keuangan dan BMN yang masih perlu ditingkatkan;
 - c. Manajemen sumberdaya manusia yang belum sepenuhnya berbasis sistem merit dan IP (Indeks Profesionalitas) ASN Kementerian Perhubungan yang masih perlu ditingkatkan;
 - d. Sistem informasi dan komunikasi publik masih belum optimal sebagai alat bantu dalam peningkatan kinerja Kementerian;
 - e. Struktur organisasi dan tata kerja pada kelembagaan Kementerian Perhubungan masih dalam tahap transformasi menuju organisasi yang *agile* dan adaptif;
 - f. Diperlukan pembaruan dari regulasi (NSPK) di bidang transportasi disesuaikan dengan perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan;
 - g. Pemanfaatan potensi pendanaan alternatif serta peran Swasta dan Pemda dalam investasi di Bidang Transportasi belum teroptimalkan dengan baik.



BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

- 3.1** **Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional**
 - 3.1.1** **Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045**
 - 3.1.2** **Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJMN 2025-2029**
- 3.2** **Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029**
 - 3.2.1** **Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan 2025-2029**
 - 3.2.2** **Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029**
 - 3.2.3** **Arah Kebijakan dan Strategi Pengarusutamaan Kementerian Perhubungan 2025-2029**
- 3.3** **Kerangka Regulasi**
 - 3.3.1** **Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Tahun 2025-2029**
 - 3.3.2** **Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029**
- 3.4** **Kerangka Kelembagaan**
 - 3.4.1** **Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029**
 - 3.4.2** **Penguatan Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029**
 - 3.4.3** **Restrukturisasi Organisasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Menjadi Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda**
- 3.5** **Manajemen Risiko**

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional

3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045

3.1.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan secara Umum dalam RPJPN 2025-2045

Penjabaran program pembangunan nasional dalam RPJPN Tahun 2025-2045 berbasis kepada 8 (delapan) Misi Pembangunan sebagaimana telah dijelaskan pada **Bab 2**. Adapun deskripsi arah kebijakan umum untuk masing-masing misi pembangunan tersebut disampaikan dalam beberapa butir berikut ini:

1. Transformasi sosial, dengan tujuan utama menciptakan manusia Indonesia Unggul, dilaksanakan melalui arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Mengatasi kemiskinan dan ketimpangan dalam berbagai bentuk
 - b. Mempromosikan keadilan sosial agar setiap orang memiliki kesempatan yang sama terhadap pemenuhan pelayanan kesehatan, gizi, pendidikan, perlindungan sosial, serta perlindungan dari kekerasan
 - c. Mencapai pertumbuhan penduduk yang seimbang
 - d. Membentuk sumber daya manusia yang menguasai ilmu pengetahuan, teknologi, dan inovasi
 - e. Membangun masyarakat yang inklusif bagi semua individu tanpa memandang latar belakang, identitas, disabilitas, dan status
 - f. Melindungi dan mempromosikan hak asasi manusia termasuk hak sipil, politik, ekonomi, sosial, dan budaya
 - g. Mempromosikan pembangunan berwawasan lingkungan untuk menciptakan masa depan yang berkelanjutan bagi generasi mendatang
 - h. Meningkatkan peran agama, kebudayaan, serta tokoh agama, masyarakat, dan adat sebagai penggerak pembangunan
 - i. Mempromosikan keluarga berkualitas, kesetaraan gender, dan masyarakat inklusif.

2. Transformasi ekonomi, dengan tujuan utama membawa Indonesia keluar dari *Middle Income Trap*/MIT, dilaksanakan melalui arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Hilirisasi SDA serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja
 - b. Peningkatan produktivitas dan inovasi di sektor-sektor produktif prioritas dan perluasan sumber pertumbuhan ekonomi
 - c. Transformasi struktural perekonomian nasional yang beralih dari berbasis keunggulan komparatif menuju keunggulan kompetitif, dari kegiatan ekonomi ekstraksi menuju kepada kegiatan ekonomi bernilai tambah (*value creation*), serta mengubah ekonomi berbasis buruh murah dan

- keterampilan rendah (*prespiration*) menjadi mengandalkan pengetahuan, inovasi, dan keterampilan tinggi (*aspiration*)
- d. Economic Power House yang terintegrasi dengan jaringan rantai global dan domestik, serta ekspor yang kokoh
 - e. Penerapan ekonomi hijau untuk menjamin ketersediaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia dalam jangka panjang
 - f. Percepatan transformasi digital secara merata di seluruh wilayah Indonesia dan di berbagai sektor ekonomi
 - g. Pembangunan perkotaan, termasuk Ibu Kota Negara (IKN), sebagai sumber pertumbuhan yang berkelanjutan dan menciptakan kehidupan yang layak dan modern.
3. Transformasi tata kelola, dengan tujuan utama menciptakan pelayanan publik berkualitas dan masyarakat sipil partisipatif, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
- a. Penyederhanaan regulasi dan peningkatan kualitas regulasi
 - b. Peningkatan kualitas kelembagaan regulasi dan tata kelola pembentukan regulasi berbasis teknologi informasi
 - c. Penataan hubungan/restrukturisasi kelembagaan dan kewenangan antarinstansi pemerintah (K/L/D) dan BUMN
 - d. Penataan, penguatan dan penghormatan terhadap mekanisme check and balances antarlembaga negara
 - e. Penyederhanaan proses bisnis yang kolaboratif dan terintegrasi melalui reengineering proses bisnis pemerintahan
 - f. Penguatan sistem merit dalam manajemen ASN
 - g. Peningkatan aksesibilitas dan inklusivitas pelayanan publik terpadu (fisik dan non fisik)
 - h. Transformasi layanan pemerintahan berbasis digital
 - i. Penguatan tata kelola partai politik
 - j. Penguatan kapasitas dan peningkatan partisipasi bermakna (meaningful participation) masyarakat sipil.
4. Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan tujuan utama untuk menciptakan lingkungan strategis yang kondusif serta kepemimpinan dan pengaruh Indonesia di Global, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
- a. Menciptakan supremasi hukum nasional yang berkeadilan, berkepastian hukum, bermanfaat dan berlandaskan HAM
 - b. Menjamin keselamatan bangsa, kedaulatan, dan keutuhan wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia yang aman, damai dan mandiri serta aktif menjaga perdamaian dunia
 - c. Menjamin kebebasan sipil dan hak-hak politik; kesetaraan sosial, ekonomi, dan politik; serta terbukanya partisipasi untuk semua pihak
 - d. Mewujudkan kesinambungan fiskal dan stabilitas harga melalui transformasi tata kelola keuangan negara disertai optimalisasi bauran kebijakan
 - e. Mewujudkan kebijakan luar negeri yang adaptif guna menjadi negara kunci di kawasan yang kuat dan berpengaruh.

5. Ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan tujuan utama untuk menciptakan hubungan timbal balik yang seimbang antara aspek sosial budaya dan ekologi sebagai penguat transformasi, dilakukan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Menciptakan kehidupan beragama maslahat dan berkebudayaan maju
 - b. Mewujudkan keluarga berkualitas, kesetaraan gender, dan masyarakat inklusif
 - c. Mewujudkan lingkungan hidup berkualitas
 - d. Mewujudkan negara yang berketahanan energi, air, dan kemandirian pangan
 - e. Peningkatan resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim.

6. Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan dengan tujuan utama mengurangi kesenjangan antarwilayah, antarkelompok pendapatan, serta kelompok rentan, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Mewujudkan penataan ruang yang terintegrasi dan berkualitas, serta pengendalian pemanfaatan ruang untuk memastikan pemanfaatan ruang sesuai dengan rencana tata ruang
 - b. Mendorong pembangunan perkotaan yang lebih terstruktur terutama untuk mengelola urbanisasi, menjadikan perkotaan yang layak huni dan berkelanjutan, serta sebagai pusat pertumbuhan dan penggerak ekonomi kawasan sekitarnya
 - c. Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan wilayah difokuskan pada sentra dan kawasan berbasis potensi unggulan daerah yang didukung oleh kawasan perkotaan
 - d. Peningkatan kualitas hidup, kesejahteraan masyarakat desa serta penanggulangan kemiskinan
 - e. Penataan desentralisasi dan otonomi daerah untuk meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintah Daerah.

7. Sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan dengan tujuan utama untuk menyediakan stok infrastruktur dalam rangka mendukung transformasi ekonomi dan sosial, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Penyediaan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia
 - b. Optimalisasi rantai nilai (value chain) pada sektor produksi komoditas unggulan dan pariwisata yang dimiliki setiap wilayah serta penataan dan pengembangan berbasis logistik cerdas (smart logistic)
 - c. Pembangunan sarana dan prasarana dengan pendekatan bersih, berkelanjutan, dan berketahanan (green, sustainable, and resilience), serta prinsip tata kelola infrastruktur yang baik (good infrastructure government) dengan penerapan ekonomi sirkular untuk menjaga keseimbangan manfaat dan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan.

8. Kesenambungan pembangunan dengan tujuan utama terwujudnya sasaran pembangunan nasional, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Konsistensi antardokumen perencanaan pembangunan serta sinkronisasinya dengan kebijakan pendanaan untuk memastikan perencanaan yang berkualitas,

- kesesuaian pelaksanaan pembangunan dengan perencanaannya serta ketersediaan pendanaan dan pemanfaatannya secara optimal
- b. Pengendalian dan evaluasi yang kontinu dan partisipatif dengan memanfaatkan sistem elektronik terpadu dan tata kelola data pembangunan
 - c. Sistem insentif untuk meningkatkan keterlibatan pelaku pembangunan secara luas dan partisipatif untuk mempercepat capaian sasaran pembangunan nasional
 - d. Mekanisme perubahan untuk penyesuaian target dan perkembangan lingkungan strategis dengan memanfaatkan transformasi digital melalui penggunaan sistem elektronik terpadu dan tata kelola data yang baik
 - e. Komunikasi publik yang berprinsip pada tidak ada yang tertinggal (*no one left behind*) dan partisipasi yang bermakna (*meaningful participation*).

3.1.1.2 Arah Kebijakan Pembangunan Bidang Transportasi Nasional dalam RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2045 arah kebijakan pembangunan untuk bidang transportasi merupakan bagian dari Misi ke-6 Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan dan ke-7 Sarana dan Prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan. Pembangunan infrastruktur menjadi pilar penting dalam mewujudkan transformasi sosial dan transformasi ekonomi, dengan fokus:

1. Pembangunan infrastruktur dalam tataran transformasi sosial difokuskan untuk menyediakan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia.
2. Sebagai upaya mewujudkan transformasi ekonomi, pembangunan infrastruktur dititikberatkan untuk memastikan optimalisasi rantai nilai (*value chain*) pada sektor produksi komoditas unggulan dan pariwisata yang dimiliki setiap wilayah serta penataan dan pengembangan berbasis logistik cerdas (*smart logistics*).

Dalam dua puluh tahun mendatang, pembangunan sarana dan prasarana dilakukan dengan pendekatan bersih, berkelanjutan, dan berketahanan (*green, sustainable, and resilience*), serta prinsip tata kelola infrastruktur yang baik (*good infrastructure government*) dengan penerapan ekonomi sirkular untuk menjaga keseimbangan manfaat dan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan. Arah kebijakan sarana dan prasarana di bidang transportasi untuk mendukung transformasi ekonomi dalam RPJPN 2025-2045 mencakup:

1. Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas dan rantai nilai yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global.
 - a. Pengembangan pelabuhan simpul *transshipment* sebagai *backbone* pembangunan infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik;
 - b. Pembangunan pelabuhan gerbang ekspor-impor serta pusat alih muatan (*transshipment hub internasional*), terutama pada pelabuhan-pelabuhan dengan pangsa angkutan ekspor-impor yang signifikan seperti Tanjung Priok-Patimban

- dan Tanjung Perak, serta pelabuhan-pelabuhan pada jalur ALKI seperti Belawan-Kuala Tanjung, Dumai dan Batam (ALKI I), Balikpapan dan Makassar (ALKI II), serta Bitung (ALKI III);
- c. Pengembangan kawasan ekonomi pada backup area dan hinterland pelabuhan, serta konektivitas hinterland untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah;
 - d. Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan rute hub and spoke);
 - e. Mendorong pemanfaatan teknologi sarana secara terpadu dan lebih efisien, termasuk pemanfaatan kapal LoLo (Lift-On/Lift-Off) untuk angkutan barang jarak jauh, serta mengoptimalkan peran kapal RoRo (Roll-On/Roll-Off) untuk angkutan barang dan penumpang jarak dekat dan menengah;
 - f. Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik;
 - g. Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran;
 - h. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas runwaA dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan;
 - i. Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk aerocity pada hinterland bandara untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi; dan
 - j. Pengembangan infrastruktur serta layanan konektivitas laut dan udara untuk mendukung aksesibilitas di Kawasan Timur Indonesia dan daerah afirmasi 3TP, termasuk melalui pengembangan airstrip, layanan angkutan keperintisan laut dan udara untuk penumpang dan barang, pengembangan teknologi seaplane/water taxi untuk mendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu.
2. Penguatan integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang
- a. Pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan dan pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik;
 - b. Pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan koridor utama dan koridor penghubung, serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi;
 - c. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk mengembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi lokal dan menguatkan keterkaitan desa-kota;
 - d. Pengembangan konektivitas kereta api pada koridor logistik untuk angkutan barang dan penumpang;
 - e. Penerapan standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama;

- f. Pengembangan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan, DAK tematik, dan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD); dan
 - g. Pengembangan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan.
3. Mewujudkan angkutan umum massal yang berkelanjutan dan optimalisasi pemanfaatan teknologi
 - a. Penyusunan dan pengembangan rencana transportasi perkotaan di wilayah metropolitan, kota besar dan kota sedang yang terstandar dengan pendekatan *Transport Demand Management*, termasuk perencanaan aspek penataan angkutan logistik perkotaan;
 - b. Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan; dan
 - c. Penerapan *e-mobility* dan pengembangan ekosistem kendaraan berbasis EBT.

Arah kebijakan sarana dan prasarana di bidang transportasi untuk mendukung transformasi sosial diantaranya:

1. Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan untuk seluruh kelompok masyarakat
 - a. Pengembangan moda sarana transportasi perairan dan udara untuk mengurangi hambatan konektivitas akibat faktor geografis wilayah di daerah afirmasi (contoh *seaplane*, *water taxi* dan *freight Ro-Ro*)
 - b. Meningkatkan kualitas dan kuantitas prasarana simpul transportasi eksisting di kawasan timur untuk mencapai SPM, termasuk airstrip, pelabuhan, dan bandara
 - c. Meningkatkan kualitas dan kuantitas jaringan transportasi
 - d. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk membuka keterisolasian dan ketertinggalan serta mempercepat transformasi sosial.
2. Memperkuat sarana dan prasarana berketahanan bencana. Pengarusutamaan ketahanan bencana sarana dan prasarana publik melalui
 - a. Pelaksanaan *Building Rating* ketahanan bencana
 - b. Pengarusutamaan multifungsi infrastruktur ketahanan bencana (bangunan umum sebagai *shelter* evakuasi)
 - c. Penerapan insentif penanggulangan bencana terutama pada kawasan berisiko tinggi

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJMN 2025-2029

3.1.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Secara Umum dalam RPJMN 2025-2029

Arahan kebijakan pembangunan nasional secara umum dalam RPJMN 2025-2029 disusun untuk setiap Prioritas Nasional (PN) yang mengadaptasi Astacita dari Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029. Adapun deskripsi dari arah kebijakan tersebut disampaikan pada beberapa butir berikut ini:

1. Prioritas Nasional 1 (Memperkokoh ideologi Pancasila, Demokrasi, dan Hak Asasi Manusia) akan dilaksanakan dengan arah kebijakan:
 - a. Penguatan ideologi Pancasila, Wawasan Kebangsaan, dan Ketahanan Nasional.
 - b. Penguatan komunikasi publik dan media.
 - c. Penguatan lembaga demokrasi.
 - d. Penguatan kesetaraan masyarakat sipil.
 - e. Pengarusutamaan, pemajuan, dan penegakan hak asasi manusia.

2. Prioritas Nasional 2 (Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru). Adapun pelaksanaannya melalui sejumlah arah kebijakan berikut:
 - a. Pembangunan postur pertahanan dalam rangka meningkatkan kemampuan multi domain.
 - b. Pembangunan dan pengembangan industri pertahanan dalam rangka mewujudkan industri pertahanan yang sehat, maju, mandiri, dan berdaya saing.
 - c. Komponen cadangan dan komponen pendukung dalam rangka mendukung ketahanan dan kemandirian bangsa.
 - d. Penguatan intelijen dan keamanan dalam negeri.
 - e. Keamanan siber, sandi, dan sinyal dalam rangka penguatan tata kelola, identifikasi, proteksi, deteksi, respons, dan recovery.
 - f. Penguatan keamanan laut dan hidro-oseanografi dalam rangka penguatan surveillance dan penegakan hukum di laut serta penyediaan update data survei untuk keselamatan pelayaran.
 - g. Pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat dalam rangka menciptakan kondisi bebas dari bahaya, ancaman dan gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat.
 - h. Peningkatan profesionalisme pelayanan kepolisian dalam rangka menjaga stabilitas keamanan dan ketertiban masyarakat.
 - i. Diplomasi asta cita dan diplomasi ekonomi menjadi landasan dalam pemeliharaan hubungan internasional kondusif dan penjagaan kepentingan nasional.
 - j. Swasembada pangan menopang ketahanan nasional dan kemandirian bangsa.
 - k. Swasembada energi diarahkan untuk memperkuat ketahanan dan kemandirian energi.
 - l. Swasembada air menjadi salah satu penerapan pendekatan Food, Energy, Water Nexus.
 - m. Penguatan ekonomi syariah dilakukan untuk mengoptimalkan potensi ekonomi syariah global dan domestik.
 - n. Ekonomi digital yang merupakan salah satu pilar transformasi digital diharapkan akan memberikan kontribusi besar dalam pertumbuhan ekonomi nasional.
 - o. Ekosistem ekonomi sirkular mendorong transisi penerapan ekonomi linear ke sirkular.
 - p. Pengelolaan keanekaragaman hayati ekosistem, spesies, dan genetik.
 - q. Peningkatan kualitas lingkungan hidup dan tata ruang.

- r. Reformasi pengelolaan sampah terintegrasi dari hulu ke hilir.
 - s. Pembangunan rendah karbon diupayakan dalam kerangka kontribusi Indonesia terhadap penurunan emisi gas rumah kaca.
 - t. Pekerjaan hijau (green jobs) didorong untuk penciptaan lapangan kerja dan pertumbuhan ekonomi.
 - u. Pengelolaan hutan lestari sebagai sumber pertumbuhan baru, pengentasan kemiskinan, serta ketahanan pangan dan energi.
 - v. Pengembangan ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru diarahkan.
3. Prioritas Nasional 3 (Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi) yang dilaksanakan melalui beberapa arah kebijakan berikut:
- a. Pengembangan Konektivitas dan layanan Transportasi Multimoda.
 - b. Peningkatan konektivitas digital dan transisi energi listrik.
 - c. Peningkatan produktivitas usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi.
 - d. Pendalaman sektor keuangan.
 - e. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan.
 - f. Penguatan ekosistem ekonomi kreatif berbasis kekayaan intelektual.
4. Prioritas Nasional 4 (Memperkuat Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM), Sains, Teknologi, Pendidikan, Kesehatan, Prestasi Olahraga, Kesetaraan Gender, serta Penguatan Peran Perempuan, Pemuda (Generasi Milenial dan Generasi Z), dan Penyandang Disabilitas). Yang dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan sebagai berikut:
- a. Percepatan wajib belajar 13 tahun (1 tahun pendidikan prasekolah dan 12 tahun pendidikan dasar dan pendidikan menengah).
 - b. Peningkatan kualitas pengajaran dan pembelajaran.
 - c. Pemenuhan layanan pendidikan pesantren dan pendidikan keagamaan yang berkualitas.
 - d. Penguatan pengelolaan pendidik dan tenaga kependidikan berkualitas.
 - e. Penguatan sistem tata kelola pendidikan.
 - f. Penguatan pendidikan tinggi berkualitas yang merata dan pengembangan Science, Technology, Engineering, Art, and Mathematics (STEAM).
 - g. Penguatan pendidikan dan pelatihan vokasi dan produktivitas tenaga kerja.
 - h. Peningkatan kontribusi iptek dan inovasi (iptekin) dalam pembangunan nasional.
 - i. Pengembangan Manajemen Talenta Nasional.
 - j. Penguatan budaya literasi untuk kreativitas dan inovasi.
 - k. Peningkatan kesehatan dan gizi masyarakat.
 - l. Pemberian makan gratis untuk pemenuhan gizi.
 - m. Pengendalian penyakit dan pembudayaan hidup sehat.
 - n. Penguatan kapasitas ketahanan kesehatan.
 - o. Penguatan pelayanan kesehatan dan tata kelola.
 - p. Peningkatan ketangguhan keluarga.
 - q. Peningkatan kualitas perlindungan anak.
 - r. Peningkatan kualitas pemuda serta inklusivitas dan kesetaraan gender.

- s. Peningkatan kesetaraan gender, pemberdayaan perempuan, dan perlindungan dari kekerasan.
 - t. Peningkatan kesetaraan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas dan lanjut usia.
 - u. Peningkatan pembinaan prestasi olahraga.
 - v. Pengembangan pembudayaan olahraga yang inklusif.
5. Prioritas Nasional 5 (Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri. Hal ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan berikut:
- a. Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan.
 - b. Aglomerasi industri di kawasan industri/ kawasan ekonomi khusus prioritas.
 - c. Optimalisasi *backbone* integrasi ekonomi dan perkuatan sistem logistik nasional.
 - d. Peningkatan investasi untuk integrasi ekonomi domestik dan global.
 - e. Peningkatan perdagangan domestik, antarwilayah, dan ekspor serta peningkatan partisipasi dalam rantai nilai global.
 - f. Optimalisasi investasi strategis negara.
6. Prioritas Nasional 6 (Membangun dari Desa dan dari Bawah untuk Pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, dan Pemberantasan Kemiskinan. PN ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan berikut:
- a. Sistem pendataan sosial ekonomi terintegrasi.
 - b. Perlindungan sosial yang adaptif dan inklusif.
 - c. Peningkatan akses lapangan kerja dan penumbuhan usaha berkelanjutan dan inovatif.
 - d. Pembangunan perkotaan berkelanjutan.
 - e. Pembangunan Ibu Kota Nusantara.
 - f. Percepatan penyediaan perumahan dan permukiman.
 - g. Peningkatan kemandirian perdesaan yang berkelanjutan.
7. Prioritas Nasional 7 (Memperkuat Reformasi Politik, Hukum, dan Birokrasi, serta Memperkuat Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi, Narkoba, Judi, dan Penyelundupan). Prioritas Nasional ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan sebagai berikut:
- a. Reformasi politik dan tata kelola pemilu.
 - b. Reformasi hukum.
 - c. Pencegahan dan pemberantasan korupsi serta tindak pidana pencucian uang.
 - d. Penguatan kelcmbagaan, pelayanan, dan penegakan hukum.
 - e. Transformasi sistem penuntutan dan *advocaat generaal*.
 - f. Pencegahan, pemberantasan penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba.
 - g. Penerapan prinsip meritokrasi dan reformasi manajemen aparatur sipil negara.
 - h. Pemerintah digital diarahkan untuk mewujudkan pemerintahan berbasis digitalisasi yang transparan, inklusif, dan efisien.
 - i. Transformasi tata kelola pelayanan publik dan pembangunan.
 - j. Penataan desentralisasi dan otonomi daerah menjadi instrumen kebijakan dalam rangka meningkatkan kualitas tata kelola pemerintah daerah.

- k. Peningkatan produktivitas Badan Usaha Milik Negara.
 - l. Optimalisasi pendapatan negara.
 - m. Optimalisasi belanja negara.
 - n. Perluasan sumber dan pengembangan inovasi pembiayaan.
 - o. Pengendalian inflasi.
 - p. Pelindungan WNI di luar negeri, termasuk pekerja migran Indonesia.
8. Prioritas Nasional 8 (Memperkuat Penyeragaman Kehidupan yang Harmonis dengan Lingkungan Alam dan Budaya, serta Peningkatan Toleransi Antarumat Beragama untuk Mencapai Masyarakat yang Adil dan Makmur). Prioritas Nasional ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan berikut:
- a. Penguatan kerukunan umat beragama dan layanan keagamaan transformatif.
 - b. Pelestarian dan pemajuan kebudayaan serta penguatan karakter bangsa.
 - c. Pembangunan berketahanan iklim.
 - d. Pengelolaan risiko bencana yang efisien dan tepat guna

3.1.2.2 Arah Kebijakan Pembangunan Bidang Transportasi Nasional dalam RPJMN 2025-2045

Pembangunan transportasi nasional pada RPJMN 2025-2029 merupakan bagian dari Prioritas Nasional 3 (PN 3) Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif, serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi Melalui Peran Aktif Koperasi.

1. Arah Kebijakan Umum Pembangunan Infrastruktur dalam RPJMN 2025-2029

Pembangunan infrastruktur berkualitas, berkeadilan, berketahanan, dan berkelanjutan dengan memanfaatkan teknologi digital diarahkan untuk mendukung terwujudnya prioritas nasional, program prioritas, dan program hasil terbaik cepat, terutama makan bergizi gratis, swasembada pangan, swasembada air, swasembada energi, hilirisasi komoditas, dan transformasi digital.

Pembangunan infrastruktur, pengembangan industri kreatif, dan industri agromaritim bertujuan mendukung pemenuhan pelayanan dasar untuk meningkatkan mutu sumber daya manusia, percepatan pertumbuhan ekonomi, dan pengurangan kemiskinan. Selain itu, pembangunan juga diarahkan untuk mendukung penciptaan kesempatan kerja dan mendorong kewirausahaan dengan melibatkan sepenuhnya usaha kecil, menengah, dan koperasi.

Pembangunan infrastruktur akan mengoptimalkan ketersediaan aset (stok infrastruktur) yang terbangun untuk meningkatkan akses; menurunkan biaya produksi, biaya transportasi dan biaya logistik; menguatkan konektivitas dan rantai nilai komoditas; serta mengembangkan ekonomi kreatif dan pariwisata.

Dalam lima tahun ke depan, pembangunan infrastruktur akan mencakup penyediaan air, pembangunan rumah dan kawasan permukiman, pengelolaan

sanitasi dan persampahan, pembangunan jaringan transportasi, serta penyediaan listrik dan penguatan transformasi digital.

Selain itu, pembangunan infrastruktur yang terpadu, baik layanan transportasi, digital, maupun ketenagalistrikan dengan pengembangan industri kreatif diarahkan untuk memberi ruang yang luas bagi pengembangan kewirausahaan generasi muda, peningkatan inovasi dan perluasan kesempatan pekerjaan bagi banyak orang, serta pengembangan dan peningkatan ekosistem digital. Dengan keunikan budaya dan kekayaan sumber daya lokal, pengembangan industri kreatif melalui pembangunan pariwisata yang berkualitas dan berkelanjutan serta penguatan ekosistem ekonomi kreatif berpotensi menjadi pendorong utama ekonomi dan sekaligus memperkuat citra bangsa di mata dunia.

Sejalan dengan hal tersebut, pembangunan infrastruktur terpadu dilakukan dengan memperhatikan pendekatan solusi berbasis alam untuk mengurangi risiko bencana dan perubahan iklim, sekaligus menjaga kesinambungan pembangunan dalam jangka panjang. Oleh sebab itu, dalam lima tahun ke depan (2025-2029), pemerintah berkomitmen untuk melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agro-maritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi. Keseluruhan upaya tersebut dapat didukung oleh peningkatan peran sektor jasa keuangan sebagai sumber pembiayaan bagi pembangunan.

2. Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2025-2029

Arah kebijakan pembangunan transportasi dalam RPJMN 2025-2029 adalah Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda yang diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:

- a. pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan,
- b. pengembangan kereta api penumpang antarkota dan penguatan kereta api angkutan barang,
- c. pengembangan jaringan pelabuhan terpadu,
- d. pengembangan jaringan bandara terpadu,
- e. penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan,
- f. pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan,
- g. pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi, serta
- h. peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029

3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

3.2.1.1 Fokus Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai peta strategi pada **Gambar 2.7**, maka pada Tahun 2025-2029 Kementerian Perhubungan diharapkan mendukung semua PN (Prioritas Nasional) RPJMN 2025-2029, khususnya dalam bentuk *tagging* kegiatan/RO yang secara spasial maupun fungsional mendukung agenda utama di setiap PN, khususnya ketahanan pangan dan energi, hilirisasi SDA, penciptaan lapangan kerja, penanggulangan kemiskinan, dan pembangunan kawasan pedesaan dan perkotaan, dan lain sebagainya.

Dari dukungan ke semua PN dalam RPJMN 2025-2029, terdapat 2 (dua) fokus dukungan (pada level manfaat/dampak) dari pembangunan bidang transportasi (seperti pada **Sub Bab 2.4.2**) terhadap pencapaian Sasaran Nasional RPJMN 2025-2029, yakni berkenaan dengan target:

- a. Peningkatan stok infrastruktur terhadap PDB (PN3), dengan target menjadi 48,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 16,5% PDB di Tahun 2024;
- b. Penurunan biaya logistik (PN5), dengan target menjadi 12,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 14,29% PDB di Tahun 2024.

Dukungan terhadap pencapaian Sasaran Nasional (SN) tersebut merupakan muara dari penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan untuk menjadi koordinator pencapaian 8 (delapan) Indikator Program Prioritas dan pengampu pencapaian 28 (dua puluh delapan) Indikator Kegiatan Prioritas (lihat **Sub Bab 2.4.2**).

Dalam mendukung arah kebijakan pembangunan transportasi nasional RPJMN 2025-2029 yakni Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, maka fokus pembangunan bidang transportasi diarahkan pada 3 (tiga) komponen bisnis utama (*core business*) Kementerian Perhubungan, yakni:

1. Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi secara multimoda.
Konektivitas terkait dengan penyediaan hubungan di setiap wilayah melalui simpul dan jaringan pelayanan transportasi dalam rangka distribusi orang, barang, dan jasa. Aksesibilitas berkenaan dengan kemudahan masyarakat (semua golongan di semua lokasi) dalam menjangkau layanan transportasi. Sedangkan integrasi berkaitan dengan tingkat ketepaduan penyediaan prasarana dan jaringan transportasi secara internoda/antarmoda/multimoda untuk memaksimalkan manfaat dari utilisasi setiap moda.
2. Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi
Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang paripurna. Pelayanan transportasi yang efisien dan efektif diindikasikan melalui tingkat

kehandalan (tersedia merata, frekuensi dan kapasitas memadai, dan tepat waktu), serta kualitas pelayanan yang prima (selamat, aman, nyaman, dan lancar) dengan biaya transportasi yang terjangkau dan tetap kompetitif, dengan mengedepannya prinsip transportasi yang berkelanjutan (dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan).

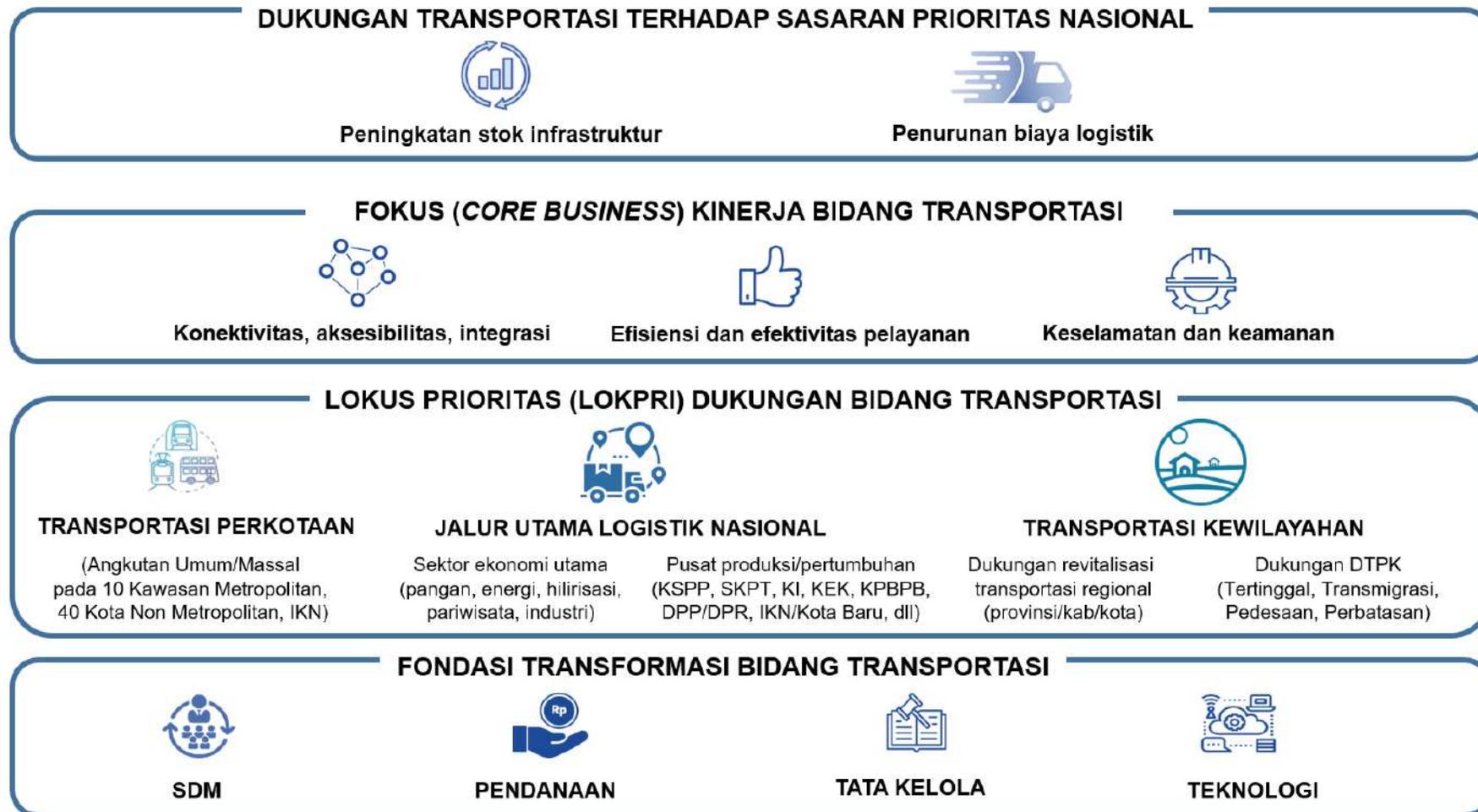
3. Keselamatan dan keamanan transportasi.

Keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal pokok yang tidak bisa ditawar dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan utama transportasi (selain dalam rangka mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat) adalah agar bagaimana proses pemindahan orang/barang melalui moda-moda transportasi yang ada berlangsung dengan aman dan selamat, sehingga dapat menghindarkan terjadinya kerugian materiil dan in-materiil yang lebih besar.

Ketiga fokus tersebut merepresentasikan hasil utama (*main-outcome*) dari kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (*public service*) di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi yang diembankan Presiden melalui Perpres No.173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka optimalisasi dukungan terhadap pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029, maka pelaksanaan pembangunan bidang transportasi akan difokuskan pada beberapa lokasi prioritas yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029 (dengan tetap memperhatikan pencapaian *main-outcome* dari pelaksanaan kinerja *core-business* Kementerian Perhubungan di atas), yakni:

1. Pengembangan transportasi perkotaan. Khususnya melalui pengembangan sistem angkutan massal perkotaan (berbasis jalan maupun kereta api) dan kegiatan lainnya akan difokuskan pada kota-kota prioritas dalam RPJMN 2025-2029, yakni: 10 kota Metropolitan, 40 kota Non-Metropolitan, pembangunan IKN).
2. Pengembangan jalur utama logistik nasional akan difokuskan pada:
 - a. Jalur logistik yang mendukung sektor ekonomi utama RPJMN 2025-2029, terutama: ketahanan pangan/energi/air, pengembangan industri kreatif, agromaritim, serta hilirisasi/industri SDA.
 - b. Jalur logistik untuk mendukung lokasi pusat pertumbuhan dan pusat ekonomi, terutama: pusat pertumbuhan eksisting, kota baru/IKN, KSPP/Food Estate, SKPT, KI/KEK/KPBPB, Daerah Pariwisata Prioritas dan Regeneratif, IKN/Kota Baru, dll
3. Pengembangan transportasi kewilayahan dalam meningkatkan pemerataan penyediaan layanan transportasi, yang akan difokuskan pada:
 - a. Dukungan bagi revitalisasi transportasi regional provinsi/kab/kota, termasuk pengembangan transportasi perdesaan.
 - b. Dukungan transportasi terhadap daerah perbatasan dengan negara lain, daerah tertinggal, kepulauan terpencil dan terluar (DTPK), dan daerah transmigrasi.



Gambar 3.1 Fokus Kementerian Perhubungan dalam Penyelenggaraan Bidang Transportasi Tahun 2025-2029

Selanjutnya, agar dapat menyelenggarakan lokus dan fokus pembangunan bidang transportasi tahun 2025-2029, maka dibutuhkan fondasi transformasi bidang transportasi yang perlu diperkuat, yaitu:

1. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan.
2. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerjasama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan.
3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

3.2.1.2 Strategi Utama Kementerian Perhubungan 2025-2029

Untuk menjalankan fokus utama Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana telah dijelaskan pada **Sub Bab 3.2.1.1** sebelumnya, akan ditempuh melalui strategi utama (*grand-strategy*) seperti yang diilustrasikan pada **Gambar 3.2** berikut.

