Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau

Rencana Strategis (Renstra)
Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau
2020-2024

KATA PENGANTAR

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024 disusun dengan mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, dan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM80 Tahun 2020 tentang Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 serta Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP. 936/DJPL/2020 tentang Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024.

Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024 memuat Sasaran, Arah Kebijakan, Strategi, Kegiatan, Sasaran Kegiatan (SK) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dan target yang akan dicapai, serta indikasi pendanaan sesuai tugas dan fungsi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau dalam kurun waktu tahun 2020 - 2024.

Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024 dilaksanakan berdasarkan pada evaluasi pelaksanaan kegiatan dan program tahun 2020 dan 2021, pelaksanaan reviu atas Sasaran Kegiatan (SK) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK), serta penambahan isu sistem manajemen anti penyuapan.

Dengan ditetapkannya Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024, pelaksanaan kegiatan untuk Tahun 2020-2024 diharapkan dapat mencapai kinerja yang lebih baik dan memenuhi aspek akuntabilitas kinerja pemerintahan. Selanjutnya dokumen ini diharapkan menjadi acuan dalam perencanaan dan penganggaran Tahun 2020-2024 di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020 -2024.

Dengan memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa pada kesempatan ini kepada semua pihak untuk dapat saling bersinergi dalam pelaksanaan Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024 guna tercapainya tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Baubau, 2023
Kepala Kantor
Kesyahbandaran dan Otoritas
Pelabuhan Kelas II Baubau

Jasra Yuzi Irawan, S.E, M.M.
NIP. 19750217 199703 1 002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR II

DAFTAR ISI IIi

DAFTAR TABEL v

DAFTAR GAMBAR vi

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1. LATAR BELAKANG 1

1.2 CAPAIAN PELAKSANAAN RENSTRA KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS I BAUBAU 2015-2019 1

1.2.1 CAPAIAN TARGET KINERJA KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS I BAUBAU 2015-2019 1

1.2.2 REALISASI KINERJA KEUANGAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS I BAUBAU TAHUN 2015-2017 15

1.3 IDENTIFIKASI PERKEMBANGAN POTENSI DAN PERMASALAHAN 18

1.3.1 Perubahan Lingkungan Strategis dan Isu Strategis Transportasi Laut 18

1.3.1.1 Perubahan Lingkungan Stategis Transportasi Laut ... 18

1.3.1.2 Isu Strategis Transportasi Laut 19

1.1.1. Perubahan Lingkungan dan Isu Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan 19

1.1.2. Perubahan Lingkungan Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan 19

1.3.2.1 Isu Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan 20

BAB II VISI, MISI, DAN SASARAN STRATEGIS 22

2.1 ***VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL***

2.2 ***AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN (NAWA CITA)***

2.3 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 26

2.3.1 Visi Kementerian Perhubungan 27

2.3.2 Misi Kementerian Perhubungan 27

2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan 29

2.3.4 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan30

2.4 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 32

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024 32

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024 32

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024 32

2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 33

2.5 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS I BAUBAU 38

2.5.1 Visi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020 - 2024.....31

2.5.2 Misi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020 - 2024.....31

2.5.3 Tujuan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020 – 2024..... 31

2.5.4 Sasaran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020

– 2024 …… 31

BAB III ARAH KEBIJAKAN STRATEGIS.....47

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGIS NASIONAL.....47

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 51

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 51

3.3.1 Arah Kebijakan Umum Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024 51

3.3.2 Strategi dan Arah Kebijakan Perhubungan Laut Tahun 2020 – 2024 56

3.4 ARAH KEBIJAKAN KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BAUBAU 53

3.5 KERANGKA REGULASI 56

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN 60

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....62

4.1 TARGET KINERJA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BAUBAU 2020-2024.....62

4.2 ***KERANGKA PENDANAAN.....***

4.2.1 Realisasi Pendanaan 2015-2019.....74

4.2.2 Kebutuhan Pendanaan 2020-2024.....77

BAB V PENUTUP.....81

5.1 Kesimpulan

5.2 Arahan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau

5.3 Mekanisme Evaluasi dan Perubahan

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Hasil Capaian Indikator Kinerja Sasaran pada Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Baubau 2015-2019 6

Tabel 1.2 Perkembangan Alokasi Anggaran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2015-2019.....16

Tabel 1.3 Penyerapan Anggaran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas Baubau

Tabel 1.4 Perubahan Lingkungan Strategis Penyelenggaraan Transportasi Laut... 18

Tabel 1.5 Isu Strategis dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut.....19

Tabel 1.6 Perubahan Lingkungan Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan 20

Tabel 1.7 Isu Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan 20

Tabel 2.1 Sasaran Strategis dan IKU Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2015- 2019 43

Tabel 3.1 Sasaran dan Indikator Naskah Teknokratik RPJMN Tahun 2020-2024 Bidang Perhubungan Laut 47

Tabel 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Ditjen Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 57

Tabel 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Baubau.....53

Tabel 3.4 Kerangka Regulasi Transportasi Laut.....60

Tabel 4.1 Target Kinerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024
.....66

Tabel 4.2 Realisasi Anggaran Pada Masing-masing Kegiatan di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Baubau.....75

Tabel 4.3 Kebutuhan Pendanaan untuk Masing-masing Kegiatan di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Baubau.....78

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Peta Strategis Kementerian Perhubungan 30

Gambar 2. 2 Peta Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut..... 34

Gambar 2.3 Peta Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 40

BAB I PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Sebagaimana diketahui, bahwa penyusunan dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau, Tahun 2020-2024 merupakan pelaksanaan amanat dari UU 25/2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN), yang memerintahkan agar diakhir masa pelaksanaan RPJMN/Renstra yang sedang berjalan, dalam hal ini perioda RPJMN/Renstra 2015-2019, setiap Kementerian dan Lembaga (termasuk unit organisasi di bawahnya) wajib menyiapkan Renstra-KL sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya dengan berpedoman kepada rancangan awal RPJM Nasional.

Dengan ditetapkannya Presiden RI terpilih untuk perioda 2020-2024 pada bulan Oktober 2019 dilakukan proses politik untuk penyelerasan dengan visi dan misi Presiden Terpilih. Dan terakhir, setelah ditetapkannya Perpres tentang RPJMN 2020-2024 di awal tahun 2020, maka selanjutnya dapat dilakukan proses penetapan Renstra secara terhirarki di masing-masing Kementerian/Lembaga berikut dengan Unit Organisasi di bawahnya.

Rencana Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau , 2020-2024 merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, berupa program pembangunan yang ditangani langsung oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau .