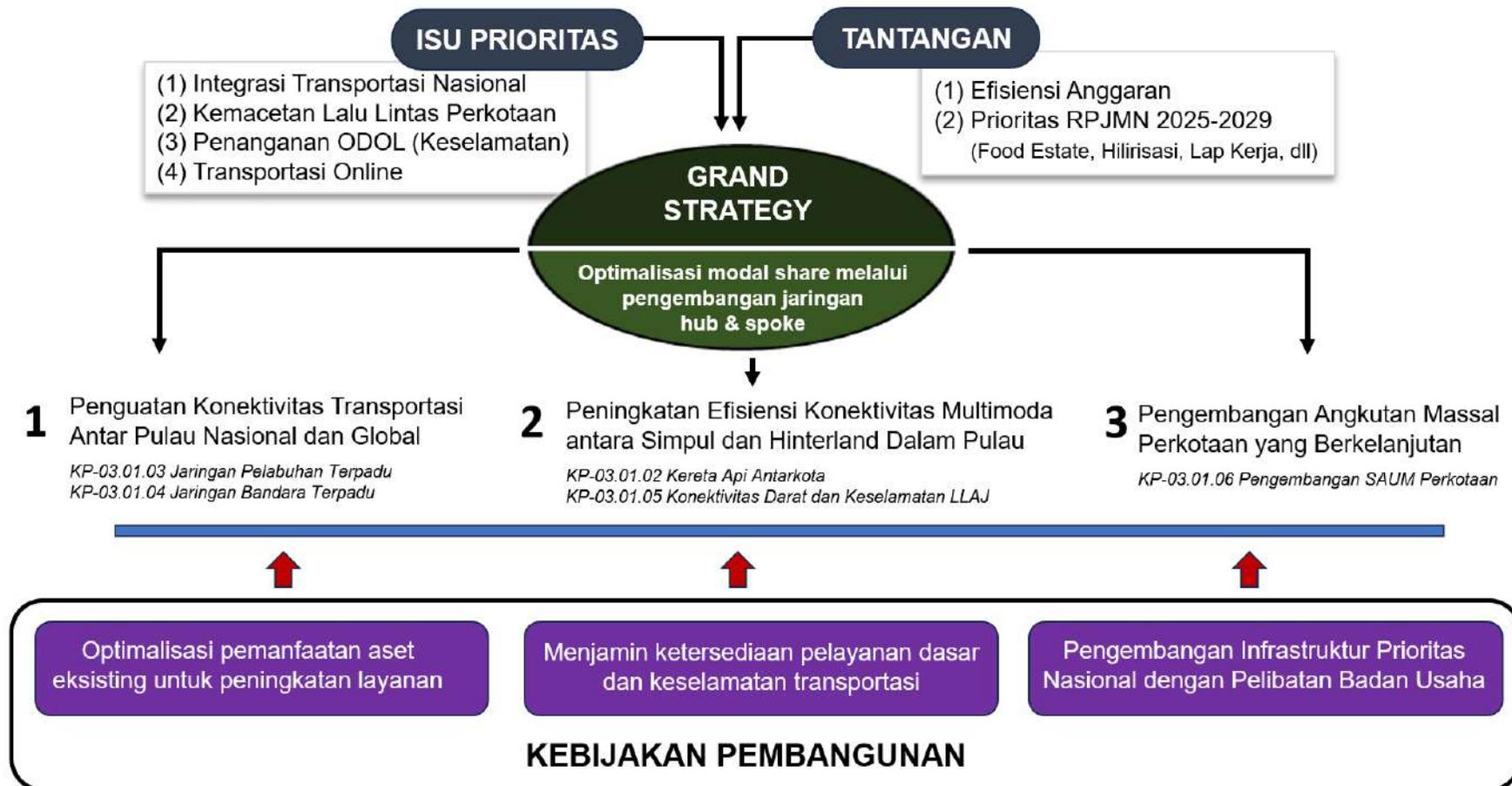
Penyusunan strategi utama pembangunan bidang transportasi yang akan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan 2025-2029 didasarkan kepada 2 (dua) kondisi pemicu (*trigger condition*) berikut:

1. Isu prioritas (*priority issues*) yang menjadi prioritas di bidang transportasi dalam 5 (lima) tahun ke depan (lihat **Sub Bab 1.2.3**), yakni berkenaan dengan:
 - a. Rendahnya tingkat integrasi transportasi nasional. Tingginya biaya logistik nasional dan biaya hidup masyarakat perkotaan, ditengarai disebabkan oleh belum baiknya integrasi transportasi nasional. Integrasi yang buruk pada simpul transportasi menyebabkan *extra cost* hingga 50% dari total, sedangkan minimnya integrasi antara angkutan utama dengan feeder, menyebabkan biaya *first-last miles* sangat mahal (antara 35-64% dari total).
 - b. Kemacetan lalu lintas di kawasan perkotaan. Pada identifikasi isu strategis PN3 RPJMN 2025-2029 (Lampiran I **Sub Bab 3.3.2**) disampaikan bahwa salah satu permasalahan dalam upaya mencapai sasaran terwujudnya pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan adalah tingginya kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas (Rp 65 Triliun per tahun) yang diakibatkan oleh

- terbatasnya sistem angkutan umum perkotaan (pangsa angkutan umum kota-kota di Indonesia masih di bawah 20%) dan penyediaan kapasitas jalan yang tidak optimal pemanfaatannya.
- c. Permasalahan ODOL (*Over Dimension and Overload*). Dalam RPJMN 2025-2029 diidentifikasi bahwa salah satu permasalahan keselamatan lalu lintas adalah tingginya pelanggaran ODOL yang berdampak pada (i) percepatan laju perusakan jalan (kerugiannya mencapai Rp 43,4 Triliun/tahun), (ii) peningkatan potensi terjadinya kecelakaan (30-40% kecelakaan di jalan melibatkan truk ODOL), serta (iii) peningkatan kemacetan lalu lintas di sejumlah lokasi.
 - d. Persaingan transportasi online yang saat ini terjadi perlu diatur agar menjadi persaingan yang adil dan wajar. Untuk itu, regulasi transportasi online juga harus mempertimbangkan keseimbangan ekosistem yang telah terbangun dalam jasa transportasi online, agar berjalan seimbang dan berkelanjutan. Selain itu terdapat sejumlah isu yang berkembang di masyarakat, seperti adanya potongan aplikasi lebih dari 20% bagi mitra serta wacana mitra transportasi online sebagai pegawai tetap.
2. Tantangan (*challenges*) yang dihadapi dalam pelaksanaan pembangunan bidang transportasi di periode 2025-2029, terutama berasal dari:
- a. Kebijakan efisiensi anggaran yang dicanangkan Presiden khususnya di sektor infrastruktur yang diarahkan lebih banyak dibiayai oleh swasta. Sesuai skenario kebutuhan investasi dan pembiayaan dalam RPJMN 2025-2029 (Lampiran I **Sub Bab 2.3.2**) maka proporsi pembiayaan untuk investasi antara APBN : BUMN : Swasta Masyarakat adalah 7,22% : 6,13% : 86,65%. Hal ini menjadi tantangan tersendiri mengingat sampai dengan saat ini stok infrastruktur transportasi masih sekitar 70% dikuasai oleh Pemerintah (lihat **Sub Bab 1.2.2.3**).
 - b. Cukup banyaknya prioritas pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 yang membutuhkan dukungan dari bidang transportasi, khususnya terkait dengan ketahanan pangan/*food estate*, hilirisasi SDA, pengembangan sejumlah KI, KEK, DPP/DPR (Destinasi Pariwisata Prioritas/Destinasi Pariwisata Regeneratif), perkuatan konektivitas untuk mengurangi biaya logistik, hingga dukungan terhadap pengembangan kawasan pedesaan, DTPK, daerah transmigrasi, serta kawasan perkotaan prioritas.

Strategi utama yang akan ditempuh pada dasarnya dikembalikan kepada pelaksanaan konsep jaringan transportasi nasional yang telah diatur di UU setiap moda transportasi selalu memandatkan agar pengembangan jaringan transportasi dilakukan

1. Secara terintegrasi, baik internmoda/antarmoda/multimoda sesuai keunggulan komparatif setiap moda untuk transportasi penumpang/barang dalam cakupan antarwilayah antarkota (dalam pulau, antarpulau, internasional) maupun perkotaan;
2. Secara terhierarki dari simpul dan jaringan utama (*mainline*) hingga ke jaringan pendukung (*feeder*) yang konsep dan terminologinya sudah diatur dalam UU, PP, dan peraturan pelaksanaannya di masing-masing moda.



Gambar 3.2 Strategi Utama Pembangunan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Perwujudan konsep jaringan transportasi nasional yang terintegrasi dan terhierarki sesuai amanat UU setiap moda transportasi tersebut, diejawantahkan dalam 3 (tiga) strategi pengembangan jaringan transportasi nasional periode 2025-2029, yang secara umum mengadopsi strategi dalam RPJMN 2025-2029 yang dilaksanakan melalui sejumlah kegiatan prioritas berikut ini:

1. Penguatan konektivitas transportasi antarpulau nasional dan global

Dalam rangka pemerataan pembangunan di negara kepulauan Indonesia serta mendukung interaksi ekonomi pada skala global diperlukan penguatan konektivitas antarpulau yang efektif dan efisien, khususnya melalui jaringan transportasi laut dan transportasi udara.

Pelaksanaan penguatan konektivitas antar pulau ini akan bertumpu pada 2 (dua) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.03 Jaringan Pelabuhan Terpadu dan KP-03.01.04 Jaringan Bandara Terpadu

2. Peningkatan efisiensi konektivitas multimoda antara simpul dengan *hinterland* dalam pulau

Untuk memastikan efisiensi pergerakan barang dan penumpang yang mayoritas masih pada skala dalam pulau besar dan melalui jaringan jalan (lebih dari 80%) diperlukan upaya untuk melakukan penyeimbangan peran antara moda jalan, moda kereta api, dan transportasi SDP secara lebih proporsional sesuai keunggulan komparatifnya masing-masing (yang secara teoretis moda jalan unggul pada jarak < 300 km, moda kereta api unggul di jarak 300-800 km, dan moda perairan akan lebih unggul di jarak > 800 km).

Terlalu besarnya beban pergerakan pada jaringan jalan menyebabkan terjadinya kemacetan pada sejumlah jalur logistik (khususnya Pantura Jawa dan Jalintim Sumatera, serta pada jaringan primer di sekitar kawasan perkotaan) yang mendorong munculnya fenomena ODOL (Over Dimension, Over Load) untuk memangkas biaya pengiriman yang terhambat konektivitas maupun tingginya biaya di simpul (lihat **Tabel 1.14**).

Peningkatan peran moda kereta api antarkota, pemanfaatan potensi penyeberangan Ro-Ro untuk pergerakan lintas antar pulau jarak menengah, dan penanganan keselamatan LLAJ merupakan strategi peningkatan efisiensi konektivitas antara simpul transportasi utama dengan hinterland-nya di masing-masing pulau besar, khususnya yang ditetapkan sebagai kawasan prioritas dalam RPJMN (KSPP/food estate, KI/KEK/KPBPB, DPP/DPR, hilirisasi, dll).

Pelaksanaan penguatan konektivitas dalam pulau ini akan bertumpu pada 2 (dua) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.02 Kereta Api Antarkota dan KP-03.01.05 Konektivitas Darat dan Keselamatan LLAJ (didukung oleh KP-03.01.01 Pengembangan Konektivitas Jalan pada Jalur Utama dan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan yang dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum).

3. Pengembangan angkutan umum massal perkotaan yang berkelanjutan.

Permasalahan kemacetan lalu lintas yang eksternalitasnya tinggi dewasa ini telah mengganggu produktivitas dan keberlanjutan kota-kota besar di Indonesia sebagai pusat kegiatan dan pusat pelayanan. Kerugian akibat kemacetan perkotaan diperkirakan mencapai 65 Triliun/tahun), selain itu dampak lingkungan berupa emisi GRK telah merusak kualitas udara kota (bahkan sampai level global) serta dampak sosialnya cukup tinggi bagi pengeluaran publik (khususnya golongan ekonomi menengah ke bawah).

Pengembangan angkutan massal perkotaan di 10 kota metropolitan dan 40 kota non-metropolitan, serta kota baru/IKN akan menjadi prioritas dalam RPJMN 2025-2029 yang akan bertumpu pada 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: *KP-03.01.06 Pengembangan SAUM Perkotaan*.

Untuk itu, berdasarkan isu strategis dan tantangan utama, serta arahan strategi pengembangan jaringan transportasi dalam UU Moda maupun strateginya dalam RPJMN 2025-2029, maka strategi pelaksanaan pembangunan bidang transportasi yang akan dilakukan Kementerian Perhubungan dalam 5 (lima) tahun ke depan adalah sebagai berikut:

1. Optimalisasi pemanfaatan aset eksisting untuk peningkatan layanan

Stok infrastruktur transportasi eksisting saat ini sudah sangat besar (sekitar 5,70% PDB) yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatannya agar dapat memberikan layanan yang maksimal bagi masyarakat. Optimalisasi ini dilakukan melalui upaya pemeliharaan, pengoperasian, dan pengembangan sesuai kebutuhan dan standar teknis, serta sistem pengelolaan yang lebih progresif dengan berbagai skema KSP (Kerja Sama Pemanfaatan) maupun transformasi UPT pelaksana menjadi BLU atau Perum.

2. Menjamin ketersediaan pelayanan dasar dan keselamatan transportasi

Terbatasnya ketersediaan anggaran pemerintah, mengharuskan agar alokasi dana Pemerintah difokuskan pada upaya untuk menjamin ketersediaan pelayanan dasar transportasi keperintisan dan bersubsidi bagi kawasan DTPK dan bagi golongan miskin perkotaan, serta diarahkan untuk menjamin keselamatan transportasi melalui penyediaan fasilitas keselamatan keamanan maupun operasional pengawasan dan pengendalian.

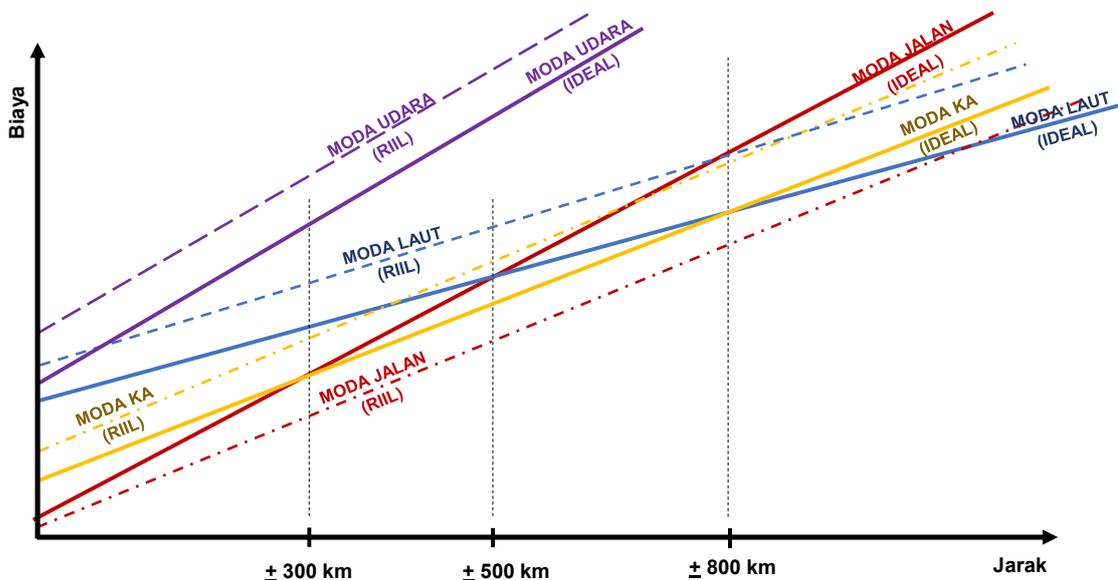
3. Pengembangan Infrastruktur Prioritas Nasional dengan Pelibatan Badan Usaha

Pengembangan infrastruktur transportasi akan diprioritaskan pada dukungan terhadap program Prioritas Nasional (PN) untuk mendukung ketahanan pangan, hilirisasi, pengembangan KI/KEK/DPP/DPR, dan lain-lain dengan sebesar-besarnya melibatkan peran Badan Usaha, khususnya melalui skema PINA serta sejumlah variasi skema KPBU.

3.2.1.3 Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi 2025-2029

1. Strategi pengembangan jaringan transportasi antar kota dan antar pulau

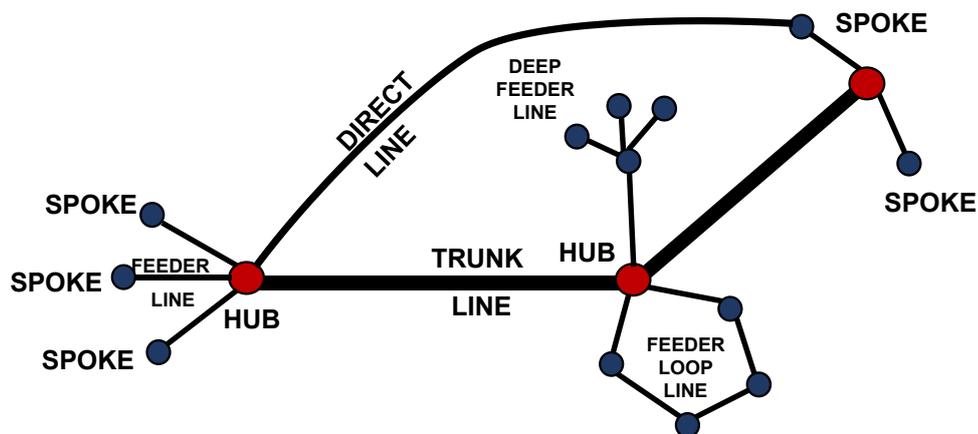
Secara teoritis moda jalan lebih efisien pada jarak perjalanan pendek (< 500 km) sedangkan moda rel lebih efisien jarak menengah (500-1500 km) dan moda laut lebih unggul pada jarak jauh (> 1500 km). Apabila mengacu pada Pedoman Tatrawil (Kemenhub) yang mana jarak pendek < 300 km moda jalan lebih efisien, jarak menengah (300 s.d 800 km) moda kereta api dan jarak jauh (> 800 km) moda laut. Namun fakta di lapangan, dengan *previlige* yang dimiliki moda jalan (terutama dengan adanya subsidi BBM, ODOL yang belum tertangani, dan sifat layanannya yang *door-to-door*) menyebabkan moda jalan menjadi sangat kompetitif untuk jarak perjalanan yang lebih jauh, bahkan dapat bersaing dengan moda laut. Hal ini lah yang menyebabkan penggunaan kendaraan barang moda jalan masih dominan dalam mendistribusikan angkutan barang di Indonesia, dan menyebabkan tingginya biaya logistik nasional. Deskripsi permasalahan ini secara gamblang disampaikan pada **Gambar 3.3**.



Gambar 3.3 Tipikal Permasalahan Transportasi Barang Antar Kota

Solusi untuk permasalahan transportasi barang antar kota ini adalah mendorong pembagian peran antarmoda transportasi hingga mendekati kondisi ideal sesuai konsep *hub and spoke*, khususnya dengan mengurangi penggunaan moda jalan dan mengalihkannya ke moda transportasi lainnya. Beberapa kebijakan yang akan ditempuh diantaranya adalah: (1) melakukan penanganan ODOL secara komprehensif multisektoral, (2) mengevaluasi kebijakan subsidi (khususnya subsidi bahan bakar/energi) agar pasar angkutan antar moda memperoleh perlakuan yang berimbang, (3) menerapkan pembatasan lalu lintas (*traffic restraint*) pada rute, waktu, dan/atau komoditas tertentu yang berpotensi menyebabkan ODOL, (4) perbaikan konektivitas dan integrasi di simpul, (5) mendorong peran multimodal transport operator (MTO) dan (6) modernisasi perusahaan angkutan barang.

Sebagai negara kepulauan, solusi jaringan transportasi mengikuti konsep *hub and spoke* sesuai keunggulan komparatif setiap moda seperti yang diilustrasikan pada **Gambar 3.4** merupakan langkah yang tepat. Namun demikian, dengan melihat permasalahan transportasi antar kota yang dominan diakibatkan adanya hambatan akses dan integrasi antar moda di simpul transportasi, maka perlu diupayakan adanya perbaikan dalam konektivitas dan integrasi antarmoda transportasi. Strategi pengembangan jaringan transportasi antar kota dan antar pulau melalui pembagian peran setiap moda transportasi sesuai keunggulan komparatifnya masing-masing sesuai konsep *hub and spoke* sudah diadopsi dan diatur dalam Undang-Undang setiap moda transportasi.



Gambar 3.4 Konsep *Hub and Spoke* sesuai Keunggulan Komparatif setiap Moda dalam Pengembangan Jaringan Transportasi Antar Kota

Strategi pembagian peran antarmoda transportasi secara umum adalah sebagai berikut:

- Untuk pergerakan dalam pulau, moda transportasi jalan akan diarahkan sebagai *intermodal integrator* yang mendukung peran dari moda-moda transportasi lainnya (bukan seperti yang terjadi saat ini, moda jalan justru menjadi pesaing kuat dari moda lainnya) dalam konteks integrasi *backbone* dan *feeder* jaringan transportasi antarkota dalam rangka mewujudkan efisiensi dan pemerataan sistem distribusi dan logistik nasional.
- Jaringan transportasi utama (*backbone*) antar pulau melalui jaringan pelayaran dan udara untuk mendukung daya saing ekonomi dan pemerataan pembangunan nasional.

Rekomendasi strategi implementasi pembagian peran antarmoda transportasi untuk pergerakan antar kota disampaikan pada **Tabel 3.1**. Sedangkan implementasi strategi *hub and spoke* dalam pengembangan jaringan transportasi di setiap pulau sesuai arahan pembangunan wilayahnya disampaikan pada **Tabel 3.2**.

Tabel 3.1 Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Antar Pulau dan Antar Kota Dalam Pulau di Indonesia

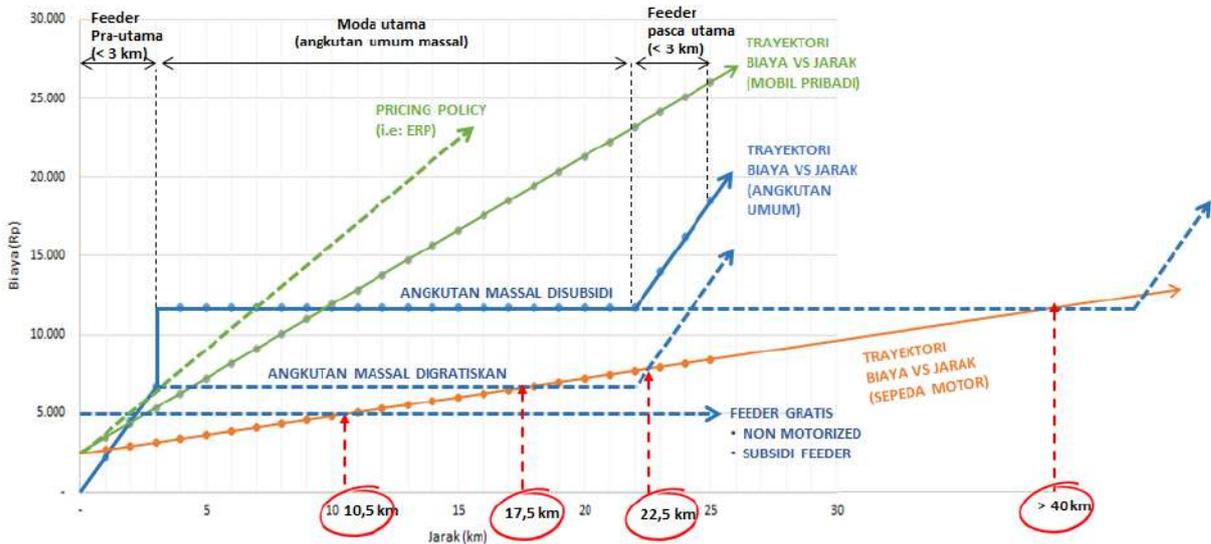
Sistem	Moda	Fungsi Utama	Hub	Spoke	Trunk line	Feeder liner	Direct line
Antar Pulau	Laut	Distribusi barang secara umum	Pelabuhan Utama Pelabuhan Pengumpul	Pelabuhan Regional Pelabuhan Lokal	<i>Loop Line</i> Nasional (Pendulum Nusantara)	Angkutan Laut Perintis	Tol Laut, Kapal Ternak
	ASDP (jembatan bergerak)	Pendukung efisiensi distribusi barang	Pelabuhan Kelas I	Pelabuhan Kelas II Pelabuhan Kelas III	Sabuk/Antar Sabuk Penyeberangan (antar Pelabuhan Kelas I)	Sabuk/Antar Sabuk/ Non Sabuk Penyeberangan (dari/ke Pelabuhan Kelas II dan Kelas III)	<i>Long Distance Ferry</i> (LDF)/ Kapal Ferry Tol Laut
	Udara	Distribusi <i>valuable and perishable goods</i>	Bandara Pengumpul (Primer, Sekunder, Tersier)	Bandara Pengumpan	Rute Utama	Rute Pengumpan, Rute Perintis	Jembatan Udara (pendukung tol laut)
Dalam Pulau (Besar)	Jalan	Moda utama jarak pendek (akses)	Terminal Barang (Berakses Jalan Nasional/Jalan Tol)	Terminal Barang Berakses Jalan Provinsi/Kab/Kota	Jaringan Jalan Nasional (Termasuk Jalan Tol)	Jaringan Jalan Provinsi/Kabupaten /Kota	Jalur Logistik Barang Nasional (langsung dari pusat produksi ke simpul)
	Kereta Api	Moda utama jarak sedang/jauh	Stasiun Kelas Besar (yang memiliki fasilitas Bongkar/Muat Barang)	Stasiun Kelas Sedang/ Kecil (yang memiliki fasilitas Bongkar/Muat Barang)	Jaringan Jalur Kereta Api Nasional	Jaringan Jalur Kereta Api Provinsi/ Kabupaten/ Kota	Jalur KA khusus (batubara, CPO, akses ke kawasan industri/ pusat produksi)
	ASDP	Pendukung efisiensi distribusi	Pelabuhan Kelas I Pelabuhan Sungai Danau Tipe A	Pelabuhan Kelas II/III Pelabuhan Sungai Danau Tipe B/C	<i>Short Sea Shipping</i> (SSS)		

Tabel 3.2 Arah Penyediaan Jaringan Transportasi di Wilayah Pulau

Pulau	Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029	Arahan Utama Penyediaan Jaringan Transportasi Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029
Pulau Sumatera	Mata Rantai Utama Bioindustri dan Kemaritiman Berdaya Saing dan Berkelanjutan	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan Pelabuhan Utama Terintegrasi Kuala Tanjung dan ekosistem pelabuhan di Pulau Sumatera sebagai simpul artikulasi ekonomi wilayah • Pengembangan Hub Penerbangan Internasional di Bandara Kualanamu • Pengembangan jaringan jalur Kereta Api Trans Sumatera dan akses simpul dan kawasan untuk mendukung efisiensi logistik • Dukungan perlengkapan jalan pada koridor utama, koridor penghubung, serta akses kawasan prioritas untuk integrasi ekonomi/rantai pasok logistik
Pulau Jawa	Megapolis yang Unggul, Inovatif, Inklusif, Terintegrasi dan Berkelanjutan	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi Pelabuhan Utama Terintegrasi Tanjung Priok-Patimban dan ekosistem pelabuhan sekitarnya untuk efisiensi logistik nasional • Penguatan hub internasional penerbangan Sukarno Hatta yang didukung jaringan bandara sekitarnya • Dukungan perlengkapan jalan pada koridor Jaringan Jalan Pulau Jawa • Optimalisasi Kereta Api dan Short Sea Shipping sebagai pendukung efisiensi logistik dalam Pulau • Pengembangan KA Cepat Jakarta-Surabaya untuk peningkatan efisiensi integrasi ekonomi • Pengembangan sistem transportasi perkotaan terintegrasi di Jabodetabek, Bandung Raya, Surabaya, dan Semarang
Pulau Bali dan Nusa Tenggara	Superhub Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nusantara Bertaraf Internasional	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan International Tourism Super Hub Bali Nusa Tenggara • Pengembangan sistem angkutan umum massal untuk mengatasi kemacetan di Pulau Bali • Dukungan perlengkapan jalan berkeselamatan di Trans Sumbawa (NTB), Trans Flores (NTT), trans pulau 3TP • Penguatan jaringan penyeberangan dan angkutan laut untuk pemerataan pembangunan
Pulau Kalimantan	Superhub Ekonomi Nusantara	<ul style="list-style-type: none"> • Lanjutan pengembangan simpul dan jaringan pendukung kawasan IKN • Penguatan simpul angkutan dan jaringan pelayanan angkutan (termasuk keperintisan) secara multimoda untuk menjangkau seluruh Wilayah Kalimantan (termasuk kawasan perbatasan) • Pengembangan Pelabuhan Kijing dan Pelabuhan Balikpapan sebagai Superhub IBT • Dukungan perlengkapan jalan bagi jalan nasional berkeselamatan di Trans Kalimantan
Pulau Sulawesi	Penunjang Superhub Ekonomi Nusantara dan Industri Berbasis SDA	<ul style="list-style-type: none"> • Perkuatan sistem transportasi laut dan penyeberangan untuk pemerataan aksesibilitas • Pengembangan pelabuhan utama sebagai simpul distribusi logistik IBT dan penyangga IKN • Penguatan sistem distribusi koridor utama mendukung integrasi rantai pasok domestik (menghubungkan kawasan ekonomi/strategis dengan pelabuhan/bandara) • Perluasan jaringan kereta api untuk efisiensi logistik • Dukungan penyediaan perlengkapan jalan untuk jalan Trans Sulawesi yang berkeselamatan
Pulau Maluku dan Papua	Maluku sebagai Hub Kemaritiman Wilayah Timur Indonesia dan Percepatan Pembangunan Wilayah menuju Papua Sehat, Cerdas dan Produktif	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan simpul-simpul transportasi utama dan <i>feeder</i> pendukung pengembangan kawasan • Perkuatan Jembatan Udara dan Tol Laut serta angkutan perintis untuk pemerataan pembangunan • Penguatan jaringan pelayanan transportasi multimoda untuk menjangkau seluruh Wilayah Maluku dan Papua • Dukungan penyediaan perlengkapan jalan yang berkeselamatan pada koridor Trans Papua, Trans Maluku, Trans Halmahera, dan Trans pulau afirmasi

2. Strategi pengembangan jaringan transportasi perkotaan

Permasalahan transportasi di berbagai kawasan perkotaan di Indonesia merupakan wujud dari rendahnya daya saing sistem angkutan umum bertrayek (dan sistem *feeder* pendukungnya) terhadap kendaraan pribadi (khususnya sepeda motor) serta sistem layanan non-trayek (khususnya ojek/taksi *on-line*). **Gambar 3.5** memberikan ilustrasi permasalahan transportasi perkotaan tersebut.



Gambar 3.5 Tipikal Permasalahan Transportasi Perkotaan di Indonesia

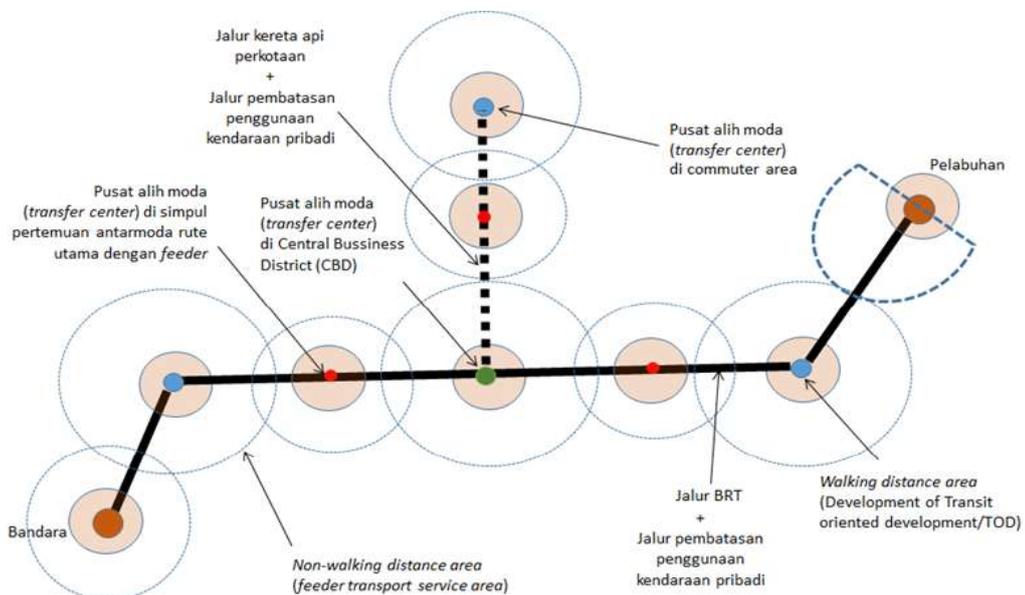
Kebijakan subsidi pada sistem angkutan massal perkotaan (melalui PSO KA *commuter*, BTS BRT, dll) dapat menurunkan biaya penggunaan angkutan massal. Namun karena biaya *pra/purna* angkutan utama masih mahal (menggunakan ojek online atau angkot), maka secara total biaya menggunakan angkutan umum masih lebih mahal jika dibandingkan dengan sepeda motor (bahkan untuk jarak ≤ 10 km tidak mampu bersaing dengan mobil pribadi). Oleh karenanya strategi utama yang paling tepat adalah:

- Pemberian subsidi bagi angkutan umum (baik pada rute utama maupun *feeder*-nya), seperti yang telah dilakukan di DKI Jakarta.
- Mengurangi biaya *pra/pasca* angkutan dengan optimalisasi moda *non-motorized* (jalan kaki dan bersepeda, termasuk melalui pengembangan kawasan TOD).
- Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum, khususnya melalui penyediaan jalur terpisah (*dedicated lane*) dengan kapasitas dan kecepatan layanan tinggi serta kualitas pelayanan prima (*beyond SPM*).
- Menerapkan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi, baik melalui *pricing policy* (tarif pajak, parkir, ERP) ataupun *traffic restraint* (gaze, 3 in 1, dsb).

Penerapan kebijakan ini secara lebih luas dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan yang berkelanjutan merujuk kepada pendekatan ASI (*Avoid, Shift, Improve*) yang umum digunakan sejumlah lembaga internasional, yang mencakup kebijakan:

- a. Menghindari terjadinya perjalanan (*Avoid*), yang terdiri dari kebijakan (i) mengurangi jumlah perjalanan (*virtual activity, mixed landuse/compact city, TDM (transport demand management)*), serta (ii) pengurangan jarak perjalanan (*back-to-the city, vertical development*)
- b. Beralih menggunakan moda yang lebih efisien (*Shift*), yakni (i) beralih menggunakan angkutan massal (*integrated mass transit and traffic restraint*), serta (ii) beralih menggunakan energi ramah lingkungan (EV, NMT).
- c. Meningkatkan efisiensi sistem yang ada (*Improve*), dengan strategi (i) peningkatan efisiensi pergerakan (*traffic management/ITS*) dan (ii) peningkatan efisiensi energi (*personal mobility, high octane fuel*).

Dalam konteks jaringan, kebijakan ASI tersebut akan efektif diterapkan pada ekosistem jaringan transportasi perkotaan yang juga berkonsep *hub-and-spoke* dengan sistem angkutan massal sebagai *back-bone*. Hal ini diilustrasikan pada **Gambar 3.6**.



Gambar 3.6 Penerapan Konsep *Hub-and-Spoke* pada Jaringan Transportasi Perkotaan yang Terintegrasi

Praktek penerapan kebijakan ASI yang didukung sistem angkutan umum massal terintegrasi (*hub and spoke*) di perkotaan Indonesia secara umum dijelaskan pada **Tabel 3.3**. Adapun rekomendasi pengembangan jaringan transportasi berdasarkan ukuran kota disampaikan ada **Tabel 3.4**.

Tabel 3.3 Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Perkotaan

Sistem	Moda	Fungsi Utama	Hub	Spoke	Trunk line	Feeder liner	Direct line
Perkotaan	Jalan	Moda utama kota Sedang/ Besar	Transfer Center (Terminal/Halte)	Landuse Access (Bus Stops)	BRT	Regular Bus, Paratransit, Non Motorized	Airport/Port/ Residential Connection
	Kereta Api	Moda utama kota Metropolitan	Transfer Center (Stasiun)	-	MRT, LRT, KRL, Monorail, dll		Airport Rail Access
	ASDP	Moda pendukung	Pelabuhan SD Tipe A/B	Pelabuhan SD Tipe C	Urban Ferry	Bus Air	Urban Ferry

Tabel 3.4 Arah Pengembangan Transportasi Perkotaan Pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

Klasifikasi Kota	Kebutuhan Ideal Sistem Angkutan Massal	Jumlah
Kota Besar (100 ribu-1 juta jiwa)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Trunk line</i>: BRT (prioritized) <i>Feeder line</i>: Regular Bus, Paratransit, Non Motorized <i>Direct line</i>: Airport/Port/ Residential Bus Connection 	24 PKN kota besar (Banda Aceh, Jambi, Bengkulu, Pangkal Pinang, Cirebon, Cilacap, Yogyakarta, Surakarta, Mataram, Kupang, Pontianak, Palangkaraya, Tarakan, Manado, Gorontalo, Palu, Mamuju, Kendari, Ambon, Ternate, Sorong, Jayapura, Timika, Merauke)
Kota Metropolitan (1 juta – 5 juta jiwa)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Trunk line</i>: LRT dan/atau BRT (dedicated lane) <i>Feeder line</i>: Regular Bus, Paratransit, Non Motorized <i>Direct line</i>: Airport Rail Link dan/atau Airport/Port/Residential Bus Connection 	12 PKN Kota Metropolitan (Padang, Pekanbaru, Batam, Palembang dsk, Bandar Lampung, Serang-Cilegon, Kedungsepur, Malangraya, Sarbagita, Banjarkakula, Balikpapan-Samarinda dsk, Mamminasata)
Kota Megapolitan (> 5 juta jiwa)	<ul style="list-style-type: none"> <i>Trunk line</i>: MRT/LRT/KRL dan/atau BRT (dedicated lane) <i>Feeder line</i>: BRT (prioritized), Regular Bus, Paratransit, Non Motorized <i>Direct line</i>: Airport Rail Link dan/atau Airport/Port/ Residential Bus Connection 	4 Kota Megapolitan (Mebidangro, Jabodetabek, Cekungan Bandung, Gerbangkertosusila)

3.2.1.4 Strategi Penanganan Isu Prioritas

Pada **Sub Bab 1.2.3** telah disampaikan sebanyak 4 (empat) isu prioritas yang akan ditangani selama periode Renstra 2025-2029, yakni: (i) Peningkatan Integrasi Transportasi, (ii) Kemacetan Lalu Lintas Perkotaan, (iii) Penanganan *Over Dimension Over Load* (ODOL), (iv) Pengaturan Transportasi *Online*. Berikut ini disampaikan strategi penanganan untuk masing-masing isu prioritas tersebut.

1. Peningkatan Integrasi Transportasi

Peningkatan integrasi transportasi akan dilaksanakan dengan strategi penanganan secara menyeluruh (*total solution for integrated transport system*) mulai dari penyusunan regulasi terintegrasi (*regulating*), penyiapan dokumen perencanaan sesuai konsep integrasi (*planning*), pelaksanaan penyediaan prasarana dan jaringan yang terintegrasi (*providing*), pengoperasian layanan secara terintegrasi (*operating*), serta pengelolaan dan pengusahaan yang terintegrasi (*managing*). Dengan dibentuknya Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (DJITM) seluruh proses pengintegrasian tersebut diharapkan akan dikordinir oleh DJITM dengan melibatkan seluruh Unit Kerja terkait di Kementerian Perhubungan maupun K/L terkait lainnya.



Gambar 3.7 Strategi Peningkatan Integrasi Transportasi

Upaya pengintegrasian akan dimulai dari penetapan/revisi peraturan perundang-undangan terkait (*integrated regulation*), khususnya dengan melakukan: (i) penetapan Undang-Undang Sistem Transportasi dan Logistik Nasional (Sistralognas) sebagai dasar penyelenggaraan sistem transportasi dan logistik nasional yang terintegrasi, yang dilanjutkan dengan (ii) pelaksanaan revisi UU dan PP setiap moda Transportasi sesuai arahan keterpaduan dari UU Sistralognas.

Tahap awal dalam implementasi integrasi transportasi akan diupayakan melalui pelaksanaan perencanaan terintegrasi (*integrated planning*), khususnya melalui: (i)

penetapan Perpres tentang Rencana Induk Nasional Jaringan Transportasi dan Logistik Terintegrasi (Rinralognas) sebagai dokumen perencanaan induk dari seluruh pengembangan sistem transportasi dan logistik nasional, yang dilanjutkan dengan (ii) revisi Masterplan dari setiap Moda Transportasi (RIJLLAJ, RIPNAS, RIPN, RINBU) berdasarkan arahan skenario integrasi transportasi dan logistik nasional dalam RINTRALOGNAS, serta (iii) pelaksanaan revisi sejumlah Peraturan Menteri tentang Rencana Induk Pengembangan Simpul Transportasi (Pelabuhan, Bandara, Terminal, Stasiun) yang lebih berperspektif multimoda dengan memasukkan keterpaduan dalam penyediaan prasarana dan fasilitas integrasi, jaringan *feeder*, dan manajemen pelayanan yang terintegrasi.

Implementasi teknis keterpaduan dimulai dengan penyediaan prasarana dan jaringan pelayanan yang terintegrasi (*integrated provision*), terutama melalui beberapa kegiatan prioritas berikut: (i) pengembangan simpul transportasi terintegrasi antarmoda, khususnya pelabuhan utama, bandara pengumpul, stasiun besar, dan terminal tipe A, (ii) pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) pada sejumlah simpul transportasi massal di kawasan perkotaan, (iii) pelaksanaan pemenuhan kebutuhan fasilitas alihmoda pada simpul utama moda transportasi, (iv) penyediaan jaringan angkutan pepadu moda simpul utama, serta (v) pengintegrasian jaringan angkutan perintis antarmoda dalam rangka efisiensi.

2. Penanganan Kemacetan Lalu Lintas Perkotaan

Secara konseptual strategi penanganan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas adalah melalui penerapan kebijakan *Push and Pull*, berupa kombinasi dari beberapa strategi dalam rangka: (i) menekan (*push*) penggunaan kendaraan pribadi, dan beralih (ii) mendorong (*pull*) penggunaan kendaraan umum. **Gambar 3.8** menunjukkan sejumlah strategi *push* and *pull* untuk mengurangi tingkat kemacetan di kawasan perkotaan di Indonesia.



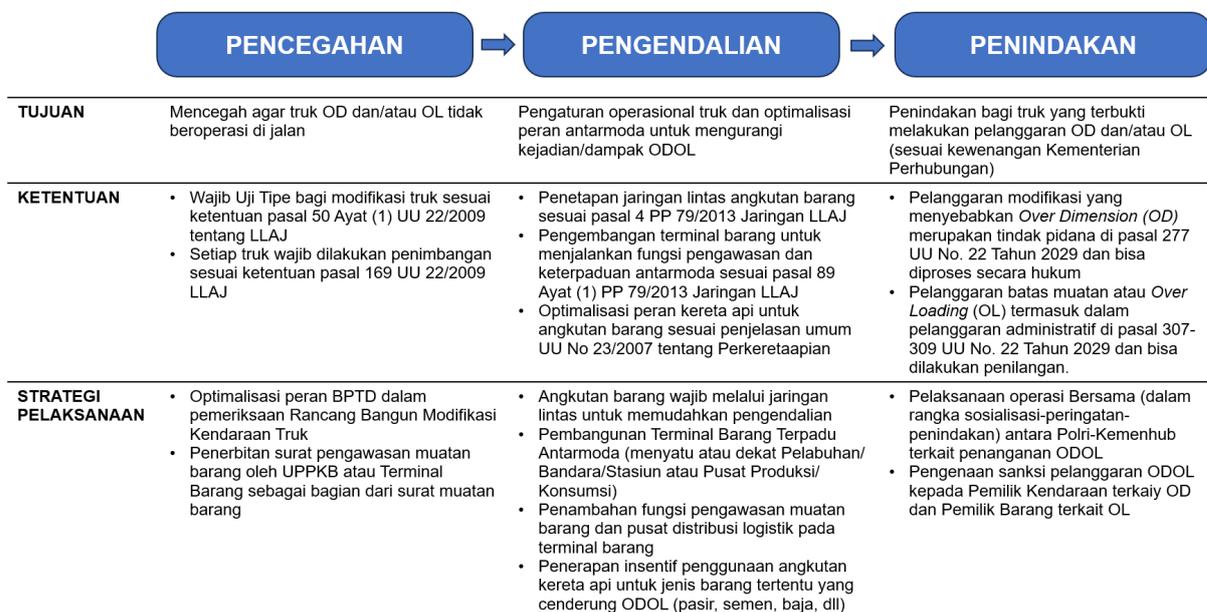
Gambar 3.8 Strategi Penanganan Kemacetan Transportasi Perkotaan

Penanganan kemacetan lalu lintas perkotaan melalui peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik (*pull policy*) sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS), Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran, serta melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (*customers satisfaction index*) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang disediakan pemerintah.

Sedangkan penanganan kemacetan lalu lintas perkotaan melalui manajemen rekayasa lalu lintas (*push policy*) akan difokuskan melalui penerapan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi (ganjil genap, 3-in-1, pembatasan parkir, *car free zone/corridor*) maupun disinsentif kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi (pajak progresif, pembatasan umur, penerapan ERP, dlsb).

3. Penanganan *Over Dimension Over Load* (ODOL)

Penanganan permasalahan *Over Dimension Over Load* (ODOL) merupakan tugas multisektoral di mana kontribusi sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam penyelenggaraan prasarana dan sarana LLAJ akan dilakukan melalui kewenangan (i) pengujian kendaraan bermotor, (ii) penimbangan kendaraan barang di UPPKB, serta (iii) pengoperasian terminal barang.



Gambar 3.9 Strategi Penanganan Permasalahan ODOL sesuai Lingkup Kewenangan Kementerian Perhubungan

Dalam konteks pencegahan agar truk OD (*Over Dimension*) dan/atau OL (*Over Load*) tidak beroperasi di jalan akan diupayakan melalui: (i) optimalisasi peran BPTD dalam pemeriksaan Rancang Bangun Modifikasi Kendaraan Truk untuk memastikan tidak terjadinya OD (*Over Dimension*), dan (ii) penerbitan surat

pengawasan muatan barang oleh UPPKB atau Terminal Barang sebagai salah satu persyaratan dan bagian dari surat muatan barang sehingga terdapat tanggung jawab bersama antara Pemilik Barang, Pemilik Kendaraan, dan Sopir jika terjadi OL (*Over Load*).

Dalam konteks pengendalian (pengaturan operasional truk dan optimalisasi peran antarmoda untuk mengurangi kejadian/dampak ODOL), akan dilakukan melalui upaya: (i) Penetapan lintas angkutan barang sesuai pasal 4 PP No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan LLAJ agar dapat dilakukan kewajiban angkutan barang melalui jaringan lintas untuk memudahkan pengendalian, (ii) pelaksanaan pembangunan terminal barang terpadu antarmoda (menyatu atau dekat Pelabuhan/Bandara/Stasiun atau Pusat Produksi/Konsumsi) untuk memudahkan pengawasan, memangkas biaya dan waktu alihmoda serta mendukung optimalisasi pembagian peran antar moda, (iii) penambahan fungsi pengawasan muatan barang dan pusat distribusi logistik pada terminal barang, serta (iv) penerapan insentif penggunaan angkutan kereta api untuk jenis barang tertentu yang cenderung ODOL karena sifatnya yang *high volume, low value* (pasir, CPO, kayu, semen, baja, dll).

Dalam konteks penindakan terhadap truk yang terbukti melakukan pelanggaran OD dan/atau OL (sesuai kewenangan Kementerian Perhubungan) akan diupayakan melalui: (i) pelaksanaan operasi bersama (dalam rangka sosialisasi-peringatan-penindakan) antara Polri-Kemhub terkait penanganan ODOL, (ii) pengenaan sanksi administratif pelanggaran ODOL kepada Pemilik Kendaraan dan Pemilik Barang sebagai bagian dari penyempurnaan surat muatan barang.

4. Pengaturan Transportasi *Online*

Meskipun sampai dengan saat ini penyelenggaraan transportasi *online* bukan merupakan domain pokok dari Kementerian Perhubungan, namun dalam hal ini jika diperlukan Kementerian Perhubungan akan melakukan langkah-langkah untuk mendukung penyelesaian permasalahan tersebut.

Dalam hal Kementerian Perhubungan diminta untuk mengatur transportasi *online* sebagai regulator di bidang transportasi, maka peran Kementerian Perhubungan adalah menyediakan referensi pengaturan untuk memberikan kepastian agar hubungan antara *Operator* (Mitra Transportasi *Online*, pengemudi Ojek *Online* ataupun Taksi *Online*) dengan *User* (Masyarakat Pengguna) dapat berlangsung secara baik sesuai kaidah pelayanan dan pengusaha di bidang transportasi.

Sesuai prinsip pengaturan untuk penyediaan layanan transportasi yang diusahakan oleh masyarakat, maka pemerintah sebagai *regulator* adalah memastikan bahwa (i) *user* memperoleh haknya sesuai standar keselamatan (kelaikan sarana) dan standar pelayanan minimal (SPM), dan (ii) operator terlindungi haknya berupa kelayakan berusaha (tarif yang sesuai Biaya Pokok Produksi) dan kepastian berusaha (kuota jumlah angkutan sesuai skala kebutuhan masyarakat agar terjadi persaingan usaha yang wajar).

KEMENHUB (REGULATOR)

Perspektif	MASYARAKAT (USER)		MITRA ONLINE (OPERATOR)	
Aspek	Pelayanan		Pengusahaan	
Persyaratan	Standar Keselamatan	Standar Pelayanan	Kelayakan Berusaha	Kepastian Berusaha
Pengaturan	Uji Berkala Kendaraan	Pemenuhan SPM	Tarif Referensi (Batas Atas/Bawah)	Batasan Kuota Jumlah Armada
Penjelasan	Kendaraan yang digunakan untuk jasa transportasi online harus memenuhi persyaratan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor. Sesuai ketentuan pasal 53 Ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, kendaraan penumpang yang digunakan untuk angkutan umum wajib Melakukan Uji Berkala	Sesuai ketentuan pasal Pasal 141 Ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: a. keamanan; b. keselamatan; c. kenyamanan; d. keterjangkauan; e. kesetaraan; dan f. keteraturan	<ul style="list-style-type: none"> Untuk melindungi hak Mitra Online harus ada referensi Batas Bawah Tarif yang diterima berdasarkan Biaya Pokok Produksi (BPP) Untuk melindungi hak Masyarakat (Pengguna) harus ada batas atas tarif yang dikenakan sesuai ATP/WTP Apapun kepentingan aplikator, bagian tarif yang diberikan ke operator/mitra online harus diatas tarif batas bawah dan tarif yang dikenakan kepada pengguna harus dibawah batas atas 	Untuk menjamin jumlah operator/ mitra kerja angkutan online sesuai kebutuhan masyarakat dan mencegah persaingan yang tidak sehat, maka perlu ada kuota yang disepakati oleh Asosiasi Mitra Kerja Angkutan Online
Indikasi Kegiatan Utama	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan Uji Berkala Armada Transportasi Online Pemberian tanda/stiker bagi kendaraan online lolos uji berkala 	Penetapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Transportasi Online	Penyusunan Pedoman Perhitungan Tarif Referensi Transportasi Online	Penyusunan Pedoman Penetapan Kuota Jumlah Armada Transportasi Online
Indikator Keberhasilan	Persentase pelaksanaan uji berkala pada kendaraan transportasi online	Persentase kendaraan transportasi online yang memenuhi SPM	Penetapan Tarif Referensi Transportasi Online berdasarkan persetujuan Mitra Online dan Aplikator	Penetapan kuota jumlah armada transportasi online berdasarkan persetujuan Mitra Online

Gambar 3.10 Peran Kementerian Perhubungan sebagai Regulator di Bidang Transportasi dalam Penanganan Transportasi *Online*

Untuk memastikan armada transportasi *online* memenuhi standar keselamatan, maka terdapat 2 (dua) pokok pengaturan yang dapat disediakan oleh Kementerian Perhubungan, yakni: (i) mendorong agar setiap kendaraan transportasi *online* mengikuti prosedur pengujian berkala dan akan diberikan tanda/*stiker* lolos uji sebagai bukti kelaikan sarana yang digunakan, dan (ii) untuk memastikan terpenuhinya standar pelayanan (dari aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan) dapat ditetapkan referensi Standar Pelayanan Minimal (SPM) untuk diterapkan pada transportasi *online*.

Dari perspektif operator, agar pendapatan mitra transportasi *online* relatif terjamin, maka terdapat 2 (dua) strategi pengaturan yang dapat didukung oleh Kementerian Perhubungan, yakni: (i) penetapan pedoman dan perhitungan tarif referensi batas bawah (yang diterima mitra transportasi *online*) dan tarif batas atas (yang dikenakan kepada pengguna) apapun skema tarif yang ditetapkan oleh operator, (ii) penetapan pedoman dan perhitungan referensi kuota jumlah maksimum armada transportasi *online* di suatu wilayah agar persaingan antar mitra tetap terjaga kesehatannya.

Konsep pengaturan transportasi *online* tersebut di atas secara umum sifatnya adalah dukungan karena posisi transportasi *online* sebagai angkutan umum masih belum berdasar hukum sesuai UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Implementasi terkait dengan uji berkala, penerapan SPM, penetapan tarif dan kuota angkutan sebagaimana disampaikan sebelumnya merupakan domain dari para operator (mitra transportasi *online*) dengan para aplikator untuk menyepakatinya.

3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

3.2.2.1 Struktur Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Secara lebih spesifik struktur Arah Kebijakan (AK)⁷ untuk mencapai setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 3.7**. Arah Kebijakan (AK) tersebut tidak terlepas dari Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi dan Prioritas Pembangunan Nasional sesuai Visi dan Misi Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029.

Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029. Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan (**Sub Bab 3.2.1.1**) yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi core-business Kementerian Perhubungan, *focusing* dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.

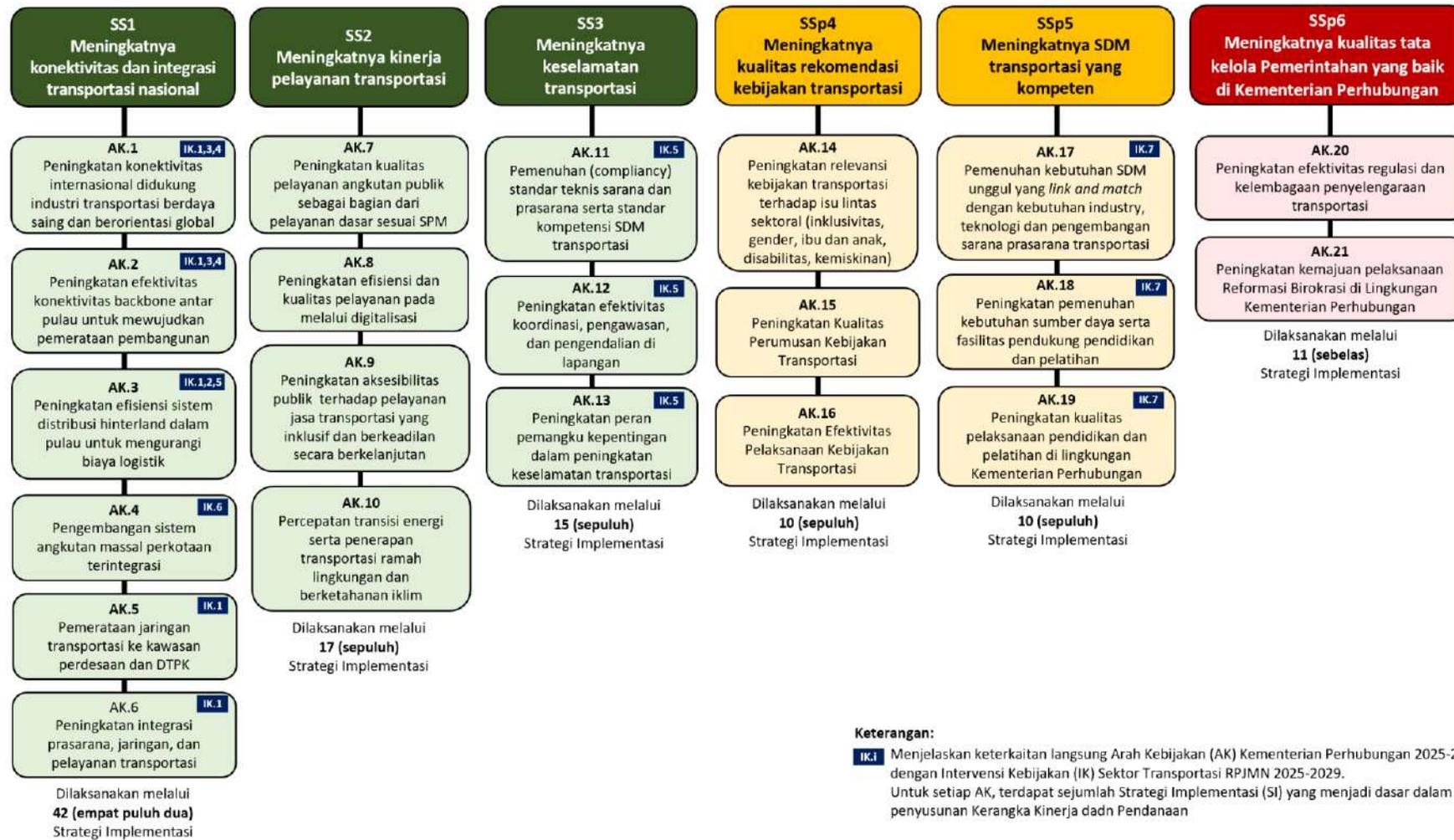
3.2.2.2 Strategi Implementasi (SI) dari Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Pada beberapa butir berikut akan disampaikan Strategi⁸ Implementasi (SI) untuk setiap Arah Kebijakan (AK) kementerian Perhubungan 2025-2029. Strategi Implementasi ini berisi indikasi program/kegiatan/project strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.

Strategi Implementasi (SI) ini tidak terlepas dari penerapan konsep strategi utama pengembangan jaringan transportasi (**Sub Bab 3.2.1.2**) serta implementasi teori maupun regulasi yang berlaku di bidang transportasi.

⁷ Dalam pasal 1 Butir 18 Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga disebutkan bahwa Arah Kebijakan adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau Prioritas Pembangunan sesuai dengan Visi dan Misi Presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab Kementerian/Lembaga, berisi satu atau beberapa Program untuk mencapai sasaran strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur.

⁸ Dalam pasal 1 Butir 17 Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga disebutkan bahwa strategi adalah langkah-langkah berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan Visi dan Misi.



Gambar 3.11 Struktur Arah Kebijakan (AK) untuk Mencapai Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029

Lebih detail, Arah Kebijakan (AK) dan Strategi Implementasi (SI) menjadi landasan dalam penyusunan Kerangka Kinerja dan Pendanaan (**Lampiran 1**) serta Kerangka Regulasi (**Sub Bab 3.4** dan **Lampiran 2**), Kerangka Kelembagaan (**Sub Bab 3.5**), dan Kerangka Pendanaan (**Sub Bab 4.2**) yang dibutuhkan untuk melaksanakannya

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan *Pelabuhan Hub Internasional* (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayanan internasional.
 - 2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (*international core route*).
 - 3) Menguatkan konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.
 - 4) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global.
 - 5) Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.
 - b. Arah Kebijakan 1 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas *backbone* antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (*Integrated Port Network*).
 - 2) Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub).
 - 3) Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola *loop*.
 - 4) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.
 - 5) Optimalisasi sistem *direct-line* (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, *long distance ferry*, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
 - 6) Pengembangan *Hub Port*/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).
 - 7) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
 - 8) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui pelabuhan dan/atau bandara pendukung.

- c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi *hinterland* dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
 - 2) Revitalisasi sistem perusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.
 - 3) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.
 - 4) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.
 - 5) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api).
 - 6) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.
 - 7) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.
 - 8) Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.
 - 9) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang).
 - 10) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.
- d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.
 - 2) Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem *feeder*, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
 - 3) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, *mix-use*, *urban renewal*).
 - 4) Menerapkan *Intelligent Transport System* untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.
 - 5) Dukungan pengembangan *Intelligent Transport System* pada KIPP IKN.
 - 6) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.
- e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (*sea plane*, drone, dll).
 - 2) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.

- 3) Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.
 - 4) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.
 - 5) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb).
 - 6) Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulaupulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayanan Rakyat (sesuai mandat Perpres 74 Tahun 2021) , termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutkan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani.
 - 7) Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan
- f. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional.
 - 2) Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).
 - 3) Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ).
 - 4) Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.
 - 5) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 6) Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung *National Logistic Ecosystem (NLE)*.
 - 7) Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.
2. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu.
 - 2) Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS).
 - 3) Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran.
 - 4) Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (*customers satisfaction index*) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.

- b. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional.
 - 2) Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang.
 - 3) Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking, dlsb).
- c. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang *Playground* (ruang bermain anak).
 - 2) Penerapan GEDSI di bidang transportasi.
 - 3) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 4) Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.
 - 5) Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas.
 - 6) Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi.
 - 7) Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi (*Mobility As A Service/MAAS*) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.
- d. Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian.
 - 2) Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayanan dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan.
 - 3) Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan bio diesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi Biodiesel *international Maritime Organization* (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX July 2024 tentang

Indonesia Biodiesel Program Implementation to *Reach Net Zero Emission* dan menjalankan dan implementasi *Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap*.

3. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (*compliance*) standar teknis sarana dan prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana.
 - 2) Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana.
 - 3) Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana.
 - 4) Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan.
 - 5) Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar regulasi Internasional (ICAO).
 - 6) Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.
 - b. Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 2) Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 3) Meningkatkan peran forum lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat dan daerah sebagai merupakan wadah koordinasi antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.
 - 4) Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - c. Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan *safety awareness* dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi.
 - 2) Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan self-assessment keselamatan.
 - 3) Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan.
 - 4) Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi.
 - 5) Meningkatkan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).

4. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (*Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion*) di bidang transportasi.
 - 2) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.
 - 3) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan perusahaan angkutan umum berbasis *online*.
 - 4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan perusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.
 - b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Melaksanakan *agenda mapping* permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
 - 3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat *evidence based* dan inovatif yang berorientasi keluar/*stakeholders* dan ke depan (*outward looking* dan *forward looking*).
 - c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Penyusunan *Training Needs Analysis* (TNA) dan *Grand Design* SDM Transportasi.
 - 2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.

- 3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).
- b. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Menyempurnakan program *talent pool* dengan merekrut calon ASN terbaik.
 - 2) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.
 - 3) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH.
 - 4) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.
- c. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).
 - 2) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).
 - 3) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan *Leadership Training Program*.
6. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
 - 3) Meningkatkan sinergi antarlembaga birokrasi dan antar daerah.
 - b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 2) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.

- 3) Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- 4) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan smart government di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- 5) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis resiko (PPBR) dibidang transportasi.
- 6) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan asset Kementerian Perhubungan.
- 7) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.
- 8) Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen resiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (*Special Delivery Unit*) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan kemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

3.2.3 Arah Kebijakan dan Strategi Pengarusutamaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Selain arah kebijakan dan strategi untuk mencapai Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang disampaikan pada **Sub Bab 3.2.2**, terdapat juga arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan untuk mengintegrasikan berbagai aspek/isu strategis lintas sektoral dalam program dan kegiatan di bidang transportasi. Kebijakan dan strategi pengarusutamaan diperlukan dalam upaya untuk meningkatkan relevansi dukungan transportasi dalam menjawab isu ekonomi, sosial, dan lingkungan dalam mewujudkan transportasi yang modern, efektif, inklusif, dan berkelanjutan.

3.2.3.1 Pengarusutamaan GEDSI (*Gender Equality, Disability, and Social Inclusion*) Bidang Transportasi

Kebijakan Kementerian Perhubungan dalam pengarusutamaan GEDSI (*Gender Equality, Disability, and Social Inclusion*) di Bidang Transportasi adalah berpartisipasi aktif dan berkolaborasi untuk meningkatkan pemerataan akses transportasi bagi semua golongan baik terkait dengan jenis kelamin, hambatan fisik (disabilitas), maupun hambatan sosial (kemampuan ekonomi) dalam seluruh proses penyelenggaraan transportasi (mulai dari tahap perumusan regulasi dan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan pembangunan, pengoperasian layanan, hingga monitoring dan evaluasi).

Sebagai institusi strategis yang mengelola sektor transportasi nasional, Kementerian Perhubungan memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan bahwa kebijakan, program, dan pelayanan publik yang diberikan bersifat inklusif, setara, dan berkeadilan. Untuk itu, pengarusutamaan Gender, Disabilitas, dan Inklusi Sosial (GEDSI) menjadi bagian integral dalam proses perumusan, pelaksanaan, hingga evaluasi kebijakan transportasi nasional.

1. Visi Strategis GEDSI

Pengarusutamaan GEDSI di Kementerian Perhubungan bertujuan untuk mewujudkan sistem transportasi yang inklusif, aman, dan aksesibel bagi semua kelompok masyarakat, khususnya perempuan, penyandang disabilitas, anak-anak, lansia, serta kelompok rentan lainnya. Kebijakan ini mendukung agenda pembangunan berkelanjutan (SDGs), terutama Tujuan 5 (Kesetaraan Gender), Tujuan 10 (Mengurangi Ketimpangan) dan Tujuan 11 (Kota dan Permukiman yang Inklusif dan Aman).

2. Prinsip Dasar Strategi GEDSI

Strategi pengarusutamaan GEDSI didasarkan pada prinsip-prinsip berikut:

- a. Non-diskriminasi: setiap individu memiliki hak yang sama untuk mengakses layanan transportasi tanpa diskriminasi berdasarkan gender, disabilitas, usia, atau status sosial.
- b. Aksesibilitas: infrastruktur, moda, dan layanan transportasi harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas dan kelompok rentan.
- c. Partisipasi: keterlibatan kelompok rentan dalam proses perencanaan, pengambilan keputusan, dan evaluasi kebijakan transportasi.
- d. Akuntabilitas: adanya mekanisme pengawasan, pelaporan, dan tindak lanjut terhadap implementasi GEDSI di seluruh sektor transportasi.

3. Strategi Implementasi

Untuk mengintegrasikan GEDSI ke dalam kebijakan dan program Kementerian Perhubungan, beberapa strategi implementasi utama yang dilakukan antara lain:

a. Penguatan Implementasi Regulasi dan Kebijakan

Tantangan jangka panjang dalam penerapan prinsip GEDSI bukan pada kurangnya regulasi namun lebih kepada tingkat implementasi regulasi yang telah ada. Kementerian Perhubungan akan meningkatkan implementasi regulasi/kebijakan dan mengembangkan regulasi turunan yang mendukung pengarusutamaan GEDSI di sektor transportasi termasuk melakukan evaluasi terhadap kebijakan Standar Pelayanan Minimal. Melakukan penyusunan prosedur penanganan kekerasan seksual di sektor transportasi.

b. Peningkatan Kapasitas SDM

Melaksanakan pelatihan dan peningkatan kapasitas kompetensi bagi aparatur sipil negara di lingkungan Kementerian Perhubungan tentang perspektif GEDSI.

c. Pembangunan Infrastruktur Inklusif

Menerapkan prinsip universal design dan menjadikan data kelompok rentan sebagai landasan utama dalam setiap tahap pembangunan sarana prasarana transportasi mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi, serta menggunakan tools seperti Gender and Disability Inclusion Checklist dan Gender Equality and Disability Inclusion Assessment Matrix pada proses assessment hasil pembangunan terhadap

sarana dan prasarana transportasi. Menyediakan pedoman teknis penerapan GEDSI dalam proyek infrastruktur dan layanan transportasi.

d. Kemitraan dan Kolaborasi

Mendorong pelaksanaan partisipasi bermakna dari penyandang disabilitas dengan melibatkan Tim Inklusi Disabilitas Kementerian Perhubungan untuk berpartisipasi dalam proses perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi sarana prasarana transportasi. Bekerja sama dengan kementerian/lembaga lain, pemerintah daerah, organisasi penyandang disabilitas, LSM, serta komunitas gender dan inklusi untuk memastikan pendekatan kolaboratif dalam pelaksanaan GEDSI.

e. Monitoring dan Evaluasi Berbasis Data

Menyusun sistem monitoring dan evaluasi yang mengukur dampak kebijakan transportasi terhadap kelompok rentan. Indikator yang bisa digunakan adalah persentase sarana/prasarana transportasi yang aksesibel terhadap kelompok rentan, persentase jumlah kelompok rentan yang terlayani, dan persentase pengaduan kekerasan seksual di sektor transportasi yang telah tertangani.

Dengan menerapkan strategi implementasi tersebut diharapkan sektor transportasi menjadi tidak hanya ramah kelompok rentan, tetapi juga digerakkan oleh kelompok rentan itu sendiri.

3.2.3.2 Pengarusutamaan Pembangunan Rendah Karbon dan Berketahanan Iklim menuju Transportasi Berkelanjutan

Dalam menghadapi tantangan perubahan iklim dan penurunan kualitas lingkungan, pembangunan rendah karbon menjadi pendekatan strategis untuk mengurangi emisi gas rumah kaca (GRK), menjaga kualitas lingkungan, serta mendukung keberlanjutan jangka panjang. Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang signifikan emisi GRK, terutama akibat tingginya ketergantungan pada bahan bakar fosil. Namun di sisi lain, sektor ini juga berperan penting sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi karena mendukung mobilitas barang, jasa, dan manusia. Oleh karena itu, tantangan besar saat ini adalah membangun sistem transportasi yang tetap produktif secara ekonomi, namun sekaligus rendah emisi dan ramah lingkungan. Transformasi menuju transportasi berkelanjutan menjadi kunci untuk menyeimbangkan antara kebutuhan pembangunan dan perlindungan iklim.

Pengarusutamaan pembangunan rendah karbon dalam sektor transportasi berarti bahwa setiap kebijakan, perencanaan, dan pelaksanaan harus secara konsisten mengintegrasikan prinsip-prinsip ramah lingkungan dan strategi pengurangan emisi GRK. Sementara itu, pengarusutamaan pembangunan transportasi yang berketahanan iklim menekankan pentingnya memperhitungkan risiko dan dampak perubahan iklim dalam seluruh proses perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan sistem transportasi. Artinya, infrastruktur transportasi harus mampu bertahan dan beradaptasi

terhadap berbagai risiko iklim, seperti banjir, cuaca ekstrem, kenaikan permukaan air laut, dan suhu yang terus meningkat.

Upaya ini juga sejalan dengan komitmen global dan nasional untuk mencapai *Net Zero Emission* pada tahun 2060 atau lebih cepat, serta mendukung pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs). Khususnya, SDG 13 (Aksi Iklim) yang mendorong langkah konkret mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, termasuk pengarusutamaan pembangunan rendah karbon dan penguatan ketahanan iklim di sektor transportasi. Selain itu, juga berkaitan erat dengan SDG 7 (Energi Bersih dan Terjangkau), yang menekankan pentingnya pengembangan dan pemanfaatan energi terbarukan serta peningkatan efisiensi energi dalam sektor transportasi, guna mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil dan menekan emisi karbon secara signifikan.

Selain fokus pada pengurangan emisi dan peningkatan ketahanan iklim, pembangunan transportasi berkelanjutan juga harus memperhatikan upaya pencegahan pencemaran lingkungan dan pengelolaan dampaknya secara menyeluruh. Ini mencakup pengendalian polusi udara dari kendaraan, pengurangan kebisingan, pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), serta penanganan sampah dan limbah padat maupun cair yang dihasilkan dari aktivitas transportasi, baik di darat, laut, maupun udara. Dengan pendekatan ini, sistem transportasi tidak hanya mendukung pertumbuhan ekonomi dan iklim yang tangguh, tetapi juga menjaga keberlanjutan lingkungan secara utuh.

Berikut ini disampaikan beberapa upaya utama dalam Pembangunan Rendah Karbon dan Berketahanan Iklim menuju Transportasi Berkelanjutan yang akan dilakukan di lingkungan Kementerian Perhubungan selama periode Renstra 2025-2029, diantaranya:

1. Implementasi efisiensi energi dan percepatan transisi energi melalui pemanfaatan bahan bakar yang rendah karbon dan pemanfaatan energi baru dan terbarukan pada transportasi

Sektor transportasi merupakan salah satu konsumen energi terbesar di Indonesia, dengan mayoritas energinya masih bersumber dari bahan bakar fosil. Saat ini sektor transportasi mengkonsumsi sekitar 49% dari total konsumsi BBM nasional. Berbagai program yang berbasis pada pemberian insentif dan disinsentif akan dilakukan untuk mempercepat proses transisi energi di bidang transportasi dengan tujuan untuk mengurangi konsumsi BBM. Efisiensi energi dapat dicapai melalui peningkatan teknologi kendaraan, penerapan standar emisi dan konsumsi bahan bakar, serta optimalisasi sistem transportasi umum dan logistik. Di sisi lain, strategi utama untuk transisi energi transportasi akan didorong dan disiapkan melalui pemanfaatan bahan bakar rendah karbon dan pengembangan transportasi berbasis Listrik. Percepatan transisi energi di sektor transportasi darat salah satunya dengan dukungan untuk pemanfaatan kendaraan listrik, di sektor perkeretaapian melalui elektrifikasi jalur sedangkan di sektor transportasi udara dan laut upaya transisi energi akan diupayakan dengan tetap mengikuti ketentuan internasional yang dikeluarkan oleh ICAO dan IMO.

Efisiensi energi dan transisi energi pada transportasi tidak hanya akan berfokus pada penggunaan teknologi dan maupun bahan bahan bakar rendah karbon, namun juga mencakup manajemen energi pada sarana transportasi seperti peremajaan sarana, pemeliharaan sarana secara rutin, pengoperasian yang efisien dan kontrol terhadap penggunaan bahan bakar. Sementara itu pada tingkat sistem transportasi, manajemen energi mencakup pengaturan rute yang optimal, integrasi moda transportasi, serta penggunaan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) untuk mengelola arus lalu lintas dan logistik. Sedangkan pada infrastruktur transportasi seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara yang didorong untuk direncanakan, dirancang dan dioperasikan dengan prinsip hemat energi melalui desain infrastruktur yang lebih hemat energi, penggunaan lampu LED, sistem ventilasi hemat energi, panel surya, dan sistem monitoring energi berbasis digital, hingga penggunaan tanaman peneduh bangunan ataupun landscape di halaman. Tidak hanya itu, bangunan yang berada dalam kepemilikan dan pengelolaan Kementerian Perhubungan pun harus dilakukan manajemen energi, sesuai amanat Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 2023 tentang Konservasi Energi dimana Pemerintah wajib melaksanakan konservasi energi melalui manajemen energi pada sarana dan prasarana atau fasilitas yang dimiliki oleh Pemerintah dan dibiayai oleh APBN. Dengan demikian, efisiensi energi dan transisi energi di sektor transportasi menjadi lebih terarah, terukur, dan berkelanjutan.

2. Implementasi Aksi Mitigasi Perubahan iklim melalui Perencanaan Pembangunan rendah karbon

Melakukan efisiensi energi dan transisi energi di sektor transportasi merupakan langkah krusial yang juga sejalan dengan upaya pengurangan emisi gas rumah kaca (GRK). Berbagai upaya Kementerian Perhubungan dan pemangku kepentingan terkait dalam menurunkan emisi GRK secara umum dilakukan bersesuaian dengan komitmen nasional terkait dengan perubahan iklim dalam dokumen *Enhanced Nationally Determined Contribution (ENDC) 2030*, peta jalan aksi mitigasi nasional ENDC 2030, Perpres 98 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional dan akan dilaksanakan sesuai arahan dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 8 Tahun 2023 tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional serta peta jalan yang akan disiapkan untuk sektor transportasi.