Sejalan dengan perkembangan kebijakan di tingkat nasional maupun internal, dan dalam rangka mengantisipasi perubahan isu strategis dan lingkungan strategis yang terjadi, maka kebutuhan untuk dilakukannya penyusunan Rencana Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024 menjadi sangat penting guna menentukan arah dan sasaran pembangunan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024, sebagaimana ditetapkan dalam Rencana Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024.

1.2 CAPAIAN PELAKSANAAN RENSTRA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU 2015-2019

1.2.1 CAPAIAN TARGET KINERJA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU 2015-2019

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2015-2019 telah ditetapkan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) untuk mengukur tingkat keberhasilan dari sasaran yang telah ditetapkan. Berikut ini adalah ini adalah IKU serta sasaran yang telah ditetapkan:

a. Pada sasaran **"Menurunnya jumlah kecelakaan di wilayah kerja pelabuhan"** dengan indikator kinerja jumlah kejadian kecelakaan:

   - Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia (kejadian).

- Jumlah kejadian kecelakaan oleh sebab alam (kejadian).
- Jumlah kejadian kecelakaan oleh sebab teknis dan lainnya (kejadian).

b. Pada sasaran **"Meningkatnya kinerja kegiatan pengawasan, pemeriksaan, dan kegiatan lainnya dalam rangka keselamatan dan keamanan di lingkungan kerja pelabuhan"** dengan indikator kinerja, meliputi:

1) Jumlah Pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi ISPS Code (kegiatan).
2) Jumlah Pelaksanaan penertiban olah gerak kapal /shifting dan penundaan kapal perairan dan alur pelayaran di pelabuhan (surat persetujuan).
3) Jumlah Pelaksanaan patroli di perairan pelabuhan (kegiatan).
4) Jumlah Pemeriksaan terhadap pelanggaran dan keamanan pelayaran (kegiatan).
5) Jumlah Pengawasan kapal asing (PSC-FSC) (kegiatan).
6) Jumlah kapal dalam pemeliharaan dan docking kapal negara (unit).
7) Jumlah kapal yang diperiksa dalam pelaksanaan docking kapal (unit)
8) Jumlah Pengawasan pengelasan di Wilayah DLKp dan DLKr (kegiatan).
9) Jumlah Pengawasan dan penertiban kendaraan keluar masuk pelabuhan (kegiatan).
10) Jumlah pengawasan terhadap lalu lintas barang dari dan ke pelabuhan (kegiatan).
11) pengawasan terhadap embarkasi/debarkasi kapal penumpang (kegiatan).
12) Pengawasan dan penertiban pedagang kaki lima dan kegiatan lainnya di luar operasional dan pelayanan pelayanan (kegiatan).

c. Pada sasaran **"Meningkatnya jumlah sertifikat kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh KKSOP"** dengan indikator kinerja, meliputi:

1) Jumlah Pedoman/Standar Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut (pedoman)
2) Penerbitan sertifikat keselamatan Pembangunan Kapal Baru (sertifikat).
3) Penerbitan perpanjangan sertifikat kapal (serrtifikat)
4) Pemeriksaan Manajemen Keselamatan Kapal/ Ship Management Certificate (SMC) (unit)
5) Pemeriksaan pembangunan/ perombakan kapal/ Document Of Compliance (DOC) (unit)
6) Pengukuran kapal metode dalam negeri (surat ukur)
7) Pengukuran kapal metode international (surat ukur)
8) Pembuatan Akte Pendaftaran kapal (akte)
9) Pembuatan Akte Balik Nama Kapal (akte)

10) Pembuatan Pas Besar (surat kebangsaan)

11) Hipotik kapal (akte)

12) Pengawasan dan pengesahan sertifikat Inflatable Life Raft (ILR) (sertifikat)

13) Pengawasan dan pengesahan sertifikat Pemadam kebakaran (sertifikat)

d. Pada sasaran **"Meningkatnya penyediaan kebutuhan operasional bagi kapal negara"**
dengan indikator kinerja, meliputi:

1) Jumlah pengadaan peralatan suku cadang, alat fungsional, comaliwan, kelengkapan solas, untuk operasional kapal negara (unit/paket).

2) Jumlah pengadaan BBM untuk operasional kapal negara (liter).

3) Jumlah pengadaan Air Tawar Kapal untuk operasional kapal negara (Ton).

e. Pada sasaran **"Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan diwilayah kerja pelabuhan"** dengan indikator kinerja jumlah gangguan keamanan (kejadian)

f. Pada sasaran **"Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan dalam rangka pemenuhan standar kinerja"** dengan indikator kinerja prosentase Pencapaian On time Performance (OTP) Transportasi Laut:

- Pencapaian Waiting Time (WT)
  - Dermaga konvensional (jam)
  - Dermaga Petikemas (jam)
- Pencapaian Effectif Time (ET/BT)
  - Dermaga konvensional (%)
  - Dermaga Petikemas (%)
- Prosentase tingkat penggunaan dermaga (BOR)
  - Dermaga konvensional (%)
  - Dermaga Petikemas (%)
- Tingkat Produktifitas kerja
  - Dermaga konvensional (T/G/J)
  - Dermaga Petikemas (B/C/H)
- Peningkatan tingkat penggunan gudang (SOR) (%)
- Peningkatan efektif penggunaan lapangan (YOR)
  - Dermaga konvensional (%)
  - Dermaga Petikemas (%)

g. Pada sasaran **Meningkatnya Kompetensi SDM Transportasi Laut** dengan indikator kinerja, meliputi : jumlah pegawai yang memiliki sertifikat keahlian

   - Bidang Teknis (orang)
   - Bidang Non-teknis (orang)

h. Pada sasaran **"Meningkatnya kompentensi awak kapal yang dokumennya diterbitkan oleh KANTOR KSOP"** dengan indikator kinerja, meliputi :

   1) Penerbitan dokumen penyijilan awak kapal (dokumen)
   2) Penerbitan/pembuatan dokumen perjanjian kerja laut (PKL) (dokumen)
   3) Surat keterangan Masa Berlayar (surat)
   4) Pembuatan dan perpanjangan buku pelaut (buku)
   5) Pengesahan Daftar Awak Kapal (surat)

i. Pada sasaran **"Meningkatnya Kinerja Kantor Syahbandar dan Otoritas** Pelabuhan **Dalam Mewujudkan *Good Governance"*** dengan indikator kinerja, meliputi

   1) Jumlah Dokumen yang disusun untuk memenuhi kebutuhan administrasi dan teknis serta akuntabilitas kinerja (target : dokumen)
   2) Prosentase Penyerapan Anggaran (%)
   3) Nilai Barang Milik Negara (BMN) (Rp)
   4) Target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP)
      a) Uang jasa kenavigasian (Rp)
      b) Uang jasa perkapalan (Rp)
      c) Uang jasa kepelabuhanan (Rp)

j. Pada sasaran **"Meningkatnya pemenuhan kebutuhan peralatan dan perlengkapan kantor serta perkantoran lainnya"** dengan indikator kinerja, meliputi :

   1) Jumlah gedung kantor / Halaman yang fungsinya terpulihkan (m2)
   2) Jumlah waktu terpulihkannya fungsi peralatan/perlengkapan kantor (Tahun)
   3) Jumlah waktu terpenuhinya kebutuhan peralatan/ perlengkapan kantor (Tahun)
   4) Jumlah waktu terpulihkannya fungsikendaraan bermotor untuk mendukung pelayanan administrasi dan operasional (Tahun)
   5) Jumlah waktu terpenuhinya kebutuhan administrasi dan inventaris perkantoran (Tahun)

k. Pada sasaran **"Meningkatknya Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim"** dengan indikator kinerja, meliputi :

   1) Jumlah Sertifikat terkait Perlindungan Lingkungan Maritim yang diterbitkan (sertifikat)

2) Jumlah Pengawasan kegiatan bongkar muat
    a) Barang berbahaya dan beracun (B3) (kegiatan)
    b) Barang khusus (kegiatan)
3) Pengawasan salvage/pekerjaan bawah air (kegiatan)
4) Pengawasan kegiatan bunker (surat) (kegiatan)

l. Pada sasaran **"Meningkatnya Konsesi / perjanjian kerjasama lainnya terkait fasilitas dan pelayanan di pelabuhan"** dengan indikator kinerja jumlah Konsesi / perjanjian kerjasama lainnya terkait fasilitas dan pelayanan di pelabuhan (kerjasama)

m. Pada sasaran **"Meningkatnya Produktivitas arus penumpang dan barang**" dengan indikator kinerja, meliputi :
    1) Jumlah Muatan Angkutan Laut Penumpang
        a) Perintis (penumpang)
        b) Non Perintis (penumpang)
    2) Jumlah Muatan Angkutan Laut Barang
        a) Perintis (Ton/M3)
        b) Non Perintis (Ton/M^3)
    3) Jumlah Voyage Angkutan Laut Perintis (R-12 dan R-13) (voyage)

n. Pada sasaran **"Meningkatnya Layanan Transportasi Laut di Perbatasan Negara, Pulau Terluar, dan Wilayah Non Komersial Lainnya"** dengan indikator kinerja jumlah pelabuhan singgah yang dilayani angkutan laut perintis (R-12 dan R-13) (pelabuhan)

Hasil capaian kinerja dalam Rencana Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2015-2017 selengkapnya dapat dilihat pada **Tabel 1.1**

Tabel 1. 1 Hasil Capaian Indikator Kinerja Sasaran pada Rencana Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2015-2019

NO	SASARAN KINERJA	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	2015			2016			2017			2018			2019		
						TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
1.1	Menurunnya jumlah kecelakaan di wilayah kerja pelabuhan	1	Jumlah kejadian kecelakaan kapal di wilayah kerja pelabuhan	Kejadian								0	2	0	0	1	0	0	1	0
1.2	Menurunnya jumlah gangguan keamanan di wilayah kerja pelabuhan	2	Jumlah kejadian gangguan keamanan	Kejadian								0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.3	Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan dalam rangka pemenuhan standar kinerja yang ditetapkan	3	Waiting time (waktu tunggu) kapal	Jam								1,5	1,2	84,33	1,5	1,5	100	1,5	1,5	100
		4	Waktu efektif (ET:BT)	%								52	54	103,85	52	58,95	113,37	58,95	56,76	107,09
		5	Prosentase tingkat penggunaan dermaga (BOR)	%								81	84	103,70	81	67,9	83,83	59,52	58,89	72,77
		6	Tingkat produktivitas kerja (T/G/J; B/C/H)	%								14,5	15,5	106,90	14,5	13	89,66	13	22	151,72
		7	Tingkat penggunaan gudang (SOR)	%								0	0	0	0	0	0	0	0	0

NO	SASARAN KINERJA	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	2015			2016			2017			2018			2019		
						TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
		8	Efektivitas penggunaan lapangan (YOR)	%									84		80	50,45	63,06	50,45	53	66,25
1.4	Meningkatnya produktivitas arus penumpang dan barang	9	Jumlah muatan angkutan laut penumpang 1. Perintis 2. Non perintis	Penumpang Penumpang								0	0		0 600.00	475 2.524.12 7	0 420,69	3.000 1.150.000	3.052 1.120.069	100 186,68
		10	Jumlah muatan angkutan laut barang 1. General Cargo 2. Curah 3. Petikemas 4. Ternak 5. Kendaraan	Ton/m3 Ton/m3 Teus Ekor Unit											60.000 4.000.000 30.000 0 6.000	2.524.127 26.198.806 50.156 12 6.177	3.247,99 654,97 167,19 0 102,95	101.000 2.300.000 20.000 0 95.000	100.921 2.287.218 19.828 0 92.962	168,2 98,5 90,90 0 95
		11	Jumlah voyage angkutan laut perintis	Voyage								61	70	114,75	6.000	192	274,29	100	96	96
		12	Jumlah kunjungan kapal	Jumlah/unit											12.000	10.065	83,88	10.065	7.937	76
1.5	Meningkatnya kinerja kegiatan pengawasan, pemeriksaan, dan kegiatan lainnya	13	Pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi ISPS Code	Kegiatan								1	1	100	1	0	0	2	0	0

NO	SASARAN KINERJA	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	2015			2016			2017			2018			2019		
						TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
	dalam rangka keselamat a n dan keamanan di lingkungan																			
		14	pelaksanaan penertiban olah gerak kapal /shifting dan penundaan kapal perairan dan alur pelayaran di pelabuhan (surat persetujuan)	Kegiatan								97	82	84,54	90	721	801,11	1.420	1.412	99
		15	Pelaksanaan patroli di perairan pelabuhan	Jam								22	19	86,36	1100	2467	224,27	2.000	1.977	98
		16	Jumlah Pemeriksaan terhadap pelanggaran dan keamanan pelayaran	Kegiatan								7	6	85,71	0	0	0	0	0	0
		17	Pengawasan kapal asing (PSC-FSC)	Kegiatan								0	0	0	2	2	100	5	5	100
		18	Pengawasan kegiatan bunker	Kegiatan								444	696	156,76	600	629	104,83	629	602	97
		19	Jumlah kapal dalam pemeliharaan dan	Unit								2	2	100	2	2	100	2	2	100