Prinsip ASI (*Avoid, Shift, Improve*) merupakan pendekatan strategis dalam mengurangi emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi. *Avoid* bertujuan mengurangi kebutuhan perjalanan yang tidak efisien melalui perencanaan tata ruang dan integrasi transportasi. *Shift* mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi berbasis fosil ke moda transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti angkutan massal, Sementara itu, *Improve* fokus pada peningkatan efisiensi dan teknologi, termasuk penggunaan kendaraan rendah emisi dan berbasis energi terbarukan.

Salah satu kebijakan prioritas nasional yang juga menjadi aksi mitigasi yang strategis pada sub sektor transportasi darat dan perkeretaapian adalah pengembangan dan operasional sistem angkutan umum massal perkotaan. Selain itu beberapa aksi mitigasi juga berkaitan dukungan kebijakan terhadap pemanfaatan bahan bakar rendah karbon dan penerapan listrik, peningkatan angkutan penumpang barang berbasis rel.

Beberapa kebijakan aksi mitigasi sub sektor laut diantaranya dengan dukungan kebijakan dan/atau pemanfaatan bahan bakar rendah karbon, manajemen efisiensi energi pada kapal, implementasi *Onshore Power Supply (OPS)*, elektrifikasi peralatan di pelabuhan dan upaya efisiensi energi di pelabuhan lainnya. Sedangkan pada sub sektor transportasi udara kebijakan mencakup dukungan kebijakan dan/atau implementasi pada kegiatan peremajaan angkutan udara, efisiensi operasional dan perawatan pesawat, pemanfaatan *Sustainable Aviation Fuel*, Peningkatan *Air Traffic Management System and Operations*, dan penerapan efisiensi energi di bandar udara.

3. Perencanaan Pembangunan infrastruktur transportasi yang berketahanan iklim

Perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi yang berketahanan iklim menjadi hal krusial dalam menghadapi tantangan perubahan iklim yang semakin nyata. Infrastruktur transportasi seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara dan fasilitas lainnya perlu dirancang dan dibangun dengan memperhatikan risiko iklim yang dapat mengancam fungsi dan keselamatannya, seperti banjir, gelombang pasang, suhu ekstrem, serta cuaca buruk yang meningkat frekuensinya. Pendekatan berketahanan iklim ini melibatkan analisis risiko dan kerentanan iklim sejak tahap perencanaan, pemilihan material dan teknologi yang tahan terhadap kondisi ekstrem, serta penerapan standar konstruksi yang adaptif dan fleksibel. Agar penyediaan sarana, prasarana, dan layanan transportasi lebih adaptif terhadap dampak perubahan iklim (khususnya cuaca ekstrem) diperlukan adanya penyesuaian dalam standar teknis serta standar operasional prosedur dalam bidang transportasi.

5. Perencanaan Pembangunan transportasi yang mempertimbangkan daya dukung dan daya tampung lingkungan serta keanekaragaman hayati

Perencanaan pembangunan transportasi di Kementerian Perhubungan akan menempatkan daya dukung dan daya tampung lingkungan sebagai pertimbangan utama. Pendekatan baru ini sejalan dengan kebijakan pemerintah menetapkan ambang batas kemampuan alam atau D3TLH (Daya Dukung dan Daya Tampung Lingkungan Hidup) sebagai acuan pembangunan. Artinya, setiap proyek infrastruktur transportasi tidak hanya dinilai dari potensi ekonomi semata, tetapi juga harus selaras dengan kapasitas lingkungan yang tersedia. Pendekatan D3TLH mencakup lima elemen utama antara lain: air, lahan, laut, udara, dan keanekaragaman hayati, sehingga perencanaan transportasi nasional wajib menjaga kelangsungan ekosistem tersebut. Dengan demikian, Renstra Kemenhub mengedepankan prinsip pembangunan berkelanjutan untuk memastikan kegiatan transportasi tidak melampaui kemampuan alam dan justru memperkuat daya dukung lingkungan.

Dalam proses perencanaan pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi baik transportasi darat (terminal, pelabuhan penyeberangan, UPPKB), transportasi laut (pelabuhan laut), transportasi udara (bandar udara), maupun perkeretaapian (jalur dan stasiun kereta api) selalu didahului dengan kajian dokumen lingkungan hidup yang terintegrasi dengan Analisis dampak lalu lintas (Andalalin terintegrasi dengan AMDAL) untuk memastikan bahwa pembangunan prasarana transportasi darat telah sesuai dengan tata ruang, kelestarian lingkungan dan keanekaragaman hayati.

Dalam moda transportasi darat, pengembangan transportasi darat diarahkan pada pemanfaatan ruang yang efisien, menghindari alih fungsi lahan produktif, serta mendukung sistem transportasi massal rendah emisi. Daya dukung dipertahankan dengan menjaga kualitas air, udara dan kebisingan di bawah baku mutu, sementara daya tampung dijaga melalui pembatasan volume kendaraan dan pengendalian emisi/polusi di kawasan padat penduduk. Selain itu, pendanaan hijau (green financing) juga didorong untuk proyek-proyek transportasi darat, misalnya penerbitan obligasi hijau yang digunakan untuk membiayai proyek angkutan umum massal ramah lingkungan. Dengan cara ini, moda transportasi darat diharapkan memberikan layanan optimal tanpa mengorbankan kualitas lingkungan sekitar.

Pada moda transportasi laut, pembangunan pelabuhan dan jalur pelayaran mempertimbangkan ekosistem pesisir dan laut agar tidak melebihi daya dukung perairan. Lokasi pelabuhan ditetapkan dengan menghindari kawasan sensitif seperti terumbu karang, *mangrove*, dan padang lamun. Kapasitas pelabuhan disesuaikan dengan daya tampung lingkungan perairan untuk mengelola limbah kapal dan aktivitas bongkar muat tanpa mencemari laut. Kajian *carrying capacity* juga akan didorong untuk mencegah terjadinya sedimentasi, tumpahan minyak, dan gangguan terhadap keanekaragaman hayati. Selain itu, penekanan aspek keberlanjutan juga diwujudkan melalui program *Green Shipping* dan pengembangan pelabuhan ramah lingkungan (*Green Port/Ecoport*). Perlindungan sumber daya alam dengan menjaga hutan di sekitar area pelabuhan hingga konservasi *mangrove* dan terumbu karang di proyek pelabuhan juga menjadi bagian dari strategi agar transportasi tidak merusak keanekaragaman hayati. Langkah-langkah ini ditujukan untuk melindungi ekosistem pesisir dan laut Indonesia.

Di sektor transportasi udara, pembangunan bandara dan jalur udara diarahkan untuk mempertimbangkan batasan kebisingan, kualitas udara, dan pemanfaatan lahan. Lokasi bandara ditentukan dengan mempertimbangkan jarak aman dari kawasan permukiman padat untuk menjaga kualitas hidup masyarakat. Kapasitas operasional bandara diatur agar emisi pesawat, limbah padat dan cair, serta tingkat kebisingan tidak melebihi baku mutu lingkungan. Sistem *noise contour mapping* dan *air quality modeling* juga didorong untuk digunakan sebagai acuan perencanaan daya dukung dan daya tampung lingkungan area bandara. Selain itu, upaya memperkuat aspek keberlanjutan juga dilaksanakan melalui penerapan konsep *green/eco airport* serta *green aviation*.

Pada moda perkeretaapian, perencanaan jalur kereta baru dan modernisasi prasarana mempertimbangkan kelestarian ekosistem darat dan kapasitas penyerapan dampak

oleh lingkungan. Jalur kereta diupayakan meminimalkan pembukaan hutan dan lahan kritis, serta menghindari kawasan lindung. Stasiun dan depo dirancang dengan sistem pengelolaan limbah yang sesuai daya tampung air tanah dan drainase setempat. Selain itu didorong juga untuk dilakukan analisis daya dukung untuk menentukan frekuensi operasional kereta dan jenis teknologi penggerak yang paling ramah lingkungan. Lebih lanjut, Kemenhub juga mendorong pengembangan jalur kereta pada proyek kereta api melalui mekanisme pembiayaan hijau (*green sukuk*), sehingga investasi besar untuk infrastruktur rel (termasuk subsidi tarif agar terjangkau) dapat terintegrasi dengan tujuan pembangunan berkelanjutan.

5. Pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan akibat aktivitas transportasi

Perencanaan dan pelaksanaan pembangunan sarana serta prasarana transportasi harus mengutamakan pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan sebagai bagian tak terpisahkan dari strategi nasional. Prinsip ini selaras dengan pendekatan daya dukung dan daya tampung lingkungan yang menjadi acuan bagi pengambilan keputusan perencanaan infrastruktur, sehingga setiap investasi dan intervensi teknis dievaluasi tidak hanya dari aspek fungsi dan ekonomi tetapi juga batas kemampuan lingkungan untuk menyerap dampak tanpa mengalami degradasi. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, Renstra Kementerian Perhubungan menetapkan kebijakan yang mengarahkan modernisasi sarana dan prasarana menuju solusi rendah emisi, efisiensi energi, pengelolaan limbah yang terintegrasi, serta penerapan teknologi pencegahan pencemaran.

Pada transportasi darat, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan diarahkan melalui modernisasi sarana (armada) dan prasarana (terminal, pelabuhan penyeberangan). Penggantian armada angkutan umum massal ke bus listrik atau bahan bakar rendah emisi, rancangan terminal yang hemat energi dan terintegrasi pengelolaan limbahnya, Pengetatan standar emisi *EURO-4/EURO-5* untuk kendaraan baru, penerapan standar emisi dan uji emisi berkala merupakan langkah prioritas. Dalam perencanaan prasarana transportasi jalan, kajian dokumen lingkungan hidup (AMDAL) harus memperhitungkan ambang batas kualitas udara, kebisingan, serta kapasitas drainase untuk menghindari pencemaran udara, limpasan air dan erosi.

Pada transportasi laut, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan berfokus pada pembangunan pelabuhan dan modernisasi kapal. Prasarana pelabuhan diarahkan untuk dilengkapi sistem penerimaan dan pengolahan limbah kapal (*reception facilities*), dan fasilitas penanggulangan tumpahan minyak. Untuk sarana akan didorong dengan pelaksanaan *retrofit* kapal, pemanfaatan teknologi efisiensi *hull/propulsi* untuk mengurangi emisi/polusi dan limbah operasional, instalasi *ballast water treatment* serta peningkatan upaya pengawasan pembuangan limbah dari kapal.

Dalam transportasi udara, upaya pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan diarahkan pada desain bandara yang efisien energi dan sumber daya; serta modernisasi sarana pendukung yang mengurangi emisi/polusi. Bandar udara didorong

untuk melaksanakan pengelolaan limbah cair dengan Instalasi Pengelolaan Air Limbah (IPAL), pengelolaan limbah padat yang memenuhi standar lingkungan/peraturan perundang-undangan, sistem manajemen kebisingan (*noise contour mapping*), manajemen kualitas udara dan air serta efisiensi sistem pencahayaan dan sistem pendingin udara. Untuk sarana transportasi udara (pesawat), pengurangan dampak lingkungan didorong dengan penggunaan teknologi pesawat hemat energi dan rendah emisi/polusi, Pemanfaatan teknologi *low-noise engine* untuk mengurangi kebisingan serta efisiensi operasional penerbangan (misal: *continuous descent approach*, optimasi rute).

Pada perkeretaapian, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak dilaksanakan melalui modernisasi lokomotif dan rangkaian kereta, penggunaan material ramah lingkungan pada pembangunan kereta baru, desain depo dan stasiun yang mengakomodir pengelolaan limbah baik padat maupun cair. Prasarana rel dirancang dengan mempertimbangkan drainase, stabilitas tanah, dan pengendalian polutan dari bahan perawatan (oli, pelumas) untuk mencegah kontaminasi tanah dan badan air.

Selain pada sarana dan prasarana transportasi, upaya pengurangan dampak lingkungan juga akan didorong dari aktivitas perkantoran ramah lingkungan yang dilakukan oleh jajaran Kementerian Perhubungan sebagai bentuk komitmen regulator dalam penerapan kegiatan yang ramah lingkungan. Pelaksanaan prinsip 3R (*Reduce, Reuse, Recycle*) dalam operasional pelayanan maupun perkantoran di Kementerian Perhubungan akan menjadi wujud utama komitmen dari seluruh jajaran baik di Pusat maupun UPT dalam mendukung pembangunan yang berkelanjutan. Upaya tersebut diantaranya akan dilakukan melalui pengurangan penggunaan energi, ATK, dan bahan/material baik melalui efisiensi ataupun penggunaan kembali, termasuk melalui kampanye untuk mendukung penerapan ekonomi sirkular di sektor transportasi.

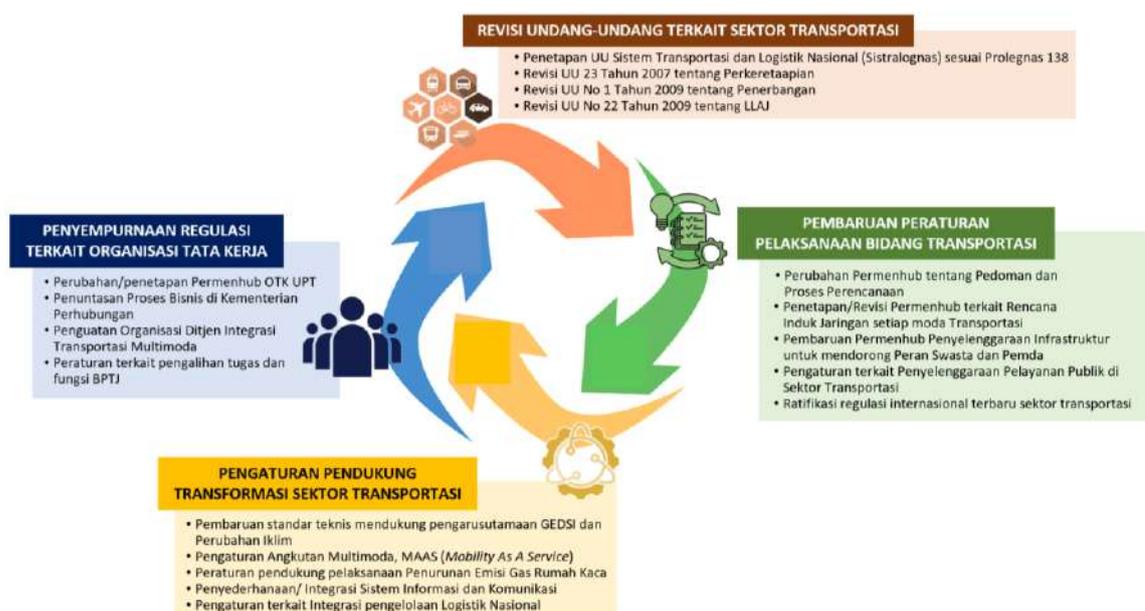
Pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan bukan menjadi tugas teknis semata, melainkan perlu upaya lintas-sektor yang memerlukan sinergi dengan Kementerian/Lembaga terkait (KLHK, Bappenas, Kementerian Keuangan), pemerintah daerah, pelaku usaha dan masyarakat. Implementasi kebijakan ini harus dibarengi dengan sinergi dan kolaborasi dengan stakeholder terkait, penguatan kapasitas SDM, serta mekanisme insentif dan sanksi yang jelas untuk menjamin kepatuhan dan keberlanjutan.

3.3 Kerangka Regulasi

3.3.1 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Tahun 2025-2029

Untuk mendukung arah kebijakan dan strategi implementasi pembangunan bidang transportasi 2025-2029 diperlukan penguatan regulasi di bidang transportasi yang setidaknya mencakup:

- a. Revisi Undang-Undang terkait sektor Transportasi untuk menegaskan posisi transportasi sebagai pelayanan dasar, menambahkan substansi pengaturan yang belum ada, dan memperbaiki konsep penyelenggaraan sesuai kaidah tatakelola yang baik dan modern pada UU Sistem Transportasi dan Logistik Nasional (Sistralognas), Revisi UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Revisi UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Revisi UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.
- b. Pembaruan Peraturan Pelaksana di Bidang Transportasi untuk melengkapi kebutuhan pengaturan penyelenggaraan dan menyesuaikannya dengan berkembangnya kebutuhan dan tantangan melalui Perubahan Permenhub tentang Pedoman dan Proses Perencanaan, Penetapan/Revisi Permenhub terkait Rencana Induk Jaringan setiap moda Transportasi, Pembaruan Permenhub Penyelenggaraan Infrastruktur untuk mendorong Peran Swasta dan Pemda, Pengaturan terkait Penyelenggaraan Pelayanan Publik di Sektor Transportasi Ratifikasi regulasi internasional terbaru sektor transportasi.
- c. Pengaturan Pendukung Transformasi sektor Transportasi untuk mendorong terjadinya adaptasi dan mitigasi atas perkembangan teknologi, dampak perubahan iklim, serta prinsip, melalui Pembaruan standar teknis mendukung pengarusutamaan GEDSI dan Perubahan Iklim, Pengaturan Angkutan Multimoda, MAAS (*Mobility As A Service*), Peraturan pendukung pelaksanaan Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca, Penyederhanaan/ Integrasi Sistem Informasi dan Komunikasi, Pengaturan terkait Integrasi pengelolaan Logistik Nasional.
- d. Penyempurnaan Regulasi terkait Organisasi Tata Kerja Kementerian Perhubungan disesuaikan dengan agenda transformasi tata kelola secara nasional dan perubahan struktur organisasi dan tata kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, Penguatan Organisasi Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, serta Peraturan terkait pengalihan tugas dan fungsi BPTJ.



Gambar 3.12 Arah-an Umum Penguatan Regulasi Bidang Transportasi 2025-2029

Berikut ini disampaikan penjelasan tentang kebutuhan penguatan kerangka regulasi pendukung implementasi berbagai program dan kegiatan strategis bidang transportasi nasional untuk periode 2025-2029.

1. Regulasi Pendukung Transportasi Publik sebagai Bagian dari Pelayanan Dasar

UU sektor transportasi yang ditetapkan pada periode Tahun 2004-2010 sebagai hasil reformasi, mendorong pelibatan swasta dan pemda dalam penyelenggaraan sektor transportasi. Undang-undang tersebut telah memberikan kemajuan dalam pola kelembagaan dan pendanaan transportasi yang lebih terbuka.

Namun demikian, sampai saat ini masih terjadi defisit penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di kawasan perkotaan maupun antarwilayah, merupakan dampak terbatasnya dukungan pendanaan bagi pembangunan sektor transportasi. Hal ini dikarenakan belum adanya konsentrasi pendanaan pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam penyediaan prasarana dan pelayanan transportasi, karena sesuai UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tidak menempatkan transportasi sebagai bagian dari urusan wajib yang terkait dengan pelayanan dasar.

Pendefinisian transportasi sebagai urusan wajib yang menjadi bagian dari pelayanan dasar dalam UU Pemerintahan maupun UU setiap moda transportasi diharapkan akan mendukung komitmen pendanaan bagi sektor transportasi yang akan menjamin kehadiran negara dalam memfasilitasi transportasi publik bagi masyarakat miskin perkotaan dan warga DTPK.

2. Regulasi Pendukung Transformasi Penerapan Teknologi di Sektor Transportasi

Penyelenggaraan transportasi global akan dihadapkan kepada penetrasi teknologi pada Industry 4.0 yang semakin mendalam sehingga mewujudkan sistem ekonomi dan sosial pada tahap Society 5.0. Penerapan teknologi Artificial Intelligence, Cloud Computing, dan Internet of Things akan merubah secara dramatis wajah sistem transportasi ke depan.

Kemampuan suatu sektor/negara dalam mendorong transformasi teknologi untuk efisiensi pelayanan merupakan kunci daya saing di persaingan global ke depan. Hal ini juga berlaku untuk sektor transportasi nasional yang diharapkan dapat memanfaatkan fitur-fitur teknologi maju yang tepat guna dalam ekosistem baru yang juga kondusif.

Diperlukan regulasi yang mampu mendorong pembaruan penerapan teknologi transportasi yang tepat guna dengan tetap memperhatikan kelayakan investasi, persaingan yang sehat, serta kedaulatan dan kemandirian nasional.

3. Regulasi Pendukung Percepatan Penerapan Transportasi Ramah Lingkungan

Komitmen Indonesia (NDC) untuk mencapai *Nett Zerro Emission* di Tahun 2060 harus didukung oleh strategi migrasi penerapan transportasi yang ramah lingkungan. Sebagaimana diketahui bahwa sektor transportasi merupakan penyumbang emisi yang signifikan dan pengonsumsi energi fosil yang terbesar.

Diperlukan adanya upaya yang mendasar dalam mendorong percepatan perpidahan ke mobil listrik, eletrifikasi jalur KA, penerapan green port/*Airport*, dan optimalisasi pemanfaatan angkutan massal dan non motorized di perkotaan agar diperoleh penurunan yang signifikan dari emisi karbon akibat operasional transportasi.

Selain itu, penerapan skema investasi berbasis nilai ekonomi karbon dapat dijadikan sebagai alternatif pendanaan bagi pengembangan sektor transportasi nasional yang ramah lingkungan. Oleh karena itu, diperlukan adanya regulasi yang sifatnya insentif/disiinsentif untuk mempercepat migrasi ke kendaraan listrik, mendorong penggunaan angkutan umum dan *non-motorized*. Penerapan elektrifikasi kereta api serta transformasi energi sektor laut dan udara juga akan memberikan dukungan maksimal terhadap komitmen nasional untuk mewujudkan *Nett Zerro Emission* di tahun 2060.

4. Regulasi Pendukung Ekosistem Transportasi Perkotaan di Masa Datang

Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan di masa datang akan berkembang semakin paripurna, bukan hanya integrasi antarmoda secara fisik dan jaringan, tetapi hingga sistem pembayaran dalam konsep *on-demand services* atau sering disebut sebagai *Mobility As A Service (MAAS)*.

Kerangka pengaturan yang ada sampai dengan saat ini baru sampai dengan aspek penyediaan infrastruktur dan jaringan pelayanan, sehingga perlu dilengkapi dengan pengaturan pada level sistem bisnis yang terintegrasi. Pemerintah harus memastikan bahwa penerapan konsep *Mobility As A Service (MAAS)* memberikan pilihan yang optimal bagi masyarakat dalam kerangka industri transportasi yang sehat.

Oleh karena itu, diperlukan regulasi yang tepat agar perkembangan teknologi ini memberikan manfaat yang optimal bagi semua stakeholders, baik operator maupun khususnya pengguna.

5. Pemenuhan (*Compliance*) Standar dan Regulasi Internasional di Sektor Transportasi

Konektivitas internasional merupakan prasyarat agar Indonesia mampu bersaing dalam persaingan di kancah global. Untuk dapat berinteraksi dengan baik dalam kancah industri transportasi global maka pemenuhan (*compliance*) terhadap standar dan regulasi internasional di sektor transportasi, khususnya pelayaran dan penerbangan, merupakan keharusan.

Ratifikasi ataupun penerapan regulasi internasional juga diperlukan untuk menghindari *barrrier to entry* dalam interaksi ekonomi di sejumlah negara dan aliansi strategis internasional yang umumnya mensyaratkan adanya standar teknis dan standar pelayanan yang seragam.

3.3.2 Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Kerangka regulasi menjadi upaya sistematis untuk mengarahkan penyusunan peraturan perundang-undangan dalam lingkup Kementerian Perhubungan. Untuk mendukung pencapaian tujuan pembangunan nasional serta menyelaraskan regulasi dengan perkembangan teknologi, sosial, dan ekonomi global, Kementerian Perhubungan telah menyusun Kerangka Regulasi 2025–2029 yang memuat rencana strategis penyusunan regulasi sektoral yang akan menjadi acuan pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan selama lima tahun ke depan, yang memiliki tujuan umum:

1. Menjawab tantangan transformasi digital dan inovasi teknologi di sektor transportasi.
2. Memperkuat reformasi birokrasi dan tata kelola kelembagaan yang efektif dan adaptif.
3. Meningkatkan kualitas layanan publik dan keselamatan transportasi.
4. Mendukung pembangunan berkelanjutan dan transisi energi ramah lingkungan.

Usulan regulasi dalam Kerangka Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 disusun untuk menyelaraskan ketentuan hukum yang berlaku dengan standar global dan praktik terbaik internasional seperti ketentuan dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), IMO (*International Maritime Organization*) serta regulasi nasional seperti Peraturan Presiden terkait Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE) dan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) Regulasi ini diharapkan mampu mengurangi tumpang tindih aturan yang selama ini menjadi kendala dalam implementasi kebijakan serta meningkatkan efisiensi pemerintahan secara menyeluruh melalui penyederhanaan dan harmonisasi regulasi.

Dalam mendukung perekonomian nasional, kerangka regulasi diarahkan untuk memperkuat ekosistem logistik yang kompetitif guna memperluas konektivitas antardaerah. Aspek penguatan sumber daya manusia (SDM) menjadi fokus dengan mengedepankan sistem merit dan penerapan manajemen talenta agar aparatur sipil negara di lingkungan Kementerian Perhubungan memiliki kompetensi yang adaptif terhadap perubahan zaman. Melalui kerangka regulasi yang diajukan dapat mendorong peningkatan keterbukaan informasi, partisipasi publik dan integritas kelembagaan sebagai bagian dari upaya membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, transparan, dan akuntabel. Ringkasan tematik kerangka regulasi sebagai berikut:

1. Bidang transportasi udara

Peningkatan keselamatan dan efisiensi operasional penerbangan seperti penyusunan aturan ground handling yang sesuai standar ICAO, pengaturan bandara

air (water aerodrome), pembentukan regulasi penyidik PNS penerbangan guna penegakan hukum, revisi standar pelayanan minimum dan pengelolaan slot waktu terbang untuk optimalisasi operasional bandara, serta harmonisasi aturan keselamatan penerbangan (CASR Part 121 & 135) sesuai standar internasional.

2. Bidang transportasi darat

Pengaturan kendaraan otonom, revisi subsidi dan tarif angkutan umum, peningkatan keselamatan lalu lintas melalui revisi peraturan perlintasan sebidang dan marka jalan dan penguatan kelembagaan dan penataan UPT menjadi bagian penting untuk mendukung layanan yang responsif dan modern.

3. Bidang transportasi laut

Prioritas regulasi meliputi revisi peraturan angkutan di perairan dan kepelabuhanan, penguatan sertifikasi pengawasan kapal dan awak kapal serta pengembangan transportasi laut yang ramah lingkungan dan terintegrasi dengan moda lain untuk meningkatkan daya saing logistik nasional.

4. Bidang perkeretaapian

Pembaruan standar teknis dan sistem pengawasan sarana perkeretaapian guna menjamin keselamatan dan kelancaran operasional serta memperkuat integrasi dengan moda transportasi lain untuk mendukung mobilitas berkelanjutan.

5. Bidang Integrasi multimoda

Penyusunan rencana induk integrasi antarmoda, pedoman teknis fasilitas alih moda penumpang, pengawasan dan sertifikasi badan usaha layanan integrasi dengan tujuan menciptakan sistem transportasi yang terpadu, efisien, dan inklusif.

6. Bidang penunjang

- a. Penguatan tata kelola dan reformasi birokrasi melalui pencegahan korupsi, manajemen risiko, pengawasan intern serta pengembangan sistem merit dan manajemen talenta ASN.
- b. Optimalisasi fungsi pengawasan internal dan manajemen risiko termasuk revisi tata cara pengawasan, pembentukan komite audit, dan pengawalan efektivitas penggunaan anggaran guna mendukung tata kelola yang transparan dan akuntabel.
- c. Penguatan institusi pendidikan transportasi
- d. Koordinasi regulasi berbasis kajian kebijakan termasuk revisi organisasi, pedoman penyusunan kebijakan, serta integrasi sistem logistik nasional melalui *Indonesia National Single Window*.

Sebagai bagian dari penguatan kerangka regulasi dalam periode 2025–2029, Kementerian Perhubungan tidak hanya merancang kerangka penyusunan regulasi sektoral tetapi juga mengidentifikasi kebutuhan awal atas sejumlah regulasi yang memerlukan pembaruan atau pengembangan. Proses tersebut didukung oleh berbagai kegiatan seperti kajian kebijakan, inventarisasi regulasi serta penyusunan rencana naskah akademik sebagai fondasi pembentukan atau revisi regulasi ke depan. Beberapa rencana inisiatif regulasi yang telah diusulkan antara lain:

1. Rencana penyusunan naskah akademik

- a. Rencana Naskah Akademik RPP Perubahan atas PP Nomor 62 Tahun 2013 didasarkan pada hasil inventarisasi dan evaluasi awal terhadap substansi PP dimaksud yang berkaitan dengan pendanaan dan tanggung jawab penyelenggaraan transportasi yang dinilai perlu disesuaikan dengan perkembangan regulasi internasional, khususnya dari lembaga-lembaga seperti IMO dan ICAO.
- b. Rencana Naskah Akademik Penataan Kelembagaan dan Pendanaan KNKT, dengan ruang lingkup yang telah diidentifikasi mencakup analisis permasalahan kelembagaan dan organisasi KNKT termasuk keterbatasan dalam mandat dan struktur, analisis beban kerja dalam investigasi kecelakaan lintas moda, dan tinjauan terhadap peraturan perundang-undangan terkait yang menunjukkan perlunya reposisi peran dan penguatan pendanaan, usulan awal skenario penataan organisasi dan pendanaan serta prediksi dampaknya terhadap tata kelola dan efektivitas investigasi kecelakaan.

2. Rekomendasi penyusunan regulasi

Telah diusulkan beberapa rekomendasi penyusunan maupun revisi Peraturan Menteri dan Keputusan Menteri Perhubungan sebagai bagian dari respons terhadap dinamika pelayanan transportasi yang terus berkembang dimana diarahkan untuk mendukung reformasi birokrasi, integrasi layanan, serta pengembangan sistem pengawasan dan sertifikasi transportasi yang adaptif terhadap perkembangan teknologi.

3. Kajian revisi regulasi sebagai langkah awal menuju pembaruan regulasi telah dilakukan kajian pendahuluan terhadap sejumlah regulasi diantaranya:

- a. Kajian terhadap PP Nomor 62 Tahun 2013 difokuskan pada evaluasi implementasi dan relevansi terhadap perkembangan terbaru, inventarisasi kebutuhan penyesuaian dengan regulasi internasional seperti IMO dan ICAO, dan penyusunan matriks awal usulan perubahan yang menjadi dasar dalam merencanakan penyusunan revisi PP tersebut.
- b. Kajian terhadap PM Nomor 54 Tahun 2023 difokuskan pada identifikasi masalah implementasi dan kebutuhan substansial untuk revisi terutama dalam konteks reformasi kelembagaan dan penataan UPT, analisis keterkaitan dengan peraturan perundang-undangan lainnya agar tidak terjadi disharmonisasi regulasi serta penyusunan kerangka awal rekomendasi revisi sesuai arah kebijakan reformasi kelembagaan dan tata kelola SDM sektor transportasi.

Keseluruhan proses tersebut merupakan bagian dari agenda penguatan reviu regulasi yang lebih sistematis dan berkelanjutan yang tidak hanya difokuskan pada kualitas substansi peraturan namun juga peningkatan efektivitas implementasinya di lapangan. Dengan membangun fondasi regulasi yang berbasis kajian, partisipatif, dan selaras dengan standar global, diharapkan kerangka regulasi Kementerian Perhubungan 2025–2029 mampu memperkuat kapasitas institusional, meningkatkan kualitas layanan

publik transportasi serta mendorong konektivitas nasional yang inklusif, efisien, dan berkelanjutan.

Rangkuman rencana penetapan regulasi baik yang berupa Undang-Undang (UU), Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden (Perpres), Peraturan Menteri (Permen) Keputusan Menteri (Kepmen), Instruksi Menteri (Inmen), dan bentuk peraturan lain-lain yang akan dilakukan di lingkungan Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 3.5** berikut ini. Direncanakan terdapat sebanyak 320 (tiga ratus dua puluh) rencana penetapan regulasi baik yang sifatnya teknis maupun administratif pada periode Tahun 2025-2029. Detail penjelasan mengenai latar belakang, unit kerja terkait, dan target penyelesaian dari setiap regulasi tersebut disampaikan pada **Lampiran 3**.

Tabel 3.5 Rekapitulasi Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

No	Unit Kerja	Total	Rekapitulasi berdasar Jenis Kerangka Regulasi						
			UU	PP	Perpres	PM	KM	IM	Lain-lain
1	Setjen	78	-	2	2	30	37	-	7
2	Itjen	11	-	-	-	3	7	1	-
3	DJPD	16	1	1	1	12	1	-	-
4	DJPL	32	-	7	2	23	-	-	-
5	DJPU	51	1	-	-	45	5	-	-
6	DJKA	33	1	-	-	31	1	-	-
7	DJITM	48	-	1	1	46	-	-	-
8	BKT	29	1	2	6	12	2	-	6
9	BPSDM	11	-	-	-	10	1	-	-
Total		309	4	13	12	212	54	1	13

Sumber: Biro Hukum, 2025

Dalam hal terdapat kebutuhan penetapan regulasi lainnya diluar yang sudah disampaikan dalam Renstra ini, maka regulasi tersebut tetap harus sesuai dengan arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang transportasi yang telah ditetapkan dan disampaikan pada **Sub Bab 3.1** dan **Sub Bab 3.2** sebelumnya. Kemajuan pelaksanaan penetapan regulasi ini akan dipantau pada setiap tahun sebagai bahan evaluasi.

3.4 Kerangka Kelembagaan

Kerangka kelembagaan merupakan perangkat Kementerian/Lembaga (struktur organisasi, ketatalaksanaan, dan pengelolaan ASN) yang digunakan untuk mencapai visi, misi, tujuan, dan sasaran melalui kebijakan, strategi, program dan kegiatan pembangunan sesuai tugas dan fungsi kementerian/lembaga yang disusun dengan berpedoman kepada RPJMN Nasional.

Pada beberapa sub bab berikut ini disampaikan struktur kelembagaan/organisasi Kementerian Perhubungan Eksisting serta kebutuhan penguatannya untuk mendukung pencapaian target kinerja dan mendukung pelaksanaan prioritas presiden pada periode Pemerintahan 2025-2029.

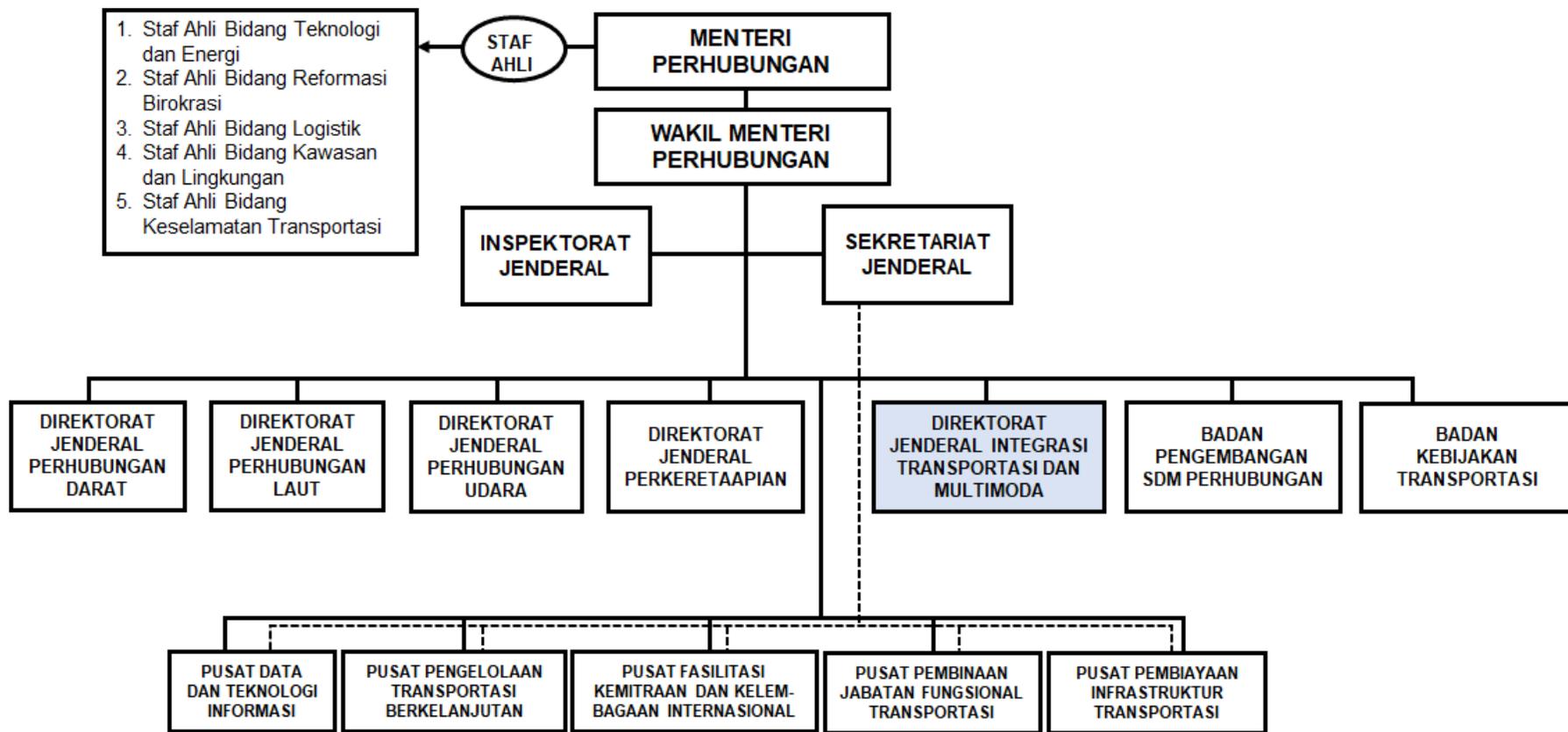
3.4.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai mandat dari pasal 5, 6, dan 7 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, maka:

1. Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara.
2. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi:
 - a. perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;
 - b. pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian di daerah;
 - c. koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian;
 - d. pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian;
 - e. pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian;
 - f. pelaksanaan analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi;
 - g. pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi;
 - h. pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian; dan
 - i. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Presiden.
3. Susunan organisasi Kementerian terdiri atas 14 (empat belas) Unit Kerja setingkat Eselon I, yakni:
 - a. Sekretariat Jenderal;
 - b. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 - c. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 - d. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
 - e. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
 - f. Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda;
 - g. Inspektorat Jenderal;
 - h. Badan Kebijakan Transportasi;
 - i. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan;
 - j. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi;
 - k. Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi;
 - l. Staf Ahli Bidang Logistik;
 - m. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan; dan
 - n. Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi.
4. Selain itu dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, terdapat organisasi setingkat eselon II yang secara administrasi berada di Bawah Sekretaris Jenderal, yakni:
 - a. Pusat Data dan Teknologi Informasi;
 - b. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;

- c. Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
 - d. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
 - e. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.
5. Presiden juga memberikan mandat kepada Kementerian Perhubungan untuk mengelola anggaran bagi 2 (dua) lembaga yang bertanggung jawab kepada Presiden, yakni:
- a. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)
 - b. Mahkamah Pelayaran (Mahpel)
6. Untuk melaksanakan tugas teknis di lapangan, pada setiap eselon I teknis dibentuk Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang organisasi dan tatakerjanya ditetapkan melalui sejumlah Peraturan Menteri (PM) Perhubungan yang berbeda-beda. Setiap UPT bertanggungjawab langsung kepada Direktur Jenderal/Kepala Badan masing-masing.