NO	SASARAN KINERJA	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	2015			2016			2017			2018			2019		
						TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
			Docking kapal negara																	
		20	Jumlah kapal yang diperiksa dalam pelaksanaan docking kapal	Unit								2	2	100	2	0	0	0	0	0
		21	Pengawasan salvage/pekerjaan bawah air	Kegiatan								0	0	0	1	2	200	2	1	50
		22	Pengawasan pengelasan di Wilayah DLKp dan DLKr	Kegiatan								5	12	240	10	14	140	14	6	40
		23	Pengawasan dan penertiban kendaraan keluar masuk pelabuhan	Kendaraan								300	430	143,333	115.000	137.189	119,29	137.189	110.443	85
		24	Jumlah pengawasan terhadap lalu lintas barang dari dan ke pelabuhan	Kegiatan											520	53.241	10.238,65	33.000	31.328	85
		25	Pengawasan terhadap embarkasi/debarkasi kapal penumpang	Shipcall								200	420	210	500	1736	347,42	1.100	1.035	97
		26	Pengawasan dan penertiban pedagang kaki lima dan kegiatan lainnya di luar	Kegiatan								200	329	164,5	156	565	362,18	565	336	80

NO	SASARAN KINERJA	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	2015			2016			2017			2018			2019		
						TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
			operasional dan pelayanan-pelayanan																	
1.6	Meningkatnya jumlah sertifikat kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh kantor UPP	27	Penerbitan sertifikat keselamatan baru	Sertifikat								51	56	109,80	56	64	114,29	64	8	14,29
		28	Penerbitan perpanjangan sertifikat kapal	Sertifikat								245	414	168,98	400	542	135,5	542	654	163,5
		29	Pengukuran kapal secara dalam negeri	Unit								62	95	153,23	90	197	218,89	197	55	25
		30	Pengukuran kapal secara international	Unit								0	0	0	0	0	0	0	0	0
		31	Pembuatan akte pendaftaran kapal	Akte											0	0	0	0	0	0
		32	Pembuatan akte balik nama kapal	Akte											0	0	0	0	0	0
		33	Pembuatan pas besar	Laporan								77	89	115,58	80	204	255	204	54	25
		34	Hipotik kapal	Laporan											0	0	0	0	0	0

NO	SASARAN KINERJA	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	2015			2016			2017			2018			2019		
						TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
		35	Pengawasan dan pengesahan sertifikat Inflatable Life Raft (ILR)	Kegiatan								5	12	240	12	51	425	51	53	101
		36	Pengawasan dan pengesahan sertifikat Pemadam kebakaran	Kegiatan								5	9	180	9	38	422,22	38	52	120
1.7	Meningkatn ya jumlah dokumen awak kapal yang dikeluarkan oleh kantor UPP	37	Penerbitan dokumen penyijilan awak kapal	Dokumen								114	136	119,30	136	209	153,68	209	190	98
		38	Penerbitan/pembuatan dokumen perjanjian kerja laut (PKL)	Dokumen								76	136	178,95	136	277	203,68	277	121	48
		39	Surat keterangan Masa Berlayar	Surat								0	0	0	0	0	0	0	0	0
		40	Pembuatan dan perpanjangan buku pelaut	Buku								76	62	81,58	150	166	110,67	166	109	72
		41	Pengesahan Daftar Awak Kapal	Laporan								0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.8	Meningkatn ya pelayanan dalam penerbitan surat persetujuan berlayar	42	Surat Persetujuan Berlayar	Surat											4.500	4.513	100,29	10.065	7.466	74
		43	Pemeriksaan dan Pengawasan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal	Kegiatan											420	606	144,29	606	662	115

NO	SASARAN KINERJA	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TAHUN 2014 (BASELINE)	2015			2016			2017			2018			2019		
						TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%	TARGET	REAL	%
1.9	Meningkatnya pelayanan dan kegiatan pengawasan dalam rangka perlindungan lingkungan maritim	44	Penerbitan sertifikat Marine Pollution (MARPOL)	Sertifikat								48	56	116,67	80	105	131,25	105	214	200
		45	Pengawasan kegiatan bongkar muat barang berbahaya dan beracun (B3)	Kegiatan								498	699	140,36	300	662	220,67	662	827	125
		46	Pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus	Kegiatan								0	0	0	24	2	8,33	2	10	500
		47	Pengawasan pengelolaan limbah kapal (sampah)	Kegiatan											500	578	115,6	578	375	75
1.10	Meningkatnya penyediaan kebutuhan operasional bagi kapal negara	48	Jumlah pengadaan peralatan suku cadang, alat fungsionaL, comaliwan, kelengkapan solas, untuk operasional kapal negara	Paket								1	1	100	2	2	100	2	0	0
		49	Jumlah pengadaan BBM untuk operasional kapal negara	Ton								160.000	180.000	112,5	180.000	200.390	111,33	110.000	108.800	98

		50	Jumlah pengadaan air tawar kapal untuk operasional kapal negara	Ton								0	0	0	99.000	108.000	109,09	46.000	45.089	95
1.11	Meningkatn ya pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana	51	Jumlah fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan yang dibangun	Unit											3	3	100	3	0	0
		52	Jumlah kapal negara yang dibangun	Unit											0	0	0	0	0	0
		53	Luas pengadaan tanah	M2											0	0	0	0	0	0
		54	Luas bangunan yang dibangun/dipeliharа	M2											0	1.002	0	2.000	2.025	100,50
		55	Jumlah pengadaan fasilitas pendukung pelaksanaan pekerjaan	Kegiatan											0	4	0	4	4	100
1.12	Tersediany a SDM UPP yang Kompeten dan Profesional	56	Jumlah SDM yang mengikuti diklat/bimtek	Orang											40	47	117,5	35	35	100
1.13	Tersedianya Informasi yang valid, handal dan mudah diakses di UPP	57	Jumlah sistem dan informasi di lingkungan UPP	Unit											4	4	100	4	4	100
		58	Persepsi publik terkait pelayanan informasi di UPP	Nilai											3	4	133,33	4	4	100

	Terwujudn y a good governanc e dan clean governme nt di UPP	59	Jumlah dokumen SAKIP yang disusun	Dokume n											5	5	240	5	5	100
	Terkelolany a keuangan secara optimal	60	Presentase penyerapan anggaran	%								85,57	94,30	110,2 0	95	56,77	59,76	95	76,69	80,73
		61	Nilai BMN	Rp								709.299. 8 45.150	709.299. 845.150	100	709,299.8 4 5.150	836.710. 509.935	117,96	836.710. 509.935	779.667. 3 59.247	89
		62	Target PNBP	Rp								8.339.54 5 .450	11.724.2 44.240	140,5 9	10.529.02 8 .843	11.009.8 19.886	104,57	11.241.3 56.700	11.318.5 2 7.910	105

Sumber: LAKIP Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Th. 2015 - Th. 2019

1.2.2 REALISASI KINERJA KEUANGAN KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU TAHUN 2015-2019

Dari **Tabel 1.1** dapat dilihat bahwa alokasi anggaran tiap tahun di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II untuk melaksanakan kegiatan yang telah direncanakan. Alokasi anggaran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II selama tahun 2015-2019 mengalami penurunan dimana **sebesar 214.829.294.000 untuk tahun 2015, 61.266.104.000 tahun 2016, 37.571.421.000 untuk tahun 2017 dan 54.347.819.000 untuk** tahun 2018 serta 20.469.247.000 untuk tahun 2019.