Gambaran mengenai struktur organisasi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Gambar 3.9**. Pada Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dibentuk Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda sebagai transformasi dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).



(Sumber: digambarkan dari Permenhub Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang OTK Kementerian Perhubungan)

Gambar 3.13 Kerangka Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

3.4.2 Penguatan Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Penguatan kapasitas kelembagaan Kementerian Perhubungan dilakukan dengan memperhatikan beberapa hal berikut:

- a. Mandat yang diberikan, meliputi mandat konstitusional, mandat teknis, mandat pembangunan, dan mandat organisasi;
- b. Kebijakan pembangunan, kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah, serta ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. Prinsip-prinsip pengorganisasi yang tepat ukuran, tepat fungsi, dan tepat proses, efektif, dan transparan, sesuai dengan bisnis proses di bidang transportasi; dan
- d. Tata laksana dan sumber daya manusia aparatur.

Penguatan kerangka kelembagaan dalam perencanaan strategis sektor transportasi tahun 2025-2029 difokuskan pada penataan organisasi pemerintah beserta aturan main di dalamnya, baik yang bersifat intern maupun antar organisasi, yang berfungsi untuk melaksanakan program-program pembangunan. Kelembagaan yang dikembangkan harus tepat fungsi, tepat ukuran, dan tepat proses yang menekankan nilai *structure follow strategy* dan diharapkan akan mendorong efektivitas kelembagaan yang sejalan dengan arah pembangunan. Adapun urgensi kerangka kelembagaan dalam dokumen perencanaan, diantaranya adalah mengarahkan penataan organisasi pemerintah sejalan dan mendukung pencapaian sasaran pembangunan serta mendorong efektivitas kelembagaan melalui ketepatan struktur organisasi, ketepatan proses (tata laksana) organisasi, serta pencegahan duplikasi tugas dan fungsi organisasi.

Untuk melaksanakan program dan kebijakan sektor transportasi tahun 2025-2029 diperlukan penataan kelembagaan. Penataan kelembagaan Kementerian Perhubungan disesuaikan dengan kebutuhan organisasi yang terus berkembang, serta visi misi Presiden. Penataan kelembagaan dilakukan di kantor Pusat maupun tingkat UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Penataan kelembagaan Kementerian Perhubungan selanjutnya akan diikuti dengan penyesuaian struktur organisasi serta redesign nomenklatur program dan kegiatan. Disamping itu, akan diikuti dengan penguatan kapasitas SDM di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Struktur organisasi Kementerian Perhubungan 2025-2029 disesuaikan dengan tingkat kebutuhan dalam mencapai sasaran strategis. Struktur organisasi disusun berdasarkan prinsip *right suze* dan *right function* (organisasi yang tepat ukuran dan tepat fungsi) sehingga terwujud organisasi kerja yang efektif dan efisien. Berikut ini adalah beberapa isu strategis dalam kerangka penataan kelembagaan Kementerian Perhubungan sesuai prioritas kebutuhan:

1. Unsur Pelaksana Kebijakan (Kantor Pusat dan Unit Pelaksana Teknis)

- a. Penataan Tugas dan Fungsi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan untuk Peningkatan Pelayanan dan Keselamatan Transportasi

Dalam rangka peningkatan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, penyelarasan peraturan perundang-undangan serta menjamin kelancaran pemberian layanan di bidang penyelenggaraan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan, perlu dilakukan penataan organisasi sebagai upaya penguatan kelembagaan di tingkat pusat dan Unit Pelaksana Teknis yaitu dengan pengalihan tugas dan fungsi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Pengalihan tugas dan fungsi transportasi sungai, danau, dan penyeberangan ini selaras dengan pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang secara eksplisit mengkategorikan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan sebagai bagian dari “angkutan di perairan”, sehingga secara normatif, apabila pengelolaan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan lebih sesuai dengan kerangka hukum nasional. Pengalihan ini juga diperlukan untuk penyelarasan tata kelola dengan kesesuaian kebijakan guna peningkatan pelayanan transportasi sungai, danau dan penyeberangan.

Penataan restrukturisasi berupa organisasi berupa pengalihan tugas dan fungsi transportasi sungai, danau, dan penyeberangan akan dilakukan baik di tingkat pusat maupun Unit Pelaksana Teknis yang terdampak.

b. Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keselamatan transportasi menjadi faktor yang sangat penting dalam mewujudkan kenektivitas transportasi. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian paling penting dalam keselamatan transportasi mengingat sebagian besar pergerakan orang dan barang menggunakan moda jalan.

Permasalahan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan bukan hanya permasalahan dalam skala nasional, tetapi juga sudah menjadi permasalahan global. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan isu kritis yang memerlukan penanganan yang serius secara kolaboratif. Tanggung jawab keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tersebar pada beberapa instansi, sebagaimana tercantum pada Perpres No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUN KLLAJ). RUN KLLAJ merupakan dokumen strategis yang menjadi pedoman nasional dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pelaksanaan 5 (lima) pilar yang mencakup: Pilar 1 Sistem yang Berkeselamatan (yang dikoordinir oleh Kementerian PPN/Bappenas), Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan (yang dikoordinir oleh Kementerian Pekerjaan Umum), Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan (yang dikoordinir oleh Kementerian Perhubungan), Pilar 4 Pengguna Jalan yang Berkeselamatan (yang dikoordinir

oleh Kepolisian RI), dan Pilar 5 Penanganan Korban Kecelakaan (yang dikoordinir oleh Kementerian Kesehatan).

Untuk mendukung peningkatan keselamatan LLAJ, perlu dilakukan penguatan tugas dan fungsi Unit Organisasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, terutama yang menangani keselamatan transportasi darat. Penguatan tugas dan fungsi ini akan menjadi langkah strategis untuk koordinasi, pengawasan, dan peningkatan standar keselamatan, sekaligus memperkuat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai penyusun kebijakan strategis dalam pengelolaan transportasi darat yang aman, nyaman, dan selamat.

c. **Optimalisasi Tugas dan Fungsi Unit Pelaksana Teknis (UPT)**

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 2 Tahun 2023 tentang Organisasi Unit Pelaksana Teknis Kementerian dan Lembaga Pemerintah Nonkementerian, UPT merupakan satuan kerja yang bersifat mandiri dan diberikan kewenangan mengelola kepegawaian, keuangan, dan perlengkapan sendiri dan tempat kedudukannya terpisah dari Organisasi Induk. UPT berada di bawah Unsur Pelaksana dan Unsur Pendukung, Penetapan kedudukan UPT ditentukan berdasarkan: 1) kesesuaian ruang lingkup tugas dan fungsi UPT dalam melaksanakan tugas Unit Organisasi Induk; 2) hubungan pertanggungjawaban antara UPT yang bersangkutan dengan Organisasi Induk; dan 3) efektivitas, kebutuhan koordinasi, dan hubungan kerja dalam pelaksanaan tugas dan fungsi UPT.

Penataan organisasi pada Tingkat Unit Pelaksana Teknis disesuaikan dengan perannya sebagai satuan kerja yang bersifat mandiri yang melaksanakan tugas teknis operasional tertentu dan/atau tugas teknis penunjang tertentu dari Organisasi Induknya. Agar lebih efektif dan efisien dalam pelaksanaan tugas, penataan UPT dilakukan untuk mengakomodir hal-hal sebagai berikut:

- 1) Dampak penataan organisasi dan restrukturisasi organisasi di tingkat pusat;
- 2) Perubahan mandat;
- 3) Perubahan beban kerja;
- 4) Perubahan pembagian wewenang kerja;
- 5) Duplikasi tugas dan fungsi dengan kantor pusat; dan
- 6) Tindak lanjut hasil evaluasi STRANASPK yang dilaksanakan oleh KPK.

2. Unsur Pembantu Pimpinan dan Pendukung

a. **Evaluasi dan Optimalisasi Tugas dan Fungsi Biro dan Pusat di Lingkungan Kementerian Perhubungan**

Sekretariat Jenderal sebagai unsur pembantu pimpinan mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan terdiri atas 7 (tujuh) biro, yakni:

- 1) Biro Perencanaan;
- 2) Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi;
- 3) Biro Keuangan;
- 4) Biro Hukum;
- 5) Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan Barang Milik Negara;
- 6) Biro Umum; dan
- 7) Biro Komunikasi dan Informasi Publik.

Di lingkungan Kementerian Perhubungan saat ini terdapat 5 (lima) Pusat yang merupakan unsur pendukung pimpinan, yaitu:

- 1) Pusat Data dan Teknologi Informasi;
- 2) Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
- 3) Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
- 4) Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi;
- 5) Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

Organisasi Biro dan Pusat tersebut berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal. Pusat ini mempunyai tugas menyelenggarakan dukungan yang bersifat substantif untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran strategis Kementerian dalam pelaksanaan agenda pembangunan nasional.

Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas organisasi, perlu dilakukan evaluasi terhadap struktur organisasi, tugas dan fungsi, maupun besaran organisasi yang telah ada. Evaluasi tersebut perlu dilakukan dengan beberapa pertimbangan sebagai berikut:

1) Efisiensi Birokrasi

Evaluasi dilakukan pada struktur organisasi untuk memastikan apakah struktur organisasi sudah efektif dan efisien, sudah tepat fungsi dan sasaran. Setelah evaluasi dapat mengurangi redundansi dalam pengambilan keputusan dan mempercepat proses administratif. Selain hal tersebut, penyatuan unit-unit ini dapat meningkatkan fungsi koordinasi antara pihak-pihak yang bertanggungjawab dalam perancangan kebijakan dan implementasi operasional, sehingga dapat mengurangi hambatan eksternal maupun internal.

2) Pemenuhan Tujuan Strategis

Evaluasi ini dilakukan untuk penyesuaian visi dan strategi dalam mengembangkan sistem transportasi yang lebih berkelanjutan dan dapat mencapai tujuan jangka panjang Kementerian secara lebih efektif dan efisien.

3) Optimalisasi Sumber Daya

Evaluasi pemanfaatan sumber daya, baik sarana prasarana maupun SDM yang ada dengan lebih efisien, baik itu dalam bentuk tenaga kerja, keuangan, penggunaan teknologi.

4) Peningkatan adaptasi dan resiliensi

Evaluasi organisasi diharapkan dapat mendukung pembangunan sistem transportasi yang lebih adaptif dan tahan terhadap perubahan politik, ekonomi, maupun lingkungan yang semakin relevan di tengah tantangan global.

5) Memperkuat fungsi monitoring dan evaluasi

Evaluasi ini dapat memperkuat fungsi unit organisasi, serta untuk menentukan apakah kebijakan yang diimplementasikan berjalan efektif dan efisien.

Evaluasi kelembagaan dan penataan di lingkungan Sekretariat Jenderal dilakukan melalui penataan eselon II ke bawah diantaranya meliputi penajaman, penguatan, dan *clustering* tugas dan fungsi.

b. Kelembagaan Manajemen Risiko

Tuntutan untuk mewujudkan *good governance* pada lingkungan birokrasi semakin memperkuat penerapan manajemen risiko pada instansi pemerintah termasuk Kementerian Perhubungan. Amanah pengelolaan manajemen risiko di pemerintahan merujuk pada tanggung jawab dan kewajiban pemerintah dalam mengelola risiko yang mungkin timbul dalam pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan, demi tercapainya tujuan organisasi dan pelayanan publik yang efektif serta akuntabel. Ini mencakup identifikasi, analisis, mitigasi, dan pemantauan risiko, serta penerapan sistem pengendalian internal yang memadai.

Sebagai tindak lanjut Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), diperlukan penguatan organisasi yang menangani Manajemen Risiko. Penguatan diperlukan agar terdapat proses yang sistematis untuk mengidentifikasi, menganalisis, mengevaluasi, mengendalikan, dan memantau risiko yang dapat mempengaruhi tujuan organisasi. Penguatan organisasi yang menangani manajemen risiko sangat penting karena:

- 1) Meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional;
- 2) Meningkatkan akuntabilitas dan transparansi;
- 3) Mencegah terjadinya kerugian keuangan negara;
- 4) Menjamin keberhasilan program dan kebijakan publik;
- 5) Mengurangi dampak negatif dan meningkatkan ketahanan organisasi;
- 6) Mendukung pengambilan keputusan strategis.

Penguatan organisasi ini dilakukan dengan penataan struktur kelembagaan ataupun *clustering* tugas dan fungsi terkait manajemen risiko dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan.

c. Optimalisasi Tugas dan Fungsi Sekretariat KNKT

Investigasi kecelakaan transportasi merupakan upaya peningkatan keselamatan secara reaktif. Melalui investigasi kecelakaan dapat teridentifikasi isu keselamatan yang akan disebarluaskan kepada pihak terkait dan pemangku kepentingan sehingga kecelakaan dapat dihindari di kemudian hari.

Berdasarkan Perpres Nomor 102 Tahun 2022 diatur tentang kedudukan, tugas, dan fungsi KNKT dan pembentukan sekretariat KNKT. Sesuai Perpres tersebut terdapat perubahan kelembagaan KNKT yaitu mengubah jumlah investigator yang semula 10 (sepuluh) orang pada setiap komite menjadi disesuaikan dengan kebutuhan KNKT. Selain itu KNKT diberikan tugas tambahan untuk mengevaluasi, memantau, klarifikasi, pengkajian, dan sosialisasi terkait rekomendasi keselamatan yang diterbitkan KNKT serta penyelenggaraan sistem informasi investigasi. Seiring dengan dinamika pertumbuhan lingkungan dan teknologi yang terus berkembang, sekretariat KNKT sebagai unsur yang memberikan dukungan teknis dan administratif kepada KNKT menghadapi beban kinerja organisasi yang meningkat, sehingga perlu dilakukan penyesuaian tugas dan fungsi sekretariat KNKT sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada.

d. Penguatan Peran Mahkamah Pelayaran

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ditemukan terdapat perubahan fungsi Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang bertugas melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Sesuai Undang-Undang tersebut, Mahkamah Pelayaran yang semula memiliki fungsi melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, mendapatkan tambahan fungsi sebagai berikut:

- 1) Melaksanakan pemeriksaan kepada operator, pemilik kapal, dan petugas/pejabat yang berwenang dalam hal memiliki hubungan terkait penyebab terjadinya kecelakaan kapal;
- 2) Menetapkan sanksi administratif kepada nakhoda, perwira kapal, operator, pemilik kapal, dan/atau petugas/pejabat yang terbukti melakukan kesalahan dan/atau kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan kapal; dan
- 3) Melakukan mediasi dalam penyelesaian perselisihan perjanjian kerja laut.

Guna keselarasan dengan peraturan perundang-undangan yang ada maka perlu dilakukan penataan kelembagaan berupa penyesuaian tugas dan fungsi serta organisasi dan tata kerja yang diakomodir dalam revisi Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal serta organisasi dan tata kerja Mahkamah Pelayaran (revisi PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran).

e. Transformasi Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek menjadi Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda

1) Dasar Perubahan Organisasi

a) Gambaran Umum Kondisi Integrasi Transportasi Antarmoda dan Multimoda

Kawasan metropolitan utama di Indonesia, seperti Jabodetabek, Surabaya, Bandung, dan Medan, saat ini menghadapi tantangan besar dalam integrasi transportasi. Jumlah pergerakan harian yang tinggi tidak sebanding dengan tingkat penggunaan transportasi publik yang masih rendah. Dampaknya adalah kemacetan parah, waktu tempuh perjalanan yang panjang, serta tingginya emisi karbon, yang pada akhirnya menimbulkan kerugian ekonomi yang signifikan (JUTPI II, 2019; CNN & TomTom, 2022).

Salah satu akar masalahnya adalah rendahnya tingkat integrasi antarmoda dan multimoda. Sistem transportasi publik masih belum sepenuhnya terhubung secara fungsional dan fisik, termasuk dengan moda transportasi daring yang banyak digunakan masyarakat, namun belum terkoneksi dalam ekosistem transportasi publik secara menyeluruh (Pustral UGM, 2023). Beberapa inisiatif seperti pengembangan kawasan Transit Oriented Development (TOD) dan titik simpul integrasi transportasi, seperti di Dukuh Atas, telah menunjukkan hasil positif (ITDP, 2017), tetapi belum direplikasi secara luas ke kota-kota lainnya. Sebagai upaya perbaikan, pemerintah mulai mendorong kebijakan integratif yang mencakup:

1. Integrasi sistem pembayaran lintas moda,
2. Peningkatan aksesibilitas bagi kelompok rentan, serta
3. Penyediaan konektivitas langsung antarmoda untuk meningkatkan efisiensi dan kenyamanan perjalanan masyarakat.

Selain sektor penumpang, isu integrasi juga berdampak pada sektor logistik nasional. Indonesia mengalami penurunan peringkat dalam Logistics Performance Index (LPI), sementara biaya logistik domestik masih tergolong tinggi. Penyebab utamanya adalah kurangnya konektivitas multimoda antara pelabuhan, terminal barang, stasiun, dan jaringan transportasi darat (Iskandar & Arifin, 2023; MLRP Group FEB UGM, 2023). Kompleksitas kelembagaan dan keterlibatan berbagai pemangku kepentingan yang belum terkoordinasi juga memperlambat kinerja sistem logistik nasional (analisis Permenhub No. 17 Tahun 2022).

Saat ini, proses bisnis di Kementerian Perhubungan masih berjalan secara sektoral per moda, khususnya dalam pelaksanaan fungsi pada HUB-09 terkait aksesibilitas dan konektivitas. Untuk itu, diperlukan transformasi kelembagaan yang lebih terintegrasi serta strategi pembiayaan kreatif (*creative financing*) guna mendukung pembangunan

infrastruktur transportasi yang menyatu dan efisien. Upaya ini selaras dengan target RPJPN 2025–2045, terutama dalam mencapai pengurangan kemiskinan, peningkatan aksesibilitas kawasan perkotaan, serta penguatan konektivitas domestik dan global.

Integrasi transportasi memiliki dasar hukum yang kuat, sebagaimana tercantum dalam berbagai peraturan perundang-undangan berikut:

1. Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
2. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
3. Undang-undang No. 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara;
4. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
5. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
6. Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda
7. Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional
8. Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional.

b) Gambaran Umum Organisasi BPTJ dan Kebutuhan Penataan Kelembagaan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) memiliki tugas untuk mengembangkan, mengelola, dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, dengan penerapan prinsip tata kelola organisasi yang baik (*good governance*).

Sejak dibentuk melalui Peraturan Presiden Nomor 103 Tahun 2015, BPTJ menjadi pionir dalam pengelolaan transportasi perkotaan terintegrasi di kawasan metropolitan terbesar Indonesia. BPTJ hadir untuk menjawab kompleksitas pergerakan masyarakat lintas wilayah administratif, yang tidak dapat diselesaikan secara efektif oleh masing-masing Pemerintah Daerah secara terpisah. Dalam pelaksanaannya, BPTJ menjalankan fungsi perencanaan dan pengendalian sistem transportasi, termasuk penyusunan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ), integrasi moda transportasi, serta promosi penggunaan transportasi publik.

Namun demikian, sepanjang implementasinya, BPTJ menghadapi sejumlah keterbatasan, terutama dalam aspek kewenangan terhadap pelaksanaan lintas sektor dan wilayah, koordinasi kelembagaan, serta keterbatasan anggaran. Keterbatasan ini berdampak pada efektivitas

implementasi kebijakan dan pencapaian tujuan integrasi transportasi di kawasan Jabodetabek. Oleh karena itu, dalam konteks reorganisasi Kementerian Perhubungan, Pemerintah memutuskan untuk membubarkan unit kerja BPTJ dan mempersiapkan skema penataan kelembagaan baru yang lebih adaptif terhadap isu strategis integrasi transportasi dan multimoda.

Tugas dan fungsi yang sebelumnya diemban oleh BPTJ akan dilebur ke dalam unit kerja baru yang dirancang untuk mengelola integrasi transportasi antarmoda dan multimoda secara lebih komprehensif dan nasional. Selain BPTJ, pengelolaan integrasi transportasi juga tersebar di beberapa unit kerja lain di lingkungan Kementerian Perhubungan, sebagaimana tercantum dalam PM 17 Tahun 2022, yaitu:

1. Dua Subdirektorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Pasal 12, Pasal 157, dan Pasal 169); dan
2. Satu Subdirektorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Pasal 246).

Namun saat ini, tugas dan fungsi pengelolaan integrasi transportasi masih dilaksanakan secara parsial di level Eselon III (Subdirektorat) dan belum ada satuan kerja yang berfungsi secara menyeluruh lintas matra. Selain itu, kewenangan strategis seperti perizinan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM) masih dilaksanakan oleh Biro Hukum, Sekretariat Jenderal, karena sifatnya yang lintas moda dan tidak dapat dijalankan oleh unit teknis sektoral.

Amanat lain yang belum terlaksana secara optimal mencakup pengembangan sarana dan prasarana lintas moda, integrasi transportasi multimoda, pengawasan sistem integrasi, serta konektivitasnya terhadap sistem logistik nasional. Saat ini, isu transportasi multimoda baru menjadi bagian dari tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sementara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian belum memiliki mandat terkait pengelolaan multimoda.

c) Urgensi dan Justifikasi Penataan Organisasi

Penataan organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan harus merujuk pada kerangka berpikir kelembagaan yang berbasis pada amanat Undang-undang Dasar 1945, serta selaras dengan arah pembangunan nasional sebagaimana tertuang dalam berbagai dokumen strategis seperti Visi Indonesia Emas 2045, Visi Presiden 2024–2029, Rancangan Akhir RPJPN 2025–2045, dan RPJMN 2025–2029. Visi-visi ini menekankan pentingnya transformasi kelembagaan pemerintah untuk memperkuat konektivitas domestik dan global, serta memastikan sistem transportasi yang inklusif, efisien, dan berkelanjutan.

Dalam penyusunan kelembagaan Kementerian/Lembaga, diperlukan analisis menyeluruh terhadap tiga fungsi utama: regulating (pengaturan), executing (pelaksanaan), dan empowering (pemberdayaan). Selain itu, penataan juga harus mempertimbangkan empat aspek kondisi internal Kementerian Perhubungan, yakni: kerangka regulasi, struktur kelembagaan, sistem pendanaan, dan hasil evaluasi terhadap kinerja existing. Dari hasil identifikasi tersebut, terlihat bahwa sejumlah tugas dan fungsi strategis yang berkaitan dengan integrasi transportasi antarmoda dan multimoda masih belum tertangani secara optimal.

Ketiadaan satu unit kerja yang secara spesifik menangani koordinasi lintas moda dan lintas Direktorat Jenderal (darat, laut, udara, dan perkeretaapian) menyebabkan upaya integrasi antarmoda, terutama di wilayah perkotaan dan metropolitan, sering berjalan sektoral dan tidak sinergis. Padahal, integrasi antarmoda sangat krusial dalam menciptakan mobilitas masyarakat yang efisien, terjangkau, dan berkelanjutan, khususnya dalam menghadapi tantangan urbanisasi dan perubahan iklim.

Di sisi lain, dalam konteks multimoda untuk angkutan barang, Indonesia masih menghadapi tantangan biaya logistik yang tinggi, konektivitas yang terfragmentasi antar simpul (pelabuhan, terminal, stasiun), serta belum optimalnya pengawasan dan perizinan terhadap Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM). Untuk itu, diperlukan unit teknis yang memiliki mandat khusus untuk menyusun kebijakan sistem logistik multimoda, mengintegrasikan moda angkutan barang, serta mendukung transformasi digital dalam layanan logistik nasional.

Berdasarkan kondisi tersebut, maka diperlukan kelembagaan baru yang secara khusus menangani integrasi transportasi, baik antarmoda untuk penumpang maupun multimoda untuk barang. Unit ini harus memiliki kapasitas untuk:

1. Menyusun kebijakan dan rencana induk lintas moda;
2. Melaksanakan koordinasi dan integrasi antar Ditjen dan antar wilayah administratif;
3. Menangani perizinan dan pengawasan BUAM;
4. Mendorong digitalisasi sistem integrasi transportasi dan logistik; dan
5. Melakukan pengawasan dan evaluasi menyeluruh terhadap sistem transportasi terintegrasi nasional.

Pembentukan kelembagaan ini bukan hanya menjawab kekosongan struktural yang selama ini ada, tetapi juga merupakan langkah strategis untuk memastikan bahwa sistem transportasi Indonesia mampu mendukung transformasi ekonomi nasional menuju negara maju, kompetitif, dan berdaya saing global.

3.4.3. Restrukturisasi Organisasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Menjadi Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda

Dalam menyusun usulan kelembagaan yang baru, Kementerian Perhubungan merumuskan spektrum pengelolaan integrasi transportasi dan multimoda sebagai dasar konseptual untuk pembentukan unit kerja secara tepat fungsi. Spektrum ini menekankan bahwa integrasi transportasi harus difokuskan pada pengelolaan sarana dan prasarana lintas moda secara menyeluruh, yang mencakup pula aspek perencanaan teknis dan operasional.

Indikasi tugas dan fungsi kelembagaan dalam spektrum tersebut mencakup empat tahapan manajerial utama:

1. Perencanaan strategis;
2. Perencanaan teknis (*planning*);
3. Pembangunan dan pengelolaan (*organizing & actuating*); dan
4. Pengawasan (*controlling*).

Pendekatan ini memungkinkan perumusan kelembagaan yang tidak hanya responsif terhadap kebutuhan lintas moda, tetapi juga bersifat proaktif dalam mendorong transformasi sistem transportasi yang terintegrasi secara fungsional dan kelembagaan.

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap tugas dan fungsi eksisting, serta mengacu pada urgensi dan justifikasi penataan organisasi sebelumnya, Kementerian Perhubungan menetapkan pembentukan unit kerja baru setingkat Eselon I, yaitu Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (DJITM). DJITM bertugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang integrasi transportasi antarmoda dan multimoda, sebagai pengganti sekaligus perluasan mandat dari unit sebelumnya (BPTJ).

Struktur organisasi DJITM dirancang untuk mencerminkan cakupan tugas dan fungsi yang komprehensif dan terpadu. Adapun struktur organisasi tersebut terdiri dari:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal;
2. Direktorat Prasarana Integrasi Transportasi Antarmoda;
3. Direktorat Sistem dan Layanan Integrasi Transportasi Antarmoda, dan
4. Direktorat Transportasi Multimoda.

Struktur ini memberikan landasan yang kuat bagi DJITM untuk menjangkau seluruh dimensi integrasi, baik pada sektor pergerakan penumpang maupun angkutan barang, serta untuk menjalankan fungsi koordinatif dan regulatif lintas Direktorat Jenderal di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Akhirnya, penetapan tugas, fungsi, dan struktur organisasi DJITM secara resmi dituangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 4 Tahun 2025

tentang Organisasi dan Tata Kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan. Pembentukan DJITM menandai langkah strategis dalam reformasi birokrasi sektor transportasi dan memperkuat komitmen pemerintah dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang terintegrasi, efisien, inklusif, dan berkelanjutan.

1) Matriks Tugas, Fungsi, dan Output Kegiatan

Pada Tabel 3.6 disampaikan matriks semula menjadi dari tugas, fungsi, dan output kegiatan yang mengalami perubahan dengan adanya transformasi BPTJ menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (Ditjen Intram).

Tabel 3.6 Perubahan Tugas dan Fungsi BPTJ menjadi Ditjen Intram

Semula Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
Tugas	
Mengembangkan, mengelola dan meningkatkan pelayanan transportasi secara terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi dengan menerapkan tata kelola organisasi yang baik.	Menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang integrasi transportasi dan multimoda
Fungsi	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Koordinasi dan sinkronisasi penyusunan rencana umum dan rencana program kegiatan Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi berdasarkan Rencana Induk Transportasi Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; 2. Koordinasi dan sinkronisasi perencanaan kebutuhan anggaran dalam rangka pelaksanaan rencana umum dan rencana program kegiatan dalam rangka pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; 3. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/ atau manajemen dalam rangka peningkatan penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; 4. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan/atau manajemen dalam rangka pengembangan serta peningkatan sarana dan prasarana penunjang penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; 5. Fasilitasi teknis, pembiayaan, dan atau manajemen dalam rangka pelaksanaan manajemen permintaan lalu lintas di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perumusan kebijakan di bidang integrasi transportasi dan multimoda; 2. Pelaksanaan kebijakan di bidang integrasi transportasi dan multimoda; 3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang integrasi transportasi dan multimoda; 4. Pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang integrasi transportasi dan multimoda; 5. Pelaksanaan pemantauan, analisis evaluasi dan pelaporan di bidang integrasi transportasi dan multimoda; 6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal; dan 7. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Semula Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
<ol style="list-style-type: none"> 6. Penyusunan rencana pelaksanaan, perencanaan kebutuhan anggaran, dan pelaksanaan program kegiatan transportasi dalam Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang tidak termasuk dalam rencana umum dan rencana program kegiatan transportasi dari Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah; 7. Penyiapan bahan usulan regulasi dan kebijakan dalam kaitannya dengan penyelenggaraan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; 8. Pemberian rekomendasi penataan ruang yang berorientasi angkutan umum massal; 9. Pemberian perizinan angkutan umum yang melampaui batas provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, dan pemberian rekomendasi untuk angkutan terusan (<i>feeder service</i>); 10. Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan terhadap pelaksanaan rencana umum dan program pengembangan dan pelayanan transportasi yang terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; 11. Melakukan koreksi dan pemberian sanksi terhadap pelanggaran Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang dilakukan oleh instansi, operator, dan pihak lainnya; dan 12. Pelaksanaan kegiatan lain yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. 	
Kegiatan	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Jabodetabek; 2. Pelayanan Transportasi Jabodetabek; 3. Keselamatan Transportasi Jabodetabek; 4. Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek; 5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Jabodetabek; 6. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Jabodetabek; 7. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Jabodetabek; 8. Legislasi dan Litigasi Transportasi Jabodetabek. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Infrastruktur Integrasi Transportasi dan Multimoda; 2. Pelayanan Integrasi Transportasi dan Multimoda; 3. Penunjang Teknis Integrasi Transportasi dan Multimoda; 4. Pengelolaan Organisasi dan SDM Integrasi Transportasi dan Multimoda; 5. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Integrasi Transportasi dan Multimoda; 6. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Integrasi Transportasi dan Multimoda; 7. Legislasi dan Litigasi Integrasi Transportasi dan Multimoda.

2) Perlunya Perubahan RSPP dari BPTJ ke DJITM

Sebagai bagian dari kebijakan reformasi birokrasi dan peningkatan efektivitas tata kelola sektor transportasi, telah dilakukan transformasi kelembagaan Unit Kerja Eselon I di bawah Kementerian Perhubungan, yakni Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi Multimoda (DJITM). Perubahan ini membawa implikasi yang mendasar, baik dari sisi nomenklatur, struktur organisasi, maupun mandat kelembagaan. Sebelumnya BPTJ memiliki fokus pada pengelolaan transportasi di wilayah Jabodetabek, saat ini Ditjen Intram secara keseluruhan mengemban tanggung jawab yang jauh lebih luas, yaitu membangun dan mengoordinasikan integrasi transportasi antar moda dan antar wilayah secara nasional. Tugas dan fungsi secara detail tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Seiring dengan perluasan fungsi, wilayah kerja, dan target kinerja, maka diperlukan penyesuaian sistem perencanaan dan penganggaran yang lebih strategis, integratif, dan berbasis outcome. Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP) yang sebelumnya disusun berdasarkan konteks operasional dan kewenangan BPTJ, tidak lagi memadai untuk mendukung peran Ditjen Intram yang bersifat nasional dan lintas sektor.

Oleh karena itu, perubahan RSPP menjadi sebuah kebutuhan untuk memastikan bahwa proses perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan evaluasi program Ditjen Intram dapat berjalan secara sinergis, akuntabel, dan selaras dengan arah pembangunan nasional sebagaimana tercantum dalam RPJMN 2025-2029, Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, serta agenda strategis lainnya.

Perubahan RSPP ini tercantum dalam Tabel 3.7 berikut merupakan rangkuman perubahan rancangan matriks kinerja dan pendanaan Renstra BPTJ 2025-2029 menjadi Renstra Ditjen Intram 2025-2029 yaitu sebagai berikut:

1. Pada level Program, baik BPTJ maupun Ditjen Intram sama-sama menggunakan 2 (dua) nomenklatur program yaitu: (1) Infrastruktur Konektivitas; dan (2) Dukungan Manajemen;
2. Pada level Kegiatan, semula BPTJ menggunakan 8 (delapan) nomenklatur kegiatan, sedangkan saat ini Ditjen Intram menggunakan 7 (tujuh) nomenklatur kegiatan, dimana salah satu Kegiatan yaitu terkait Keselamatan Transportasi tidak lagi digunakan;
3. Pada level Klasifikasi Rincian Output (KRO), baik BPTJ maupun Ditjen Intram sama-sama menggunakan 15 (lima belas) nomenklatur KRO, namun hanya 12 (dua belas) KRO yang sama, sedangkan 3 (tiga) lainnya merupakan KRO berbeda; dan

4. Pada level Rincian Output (RO), semula BPTJ menggunakan 34 (tiga puluh empat) nomenklatur RO, sedangkan saat ini Ditjen Intram menggunakan 131 (seratus tiga puluh satu) nomenklatur RO, dimana 12 (dua belas) diantaranya merupakan RO yang sama dan masih relevan.

Dengan redesain ini, Ditjen Intram diharapkan mampu menyusun dan menyelenggarakan program dan kegiatan yang lebih terstruktur, mengintegrasikan berbagai pendekatan sektoral, serta menjamin keterpaduan antar level pemerintahan dan antar moda transportasi. Hal ini menjadi landasan penting dalam mendukung misi Ditjen Intram sebagai motor penggerak terwujudnya sistem transportasi nasional yang terhubung, terintegrasi, dan berlanjut.

Sejalan dengan adanya transformasi kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan dimana Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) berubah menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi Multimoda (DJITM) yang berdampak pada perubahan struktur organisasi dan kewenangan yang mencakup pengelolaan sistem dan layanan transportasi antarmoda dan multimoda terintegrasi di seluruh wilayah Indonesia.

Dengan bertambahnya lingkup kewenangan dan tanggung jawab, serta kompleksitas tugas dan fungsi DJITM yang lebih luas serta dan lebih komprehensif, maka diperlukan penyesuaian kebutuhan yang semula hanya satu satuan kerja menjadi 4 (empat) unit satuan kerja. Implikasi dari perubahan ini menyebabkan perubahan pada Redesain Struktur Perencanaan dan Penganggaran (RSPP) DJITM. Perubahan ini terlihat pada tabel 3.7 berikut.

Tabel 3.7 Perubahan Kodefikasi RSSP dari BPTJ Menjadi Ditjen Intram

Semula Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
Unit Kerja	
(013) Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	(09)** Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
Satuan Kerja	
(015413) Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	<ul style="list-style-type: none"> (691766) Sekretariat Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda; (691767) Direktorat Prasarana Integrasi Transportasi Antarmoda; (691768) Direktorat Sistem dan Layanan Integrasi Transportasi Antarmoda; (691769) Direktorat Multimoda.
Program/ Kegiatan	
(GA) Program Infrastruktur Konektivitas	(GA) Program Infrastruktur Konektivitas

Semula Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
<ul style="list-style-type: none"> • (4648) Infrastruktur Konektivitas Transportasi Jabodetabek; • (4649) Pelayanan Transportasi Jabodetabek; • (4650) Keselamatan Transportasi Jabodetabek; • (4651) Penunjang Teknis Transportasi Jabodetabek. 	<ul style="list-style-type: none"> • (8043)** Infrastruktur Integrasi Transportasi dan Multimoda; • (8044)** Pelayanan Integrasi Transportasi dan Multimoda; • (8045)** Penunjang Teknis Integrasi Transportasi dan Multimoda.
(WA) Program Dukungan Manajemen <ul style="list-style-type: none"> • (4617) Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Jabodetabek; • (4618) Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Jabodetabek; • (4619) Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Jabodetabek • (4620) Legislasi dan Litigasi Transportasi Jabodetabek 	(WA) Program Dukungan Manajemen <ul style="list-style-type: none"> • (8046)** Pengelolaan Organisasi dan SDM Integrasi Transportasi dan Multimoda; • (8047)** Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Integrasi Transportasi dan Multimoda; • (8048)** Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Integrasi Transportasi dan Multimoda; • (8049)** Legislasi dan Litigasi Integrasi Transportasi dan Multimoda.

Catatan:

**) Pada Lampiran III Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 kode unit kerja dan kode kegiatan DJITM masih menggunakan kode BPTJ dikarenakan penetapan dokumen RPJMN 2025-2029 dilakukan lebih dahulu dibandingkan penerbitan kode unit dan kode kegiatan DJITM.