Dari alokasi anggaran yang ada, realisasi penyerapan anggaran seperti yang dapat dilihat pada **Tabel 1.2**.

Tabel 1. 2 Perkembangan Alokasi Anggaran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2015-2019

(Dalam Ribu Rupiah)

No.	Uraian	2015			2016			2017			2018			2019		
		Renstra	Alokasi Anggaran	%	Renstra	Alokasi Anggaran	%	Renstra	Alokasi Anggaran	%	Renstra	Alokasi Anggaran	%	Renstra	Alokasi Anggaran	%
1.	Belanja Pegawai	4.273.951	4.273.951	100	8.537.593	8.537.593	100	7.241.286	7.241.286	100	9.876.521	9.876.521	100	7.840.702	7.840.702	100
2.	Belanja Barang	11.5.34.609	11.5.34.609	100	11.852.911	11.852.911	100	8.794.439	8.794.439	100	14.811.900	14.811.900	100	10.014.616	10.014.616	100
3.	Belanja Modal	199.020.734	199.020.734	100	40.875.600	40.875.600	100	21.535.696	21.535.696	100	29.659.398	29.659.398	100	3.757.968	3.757.968	100
TOTAL		214.829.294	214.829.294	100	61.266.104	61.266.104	100	37.571.421	37.571.421	100	54.347.819	54.347.819	100	21.613.286	21.613.286	100

Tabel 1. 3 Penyerapan Anggaran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau (Rp. 000)

(Dalam Ribu Rupiah)

No.	Program/ Kegiatan	2015			2016			2017			2018			2019		
		Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%	Pagu	Realisasi	%
1.	Belanja Pegawai	4.273.951	3.233.793	75,66	8.537.593	7.180.400	84,10	7.241.286	6.713.872	92,10	9.876.521	7.858.294	79,57	7.840.702	7.840.702	100
2.	Belanja Barang	11.534.609	3.839.501	32,67	11.852.911	7.735.576	65,26	8.794.493	7.223.486	82,14	14.811.900	12.004.093	81,04	10.014.616	10.014.616	100
3.	Belanja Modal	199.020.734	87.701.763	44,07	40.875.600	39.688.721	97,10	21.535.606	21.510.636	99,88	29.659.398	29.647.448	99,96	3.757.968	3.757.968	100
	Total	**214.829.294**	**94.775.058**	**44,08**	**61.226.104**	**54.604.699**	**89,15**	**37.571.305**	**35.447.994**	**94,30**	**54.347.819**	**49.509.836**	**91,10**	**21.613.286**	**21.613.286**	**100**

1.3 IDENTIFIKASI PERKEMBANGAN POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.3.1 Perubahan Lingkungan Strategis dan Isu Strategis Transportasi Laut

1.3.1.1 Perubahan Lingkungan Stategis Transportasi Laut

Dalam beberapa tahun ke depan akan terdapat berbagai perkembangan lingkungan strategis global, nasional, maupun lokal yang menjadi peluang dan tantangan bagi penyelenggaraan transportasi laut nasional. Beberapa perkembangan lingkungan strategis tersebut dIIdentifikasi dengan pendekatan *STEEPLE* (*social, technological, economic, environmental, political, legal, and ethical*), hasilnya diuraikan pada **Tabel 1.4**

Tabel 1. 4 Perubahan Lingkungan Strategis Penyelenggaraan Transportasi Laut

No.	Aspek	Perubahan Lingkungan Strategis
1.	Social	• Pertumbuhan jumlah dan penyebaran penduduk Indonesia (60% lebih tinggal di perkotaan) • Perubahan perilaku masyarakat dalam bertransportasi • Dukungan masyarakat bagi peningkatan layanan, keselamatan, dan keamanan transportasi laut
2.	Technological	• Perkembangan ekonomi digital dan revolusi industri 4.0 • Perkembangan aplikasi teknologi di bidang pelayaran secara internasional • Penguasaan teknologi dan industri pelayaran dalam negeri untuk mendukung poros maritim dunia
3.	Economic	• Indonesia sebagai Middle Income Country dengan jumlah kelas menengah lebih dari 100 juta orang • Perkembangan ekonomi dunia (trade war, new growth region, global shifting, • Perkembangan industri pelayaran internasional (China Belt, M&A of shipping line and port operator) • Kesenjangan ekonomi antar wilayah dan antar golongan • Konektivitas dan tingginya biaya logistik nasional • Mendukung agenda pembangunan ekonomi nasional (KSPN, KEK, PSN, DPN, lainnya)
4.	Environmental	• Isu perubahan iklim dan dampak bencana alam • Penghematan energi dan pengurangan emisi dari sektor transportasi laut • Hambatan lingkungan dalam pengembangan transportasi laut • Pengelolaan sampah dan dampak lainnya yang dihasilkan oleh transportasi laut
5.	Political	• Tuntutan publik bagi transportasi laut yang lebih merata, efektif, dan efisien di NKRI • Peran serta Pemerintah Daerah dalam penyelenggaraan pelayaran • Industri maritim/pelayaran/transportasi laut sebagai komoditas politik nasional dan dunia • Isu pertahanan dan keamanan maritime

6.	Legal	• Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem yang modern dan terbuka • Ratifikasi sejumlah regulasi internasional di bidang pelayaran • Dampak berbagai regulasi di luar sektor transportasi laut
7.	Ethical	• Akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan transportasi laut • Perlindungan konsumen di bidang pelayaran • Aspek gender dan keadilan bagi kaum marginal

1.3.1.2 Isu Strategis Transportasi Laut

Terdapat sejumlah permasalahan dalam setiap aspek manajemen pada penyelenggaraan transportasi laut yang menjadi isu strategis yang perlu diselesaikan dalam kerangka waktu pelaksanaan renstra direktorat jenderal perhubungan laut Tahun 2020-2024. Berbagai permasalahan/isu strategis tersebut sangat berkaitan dengan sarana dan fungsi manajemen penyelenggaraan sebagaimana dIIdentifikasi pada **Tabel 1.5**.