3.5. Manajemen Risiko

Dalam rangka mencapai target kinerja organisasi secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya lebih lanjut mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Pada Tabel 3.8 disampaikan rencana tindaklanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran strategis pada tingkat Kementerian (lihat Sub Bab 2.4.3.3). Untuk selanjutnya arahan awal mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan didetailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel 3.8 Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Tindak Lanjut Pengendalian

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
SS.1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional			
1	Kegagalan pencapaian target pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1) Menyusun prioritas pelaksanaan pembangunan infrastruktur di bidang transportasi sesuai tingkat urgensi dan kemanfaatannya 2) Meningkatkan kualitas perencanaan dan efisiensi dalam penggunaan anggaran pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi 3) Meningkatkan kesiapan <i>readiness criteria</i> (dokumen perencanaan, perizinan, dan ketersediaan lahan) pembangunan infrastruktur transportasi 4) Meningkatkan koordinasi antar K/L, Pemda, dan <i>stakeholders</i> terkait dalam proses perencanaan, perizinan, dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur transportasi 5) Pembentukan <i>project management unit</i> (PMU) untuk pemantauan pelaksanaan proyek strategis nasional di bidang transportasi 6) Meningkatkan kompetensi pengelola keuangan dan perencana anggaran dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan belanja infrastruktur transportasi 7) Inovasi dalam skema pembiayaan melalui <i>creative financing</i> dengan meningkatkan peran swasta, pemerintah daerah dan lainnya dalam penyediaan infrastruktur konektivitas 8) Penggunaan peralatan/fasilitas pendukung berteknologi tinggi dalam pembangunan infrastruktur transportasi 9) Penetapan kompetensi SDM pelaksana pembangunan infrastruktur transportasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
2	Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi yang mengganggu konektivitas nasional	<ol style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan kualitas sistem database aset sarana dan prasarana perhubungan b. Meningkatkan kinerja pelaksanaan pemeliharaan aset sarana dan prasarana perhubungan, termasuk dengan penerapan pendekatan <i>predictive maintenance system</i> dan <i>quick responses maintenance</i> c. Penyesuaian standar teknis sarana dan prasarana transportasi sesuai perkembangan teknologi dan lingkungan strategis (khususnya dampak perubahan iklim) d. Mendorong pengembangan dan peningkatan penyediaan fasilitas pada simpul transportasi menggunakan skema pendanaan alternatif 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
			<ul style="list-style-type: none"> Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
3	Ketidakterediaan aksesibilitas dan sistem transportasi khususnya yang menghubungkan setiap simpul dan kawasan strategis serta DTPK (daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan) secara menyeluruh di Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> Peningkatan efektivitas penyelenggaraan layanan keperintisan secara antarmoda/multimoda Peningkatan peran swasta dan pemerintah daerah dalam penyediaan layanan angkutan ke wilayah DTPK Penerapan kontrak jangka panjang (MYC) untuk menjamin kepastian berusaha dalam penyediaan layanan angkutan perintis/PSO (penumpang/barang) Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian terhadap pemenuhan rencana operasi jaringan pelayanan transportasi Peningkatan koordinasi lintas K/L dan Pemda dalam penyediaan jaringan transportasi pendukung simpul dan kawasan strategis khususnya yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029 Penguatan Perencanaan Terpadu Lintas Moda dan Lintas Wilayah dengan RPJMN dan RTRW Nasional 	<ul style="list-style-type: none"> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Direktorat Jenderal Perkeretaapian Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
4	Keterlambatan dalam penyediaan pranata pengaturan dan pelaksanaan perencanaan integrasi transportasi dan multimoda	<ol style="list-style-type: none"> Pelaksanaan evaluasi terhadap kondisi integrasi transportasi pada simpul utama, kawasan strategis, dan kawasan perkotaan serta perkembangan pelayanan transportasi multimoda pada saat ini sebagai dasar/<i>baseline</i> dalam penyusunan regulasi dan perencanaan Memperkuat proses penyiapan kerangka pengaturan dan perencanaan integrasi transportasi dan multimoda melalui pembentukan kelompok kerja, penetapan <i>timeline</i>, PIC, dan tenaga ahli pendukung Memperkuat koordinasi lintas sektor, lintas moda, dan lintas wilayah melalui forum koordinasi tetap, penyusunan MoU/PKS antar instansi, dan pelaksanaan monitoring berkala Memastikan sinkronisasi program/kegiatan perencanaan dan pelaksanaan peningkatan integrasi dalam perencanaan kinerja dan penganggaran di Pusat maupun Daerah, termasuk K/L terkait 	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
5	Tidak tercapainya target peningkatan integrasi transportasi intermoda/	<ol style="list-style-type: none"> Menyusun prioritas proyek peningkatan integrasi transportasi dan multimoda berbasis kemanfaatan terbesar (<i>value for money</i>) 	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	antarmoda/multimoda yang disediakan di simpul utama, kawasan strategis, dan kawasan perkotaan	<p>khususnya pada simpul utama, kawasan strategis, dan kawasan perkotaan</p> <p>b. Mengadakan uji coba/<i>pilot project</i> peningkatan integrasi transportasi dan multimoda sebagai gambaran <i>best practice</i> dan <i>success story</i> untuk mendorong replikasi di seluruh Indonesia</p> <p>c. Mengoptimalkan skema kerjasama pemanfaatan, KPBU, dan pendanaan alternatif lainnya untuk mendorong investasi pada penyediaan fasilitas integrasi dan transportasi multimoda</p> <p>d. Penyediaan fasilitasi (insentif, kemudahan, dan pendampingan) pengembangan infrastruktur dan jasa angkutan multimoda</p> <p>e. Penguatan koordinasi dengan Operator, Pemerintah Daerah, serta K/L terkait dalam implementasi peningkatan keterpaduan antarmoda transportasi, khususnya dalam sinkronisasi program, kebijakan, dan penganggaran.</p>	
SS.2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi nasional			
1	Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi	<p>a. Peningkatan koordinasi dengan K/L terkait (khususnya BMKG, BPNPB, dan Basarnas) dalam penanggulangan dampak bencana dan perubahan iklim terhadap pelayanan transportasi</p> <p>b. Peningkatan efektivitas pemantauan terhadap pelaksanaan SOP pelayanan transportasi pada UPT Kementerian Perhubungan</p> <p>c. Peningkatan pemeliharaan dan optimalisasi aset</p> <p>d. Pemenuhan standar teknis pelayanan sarana dan prasarana</p> <p>e. Peningkatan kondisi prasarana/sarana transportasi sesuai standar</p> <p>f. Peningkatan kompetensi SDM yang memberikan pelayanan transportasi</p> <p>g. Pemanfaatan teknologi informasi dalam peningkatan kehandalan pengawasan operasional/ pelayanan transportasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda • Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan
2	Meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi	<p>a. Penyusunan prioritas penyediaan layanan transportasi untuk mengantisipasi adanya perubahan kebijakan dan keterbatasan anggaran dalam penyediaan layanan transportasi</p> <p>b. Peningkatan efisiensi investasi dan operasional pelayanan melalui optimalisasi pemanfaatan sumberdaya</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		<p>c. Penerapan pembiayaan berbasis risiko untuk menjamin kelangsungan investasi dan operasional dalam rangka menyediakan pelayanan transportasi</p> <p>d. Peningkatan penerapan pola <i>buy the service</i> (BTS) dan kontrak jangka panjang terhadap jenis layanan transportasi yang diberikan subsidi oleh Pemerintah</p> <p>e. Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi berkala melalui monitoring yang ketat terhadap realisasi anggaran dan output kegiatan penyediaan layanan transportasi yang didanai Pemerintah</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda • Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan
3	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi	<p>a. Optimalisasi penyediaan fasilitas pelayanan sesuai standar pada prasarana dan sarana angkutan (baik untuk layanan angkutan komersil maupun perintis/PSO)</p> <p>b. Pengembangan <i>dashboard</i> pemantauan realisasi SPM dan integrasi ke aplikasi/ dashboard tiap sektoral/ terpusat</p> <p>c. Pemberian insentif fiskal atau penghargaan kepada UPT maupun operator yang memenuhi SPM sesuai ketentuan yang berlaku secara konsisten</p> <p>d. Pemberian sanksi terhadap operator yang tidak melaksanakan SPM sesuai ketentuan yang berlaku secara konsisten (termasuk membayar kompensasi kepada pengguna jika terjadi keterlambatan/ketidaksesuaian pelayanan)</p> <p>e. Peningkatan efektivitas pengawasan/monitoring dan pengendalian terhadap pemenuhan SPM</p> <p>f. Peningkatan kompetensi SDM dalam memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi</p> <p>g. Penguatan regulasi pendukung pelayanan serta penerapan sanksi yang jelas dan konsisten</p> <p>h. Peningkatan koordinasi dengan <i>stakeholders</i> terkait dalam upaya pemenuhan SPM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda • Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan
4	Tidak tersedianya fasilitas pendukung peningkatan kinerja pelayanan transportasi sesuai perkembangan kebutuhan	<p>a. Pelaksanaan perencanaan kebutuhan pengembangan fasilitas pendukung peningkatan pelayanan dalam Rencana Induk</p> <p>b. Peningkatan penyediaan pendanaan untuk pengembangan infrastruktur untuk peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		<ul style="list-style-type: none"> c. Peningkatan kerjasama dengan badan usaha dan pemanfaatan pendanaan alternatif untuk pengembangan kapasitas dan kualitas pelayanan transportasi pada simpul dan jaringan d. Peningkatan pengendalian pelaksanaan proyek pengembangan infrastruktur agar tepat waktu dan sasaran e. Inovasi teknologi (digitalisasi) untuk optimalisasi pemanfaatan dan mengurangi ketergantungan terhadap sarana dan prasarana eksisting 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
5	Belum memadainya kompetensi SDM pelayanan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Pembinaan yang menyeluruh dan rutin terkait SPM (standar pelayanan minimal) b. Pendidikan dan pelatihan untuk melaksanakan SPM (standar pelayanan minimal) sesuai ketentuan c. Evaluasi SOP dan penertiban pelaksanaannya 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
SS.3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional			
1	Tidak terpenuhinya regulasi, target dan standar keselamatan dan keamanan transportasi yang berlaku secara internasional/nasional	<ul style="list-style-type: none"> a. Ratifikasi/pemenuhan regulasi keselamatan dan keamanan transportasi yang berlaku secara internasional b. Meningkatkan efektivitas koordinasi dengan berbagai lembaga internasional dan nasional dalam rangka peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi nasional c. Meningkatkan kerjasama internasional, khususnya dengan negara tetangga, dalam pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi secara regional 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
2	Belum optimalnya pemenuhan kebutuhan minimal kelaikan	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan transportasi sesuai perkembangan teknologi dan peraturan yang berlaku, khususnya sarana dan prasarana kenavigasian laut, sungai, 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	keselamatan dan keamanan pada sarana dan prasarana transportasi	<p>danau dan penyeberangan, navigasi udara, kelengkapan jalan nasional, dan modernisasi persinyalan perkeretaapian.</p> <p>b. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keamanan transportasi sesuai perkembangan teknologi dan peraturan yang berlaku, khususnya sarana dan prasarana pengawasan laut dan pelayaran serta penerbangan</p> <p>c. Peningkatan efektivitas pengawasan pemenuhan ketentuan keselamatan dan keamanan pada sarana dan prasarana transportasi (termasuk di dalamnya penggunaan ETLE, penanganan ODOL, penggunaan AIS kapal, dlsb)</p> <p>d. Pelaksanaan audit dan inspeksi keselamatan transportasi</p> <p>e. Perawatan intensif prasarana/sarana transportasi sesuai ketentuan yang berlaku</p> <p>f. Peningkatan koordinasi dengan UPT dan operator untuk memastikan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
3	Faktor sumber daya manusia yang belum mendukung (jumlah, penempatan, kompetensi, dan kepatuhan) keselamatan	<p>a. Peningkatan pemenuhan SDM aparatur pemeriksa, pengawas dan pengendali keselamatan dan keamanan transportasi</p> <p>b. Peningkatan kompetensi SDM untuk mendukung penegakan aturan secara lebih konsisten terhadap keselamatan berlalu lintas, keselamatan perkeretaapian keselamatan penerbangan, dan keselamatan pelayaran (khususnya melalui program diklat sesuai standar kompetensi jabatan yang berlaku)</p> <p>c. Peningkatan pelaksanaan diklat pemberdayaan untuk peningkatan kompetensi SDM operator, khususnya sopir dan ABK pelra, maupun pendidikan berlalu lintas kepada masyarakat</p> <p>d. Peningkatan peran serta masyarakat luas dalam peningkatan keselamatan melalui sosialisasi, <i>safety volunteer</i>, pelibatan komunitas,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda • Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia
4	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam sebagai dampak perubahan iklim yang mengganggu teknis keselamatan dan keamanan transportasi	<p>a. Pengembangan sistem peringatan dini terhadap terjadinya cuaca ekstrem maupun dampak kejadian bencana terhadap keselamatan transportasi</p> <p>b. Peningkatan adaptasi persyaratan teknis dan standar pengoperasian (SOP) di bidang transportasi terhadap potensi gangguan keselamatan dampak perubahan iklim</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		<ul style="list-style-type: none"> c. Penyediaan sarana/prasarana cadangan/alternatif sebagai antisipasi terhadap adanya gangguan terhadap keselamatan dan keamanan transportasi d. Melakukan langkah-langkah mitigasi untuk mengurangi dampak emisi GRK terhadap perubahan iklim dari sektor transportasi (tindak lanjut dari KM 8 Tahun 2023 tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda
5	Belum tuntasnya proses perubahan kelembagaan penyelenggara keselamatan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Percepatan integrasi kelembagaan penyelenggaraan keselamatan transportasi perairan (laut, sungai, danau dan penyeberangan) b. Peningkatan koordinasi dengan para stakeholder terkait keselamatan transportasi c. Peningkatan efektivitas peran Mahkamah Pelayaran dan KNKT dalam peningkatan keselamatan transportasi secara berkelanjutan d. Peningkatan koordinasi kelembagaan peningkatan keselamatan LLAJ (implementasi Perpres No 1 Tahun 2022 tentang RUNK) 	<ul style="list-style-type: none"> • Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Direktorat Jenderal Perhubungan Udara • Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda • Mahkamah Pelayaran • Komite Nasional Keselamatan Transportasi
SSp.4 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi			
1	Kurang optimalnya proses koordinasi dalam penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan efektivitas peran <i>stakeholders</i> (K/L terkait, Pemda, Operator, Swasta, Akademisi, LSM) dalam pelaksanaan <i>agenda mapping</i> kebijakan transportasi b. Peningkatan kinerja pelaksanaan advokasi dan koordinasi pelaksanaan kebijakan 	Badan Kebijakan Transportasi
2	Menurunnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi yang dihasilkan	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan ketepatan waktu, ketepatan penggunaan anggaran, dan ketepatan substansi rekomendasi kebijakan b. Peningkatan bobot penyelesaian rekomendasi kebijakan, naskah akademik, dan naskah urgensi yang dihasilkan c. Peningkatan hasil kajian rekomendasi kebijakan yang berfokus kepada penyusunan dan evaluasi regulasi 	Badan Kebijakan Transportasi

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		<ul style="list-style-type: none"> d. Peningkatan keterlibatan lintas K/L, akademisi, asosiasi, dan masyarakat dalam diskusi serta proses penyusunan rekomendasi e. Peningkatan pengawasan, monitoring dalam setiap tahapan rekomendasi kebijakan yang prudent. 	
3	Belum optimalnya pemanfaatan rekomendasi dalam perumusan regulasi dan kebijakan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan jumlah rekomendasi yang dimanfaatkan oleh Subsektor ataupun stakeholders dalam implementasi kebijakan penyelenggaraan transportasi b. Peningkatan pemanfaatan naskah akademik/naskah urgensi sebagai dasar penetapan regulasi/NSPK 	Badan Kebijakan Transportasi
4	Belum optimalnya target kinerja manajemen pengetahuan kebijakan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan hasil kajian rekomendasi kebijakan yang dipublikasikan b. Peningkatan bentuk kreativitas output dari manajemen pengetahuan c. Peningkatan strategi pemanfaatan dan kreativitas kolaborasi sharing knowledge output yang dihasilkan d. Pembangunan platform knowledge management seperti SiBijak dan penguatan manajemen data yang dapat memantau capaian kinerja secara rutin dan terintegrasi ke seluruh unit kerja 	
SSp.5 Meningkatkan SDM transportasi yang kompeten			
1	Kurangnya tingkat penyerapan hasil diklat pembentukan	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan kualitas pembelajaran dengan memastikan kesesuaian materi dengan kurikulum yang sudah update perkembangan teknologi b. Membuat penyesuaian antara renstra dengan rencana penyelenggaraan diklat secara optimal dan efisien c. Peningkatan kerjasama dengan dunia industri dalam rangka peningkatan daya serap lulusan d. Melaksanakan sosialisasi informasi lowongan pekerjaan 	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
2	Masih adanya potensi tindak kekerasan maupun <i>bullying</i> dalam lingkungan Kampus di bawah Kementerian Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> a. Optimalisasi sosialisasi Pedoman Pola Pengasuhan kepada Pengasuh di Lingkungan BPSDMP b. Menambah jumlah personil pengasuh sesuai perbandingan dengan jumlah Taruna/i c. Melaksanakan diklat kepengasuhan d. Membuat checklist laporan tugas paga setiap hari e. Mengusulkan pola karir pengasuh f. Mengusulkan jabatan fungsional pengasuh g. Menciptakan lingkungan yang humanis 	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		<ul style="list-style-type: none"> h. Penambahan CCTV di lokasi yang tidak terjangkau i. Mengoptimalkan pegawai di instansi untuk terlibat dalam pengawasan mahasiswa 	
3	Belum tercukupinya jumlah kebutuhan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi	<ul style="list-style-type: none"> a. Menyelenggarakan <i>training need analysis</i> b. Meningkatkan peluang kerjasama dengan dengan Dunia usaha dunia industri kerja c. Perbaikan pada sistem <i>Tracer study</i> 	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
4	Belum terpenuhinya kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM aparatur Kementerian Perhubungan sesuai peta jabatan dan analisis beban kerja	<ul style="list-style-type: none"> a. Pengembangan <i>Corporate university</i> untuk peningkatan kompetensi bagi SDM Aparatur sesuai dengan perkembangan teknologi dan prosedur terbaru b. Pengembangan jenis diklat yang dibutuhkan sesuai dengan TNA c. Pelaksanaan Monitoring atas Evaluasi Pendidikan dan Pelatihan SDM Aparatur oleh Sekretariat BPSDMP 	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
5	Keterbatasan anggaran untuk pemeliharaan dan pengadaan sarana dan prasarana baru	<ul style="list-style-type: none"> a. Optimalisasi penggunaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana pendidikan dan pelatihan eksisting b. Mengupayakan penggunaan sarana prasarana yang dikuasai oleh instansi terkait lainnya (khususnya Universitas/Lembaga Pendidikan) baik di dalam maupun di luar negeri c. Mengupayakan sumber-sumber pendanaan alternatif untuk penyediaan sarana dan prasarana (<i>filantropy</i>, hibah, CSR, dlsb) 	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
6	Belum ada program peningkatan kompetensi dosen/tenaga pengajar	<ul style="list-style-type: none"> a. Menyusun proposal pengajuan magang yang sesuai dengan kualifikasi tenaga pengajar b. Menyusun usulan penyelenggaraan beasiswa Kemenhub bagi Dosen/Instruktur/Tenaga Pengajar c. Mengikutsertakan tenaga pengajar dalam program diklat/ beasiswa yang didanai oleh Lembaga Internasional atau Lembaga Non Pemerintah 	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
7	Kurikulum pendidikan dan pelatihan yang belum sepenuhnya sesuai dengan standar nasional dan internasional	<ul style="list-style-type: none"> a. Melakukan update kurikulum yang disesuaikan dengan standar dan kebutuhan DUDIKA b. Pendampingan penyusunan reviu kurikulum oleh Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Darat/Laut/Udara/Aparatur c. Mengadopsi kurikulum yang dikembangkan lembaga terkait dengan modifikasi sesuai kebutuhan 	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
SSp.6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan			
1	Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan	a. Peningkatan keterpaduan dalam penyusunan dokumen perencanaan kinerja (Renstra dan Renja) di lingkungan Kementerian Perhubungan b. Peningkatan kualitas pengukuran dan pelaporan kinerja (LKIP) di lingkungan Kementerian Perhubungan c. Peningkatan efektivitas pelaksanaan evaluasi dan pengendalian kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan	Sekretariat Jenderal
2	Kualitas perencanaan dan tatakelola keuangan dan BMN yang masih perlu ditingkatkan	a. Peningkatan kualitas perencanaan, implementasi, dan pelaksanaan anggaran, di lingkungan Kementerian Perhubungan b. Peningkatan kualitas administrasi, pengelolaan, pengawasan dan pengendalian dalam tatakelola BMN c. Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan)	Sekretariat Jenderal
3	Manajemen sumberdaya manusia yang belum sepenuhnya berbasis sistem merit	a. Pemenuhan kuantitas (rekrutment) SDM Kementerian Perhubungan sesuai Analisis Beban Kerja b. Pelaksanaan metoda pengisian jabatan melalui seleksi terbuka dan uji kompetensi sesuai standar yang berlaku c. Penerapan sistem pengembangan karir ASN berbasis hasil penilaian kinerja dan kesesuaian kompetensi	<ul style="list-style-type: none"> • Sekretariat Jenderal • Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia
4	Tidak tercapainya IP (Indeks Profesionalitas) ASN Kementerian Perhubungan	a. Mengusulkan anggaran terkait pengembangan kompetensi ASN Kementerian Perhubungan b. Penyelenggaraan Diklat secara <i>hybrid</i> dan Bimbingan Teknis secara <i>online</i> c. Menyesuaikan materi diklat dan bimtek sesuai kebutuhan kompetensi manajerial, sosio kultural, dan teknis sesuai standar kompetensi jabatan d. Sosialisasi pemenuhan data dukung ASN dalam aplikasi SIK atau my ASN	<ul style="list-style-type: none"> • Sekretariat Jenderal • Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia
5	Kurang optimalnya peran sistem informasi dan komunikasi publik dalam peningkatan kinerja Kementerian	a. Penguatan infrastruktur teknologi digital untuk mendorong pelaksanaan transformasi digital (<i>e-Government/SPBE</i>) dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang transportasi b. Peningkatan keamanan siber (<i>cyber security</i>) untuk menjaga keamanan dan informasi vital di bidang transportasi	Sekretariat Jenderal

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		<ul style="list-style-type: none"> c. Pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi <i>e-government/smart government</i> di Kementerian Perhubungan d. Peningkatan peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan transportasi melalui penyediaan informasi berbasis digital e. Peningkatan reputasi baik Kementerian Perhubungan melalui strategi komunikasi publik yang efektif 	
6	Belum optimalnya kelembagaan Kementerian Perhubungan yang <i>agile</i> dan adaptif	<ul style="list-style-type: none"> a. Penataan dan penyederhanaan bisnis proses sesuai struktur organisasi Kementerian Perhubungan b. Penguatan pola kerja kolaboratif dan organik melalui penerapan nilai-nilai ASN untuk membentuk budaya kerja yang positif dan berorientasi pada pelayanan c. Mendorong pemisahan fungsi operator dan regulator dalam penyelenggaraan bidang transportasi d. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja di lingkungan UPT pelaksana pembangunan dan pelayanan publik 	Sekretariat Jenderal
7	Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan bidang transportasi sesuai perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan	<ul style="list-style-type: none"> a. Pelaksanaan revisi Undang-Undang Sektor Transportasi (termasuk pembentukan UU Sistralognas) dalam rangka penyesuaian terhadap perkembangan isu strategis dan lingkungan strategis b. Pelaksanaan pemetaan kebutuhan pembaruan dan pelengkapan NSPK di bidang transportasi sesuai kebutuhan sektor terkait dan tantangan aktual yang dihadapi c. Peningkatan efektivitas implementasi regulasi di bidang transportasi melalui monitoring dan evaluasi yang sistematis dan terukur secara berkelanjutan 	Sekretariat Jenderal
8	Belum optimalnya pengendalian intern (termasuk penerapan manajemen risiko) dalam penyelenggaraan bidang transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Penguatan sistem dan kelembagaan pengendalian internal di lingkungan Kementerian Perhubungan, diantaranya melalui pembentukan Unit atau Pokja SPI b. Peningkatan konsistensi penerapan manajemen risiko sesuai KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan c. Mengusulkan pendidikan dan pelatihan Manajemen Risiko Sektor Publik 	Inspektorat Jenderal

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		<ul style="list-style-type: none"> d. Memperkuat efektivitas monitoring dan evaluasi tindaklanjut temuan BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan e. Memperkuat efektivitas monitoring dan evaluasi tindaklanjut rekomendasi BPKP terhadap Area of Improvement (AoI) SPIP Kementerian Perhubungan f. Pendampingan secara intensif kepada Unit Kerja yang diusulkan nominasi WBK/WBBM. g. Peningkatan penuntasan tindaklanjut aduan masyarakat melalui optimalisasi pemanfaatan aplikasi SPAN-LAPOR h. Peningkatan kualitas pengawasan melalui optimalisasi pemantauan pelaksanaan PMK-APIP (IACM) dan Stranas PK i. Penerapan secara konsisten audit kinerja berbasis risiko, audit dengan tujuan tertentu, dan pengawasan lainnya (<i>advisory service</i>) j. Peningkatan pejaminan kualitas dan kepuasan terhadap pelaksanaan pengawasan 	
9	Rendahnya pemanfaatan potensi pendanaan alternatif serta peran Swasta dan Pemda dalam investasi di Bidang Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan fungsi perencanaan dan koordinasi dalam penyiapan serta fasilitasi pemanfaatan pendanaan alternatif b. Optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan sebagai sumber pembiayaan alternatif 	Sekretariat Jenderal
10	Pengelolaan Satuan Kerja BLU yang belum optimal dalam penyediaan layanan dan capaian penerimaan belum sesuai dengan target yang ditetapkan	<ul style="list-style-type: none"> a. Monitoring dan evaluasi capaian pendapatan setiap bulan dari satuan kerja BLU b. Melaksanakan reuiu target pendapatan satuan Kerja BLU dan menyusun strategi peningkatannya c. Melakukan reuiu kinerja Satuan Kerja dalam memenuhi target kinerja dan kualitas pelayanan yang ditetapkan 	Sekretariat Jenderal



BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

- 4.1.1 Target Kontribusi Sektor Transportasi Tahun 2025-2029
- 4.1.2 Target Capaian Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029
- 4.1.3 Target Capaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029
- 4.1.4 Matriks Kinerja Kementerian Perhubungan dalam RPJMN 2025-2029

4.2 Indikasi Kegiatan Strategis

- 4.2.1 Indikasi Program, Kegiatan dan Proyek Prioritas Bidang Transportasi dalam RPJMN 2025-2029
- 4.2.2 Dukungan Bidang Transportasi terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029
- 4.2.3 Program dan Kegiatan Direktif Presiden

4.3 Kerangka Pendanaan

- 4.3.1 Kerangka Pendanaan Secara Umum
- 4.3.2 Indikasi Kebutuhan Pendanaan APBN Tahun 2025-2029
- 4.3.3 Indikasi Potensi Pendanaan Non-APBN

4.1 Target Kinerja

4.1.1 Target Kontribusi Sektor Transportasi Tahun 2025-2029

Terdapat beberapa kontribusi pokok dari sektor transportasi terhadap pembangunan nasional yang diharapkan dapat diwujudkan pada perioda pembangunan 2025-2029, diantaranya terkait dengan (i) peningkatan stok infrastruktur, (ii) penurunan biaya logistik, (iii) pembukaan lapangan kerja, dan (iv) pertumbuhan ekonomi. Pada **Tabel 4.1** disampaikan rangkuman atas kontribusi sektor transportasu tersebut.

Tabel 4.1 Target Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Indikator Pembangunan Nasional 2025-2029

Tahun	Peningkatan Stok Infrastruktur Transportasi	Lapangan Kerja Sektor Transportasi	Penurunan Biaya Logistik Transportasi	Kontribusi Ekonomi Sektor Transportasi
Baseline 2024	5,70%PDB	5,2 juta	8,27% PDB	4,72% PDB
Target 2029	6,76% PDB	6,8 juta	7,56% PDB	5,57% PDB

Sumber: BPS (2024), RPJMN 2025-2029, dan hasil analisis

Dalam RPJMN 2025-2029 target peningkatan stok infrastruktur (semua sektor) sekitar 5,5% dari 43% PDB di Tahun 2024 menjadi 48,5% di Tahun 2029. Berdasarkan perhitungan, *baseline* stok infrastruktur transportasi (tidak termasuk jaringan jalan) di Tahun 2024 sekitar Rp 1.263 Triliun (5,70% PDB 2024) (lihat **Tabel 1.20**). Dengan skenario pendanaan sesuai RPJMN 2025-2029 (Lampiran 1 Halaman 96) yakni APBN : BUMN : Swasta/Masyarakat = 7,22% (pagu JM Kemenhub = Rp 217,19 Triliun) : 6,13% : 86,65%, maka diharapkan hingga akhir Tahun 2029 akan terjadi investasi di sektor transportasi hingga Rp 3006 Triliun. Dengan asumsi rasio investasi yang akan menjadi aset sekitar 30,99%, maka di Tahun 2029 akan terdapat penambahan aset sekitar Rp 931 Triliun, sehingga total aset sektor transportasi (tidak termasuk jaringan jalan) pada Tahun 2029 akan mencapai Rp 2194 Triliun atau sekitar 6,76% PDB 2029 (naik 1,06%).

Data BPS menyatakan bahwa pada Tahun 2024 jumlah tenaga kerja sektor transportasi dan logistik mencapai 6,5 juta. Dengan porsi untuk bidang transportasi sekitar 80,37% (sesuai proporsi dari PDB sektor transportasi dan logistik) maka diperkirakan jumlah tenaga kerja di sektor transportasi Tahun 2024 sekitar 5,2 juta orang. Sesuai dengan skala investasi yang dilakukan, maka pertumbuhan lapangan kerja di sektor transportasi 4,86% per tahun (sekitar 3-4 kali lipat dari pertumbuhan jumlah penduduk) sehingga mencapai 6,8 juta di Tahun 2029.

Sesuai target dalam RPJMN 2025-2029, biaya logistik transportasi diharapkan mengalami penurunan dari 8,27% PDB menjadi 7,56% PDB. Dengan target

pertumbuhan ekonomi pada RPJMN 2025-2029 menjadi 8% maka agar rasio biaya logistik menurun sesuai harapan, maka biaya logistik transportasi hanya dibatasi pertumbuhannya di angka 4,78% per tahun.

Pertumbuhan ekonomi di bidang transportasi sempat mengalami turbulensi di Tahun 2019-2021 dengan pembatasan pergerakan selama pandemi adanya Covid-19. Namun sejak Tahun 2021-2024 secara konsisten terjadi tren positif dalam pertumbuhan sektor transportasi dari 3,41%/tahun hingga 6,24%/tahun. Dengan asumsi bahwa tren positif tersebut tetap konsisten hingga Tahun 2029 maka PDB sektor transportasi dari Rp 1084 Triliun di Tahun 2024 (4,72% PDB) akan tumbuh menjadi 1808 Triliun di Tahun 2029 (5,57% PDB).

Target kontribusi sektor transportasi di atas diskenariokan cukup tinggi agar dapat memberikan dukungan yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan. Sesuai *rule-of-thumb* umum diperlukan penambahan investasi infrastruktur (termasuk transportasi) sebesar 2 (dua) kali lipat dari rencana pertumbuhan ekonomi yang diskenariokan.

4.1.2 Target Capaian Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai dengan formulasi yang telah dijabarkan pada **Bab 2**, Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan rata-rata keberhasilan pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) pada setiap perspektif (kecuali pada perspektif *stakeholders* yang diukur pada tingkatan nasional RPJMN 2025-2029). Oleh karena itu, ditetapkan bahwa target capaian untuk masing-masing Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan pada setiap tahun anggaran (Tahun 2025 sampai dengan 2029) adalah sama, yakni 100% yang artinya diharapkan bahwa semua target IKSS pada setiap tahun anggaran tercapai (realisasi 100% atau lebih dari target IKSS yang ditetapkan).

Dengan harapan semua target IKSS tercapai 100% (realisasi IKSS \geq 100 target IKSS) maka dukungan bidang transportasi (penyediaan konektivitas, integrasi, pelayanan, dan keselamatan transportasi) dapat terlaksana secara optimal terhadap pencapaian sasaran sesuai Prioritas Nasional (PN) bidang Transportasi dalam RPJMN 2025-2029. Dukungan Sektor Transportasi secara langsung dapat dilakukan pada seluruh Asta Cita dalam bentuk kebijakan dan program sektor transportasi untuk mendorong pemerataan pembangunan sarana, prasarana dan layanan transportasi diseluruh Indonesia.

Target capaian untuk setiap indikator tujuan Kementerian Perhubungan pada masing-masing tahun anggaran untuk periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.2** berikut ini.

Tabel 4.2 Target Capaian Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan	Indikator	Satuan	Target						
			2025	2026	2027	2028	2029		
T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	100%	100%	100%	100%	100%
T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2	Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	100%	100%	100%	100%	100%
T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	IKT.3	Capaian target nilai Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	100%	100%	100%	100%	100%

Dengan memperhatikan rumusan indikator tujuan pada **Tabel 2.2**, maka untuk mencapai target IKT.1, IKT.2, dan IKT.3 sebesar $\geq 100\%$, maka disyaratkan rata-rata capaian kinerja IKSS Kementerian Perhubungan juga berkisar 100% atau lebih. Capaian kinerja IKSS $\geq 100\%$ sangat bergantung dari terlaksananya program dan kegiatan yang tercantum dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 serta peran serta seluruh *stakeholders* terkait.

Oleh karena itu dengan terlaksananya sejumlah kegiatan/proyek strategis sesuai arah kebijakan dan strategi (**Sub Bab 3.2**) serta terpenuhinya aspek pendukung pada kerangka regulasi, kerangka kelembagaan, dan kerangka pendanaan (sepaimana disampaikan pada **Sub Bab 3.3**, **Sub Bab 3.4**, dan **Sub Bab 4.2**) merupakan prasyarat mutlak bagi tercapainya sasaran kinerja yang ditetapkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini.

4.1.3 Target Capaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dukungan sektor transportasi dalam pembangunan nasional secara langsung dalam bentuk kebijakan dan program sektor transportasi untuk mendorong pemerataan pembangunan sarana, prasarana dan layanan transportasi diseluruh Indonesia yang diwujudkan melalui menyediakan konektivitas, integrasi, pelayanan, dan keselamatan transportasi yang handal, inklusif dan berdaya saing yang didukung oleh kebijakan dan sumber daya manusia transportasi yang berkualitas serta tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif.

Penetapan target capaian IKSS untuk setiap tahun selama periode Renstra 2025-2029 ditetapkan berdasarkan program kegiatan dan indikasi alokasi pendanaan selama 5 tahun mendatang (2025-2029), terutama program kegiatan yang menjadi Prioritas Nasional (PN) sebagai implementasi dari Asta Cita 2025-2029 dan sejalan dengan target kinerja RPJP Perhubungan 2025-2024 dengan mempertimbangkan Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja Dalam Pelaksanaan APBN dan APBD Tahun Anggaran 2025, termasuk kemungkinan masih dilakukan efisiensi anggaran belanja selama 5 tahun mendatang. Untuk itu target capaian untuk setiap Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan harus menjadi target capaian yang dapat dipenuhi secara nyata.

Target capaian untuk setiap Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan pada masing-masing tahun anggaran pada periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.3** berikut ini.

Adapun penjelasan atas target masing-masing IKSS yang tercantum pada **Tabel 4.3** disampaikan sebagai berikut:

1. Target untuk IKSS.1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional yaitu tingkat keterhubungan simpul dan wilayah/kawasan yang ditetapkan berdasarkan hasil pembangunan simpul dan penyelenggaraan layanan transportasi pada moda darat, laut, udara, dan kereta api yang dilaksanakan oleh setiap Direktorat Jenderal teknis berdasarkan Rencana Induk setiap moda.
2. Target untuk IKSS.1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional yaitu tingkat integrasi transportasi antarmoda, multimoda dan perkotaan yang ditetapkan berdasarkan hasil pelaksanaan kegiatan peningkatan integrasi transportasi antarmoda, multimoda, dan perkotaan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (yang mencakup integrasi prasarana, integrasi jaringan pelayanan, integrasi pelayanan) pada sejumlah lokasi prioritas (sejumlah simpul pelabuhan utama, simpul bandara utama, kawasan prioritas nasional dan kawasan perkotaan prioritas).
3. Target untuk IKSS.2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Transportasi Nasional diukur melalui survei pengguna setiap moda transportasi (darat, laut, udara, kereta api, dan antarmoda) yang diselenggarakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Lingkungan Kementerian Perhubungan dengan mengacu pada Permenpan RB No 14 Tahun 2017 sebagai amanah UU Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pengukuran dapat menggunakan Aplikasi 3AS IPK-IKNI oleh UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Target untuk IKSS.3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional diukur berdasarkan pencapaian yang mengarah kepada Target *Zero Accident Acceptable Level* Maksimal 1 kejadian/1 juta perjalanan di setiap moda transportasi.
5. Target untuk IKSSp.4 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi diukur berdasarkan pencapaian Badan Kebijakan Transportasi (BKT) dalam meningkatkan efektivitas dalam penyusunan rekomendasi kebijakan serta tingkat kemanfaatannya dalam penyelenggaraan transportasi nasional yang mengacu



pada pada SE Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan.

6. Target untuk IKSSp.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten diukur berdasarkan keberhasilan BPSDMP dalam pelaksanaan diklat pembentukan maupun diklat kompetensi yaitu persentase penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi dan lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi, Persentase Peserta Diklat Transportasi dan Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi (adanya link and match)
7. Target untuk IKSSp.6 Indeks RB Kementerian Perhubungan merupakan ukuran keberhasilan pelaksanaan kegiatan dukungan manajemen pada seluruh Unit Kerja di Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance*. Penilaian dilakukan oleh Kementerian PAN-RB.

4.1.4 Matriks Kinerja Kementerian Perhubungan dalam RPJMN 2025-2029

Di dalam Lampiran III RPJMN 2025-2029, terdapat matriks kinerja berupa daftar indikator dan target capaiannya yang diamanatkan kepada Kementerian Perhubungan yang terdiri dari 36 Indikator Kinerja dalam RPJMN 2025-2029 yang mana 31 indikator kinerja diukur langsung oleh Kementerian Perhubungan (Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas, dan (ii) Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas) dan 5 indikator kinerja diukur oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.

Indikator RPJMN 2025-2029 yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan merupakan indikator yang bersifat strategis yang menjadi dukungan Kementerian Perhubungan terhadap Prioritas Nasional (PN) 3 dan 5 sebagai implementasi dari Asta Cita 2025-2029 nomor 3 dan 5. Indikator ini terdiri dari Indikator Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang harus dimuat di dalam Indikator di level Kementerian Perhubungan, Unit Kerja Eselon I, II dan Unit Pelaksana Teknis serta harus dilakukan pengukuran indikator tersebut oleh Kementerian Perhubungan dan dilaporkan secara berkala kepada Presiden melalui Kementerian PPN/Bappenas.

Pada **Tabel 4.4** menyampaikan matriks kinerja RPJMN 2025-2029 yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan berikut dengan proyeksi target tahunannya.

Tabel 4.3 Target Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja					
					2025	2026	2027	2028	2029	
T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SS.1 Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,633	0,707	0,713	0,723	0,728	0,748
		IKSS.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,117	16,491	17,369	23,513	32,237	42,432
	SS.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
	SS.3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SSp.4 Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
	SSp.5 Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	102,217	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SSp.6 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

Tabel 4.4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 yang Ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan

Perpres 12/2025				Renstra Kemenhub 2025-2029						
Level	Nomenklatur	Target		Level	Nomenklatur	Target				
		2025	2029			2025	2026	2027	2028	2029
PP	Jumlah Perjalanan Kereta Api	0,92 juta perjalanan	1,03 juta perjalanan	IKK	Jumlah Perjalanan Kereta Api	0,92 juta perjalanan	0,95 juta perjalanan	0,99 juta perjalanan	1,01 juta perjalanan	1,03 juta perjalanan
PP	On Time Performance Penerbangan	80%	85%	IKP	Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Sektor Transportasi Udara	80%	81%	82%	84%	85%
PP	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	10%	24%	IKK	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	5,86%	12,10%	18,64%	25,58%	32,97%
PP	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	519 juta penumpang	601 juta penumpang	IKK	08-Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	519 juta penumpang	538 juta penumpang	558 juta penumpang	579 juta penumpang	601 juta penumpang
PP	Volume Angkutan Penyeberangan	11,6 juta kendaraan	12,2 juta kendaraan	IKK	Volume Angkutan Penyeberangan	11,6 juta kendaraan	11,8 juta kendaraan	11,9 juta kendaraan	12,1 juta kendaraan	12,2 juta kendaraan
PP	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	850 juta penumpang	950 juta penumpang	IKK	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	850 juta penumpang	870 juta penumpang	895 juta penumpang	925 juta penumpang	950 juta penumpang
PP	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	65 persen	73 persen	IKP	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	65 persen	67 persen	70 persen	72 persen	73 persen
PP	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	85,5%	87,5%	IKP	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	85,5%	86%	86,5%	87%	87,5%
KP	Panjang jalur KA yang beroperasi	6.928 km (kumulatif)	6.985 km (kumulatif)	IKK	Panjang jalur KA yang beroperasi	6.928 km (kumulatif)	6.928 km (kumulatif)	6.937 km (kumulatif)	6.937 km (kumulatif)	6.985 km (kumulatif)
KP	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	65%	70%	IKK	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	65%	66%	67%	68%	70%
KP	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	94%	98%	IKK	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	94%	95%	96%	97%	98%

Perpres 12/2025				Renstra Kemenhub 2025-2029						
Level	Nomenklatur	Target		Level	Nomenklatur	Target				
		2025	2029			2025	2026	2027	2028	2029
KP	Pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	86 lokasi	142 lokasi	IKK	Pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	86 lokasi	100 lokasi	114 lokasi	128 lokasi	142 lokasi
KP	Penumpang angkutan Laut nonkomersil	1.637 ribu penumpang	2.022 ribu penumpang	IKK	Penumpang angkutan Laut nonkomersil	1,637 ribu penumpang	1,733 ribu penumpang	1,83 ribu penumpang	1,926 ribu penumpang	2,022 ribu penumpang
KP	Muatan barang angkutan laut nonkomersil	720.124 ton	839.043 ton	IKK	Muatan barang angkutan laut nonkomersil	720.124 ton	749.854 ton	779.584 ton	809.313 ton	839.043 ton
KP	Tingkat keandalan kenavigasian	94,84%	95,57%	IKK	Tingkat keandalan kenavigasian	94,84%	95,00%	95,22%	95,50%	95,57%
KP	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (Kumulatif)	116 lokasi (2020-2025)	121 lokasi (2020-2029)	IKK	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (Kumulatif)	116 lokasi (2020-2025)	121 lokasi (2020-2026)	121 lokasi (2020-2027)	121 lokasi (2020-2028)	121 Lokasi (2020-2029)
KP	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	313 layanan	408 layanan	IKK	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	313 layanan	408 layanan	408 layanan	408 layanan	408 layanan
KP	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	77%	81%	IKK	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	77%	78%	79%	80%	81%
KP	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	235 lokasi (kumulatif)	242 lokasi (kumulatif)	IKK	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	235 lokasi (kumulatif)	238 lokasi (kumulatif)	240 lokasi (kumulatif)	240 lokasi (kumulatif)	242 lokasi (kumulatif)
KP	Terminal Penumpang yang Beroperasi	115 lokasi (kumulatif)	119 lokasi (kumulatif)	IKK	Terminal Penumpang yang Beroperasi	115 lokasi (kumulatif)	116 lokasi (kumulatif)	116 lokasi (kumulatif)	117 lokasi (kumulatif)	119 lokasi (kumulatif)
KP	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	534 lokasi (kumulatif)	574 lokasi (kumulatif)	IKK	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	534 lokasi (kumulatif)	528 lokasi (kumulatif)	539 lokasi (kumulatif)	546 lokasi (kumulatif)	574 lokasi (kumulatif)
KP	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	10 kota (2020-2025)	20 kota (2020-2029)	IKK	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	10 kota (2020-2025)	14 kota (2020-2026)	16 kota (2020-2027)	18 kota (2020-2028)	20 kota (2020-2029)
KP	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	1,42 juta penumpang/hari	1,56 juta penumpang/hari	IKK	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	1,42 juta penumpang/hari	1,43 juta penumpang/hari	1,45 juta penumpang/hari	1,49 juta penumpang/hari	1,56 juta penumpang/hari

Perpres 12/2025				Renstra Kemenhub 2025-2029						
Level	Nomenklatur	Target		Level	Nomenklatur	Target				
		2025	2029			2025	2026	2027	2028	2029
KP	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	2,825 juta penumpang/hari	2,836 juta penumpang/hari	IKK	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	2,825 juta penumpang/hari	2,828 juta penumpang/hari	2,836 juta penumpang/hari	2,836 juta penumpang/hari	2,836 juta penumpang/hari
KP	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	92%	94%	IKK	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	92%	92,50%	93%	93,50%	94%
KP	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	70%	70%	IKK	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	70%	70%	70%	70%	70%
KP	Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi Standar	7 lokasi (kumulatif)	12 lokasi (kumulatif)	IKK	Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi Standar	7 lokasi (kumulatif)	8 lokasi (kumulatif)	9 lokasi (kumulatif)	11 lokasi (kumulatif)	12 lokasi (kumulatif)
KP	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	31 Box/Ship/Jam	50 Box/Ship/Jam	IKK	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	31 Box/Ship/Jam	36 Box/Ship/Jam	40 Box/Ship/Jam	45 Box/Ship/Jam	50 Box/Ship/Jam
KP	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	9 Lokasi	5 Lokasi	IKK	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	9 Lokasi	8 Lokasi	8 Lokasi	3 Lokasi	5 Lokasi
KP	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	1.419 juta ton	1536 juta ton	IKK	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	1.419 juta ton	1.447 juta ton	1.476 juta ton	1.505 juta ton	1.536 juta ton
KP	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	85,5	87,5	IKK	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	85,5	86	86,5	87	87,5

4.2 Indikasi Kegiatan Strategis

4.2.1 Indikasi Program, Kegiatan dan Proyek Prioritas Bidang Transportasi dalam RPJMN 2025-2029

Sesuai arahan dalam Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 (**Sub Bab 2.2.3**) yang secara konsisten berpasangan satu-satu dengan Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 atau yang dikenal sebagai Astacita, maka Kementerian Perhubungan berkomitmen mendukung semua Astacita dalam program dan kegiatan yang akan dilaksanakan selama periode 2025-2029.

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025), Astacita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 diterjemahkan menjadi Prioritas Nasional (PN) seperti yang dijelaskan pada **Gambar 2.3**. Meskipun dalam RPJMN 2025-2029 dukungan Kementerian Perhubungan hanya pada PN3 dan PN5 yang terdapat sasaran yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan untuk menjadi koordinator dan/atau pengampu (lihat **Tabel 4.3**), namun pada PN/Astacita lainnya terdapat beberapa Program Prioritas/Kegiatan Prioritas/Proyek Prioritas yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan yang berkesesuaian dengan lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan baik secara langsung maupun tidak langsung.

Program prioritas nasional Kementerian Perhubungan terdiri dari: (1) Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi yang berkaitan dengan pendidikan dan pelatihan di bidang transportasi serta (2) Program Infrastruktur Konektivitas yang berkaitan dengan kegiatan pembangunan transportasi darat, laut, udara, perkeretaapian, integrasi dan transportasi Jabodetabek serta kebijakan transportasi.

Tabel 4.5 Indikasi Program Prioritas Nasional Kementerian Perhubungan dalam RPJMN 2025-2029

No	Program Kegiatan	Program Prioritas Nasional
A	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	
1	Pendidikan Transportasi (Pengampu/Pelaksana: Badan Pengembangan SDM Perhubungan)	1. Sarana Penunjang Diklat Transportasi Darat, Laut, Udara (PN) 2. Prasarana Penunjang Diklat Transportasi Darat, Laut, Udara (PN) 3. Diklat Pembentukan Non Reguler (mandiri) dan Reguler (Pola Pembibitan) Transportasi Darat, Laut, Udara (PN) 4. Diklat Teknis Transportasi Udara dan Diklat Pemberdayaan Masyarakat Transportasi Darat, Laut, Udara (PN)
B	Program Infrastruktur Konektivitas	
1	Transportasi Darat (Pengampu/Pelaksana: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat)	1. Layanan angkutan jalan perintis, angkutan pepadu moda/antarmoda, angkutan barang, angkutan umum massal perkotaan, angkutan penyeberangan perintis, angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan (PN) 2. Subsidi angkutan umum perkotaan (PN) 3. Fasilitas pendukung dan integrasi moda (PN)

No	Program Kegiatan	Program Prioritas Nasional
		<ol style="list-style-type: none"> 4. Terminal barang internasional. Pelabuhan penyeberangan, Pelabuhan sungai (PN) 5. Pembangunan terminal penumpang tipe A, terminal barang internasional, pelabuhan penyeberangan (PN) 6. Pembangunan system angkutan umum massal (PN) 7. Pekan Nasional Keselamatan Jalan, SALUD (PN) 8. Pembayaran AP KPBU, pendampingan KPBU (PN) 9. Perlengkapan jalan, SBNP/rambu suar (PN)
2	Perkeretaapian (Pengampu/Pelaksana: Direktorat Jenderal Perkeretaapian)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyelenggaraan layanan KA perintis, perintis LRT 2. Pembangunan jalur KA, jalur ganda KA, jalur elevated, system persinyalan & telekomunikasi, fasilitas stabling stasiun KA 3. Peningkatan jalur KA, stasiun KA, underpass, elektrifikasi, telekomunikasi, fasilitas operasi KA, 4. Penggantian/peningkatan jembatan KA, 5. Revitalisasi/pembangunan terowongan KA 6. IMO 7. Penanganan perlintasan sebidang, amblesan/longsor, rintang jalan 8. Studi penyiapan pembangunan jalur KA 9. Jabodetabek railway capacity enhancement, Jakarta MRT, SRRL 10. Pembayaran AP KPBU
3	Transportasi Laut Perkeretaapian (Pengampu/Pelaksana: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Layanan angkutan laut perintis (PN) 2. Layanan angkutan tol laut, angkutan ternak, angkutan rede, angkutan lebar natal dan tahun baru (PN) 3. Pembangunan kapal patrol, kapal kenavigasian 4. Pembangunan Pelabuhan 5. Pembangunan/Pengembangan/peningkatan/replacement/rehabilitasi fasilitas Pelabuhan 6. Pendampingan KPBU 7. Patimban Port Development Project 8. Perlengkapan jalan, SBNP/rambu suar (PN)
4	Transportasi Udara (Pengampu/Pelaksana: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Angkutan Udara Perintis Penumpang dan Kargo 2. Angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan perintis penumpang dan kargo 3. Layanan operasi angkutan udara kargo (MP) 4. Angkutan udara perintis kargo (MP) 5. Angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan perintis kargo (MP) 6. Pengembangan bandara 7. Bandara perairan 8. Pembangunan bandara baru, bandara VVIP 9. Pendampingan KPBU
5	Integrasi dan Transportasi Jabodetabek (Pengampu/Pelaksana: Direktorat Jenderal)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan/perencanaan/ penyusunan NSPK prasarana integrasi, integrasi system informasi, integrasi layanan transportasi antarmoda

No	Program Kegiatan	Program Prioritas Nasional
	Integrasi Transportasi dan Multimoda)	2. Pembangunan/perencanaan/ penyusunan NSPK prasarana integrasi, integrasi system informasi, integrasi layanan transportasi multimoda
6	Kebijakan Transportasi (Pengampu/Pelaksana: Badan Kebijakan Transportasi)	1. Sistem transportasi IKN 2. Transportasi di KSPN, 3 TP 3. Efisiensi dan konektivitas logistik 4. Angkutan umum massal & transportasi perkotaan

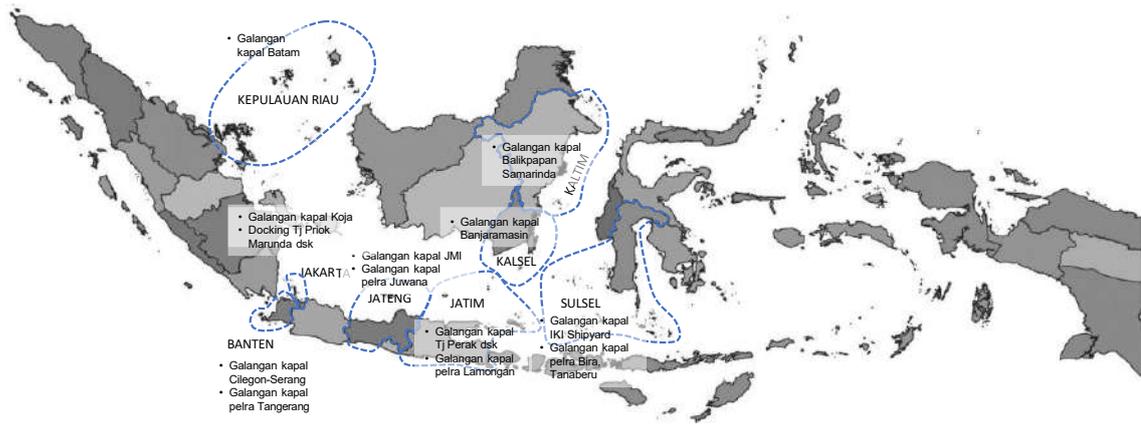
Sumber: dirangkum dari Lampiran III RJMN 2025-2029

4.2.2 Dukungan Bidang Transportasi terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029

Secara umum bidang transportasi selain melaksanakan penugasannya pada PN3 dan PN5 sebagai koordinator pelaksanaan indikator Program Prioritas (PP), pengampu indikator Kegiatan Prioritas (KP), dan pelaksana sejumlah Proyek Prioritas (Pro P), juga diharapkan mendukung pelaksanaan sejumlah agenda strategis nasional dalam Prioritas Nasional (PN) lainnya (PN 1 sd PN 8).

Indikasi dukungan Kementerian Perhubungan terhadap berbagai prioritas RPJMN 2025-2029 tersebut ditunjukkan melalui berbagai skema dukungan simpul ataupun jaringan transportasi yang mengakses secara umum dan/atau khusus dikembangkan untuk mendukung kawasan prioritas dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya KSP (Kawasan Sentra Produksi Pertanian), KI (Kawasan Industri), KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), DPP (Destinasi Pariwisata Prioritas), Hilirisasi SDA, kawasan transmigrasi, daerah tertinggal, maupun perkotaan prioritas.

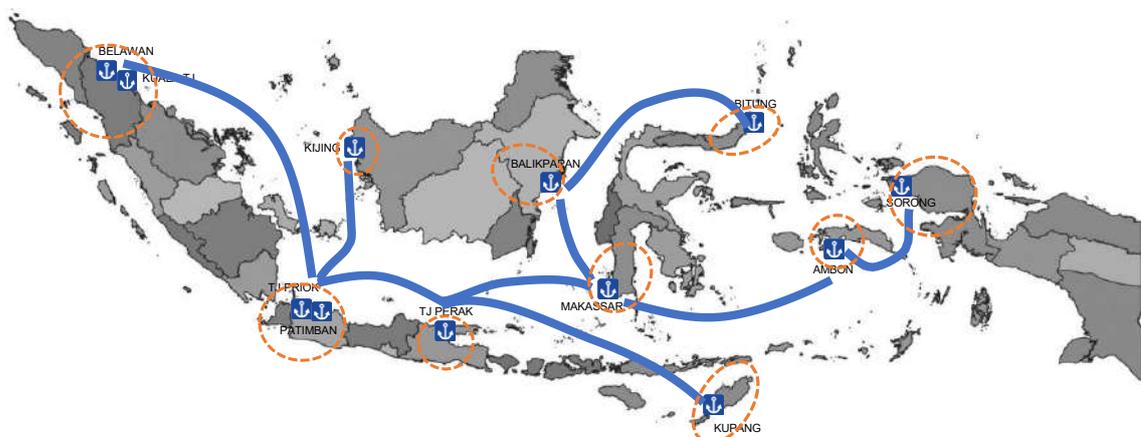
Secara ilustratif, indikasi kegiatan strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang mendukung pelaksanaan sejumlah agenda pembangunan dalam Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 disampaikan pada beberapa gambar berikut ini. Adapun detail lokasi, jenis kegiatan, serta alokasi pendanaannya disampaikan pada **Lampiran 2**.



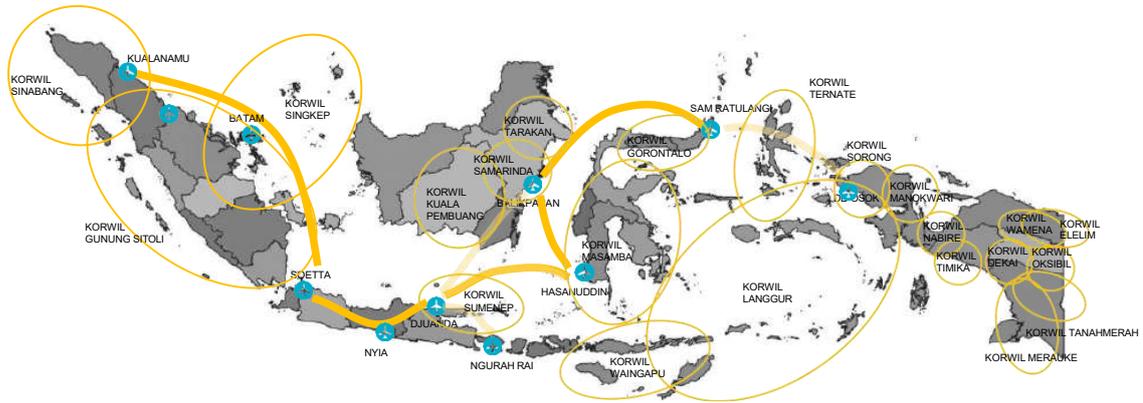
Gambar 4.3 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Industri Transportasi Laut



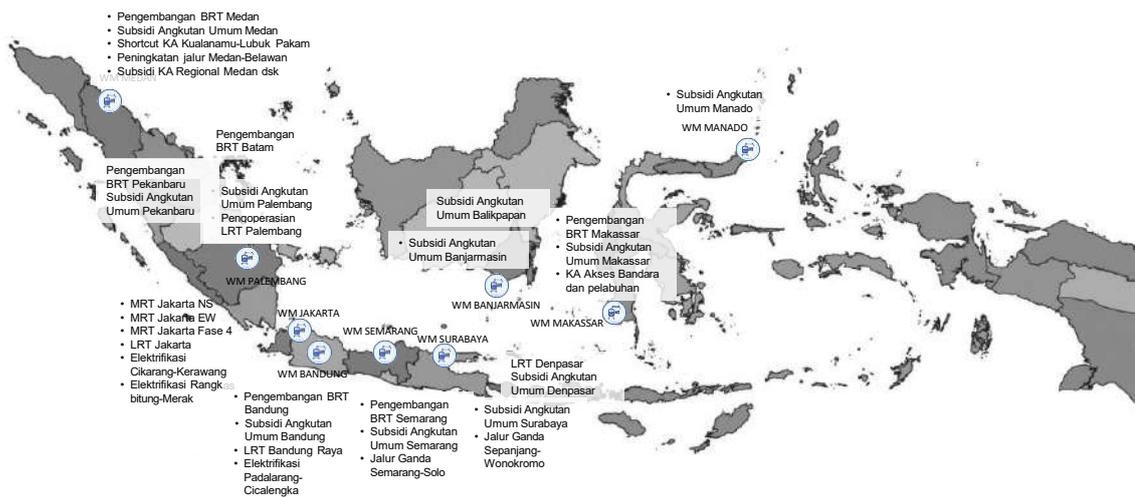
Gambar 4.4 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Barang



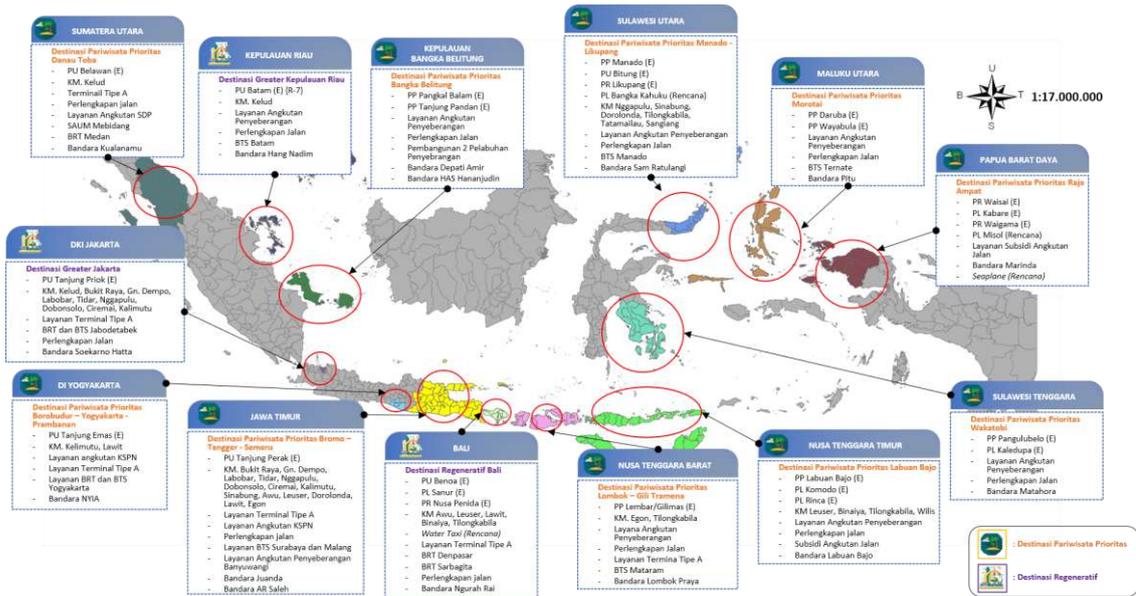
Gambar 4.5 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu



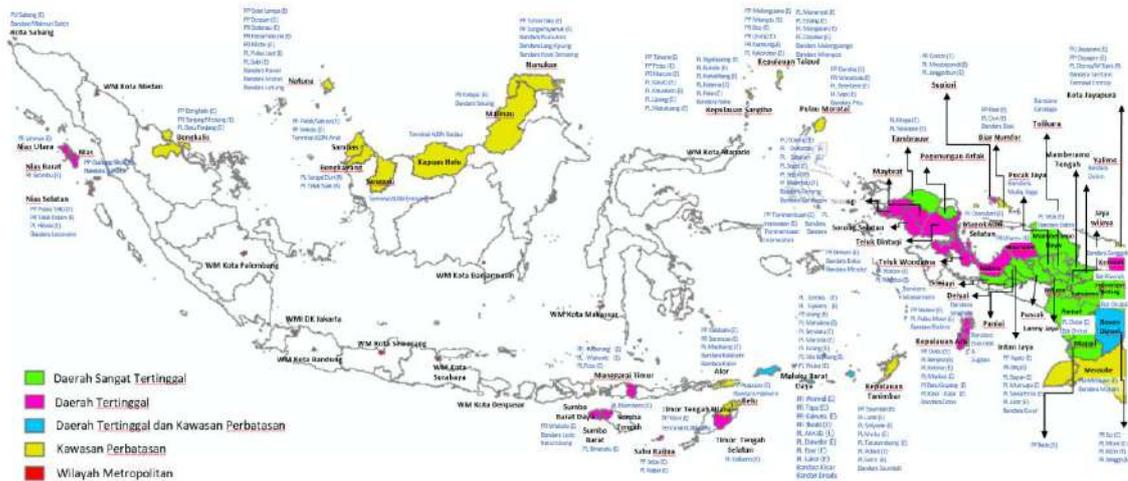
Gambar 4.6 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu



Gambar 4.7 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan



Gambar 4.8 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kawasan Pariwisata Prioritas



Gambar 4.9 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan

4.2.3 Program dan Kegiatan Direktif Presiden

Adanya fluktuasi kondisi politik, sosial, dan ekonomi yang sangat dinamis baik dalam skala nasional maupun global, adanya potensi bencana dan dampak perubahan iklim yang harus diantisipasi secara cepat dan tepat, mendorong perlu dilaksanakannya sejumlah program dan kegiatan yang sifatnya mendesak (*emerging*), direktif, dan belum terencana sebelumnya dalam RPJMN 2025-2029 maupun Renstra 2025-2029 ini.

Program dan direktif Presiden sifatnya adalah perintah yang wajib dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga. Oleh karena itu program dan kegiatan direktif tersebut akan diupayakan masuk ke dalam perencanaan tahunan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) yang disusun oleh Kementerian PPN/Bappenas, Rencana Kerja (Renja) Kementerian Perhubungan dan RKA (Rencana Kerja dan Anggaran) Kementerian Perhubungan serta dicatat sebagai perubahan terhadap Renstra (Rencana Strategis) akan dimasukkan dalam usulan Perubahan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 sesuai dengan mekanisme yang telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga.

Dalam hal ini terdapat beberapa potensi program dan kegiatan direktif presiden yang harus diakomodir, diantaranya sebagai konsekuensi dari:

- 1) Adanya perubahan/penetapan Peraturan Perundang-Undangan terkait bidang transportasi, misalnya: ditetapkannya UU Sistranas, perubahan UU Pelayaran/Penerbangan/LLAJ/Perkeretaapian, PP Penjagaan Laut dan Pantai, Perpres tentang Badan tertentu di bidang transportasi, dan lain-lain). Perubahan tersebut dapat berdampak pada lingkup program dan kegiatan yang dilaksanakan Kementerian Perhubungan.
- 2) Adanya perubahan kebijakan nasional terkait perencanaan pembangunan, misalnya: perubahan/penetapan PP tentang RTRWN, PP tentang KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), Perpres tentang Proyek Strategis Nasional (PSN), dan lain-lain, yang di dalamnya menugaskan kepada Kementerian Perhubungan untuk mengkoordinir dan/atau mendukung pelaksanaan dari kebijakan perencanaan tersebut;
- 3) Adanya perubahan kebijakan nasional terkait penganggaran (misalnya: UU APBN, PP PNPB Kementerian Perhubungan, Perpres Penugasan Proyek Strategis, dlsb) yang berdampak terhadap perubahan target kinerja ataupun program dan kegiatan di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- 4) Adanya Instruksi Presiden tentang penanggulangan bencana ataupun kondisi darurat lainnya, yang menugaskan Kementerian Perhubungan untuk memberikan fokus program dan kegiatan pada kawasan/lokasi tertentu yang perlu penanganan kedaruratan;
- 5) Adanya Instruksi Presiden mengenai program pembangunan tertentu, misalnya: Inpres Pelayaran Rakyat, Inpres Transportasi Publik, dlsb, yang mengharuskan adanya perubahan dalam struktur ataupun prioritas program dan kegiatan Kementerian Perhubungan;
- 6) Adanya arahan Presiden dalam Rapat Kabinet/Kunjungan Kerja/Acara lainnya yang menugaskan kepada jajaran Kementerian Perhubungan untuk melaksanakan atau mendukung program dan kegiatan tertentu sebagai respon atas perkembangan tertentu pada sektor terkait dan kondisi lapangan;
- 7) Adanya usulan dari pemangku kepentingan (misalnya: DPR/DPD, Pemerintah Daerah, dan Masyarakat) yang setelah berkonsultasi dengan Presiden

mendapatkan arahan untuk melaksanakan program dan kegiatan tertentu sebagai respon atas usulan publik.

- 8) Adanya usulan dari jajaran Kementerian Perhubungan yang disampaikan pada Rapat Kabinet/Kunjungan Kerja/Acara lainnya yang telah dikonsultasikan dan mendapatkan arahan dari Presiden untuk menjalankan program dan kegiatan tertentu dalam bidang transportasi.

Program dan kegiatan direktif Presiden dari Butir 1 s.d Butir 8 di atas, baik yang disampaikan langsung maupun ditetapkan melalui Peraturan, akan dilaksanakan oleh jajaran Kementerian Perhubungan sesuai ketentuan proses perencanaan dan penganggaran yang berlaku.

Sekretariat Jenderal mengkoordinir penyiapan justifikasi teknis serta dokumen pendukung pelaksanaan program dan kegiatan direktif presiden. Dalam hal terdapat hambatan dalam penyiapan *readiness criteria* dari program dan kegiatan direktif presiden tersebut, Sekretaris Jenderal melaporkannya kepada Menteri untuk mendapatkan arahan tindak lanjut.

Dalam hal pelaksanaan program dan kegiatan direktif presiden, terdapat konsekuensi anggaran yang mengharuskan dilakukannya prioritas ulang atas program dan kegiatan yang telah tertuang dalam Renstra 2025-2029, maka selanjutnya perubahan tersebut akan menjadi bahan pertimbangan dalam evaluasi dan pengendalian serta usulan perubahan terhadap Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029.

4.3 Kerangka Pendanaan

4.3.1 Kerangka Pendanaan Secara Umum

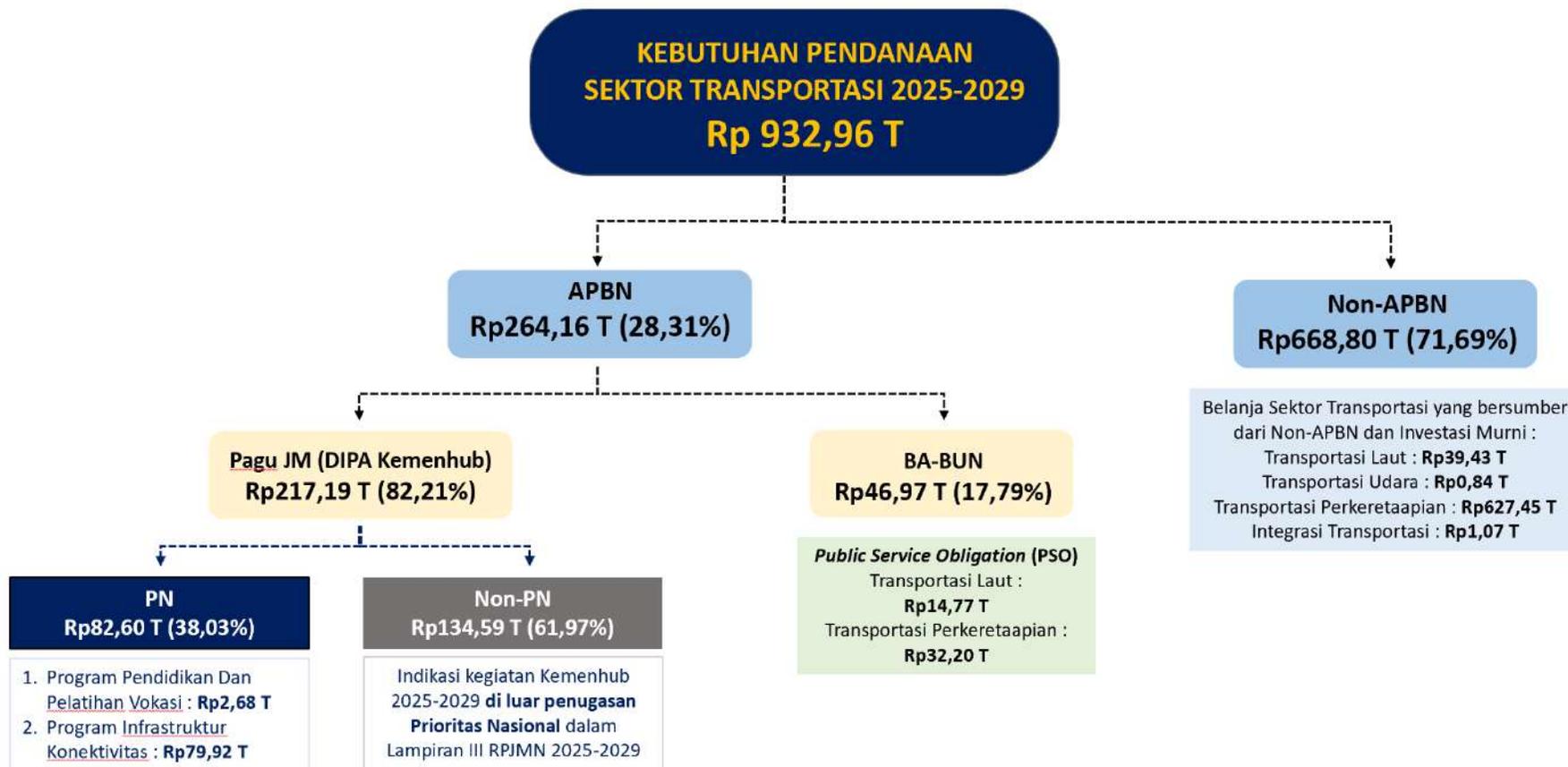
Pendanaan merupakan aspek penting dalam pencapaian target pembangunan maupun target kinerja, karena pembangunan infrastruktur dan penyediaan layanan transportasi publik memerlukan dana dalam skala besar dan membutuhkan kerangka pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang. Pemerintah perlu meningkatkan pembelanjaan sektor publik untuk mencapai target RPJMN 2025-2029 berupa peningkatan stok infrastruktur sebesar 2% dari 46,5% (Tahun 2025) menjadi 48,5% (Tahun 2029).

Sesuai skenario pendanaan dalam Lampiran I RPJMN 2025-2029 di mana alokasi pendanaan Pemerintah (APBN dan APBD) hanya mengkomposisi sekitar 7,22% dari seluruh kebutuhan pendanaan sektor transportasi, maka pada periode 5 tahun ke depan peran pendanaan dari BUMN diharapkan dapat mencapai minimal 6,13% dari total, dan sisanya sebanyak 86,65% diharapkan diperoleh dari Swasta.

Pada **Gambar 4.10** disampaikan skenario pendanaan penyelenggaraan bidang transportasi yang menjadi kewenangan Pusat (dikelola oleh Kementerian

Perhubungan) untuk perioda Renstra 2025-2029. Teridentifikasi potensi pendanaan untuk penyelenggaraan bidang transportasi 2025-2029 mencapai angka Rp932,96 Triliun dengan komposisi Rp264,16 Triliun (28,31%) berasal dari APBN, dengan rincian Rp217,19 Triliun sesuai Pagu Jangka Menengah (Pagu JM) yang diberikan kepada Kementerian Perhubungan, dan Rp46,97 Triliun bersumber dari BA-BUN, serta sekitar Rp 668,80 Triliun (71,69%) berasal dari Non-APBN dan Investasi Murni dengan melibatkan swasta dan pihak lainnya.

Sebagaimana telah tertuang indikasi dalam Lampiran III RPJMN 2025-2029 yang telah diidentifikasi kembali, pendanaan APBN untuk Kementerian Perhubungan sebanyak Rp82,60 Triliun (38,03% dari Pagu JM) dialokasikan untuk melaksanakan kegiatan Prioritas Nasional (PN) yang sudah ditetapkan penggunaannya. Sehingga terdapat sebanyak Rp134,59 Triliun (61,97% dari pagu JM) yang dapat digunakan untuk pelaksanaan kegiatan diluar penugasan RPJMN 2025-2029 (Non-PN).



Gambar 4.10 Indikasi Kerangka Pendanaan Secara Umum Sektor Transportasi Tahun 2025-2029

Dengan kerangka pendanaan seperti pada **Gambar 4.10** diatas, maka pelibatan peran swasta melalui berbagai skema KPBU (PPP), penanaman modal atas prakarsa swasta (PINA) ataupun berbagai bentuk pelibatan swasta lainnya di bidang transportasi sangat diharapkan dapat berkontribusi besar (hingga mencapai 71,69% dari total) dalam investasi di sektor transportasi.