Tabel 1.5 Isu Strategis dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut

No.	Aspek	Isu Strategis
1.	Sumber Daya Manusia	• Kualitas, kuantitas, dan penempatan SDM • Kualitas dan kuantitas SDM operator dan mitra kerja
2.	Pendanaan	• Kecukupan dan optimalisasi pemanfaatan APBN • Belum berkembangnya skema pendanaan alternative
3.	Sarana dan Prasarana	• Konektivitas, integrasi, dan pemerataan • Kondisi dan keandalan • NCVS dan pelayaran rakyat • Kapasitas dan produktivitas • *Compliance to standard*
4.	Teknologi dan Informasi	• Update aplikasi teknologi di bidang pelayaran • Pemanfaatan TIK di lingkungan Ditjen Hubla
5.	Regulasi dan Kebijakan	• Ratifikasi regulasi internasional di bidang pelayaran • Transformasi regulasi bidang pelayaran nasional
6.	Kelembagaan	• Penguatan kelembagaan Ditjen Hubla (tata kelola dan organisasi) • Sinergi antar K/L terkait • Pembagian kewenangan
7.	Manajemen Implementasi	• Kesiapan teknis • Isu KDP/multi year • Pembebasan lahan • Optimalisasi pemanfaatan infrastruktur

8.	Kinerja dan Dampak Pelayanan	• Biaya logistik nasional • Kinerja pelayanan pelabuhan • Keselamatan dan keamanan • Optimalisasi subsidi dan PSO • Daya saing industri pelayaran

1.3.1 Perubahan Lingkungan dan Isu Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan

1.3.2 Perubahan Lingkungan Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan

Perkembangan lingkungan strategis global, nasional, maupun lokal yang menjadi peluang dan tantangan bagi bidang kesehatan pelayaran yang dIIdentifikasi dengan pendekatan STEEPLE (social, technological, economic, environmental, political, legal, and ethical), diuraikan pada **Tabel 1.6**.

Tabel 1.6 Perubahan Lingkungan Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan

No.	Aspek	Perubahan Lingkungan Strategis
1.	Social	□ Tuntutan Masyarakat Dalam Hal Ketepatan dan Kecepatan dalam Pelayanan □ Perubahan Perilaku Masyarakat Dalam Bertrasnportasi □ Dukungan Masyarakat yang Kurang Terhadap Operasional □ Gangguan dari beberapa pihak yang terkait proyek-proyek
2.	Technological	□ Belum Tersedianya Sarana Yang Memadai □ Perkembangan Pemanfaatan Teknologi
3.	Economic	□ Mendukung Rencana Pembangunan Kawasan Strategis Wilayah Kerja □ Kebutuhan Dukungan Terhadap Proyek Strategis Nasional □ Rencana Pengembangan New Belt Shipping New yang Melintasi / Mendekati / Berdekatan/ Menyinggahi Pelabuhan di Wilayah Kerja Pelabuhan Baubau
4.	Environmental	• Hambatan dalam Pemanfaatan Ruang Daratan dan Perairan • Wilayah Kerja Pelabuhan sesuai Ketentuan Tata Ruang Wilayah Kerja yang Rawan Akan Pencemaran Laut (lokasi di Pelabuhan Baubau)
5.	Political	□
6.	Legal	• UU Orda tentang Pelimpahan Wewenang Penyelenggara • Rencana Penyerahan Pelabuhan Pengumpan dan Pelabuhan Lokal serta regional ke Pemda

7.	Ethical	• Penyediaan layanan bagi daerah Terpencil , Tertinggal, Terluar dan Perbatasan yang belum sepenuhnya tersedia (misalnya di Batu atas yang masih minim kapal yang melayari daerah tersebut) • Penyediaan layanan bagi kaum berkebutuhan khusus dan responsive gender misalnya fasilitas ibu menyusui, dan penyadangan orang cacat

1.3.2.1 Isu Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan

Sejumlah permasalahan dalam setiap aspek manajemen pada bidang kesehatan pelayaran yang menjadi isu strategis dan perlu diselesaikan dalam kerangka waktu pelaksanaan renstra Kantor Balai Kesehatan Kerja Pelayaran 2015-2019 diuraikan pada **Tabel 1.7**.

Tabel 1.7 Isu Strategis Bidang Kesyahbandaran dan Kepelabuhanan

No.	Aspek	Isu Strategis
1.	Sumber Daya Manusia	• Jumlah Sumber Daya Manusia yang Kurang Memadai Jumlah dan Kualitasnya • Penempatan SDM yang belum sesuai dengan kompetensi • SDM yang belum merata penempatannya • Berkurangnya SDM terkait dengan P3D • Analisis Beban Kerja
		• Perlunya penambahan pegawai arena sudah banyak pegaai yang memasuki usia pension
2.	Pendanaan	• Masih kurangnya alokasi dana untuk kegiatan operasional , (Pengadaan Lahan dan Pembangunan Kantor, BBM) memadai untuk melaksanakan tusi sesuai standar • Pengelolaan PNBP dan BMN yang belum optimal • Lamanya proses KPBU sehingga penganggaran belanja modal untuk infrastruktur sampai saat ini terhambat
3.	Sarana dan Prasarana	• Maih kurangnya auto gate di terminal penumpang • Perluasan terminal penumpang • Perluasan Lapangan Penumpukan kontainer • Belum adanya Gudang pelabuhan • Penambahan akses jalan keluar masuk container dari dan ke pelabuhan • Perluasan dermaga kontainer • Penetapan Reviu DLKP dan DLKR • Belum tersedianya fasilitas kerja yang memadai
4.	Teknologi dan Informasi	• Inapotnet, SIMKAPEL, dll belum teraplikasi • Sistem Pendataan Aset dan Kinerja Masih Secara Manual • Data yang masih belum terintegrasi dan online