Pemerintah mempunyai kewajiban menyediakan infrastruktur dasar terlepas dari kelayakan pengusahaannya. Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) diperlukan untuk mendukung proyek-proyek yang layak secara ekonomi namun kurang layak secara finansial. Adapun investasi swasta murni atau Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) diharapkan dapat digunakan untuk membiayai proyek-proyek transportasi yang sepenuhnya komersil.

Berdasarkan skema pendanaan pembangunan infrastruktur yang diterbitkan Bappenas, mekanisme optimalisasi peran BUMN dan Swasta maupun pendanaan internasional menjadi alternatif positif mengingat sumber pendanaan negara belum optimal memberikan pemerataan pembangunan infrastruktur. Peran swasta dan BUMN menjadi sangat penting dalam memberikan *multiplier effect* terhadap peningkatan iklim investasi, serta percepatan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional maupun wilayah yang akan berdampak pada kesejahteraan dan kemakmuran rakyat.

Skema pendanaan yang cocok digunakan pada suatu proyek tergantung pada karakteristik kelayakan proyek dari sisi ekonomi ataupun finansial. Di luar skema kerjasama yang umum diterapkan terdapat sejumlah potensi pendanaan yang layak dicoba tempuh. Potensi tersebut dapat berasal dari instrumen yang berbasis pada pemanfaatan potensi pendapatan negara (*betterment levies, development impact fees, land readjustment*, instrumen hutang (*loan, obligasi, development exactions, excess condemnation, linkage*) maupun optimalisasi aset (manajemen aset, *joint venture*, KPBU, PINA), serta instrumen pendanaan lainnya seperti CSR, hibah, dan Filantropi.

4.3.2 Indikasi Kebutuhan Pendanaan APBN Tahun 2025-2029

4.3.2.1 Indikasi Kebutuhan Pendanaan APBN Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sebagai pendetailan, maka pada **Tabel 4.6** disampaikan komposisi kebutuhan pendanaan APBN per Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan berdasarkan Kategori Penggunaannya.

Total pagu jangka menengah (pagu JM) APBN untuk Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 sebesar Rp217,19 Triliun. Komposisi anggaran antar Program adalah sebagai berikut: (1) Program Infrastruktur senilai Rp138,02 Triliun (63,55%), (2) Program Dukungan Manajemen senilai Rp70,53 Triliun (32,47%) dan (3) Program Diklat Vokasi senilai Rp8,65 Triliun (3,98%). Komposisi ini menunjukkan bahwa fokus alokasi APBN Kementerian Perhubungan sekitar 67,53% adalah untuk kegiatan teknis sesuai

core bussiness (pelayanan, konektivitas, keselamatan keamanan, serta SDM), dan sisanya digunakan untuk pelaksanaan kegiatan dukungan manajemen, yang jika dilihat lebih detail lebih dari 75% digunakan untuk operasional UPT (Unit Pelaksana Teknis) yang melakukan kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat pada simpul pelabuhan, bandara, stasiun, dan terminal yang dikelola Kementerian.

Komposisi pendanaan APBN per Unit Kerja Eselon (UKE) I di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2025-2029 (secara keseluruhan) cenderung berimbang sesuai lingkup tugas fungsi dan kewenangan. Alokasi terbesar diberikan kepada Ditjen Perhubungan Laut (28,84%) dan Ditjen Perhubungan Udara (22,20%) di mana kedua UKE I tersebut memiliki kewajiban untuk menyediakan infrastruktur dan menyelenggarakan pelayanan angkutan antar pulau, khususnya keperintisan, ke seluruh wilayah NKRI yang berupa kepulauan. Alokasi berikutnya diberikan kepada Ditjen Perkeretaapian (20,34%) dan Ditjen Perhubungan Darat (16,58%) yang bersama-sama dengan Ditjen Bina Marga (di Kementerian PU) menyediakan konektivitas pada jalur logistik utama, daerah tertinggal, dan kawasan perkotaan pada skala pergerakan dalam pulau dan penyeberangan.

Rencana pengalokasian APBN Kementerian Perhubungan dari Tahun 2025-2029 diatur sedemikian rupa sesuai ketersediaan pendanaan Pemerintah. Sumber pendanaan APBN Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagian besar berasal dari Rupiah Murni (RM) sekitar Rp157,95 Triliun (72,72% total) plus Rp1,81 Triliun (0,83%) untuk Rupiah Murni Pendamping (RMP). Sumber terbesar kedua berasal dari SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) sekitar Rp17,22 Triliun (7,93%) dari penerbitan surat utang negara berbasis syariah untuk mendanai pembangunan infrastruktur dan penyediaan pelayanan umum bidang transportasi yang memiliki nilai kemanfaatan umum, serta sesuai dengan prinsip syariah.

Sumber pendanaan terbesar ketiga berasal dari PLN (Pinjaman Luar Negeri) sekitar Rp15,76 Triliun (7,26%) baik dari Lembaga Donor Internasional ataupun negara sahabat. Umumnya pendanaan PLN digunakan untuk membiayai proyek prioritas dan mendesak di bidang transportasi yang bersifat strategis untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah, serta dialokasikan dana pendamping dan *readiness criteria* telah disiapkan dengan baik.

Sumber pendanaan terbesar yang keempat berasal dari PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) sebesar Rp14,96 Triliun (6,89%) dan disusul oleh pendanaan BLU (Badan Layanan Umum) sebesar Rp9,44 Triliun (4,35%) yang sebagian besar digunakan untuk penyediaan layanan publik dan pengembangan SDM di bidang Transportasi.

Sumber pendanaan lain yang berasal dari Hibah masih relatif kecil (Rp36,20 Triliun (0,02%)) yang umumnya bantuan hibah dari negara sahabat/lembaga internasional. Potensi hibah dalam negeri belum banyak tergali.

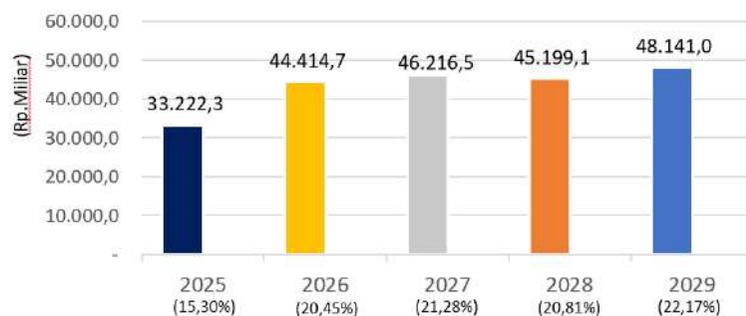
Tabel 4.6 Komposisi Anggaran Per Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2025-2029

**KOMPOSISI ANGGARAN UNIT KERJA ESELON I KEMENHUB 2025-2029
(PER TAHUN)**

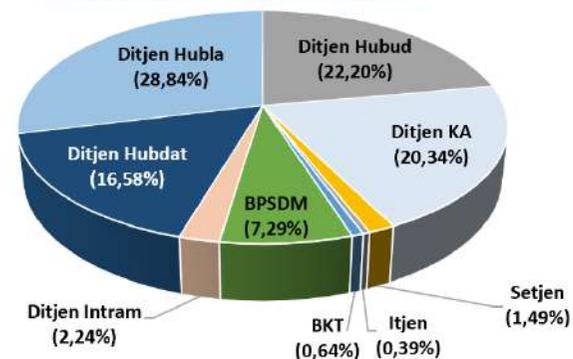
(dalam Miliar Rupiah)

UKE.I	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total (%)
Sekretariat Jenderal	680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16	1,49%
Inspektorat Jenderal	116,18	152,83	171,35	192,10	215,37	847,83	0,39%
Ditjen Perhubungan Darat	5.946,90	9.265,10	7.244,45	6.688,03	6.867,40	36.011,89	16,58%
Ditjen Perhubungan Laut	10.918,35	11.269,32	14.692,11	12.575,88	13.174,39	62.630,05	28,84%
Ditjen Perhubungan Udara	6.047,12	9.833,05	10.078,77	10.784,27	11.471,69	48.214,89	22,20%
Ditjen Perkeretaapian	6.480,59	8.766,91	9.043,98	9.535,15	10.354,54	44.181,17	20,34%
Ditjen Intram	193,23	252,57	1.159,51	1.468,17	1.785,27	4.858,74	2,24%
Badan Kebijakan Transportasi	116,77	190,00	323,88	356,27	399,46	1.386,39	0,64%
Badan Pengembangan SDM Perhubungan	2.722,89	3.840,05	2.891,61	3.066,58	3.302,37	15.823,50	7,29%
TOTAL	33.222,32	44.414,69	46.216,54	45.199,10	48.140,97	217.193,62	100,00%

Kerangka Postur Anggaran Tahunan



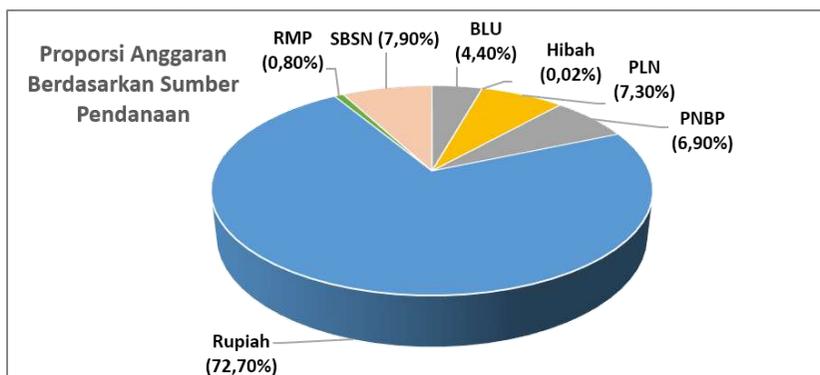
Proporsi Pendanaan Berdasarkan UKE I



Tabel 4.7 Komposisi Anggaran Per Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2025-2029 Berdasarkan Sumber Pendanaan

(dalam Miliar Rupiah)

UKE I	SUMBER PENDANAAN							TOTAL
	BLU	Hibah	PLN	PNBP	Rupiah	Rupiah Murni Pendamping (RMP)	SBSN	
01 - Sekretariat Jenderal	-	-	-	-	3.239,16	-	-	3.239,16
02 - Inspektorat Jenderal	-	-	-	-	847,83	-	-	847,83
03 - Ditjen Perhubungan Darat	-	-	2.902,76	246,87	30.474,38	1.811,04	576,84	36.011,89
04 - Ditjen Perhubungan Laut	250,38	36,20	12.050,23	12.847,30	35.414,11	-	2.031,83	62.630,05
05 - Ditjen Perhubungan Udara	3.079,11	-	-	1.690,18	41.943,77	-	1.501,83	48.214,89
08 - Ditjen Perkeretaapian	430,35	-	806,53	48,03	29.834,12	-	13.062,13	44.181,17
09 - Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	-	-	-	58,90	4.799,84	-	-	4.858,74
11 - Badan Kebijakan Transportasi	-	-	-	-	1.386,39	-	-	1.386,39
12 - Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	5.690,15	-	-	72,81	10.012,17	-	48,38	15.823,50
TOTAL	9.449,99	36,20	15.759,52	14.964,10	157.951,77	1.811,04	17.221,01	217.193,62
TOTAL (PERSENTASE)	4,4%	0,02%	7,3%	6,9%	72,7%	0,8%	7,9%	100,0%



4.3.2.2 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Bidang Transportasi Tahun 2025-2029

Selain kebutuhan alokasi APBN Kementerian Perhubungan 2025-2029 pada **Sub Bab 4.3.2.1** sebelumnya, terdapat juga kebutuhan alokasi APBN melalui Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara (BA-BUN) untuk penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Bidang Transportasi. PSO diberikan untuk pelayanan publik di bidang transportasi kelas ekonomi sehingga tarifnya lebih terjangkau oleh masyarakat dalam rangka pemerataan. Pada **Tabel 4.8** disampaikan indikasi kebutuhan pendanaan PSO Bidang Transportasi 2025-2029. Total kebutuhan pendanaan untuk penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Bidang Transportasi Tahun 2025-2029 mencapai Rp46,97 Triliun, dengan komposisi sekitar Rp32,20 Triliun untuk PSO bidang perkeretaapian dan Rp14,77 Triliun untuk PSO bidang transportasi laut.

Tabel 4.8 Indikasi Kebutuhan Pendanaan PSO Bidang Transportasi 2025-2029

No	Unit Kerja	Kebutuhan PSO (dalam Rp.Miliar)					Total
		2025	2026	2027	2028	2029	
1	Sekretariat Jenderal	-	-	-	-	-	-
2	Inspektorat Jenderal	-	-	-	-	-	-
3	Ditjen Perhubungan Darat	-	-	-	-	-	-
4	Ditjen Perhubungan Laut	2.978,44	2.968,45	2.953,57	2.941,14	2.928,71	14.770,31
5	Ditjen Perhubungan Udara	-	-	-	-	-	-
6	Ditjen Perkeretaapian	4.797,05	5.864,21	6.928,09	7.263,21	7.351,28	32.203,85
7	Ditjen Intram	-	-	-	-	-	-
8	BKT	-	-	-	-	-	-
9	BPSDM Perhubungan	-	-	-	-	-	-
	Total	7.775,49	8.832,66	9.881,66	10.204,35	10.279,99	46.974,16

PSO kereta api kelas ekonomi diberikan untuk pelayanan (i) KA Antar Kota (KA Ekonomi Jarak Jauh, KA Ekonomi Jarak Sedang, (ii) KA Perkotaan (KA Ekonomi Jarak Dekat, KRD Ekonomi, KRL Jabodetabek, KRL Yogyakarta), serta (iii) Penyelenggaraan LRT Jabodebek (Subsidi Sarana dan Subsidi Prasarana). Diharapkan PSO Kereta Api Kelas Ekonomi ini dapat melayani hingga 400-500 juta penumpang per tahun terutama pada angkutan *commuter* di perkotaan.

PSO angkutan laut diberikan untuk sejumlah trayek angkutan laut kelas ekonomi yang ditugaskan kepada PT Pelni untuk menghubungkan sejumlah pusat kegiatan dengan seluruh wilayah Indonesia sebagai pemerataan dan penjagaan kedaulatan bangsa. Penyelenggaraan PSO angkutan laut ini diharapkan dapat menyediakan tarif angkutan laut yang terjangkau dalam mendukung pencapaian target jumlah penumpang angkutan laut non komersil dalam RPJMN 2025-2029.

Di masa datang, kegiatan penyelenggaraan pelayanan angkutan penumpang dan barang yang sifatnya subsidi, baik perintis maupun PSO. akan diupayakan untuk diintegrasikan pengalokasian dan pengelolaannya, termasuk untuk bidang transportasi darat dan transportasi udara (serta untuk transportasi perkeretaapian dan transportasi laut yang sudah ada PSO saat ini).

4.3.3 Indikasi Potensi Pendanaan Non-APBN

Sesuai struktur kerangka pendanaan pada **Gambar 4.10**, indikasi potensi belanja sektor transportasi yang bersumber dari bauran Pembiayaan/Non APBN/APBN (khususnya melalui skema KPBU maupun PINA) sekitar Rp 670,272 Triliun, dengan sekitar Rp 1,47 Triliun sudah masuk ke dalam struktur pagu JM, dan sekitar Rp Rp. 668,802 Triliun merupakan identifikasi potensi dari masing-masing moda.

Detail indikasi potensi Pendanaan Non-APBN Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.7**. Daftar kegiatan yang teridentifikasi memiliki potensi Pendanaan Non-APBN tersebut sangat berpotensi untuk mengalami perubahan seiring dengan bertambahnya informasi rencana investasi yang dilakukan oleh BUMN/Swasta, maupun Pemerintah Daerah, serta adanya potensi kebijakan Proyek Strategis Nasional (PSN) baru di sektor transportasi di luar yang sudah tercantum dalam Lampiran I RPJMN 2025-2029.

Tabel 4.9 Indikasi Pendanaan Non APBN Kementerian Perhubungan

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
TRANSPORTASI LAUT		9.435,94			
A	PENGERUKAN	2.257			
1	Pelabuhan Kumai (8.897.645,16 m ³)	775,96	Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
2	Pelabuhan Sampit (4.817.305,60 m ³)	499,74	Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
3	Pelabuhan Cilacap (343.438,56 m ³)	18,92	Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
4	Pelabuhan Pangkal Balam (2.187.548,65 m ³)	229,45	Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
5	Pelabuhan Tana Paser (689.312,83 m ³)	92,72	Pemerintah/Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
6	Pelabuhan Teluk Melano (4.181.215,19 m ³)	221,61	Pemerintah/Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
7	Pelabuhan Agats (3.145.729,57 m ³)	402,18	Pemerintah/Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
8	Pelabuhan Tanah Ampo (181.198,13 m ³)	16,46	Pemerintah/Badan Usaha Pelabuhan	Sudah dilaksanakan studi	
B	KONSESI	36.022,68			
	KONSESI WTD P	15.996,75			
1	Nipa, Prov. Kepulauan Riau	752,89	PT Pelabuhan Indonesia (Persero)	Persetujuan dan penandatanganan konsesi	
2	Muara Jawa, Prov. Kalimantan Timur	491,66	PT Pelabuhan Tiga Bersaudara	Persetujuan dan penandatanganan konsesi	
3	Tanjung Carat Kabupaten Banyuasin, Palembang, Prov. Sumatera Selatan	893,43	PT Benua Laut Lepas	Persetujuan dan penandatanganan konsesi	

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
4	Sangkalirang Kabupaten Kutai Timur, Prov. Kalimantan Timur	2.595,54	PT Biru Arnawama Timur	Penandatanganan dan operasional	
5	Bunati, Prov. Kalimantan Selatan	3.076,68	PT Tata Bumi Khatulistiwa	Persetujuan dan penandatanganan konsesi	
6	Sanggatta, Prov. Kalimantan Timur	1.363,13	PT Bumi Laut Biru	Persetujuan dan penandatanganan konsesi	
7	Muara Sabak, Prov. Jambi	171,65	PT Sepakat Sejahtera Selamanya	Persetujuan dan penandatanganan konsesi	
8	Nipa II, Prov. Kepulauan Riau	214,36	PT Arielia Samudra Respati	Pelelangan	
9	Satui, Prov. Kalimantan Selatan	2.015,83	PT Dua Samudera Perkasa	Pelelangan	
10	Bunyu, Prov. Kalimantan Utara	617,96	PT Wijaya Inti Nusantara Samudra	Pelelangan	
11	Nunukan, Prov. Kalimantan Utara	580,00	PT Wisesa Bahtera Tandjung	Penetapan pemrakarsa	
12	Bontang, Prov. Kalimantan Timur	549,00	PT Tanjung Aman Mineral	Penetapan pemrakarsa	
13	Amborawang Laut, Prov. Kalimantan Timur	837,00	PT Tanjung Berlian Samboja	Penetapan pemrakarsa	
14	Selat Sunda, Prov. Banten	214,36	PT Salam Nusantara Servis	Penetapan pemrakarsa	
15	Selat Sunda, Prov. Banten	1.388,60	PT Sarana Terminal Makmuir	Penetapan pemrakarsa	
16	Marangkayu, Prov. Kalimantan Timur	172,67	PT Pelindo Jasa Maritim	Penetapan pemrakarsa	

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
17	Selat Sunda, Prov. Banten	62,00	PT Pelabuhan Cilegon Mandiri	Penetapan pemrakarsa	
	KONSESI PERUBAHAN TERSUS/TUKS MENJADI TERMINAL UMUM	4.154,98			
1	PT Tunas Inti Abadi	463,67	PT Pelabuhan Buana Reja	Penandatanganan dan operasional	
2	PT Talenta Bumi	504,20	PT Pelabuhan Talenta Bumi	Penunjukan konsesi	
3	PT Pantai Damai Sejahtera	157,51	PT Pelabuhan Lembar Sejahtera	Penunjukan konsesi	
4	PT Edy Jaya Putra	20,90	PT Edy Jaya Putra	Penunjukan konsesi	
5	PT Karya Makmur Lestari	28,68	PT Karya Makmur Lestari	Proses penunjukan konsesi	
6	PT Tapin Coal Terminal	1.360,56	PT Tapin Coal Terminal	Proses penunjukan konsesi	
7	PT Kawasan Industri Dumai	1.184,41	PT Bahari Pelabuhan Indonesia	Proses penunjukan konsesi	
8	PT Intipratama Bandar Kariangau	83,90	PT Intipratama Bandar Kariangau	Proses penunjukan konsesi	
9	PT Triple Eight Energy	22,89	PT Triple Eight Energy	Proses penunjukan konsesi	
10	PT Hasnur Jaya Internasional	195,35	PT Hasnur Jaya Internasional	Proses penunjukan konsesi	
11	PT Nuansacipta Coal Investment	132,91	PT MNC Port Indonesia	Reviu BPKP	

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
	KONSESI ALUR	4.242,88			
1	Perairan Selat Laut Provinsi Kalimantan Selatan	2.413,76	PT Dua Samudera Perkasa	Pemenuhan kewajiban pemrakarsa	
2	Pelabuhan Samarinda Provinsi Kalimantan Timur (Sungai Mahakam via Muara Pegah)	667,98	PT Kawan Selaras Sejahtera	Pemenuhan kewajiban pemrakarsa	
3	Perairan Sungai Mentaya Provinsi Kalimantan Tengah	405,00	PT Kawan Selaras Sejahtera	Penetapan pemrakarsa	
4	Ambang Sungai Barito	756,14	PT Ambang Barito Nusapersada	Pemenuhan kewajiban pemrakarsa	
	KONSESI GREENFIELD	11.628,08			
1	Terminal Petikemas Muaro Jambi	4.855,34	PT Wahyu Samudra Indah	Penandatanganan dan operasional	
2	Pelabuhan Lelilef	1.125,88	PT Weda Bay Port	Penandatanganan dan operasional	
3	Terminal Umum Setangga	3.669,46	PT Dua Samudera Perkasa	Penandatanganan dan operasional	
4	Pelabuhan Bina Cahaya Timur	304,49	PT Bina Cahaya Timur	Penunjukan konsesi	
5	Terminal Curah Baru Pelabuhan Tj Emas	578,68	PT Sinar Centra Cipta	Penunjukan konsesi	
6	Terminal Umum Batubara Keramasan	1.094,22	PT Dermaga Anugerah Bersama	Penunjukan konsesi	
C	KERJASAMA PEMANFAATAN	976,22			
1	Pelabuhan Sintete	8,11	KSOP Kelas V Sintete dengan PT. Pelindo	Sudah berjalan	

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
2	Pelabuhan Garongkong	739,84	UPP Kelas II Garongkong dengan PT. Pelindo	Sudah berjalan	
3	Pelabuhan Tanjung Wangi	31,50	KSOP Kelas III Tanjung Wangi dengan PT. Pelabuhan Lembar Sejahtera	Dalam Proses	
4	Pelabuhan Taddan	30,50	UPP Kelas II Branta dengan PT. Kianna Putri Pelayaran	Dalam Proses	
5	Pelabuhan Belang Belang	57,26	UPP Kelas III Belang Belang dengan PT. Transporindo Nusantara Terminal	Dalam Proses	
6	Pelabuhan Nabire	74,82	UPP Kelas II Nabire dengan PT. Transporindo Nusantara Terminal	Dalam Proses	
7	Pelabuhan Probolinggo	42,30	KSOP Kelas IV Probolinggo dengan PT. Delta	Dalam Proses	

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
			Artha Bahari Nusantara		
D	WATER TAXI	180,00			
1	Bali	180,00	PT ASDP Indonesia Ferry dan Injourney Airports	dalam proses pengusulan PSN, Studi kelayakan finansial oleh BUMN	
TRANSPORTASI UDARA		841,00			
1	Pengembangan Bandar Udara Singkawang	841,00	KPBU	Proses Lelang (Pra Kualifikasi)	Solicited Project
TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN		627.450,96			
1	Pembangunan Jalur KA Lintas Rantauprapat - Kota Pinang Segmen II antara Pondok S5 - Kota Pinang	100,00	Investasi Murni	Proses pengadaan lahan menggunakan dana dari LMAN	Pengembangan kereta api antar kota
2	Pengoperasian KA Perkotaan Bandung Raya	20.328,00	KPBU	Dalam proses penyusunan FBC oleh PT SMI	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam Investor Gathering)
3	Pembangunan dan Pengoperasian MRT Lebak Bulus/Extended MRT Jakarta (Stasiun Lebak Bulus – Pondok Cabe)	5.036,46	KPBU	- Studi basic design BPTJ (2024) - OBC KPBU (2020)	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam Investor Gathering)
4	MRT Fatmawati-TMII-Kampung Rambutan	12.100,00	Investasi Murni	Tahun 2022 telah disusun FS yang dikerjakan oleh PT MRT Jakarta bekerja sama dengan KIND (Korea Overseas Infrastructure and Urban Development)	Pengembangan kereta api perkotaan
5	Reaktivasi Jalur KA Krenceng - Anyer Kidul	150,00	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA	Pengembangan kereta api antar kota

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
				tidak aktif di Provinsi Jawa Barat dan Banten	
6	Reaktivasi Jalur KA Kalisat – Panarukan	100,00	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Jawa Timur	Pengembangan kereta api antar kota
7	Reaktivasi Jalur KA Naras - Sungai Limau	100,00	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Sumatera Barat	Pengembangan kereta api antar kota
8	Pembangunan Pengembangan Jalur Kereta Api Kayutanam - Padang Panjang - Bukittinggi – Payakumbuh	100,00	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Sumatera Barat	Pengembangan kereta api antar kota
9	Pembangunan Jalur KA Kotapadang - Pulau Baai	100,00	KPBU (User Charge)	Telah dilakukan kajian awal (2019)	Pengembangan kereta api antar kota
10	Pembangunan Jalur KA antara Kutablang - Matang Glumpang Dua - Bireuen Lintas Lhokseumawe – Bireuen	100,00	Investasi Murni	Penetapan trase oleh Menteri Perhubungan tahun 2017	Pengembangan kereta api antar kota
11	Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Feeder LRT Jabodebek Stasiun Harjamukti – Taman Buah Mekarsari – Citraraya	10.612,00	Investasi Murni	- PT Minsky sedang berproses untuk melengkapi penyampaian LOI (Letter of Intent) dengan dokumen pendukung - Proses kajian oleh PPIT (Studi Pendahuluan)	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam Investor Gathering) (rencana konstruksi jalur dan stasiun elevated)
12	Rencana Pengembangan Feeder MRT Jakarta Teknologi LRT/Monorel/Suspended Monorel (elevated)	11.187,00	Investasi Murni	Persiapan studi oleh masing-masing calon investor (terindikasi 3 calon investor)	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam Investor Gathering)

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
13	Perpanjangan Kereta Api Cepat Bandung-Surabaya	541.937,50	Investasi Murni	Persiapan kajian oleh PT KCIC	Pengembangan kereta api antar kota (ditawarkan dalam Investor Gathering)
14	Pengembangan Jalur Kereta Api Mendukung Pelabuhan Patimban (Angkutan Barang)	12.500,00	Investasi Murni	Toyota Tshuso sedang berproses untuk melengkapi penyampaian LOI (Letter of Intent) dengan dokumen pendukung	<ul style="list-style-type: none"> - Pengembangan kereta api barang antar kota (ditawarkan dalam Investor Gathering) - Rencana KA akses Pelabuhan Patimban elevated (23,2 km) dan at grade (16,8 km), sumber: Reviu SID Jalur Kereta Api Akses Menuju Pelabuhan Patimban (2022) - Data dalam studi masih berdasarkan masterplan Pelabuhan Patimban sebagaimana KP 87 2017
15	LRT Bali/KA Bandara I Gusti Ngurah Rai	13.000,00	Investasi Murni	Pemprov Bali melalui PT SBDJ (Sarana Bali Dwipa Jaya) telah menetapkan PT BIP (Bumi Indah Prima) sebagai Lead Consortium of Investors yang akan menyusun kajian kelayakan, dokumen trase dan basic design	Pengembangan kereta api perkotaan
INTEGRASI TRANSPORTASI		1.075,00			

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
A	Pembangunan Prasarana Integrasi Transportasi Multimoda di Simpul Utama dan Kawasan Prioritas	195,00			
1	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Belawan-Kuala Tanjung dan KEK Sei Mangkei	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
2	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Makassar dan Kawasan Industri Bantaeng	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
3	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Manokwari dan Kawasan Industri Teluk Bintuni	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
4	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Patimban	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
5	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Panjang	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
6	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Pontianak dan Kawasan Industri Landak	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
7	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Tanjung Perak	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
8	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Sorong dan KEK Sorong	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
9	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Ambon	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
10	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Banjarmasin dan Kawasan Industri Jorong	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
11	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Banten dan Kawasan Industri Wilmar Serang	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
12	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Tanjung Emas dan Kawasan Industri Batang	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
13	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di Pelabuhan Tanjung Priok	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
B	Pembangunan Prasarana Integrasi Transportasi Antarmoda di Daerah Prioritas Pariwisata	150,00			
1	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Danau Toba	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
2	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Labuan Bajo	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
3	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Lombok-Gili-Tramena	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
4	Pengembangan Fasilitas Alih Moda di Kawasan Pariwisata Raja Ampat	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
5	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Bangka Belitung	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
6	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Borobudur-Yogyakarta-Prambanan	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
7	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Bromo-Tengger-Semeru	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
8	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Manado-Likupang	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
9	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Morotai	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
10	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pariwisata Wakatobi	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
C	Pembangunan Prasarana Integrasi Transportasi Antarmoda di Simpul Utama	180,00			
1	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Bandara Kertajati	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
2	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Bandara Kualanamu	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
3	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pelabuhan Merak-Bakauheuni	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
4	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Pelabuhan Tanjung Perak	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
5	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
6	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Pelabuhan Belawan	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
7	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Pelabuhan Makassar	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
8	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Stasiun Garongkong	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
9	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Terminal Tirtonadi	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
10	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Bandara Hang Nadim	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
11	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Bandara Juanda	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
12	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
D	Pembangunan Prasarana Integrasi Transportasi Multimoda di Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)	75,00			
1	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di KSPP Sumatera Selatan	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
2	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di KSPP Nusa Tenggara Timur	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
3	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di KSPP Kalimantan Tengah	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
4	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di KSPP Papua Selatan	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
5	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Barang di KSPU Sumatera Utara	15,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
E	Pembangunan Prasarana Integrasi Transportasi Antarmoda di Wilayah Metropolitan	475,00			
1	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Transport Hub/Interchange Metropolitan Jabodetabek	75,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
2	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Dukuh Atas	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
3	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Bekasi Barat	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
4	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Depok Baru	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
5	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Tegalluar Bandung	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
6	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Gubeng Surabaya	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
7	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Pusat Kota Medan	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif

NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
8	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Banjarbaru	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
9	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Center Point of Indonesia Makassar	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
10	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Jakabaring Palembang	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
11	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Kota Manado	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
12	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Kuta Badung	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
13	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Kawasan TOD Pusat Kota Semarang	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
14	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Transport Hub/Interchange Metropolitan Gerbangkertosusila	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
15	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Transport Hub/Interchange Metropolitan Mebidangro	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
16	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Transport	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif



NO	NAMA KEGIATAN	INDIKASI PEMBIAYAAN (RP MILIAR)	SKEMA PEMBIAYAAN	STATUS / POSISI SAAT INI (AGUSTUS 2025)	KETERANGAN
	Hub/Interchange Metropolitan Patungraya Agung				
17	Pengembangan Fasilitas Alih Moda Penumpang di Transport Hub/Interchange Metropolitan Sarbagita	25,00	Swasta	Belum ada kajian	Bersifat indikatif
TOTAL NON-APBN		668.802,90			

Keterangan:

*) Kegiatan Non-APBN Kemenhub bersifat indikatif, dan belum memiliki RO pada RSPP

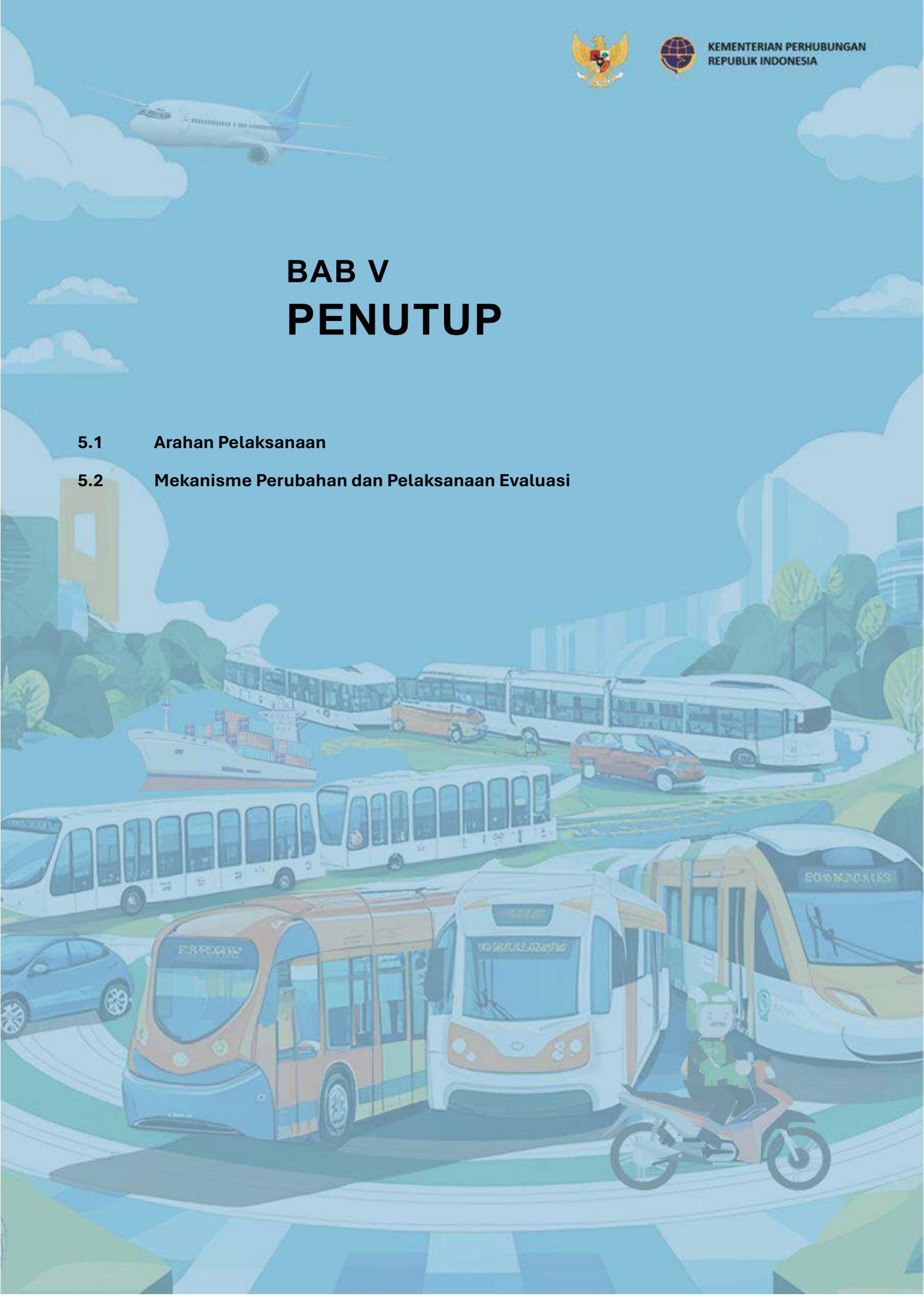
**) Pelaksanaan kegiatan non-APBN dapat diintervensi APBN apabila ada penugasan dari Pemerintah.



BAB V PENUTUP

5.1 Arahan Pelaksanaan

5.2 Mekanisme Perubahan dan Pelaksanaan Evaluasi



5.1 Arahan Pelaksanaan

Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 disusun sesuai Perpres 80 Tahun 2025 adalah Peraturan Presiden tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (K/L) yang berisi tentang visi, misi, tujuan, sasaran, arah kebijakan dan strategi, kerangka regulasi, kerangka kelembagaan, dan kerangka pendanaan pembangunan di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi serta kewenangan Kementerian Perhubungan

Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan-undangan di bidang transportasi, dokumen rencana induk setiap moda transportasi, serta dokumen perencanaan pembangunan nasional, khususnya RPJPN 2025-2045 (UU No. 59 Tahun 2024) dan RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025)

Setiap Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan menyusun dokumen restra masing-masing dengan mengacu kepada Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini serta berpedoman Perpres 80 Tahun 2025 adalah Peraturan Presiden tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (K/L).

Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan acuan bagi penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja.

Sebagai bentuk akuntabilitas kinerja, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja akan dinilai berdasarkan capaian pelaksanaan kegiatan dan target kinerja yang tertuang dalam Renstra sebagaimana setiap tahun ditandatangani dalam Perjanjian Kinerja (PK) sesuai dengan alokasi anggaran yang diterima

5.2 Mekanisme Perubahan dan Pelaksanaan Evaluasi

Sesuai ketentuan dalam Perpres 80 Tahun 2025 adalah Peraturan Presiden tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (K/L), maka perubahan terhadap Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini dapat dilakukan jika terdapat:

- 1) Perubahan kebijakan pemerintah yang dituangkan dalam peraturan perundang-undangan,
- 2) Perubahan organisasi dan tata kerja,
- 3) Kebijakan nasional terkait perencanaan penganggaran.

Perubahan terhadap muatan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan dan target kinerja di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK) dan Rencana Kerja (Renja) Kementerian Perhubungan.

Monitoring, pelaporan dan Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini dilaporkan dalam LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri PAN-RB untuk selanjutnya dievaluasi. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LKIP Kementerian Perhubungan merupakan bagian dari penilaian prestasi pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

Evaluasi paruh waktu pelaksanaan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dapat dilakukan pada pertengahan masa berlaku (sekitar Tahun 2027-2028) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja dan pelaksanaan pembangunan yang ditetapkan, serta dalam rangka menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan untuk mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2029).

Evaluasi akhir pelaksanaan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dilakukan pada Tahun ke-4 (Tahun 2028) yang dilengkapi prognosis capaian akhir di Tahun 2029 sebagai bahan pertimbangan untuk penyusunan Renstra pada perioda selanjutnya (2030-2034).



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

LAMPIRAN