		• Kerusakan sejumlah peralatan buku pelaut on line
5.	Regulasi dan Kebijakan	• Kebutuhan Penetapan SOP terkait pelayanan jasa kapal • Pelaksanaan Pemberi Izin atau Rekomendasi Terkait dengan kewenangan PUPR • Perlunya revisi SOP yang sudah ada (SOP Penerbitan SPB, SOP lainnya)
6.	Kelembagaan	• Kebijakan Penggabungan Kenaikan Kelas UPP • Kendala Pengalihan Pengelolaan Pelabuhan Pengumpul Lokal ke Pemda • Penetapan wilayah kerja pelabuhan yang belum mengacu pada 3 hal : 1. wilayah geografis/jarak; 2. kelengkapan fasilitas pelayanan; 3. kesiapan SDM melayani. • Kesetaraan eselonisasi dengan K/L lain atau Pemda • Rencana penghapusan eselon 3 dan 4
7.	Manajemen Implementasi	• Hambatan dalam pelaksanaan kegiatan (kerarsipan dokumen, persiapan dokumen, perencanaan, hambatan pengadaan lahan/ koordinasi antar K/L lain, akses jalan, kesiapan SDM,)
8.	Kinerja dan Dampak Pelayanan	• Dukungan terhadap agenda pembangunan Nasional dan daerah □

BAB II

VISI, MISI, DAN SASARAN STRATEGIS

2.1 VISI, MISI, SERTA SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2020-2024

Pada bagian ini disampaikan visi dan misi, sasaran, serta arah kebijakan pembangunan nasional untuk perioda RPJMN 2020-2024 sebagaimana tertuang dalam dokumen RPJPN 2005-2025 (UU 17 Tahun 2007) serta rancangan teknokratik RPJMN 2020-2024 yang disusun Bappenas.

2.1.1 Visi dan Misi Pembangunan Nasional 2020 – 2024

Visi pembangunan nasional hingga Tahun 2025 sebagaimana tercantum di dalam dokumen RPJPN 2005-2025 adalah sebagai berikut:

INDONESIA YANG MANDIRI, MAJU, ADIL DAN MAKMUR

Adapun penjelasan dari pernyataan visi tersebut adalah sebagai berikut:

- Indonesia yang Mandiri adalah bangsa yang mampu mewujudkan kehidupan sejajar dan sederajat dengan bangsa lain yang telah maju dengan mengandalkan pada kemampuan dan kekuatan sendiri. Sikap kemandirian harus dicerminkan dalam setiap aspek kehidupan, baik hukum, ekonomi, politik, sosial budaya, maupun pertahanan keamanan.
- Indonesia yang Maju adalah bangsa yang memiliki kualitas sumberdaya manusia yang tinggi, dan tingkat perekonomian yang baik, serta memiliki sistem dan kelembagaan politik, termasuk hukum yang mantap;
- Indonesian yang Adil dan Makmur adalah bangsa di mana semua rakyat mempunyai kesempatan yang sama dalam meningkatkan taraf kehidupan; memperoleh lapangan pekerjaan; mendapatkan pelayanan sosial, pendidikan dan kesehatan; mengemukakan pendapat; melaksanakan hak politik; mengamankan dan mempertahankan negara; serta mendapatkan perlindungan dan kesamaan di depan hukum.

Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional tersebut ditempuh melalui 8 (delapan) misi pembangunan nasional sebagai berikut:

1. ***Mewujudkan masyarakat berakhlak mulia, bermoral, beretika, berbudaya, dan beradab berdasarkan falsafah Pancasila*** adalah memperkuat jati diri dan karakter bangsa melalui pendidikan yang bertujuan membentuk manusia yang bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, mematuhi aturan hukum, memelihara kerukunan internal dan antarumat beragama, melaksanakan interaksi antarbudaya, mengembangkan modal sosial, menerapkan nilai-nilai luhur budaya bangsa, dan memiliki kebanggaan sebagai bangsa Indonesia dalam rangka memantapkan landasan spiritual, moral, dan etika pembangunan bangsa.
2. ***Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing*** adalah mengedepankan pembangunan sumber daya manusia berkualitas dan berdaya saing; meningkatkan penguasaan dan pemanfaatan iptek melalui penelitian, pengembangan, dan penerapan menuju inovasi secara berkelanjutan; membangun infrastruktur yang maju serta reformasi di bidang hukum dan aparatur negara; dan memperkuat perekonomian domestik berbasis keunggulan setiap wilayah menuju keunggulan kompetitif dengan membangun keterkaitan

sistem produksi, distribusi, dan pelayanan termasuk pelayanan jasa dalam negeri.

3. ***Mewujudkan masyarakat demokratis berlandaskan hukum*** adalah memantapkan kelembagaan demokrasi yang lebih kokoh; memperkuat peran masyarakat sipil; memperkuat kualitas desentralisasi dan otonomi daerah; menjamin pengembangan media dan kebebasan media dalam mengomunikasikan kepentingan masyarakat; dan melakukan pembenahan struktur hukum dan meningkatkan budaya hukum dan menegakkan hukum secara adil, konsekuen, tidak diskriminatif, dan memihak pada rakyat kecil.
4. ***Mewujudkan Indonesia aman, damai, dan bersatu*** adalah membangun kekuatan TNI hingga melampui kekuatan esensial minimum serta disegani di kawasan regional dan internasional; memantapkan kemampuan dan meningkatkan profesionalisme Polri agar mampu melindungi dan mengayomi masyarakat; mencegah tindak kejahatan, dan menuntaskan tindak kriminalitas; membangun kapabilitas lembaga intelijen dan kontraintelijen negara dalam penciptaan keamanan nasional; serta meningkatkan kesiapan komponen cadangan, komponen pendukung pertahanan dan kontribusi industri pertahanan nasional dalam sistem pertahanan semesta.
5. ***Mewujudkan pemerataan pembangunan dan berkeadilan*** adalah meningkatkan pembangunan daerah; mengurangi kesenjangan sosial secara menyeluruh, keberpihakan kepada masyarakat, kelompok dan wilayah/daerah yang masih lemah; menanggulangi kemiskinan dan pengangguran secara drastis; menyediakan akses yang sama bagi masyarakat terhadap berbagai pelayanan sosial serta sarana dan prasarana ekonomi; serta menghilangkan diskriminasi dalam berbagai aspek termasuk gender.
6. ***Mewujudkan Indonesia asri dan lestari*** adalah memperbaiki pengelolaan pelaksanaan pembangunan yang dapat menjaga keseimbangan antara pemanfaatan, keberlanjutan, keberadaan, dan kegunaan sumber daya alam dan lingkungan hidup dengan tetap menjaga fungsi, daya dukung, dan kenyamanan dalam kehidupan pada masa kini dan masa depan, melalui pemanfaatan ruang yang serasi antara penggunaan untuk permukiman, kegiatan sosial ekonomi, dan upaya konservasi; meningkatkan pemanfaatan ekonomi sumber daya alam dan lingkungan yang berkesinambungan; memperbaiki pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup untuk mendukung kualitas kehidupan; memberikan keindahan dan kenyamanan kehidupan; serta meningkatkan pemeliharaan dan pemanfaatan keanekaragaman hayati sebagai modal dasar pembangunan.
7. ***Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional*** adalah menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat dan pemerintah agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan; meningkatkan kapasitas sumber daya manusia yang berwawasan kelautan melalui pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan; mengelola wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan kemakmuran; dan membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan.
8. ***Mewujudkan Indonesia berperan penting dalam pergaulan dunia internasional*** adalah memantapkan diplomasi Indonesia dalam rangka memperjuangkan kepentingan nasional; melanjutkan komitmen Indonesia terhadap pembentukan identitas dan pemantapan integrasi internasional

dan regional; dan mendorong kerja sama internasional, regional dan bilateral antarmasyarakat, antarkelompok, serta antarlembaga di berbagai bidang.

2.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional 2020 – 2024

Sasaran pokok pembangunan nasional yang harus dicapai pada Tahun 2025, sebagaimana tertuang dalam RPJPN 2005-2025 (UU 17 Tahun 2007) adalah dirangkum pada **Tabel 2.1**. Adapun target indikatif dari agenda pembangunan nasional yang ingin dicapai pada perioda 2020-2024 sebagaimana tercantum dalam dokumen Naskah Teknokratik RPJMN 2020-2024 (Bappenas, 2018) dirangkum pada **Tabel 2.2**

Tabel 2. 1 Sasaran Pokok Pembangunan Nasional Tahun 2025

No	Misi	Sasaran
1	Terwujudnya masyarakat Indonesia yang berakhlak mulia, bermoral, beretika, berbudaya, dan beradab berfalsafah Pancasila	1. Karakter bangsa yang tangguh, kompetitif, berakhlak mulia, dan bermoral 2. Budaya bangsa dan menguatnya jati diri dan kepribadian bangsa
2	Terwujudnya bangsa yang berdaya saing	1. Pendapatan per kapita setara dengan negara *upper- middle income* pada tahun 2025 2. Tingkat pengangguran tidak lebih 5% 3. Jumlah rakyat miskin tidak lebih 5% penduduk 4. Kualitas SDM termasuk peran perempuan dalam pembangunan 5. Struktur ekonomi kokoh 6. Tersusunnya jaringan infrastruktur perhubungan yang handal dan terintegrasi satu sama lain
3	Terwujudnya Indonesia demokratis, berlandaskan hukum dan berkeadilan	1. Supremasi hukum dan HAM 2. Sistem Hukum Nasional tertata 3. Penegakan hukum 4. Kelembagaan demokrasi 5. Penguatan peran masyarakat sipil dan partai politik 6. Pelembagaan nilai-nilai demokrasi yang menitikberatkan prinsip toleransi, non diskriminasi , dan kemitraan 7. Terwujudnya konsolidasi demokrasi di berbagai aspek kehidupan politik
4	Terwujudnya rasa aman dan damai bagi seluruh rakyat serta terjaganya keutuhan wilayah NKRI, dan kedaulatan negara	1. Terwujudnya keamanan nasional 2. TNI yang profesional, komponen cadangan, dan pendukung pertahanan yang kuat terutama bela negara masyarakat dengan dukungan industri pertahanan yang andal 3. POLRI yang profesional, partisipasi

		masyarakat dalam keamanan ketertiban, dan koordinasi antarinstitusi pertahanan dan keamanan
5	Terwujudnya pembangunan yang lebih merata dan berkeadilan	1. Tingkat pembangunan yang merata ke seluruh wilayah melalui peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat, dan berkurangnya kesenjangan 2. Kemandirian pangan 3. Terpenuhinya kebutuhan hunian yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana pendukungnya bagi seluruh masyarakat, yang didukung dengan sistem pembiayaan perumahan jangka panjang yang berkelanjutan, efisien, dan akuntabel untuk mewujudkan kota tanpa permukiman kumuh 4. Lingkungan perkotaan dan perdesaan yang lebih baik, berkelanjutan, serta memberikan nilai tambah untuk masyarakat.
6	Terwujudnya Indonesia yang asri dan lestari	1. Membaiknya pengelolaan dan pendayagunaan SDA dan pelestarian fungsi lingkungan hidup 2. Terpeliharanya kekayaan keragaman jenis dan kekhasan SDA untuk mewujudkan nilai tambah, daya saing bangsa, serta modal pembangunan nasional
		3. Kesadaran, sikap menatal dan perilaku masyarakat dalam pengelolaan SDA dan pelestarian fungsi lingkungan hidup
7	Terwujudnya Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional	1. Terbangunnya jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia 2. Meningkatnya dan menguatnya SDM bidang kelautan yang didukung IPTEK 3. Menetapkan wilayah NKRI, asset dalam kerangka pertahanan negara 4. Membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan

8	Terwujudnya peranan Indonesia yang meningkat dalam pergaulan dunia internasional	1. Memperkuat dan mempromosikan identitas nasional sebagai negara demokratis dalam tatanan masyarakat internasional 2. Memulihkan posisi penting Indonesia sebagai negara demokratis 3. Meningkatnya kepemimpinan dan kontribusi Indonesia dalam kerja sama internasional untuk mewujudkan dunia yang aman dan damai 4. Terwujudnya kemandirian nasional dan konstelasi global, dan meningkatnya investasi perusahaan Indonesia di luar negeri

***Sumber**: RPJPN 2005-2025 (UU No. 7 Tahun 2007)*

Tabel 2. 2 Target Indikatif Pembangunan Nasional Perioda RPJMN 2020-2024

No	Bidang	Base-line	Sasaran Perioda 2020-2024
1	Pertumbuhan ekonomi	5,27% (2018)	Rata-rata 5,7% (Antara 5,4 s.d 6 %)
2	Angka kemiskinan	9,82% (2018)	5,0-5,7%
3	Tingkat pengangguran terbuka	5,13% (2018)	4,0-4,6%
4	Tingkat ketimpangan (gini ratio)	0,389 (2018)	0,371-0,373
5	Inflasi	3,13% (2018)	3,00-3,50%
6	Tingkat partispasi angkatan kerja	66,7 (2018)	68-70
7	Pertumbuhan Investasi	6,2 (208)	7,5-8,3
8	Pertumbuhan TFP	1, 0	Naik 10-50%

***Sumber**: Bappenas (2018) Visi Indonesia 2025: Rancangan Teknokratik RPJMN 2020-2024, Disampaikan pada: Diseminasi RPJPN 2005- 2025 kepada Peserta Pemilu Presiden 2019 Komisi Pemilihan Umum, Jakarta, 25 September 2018.*

2.2 AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN (NAWA CITA)

2.2.1 Agenda *pertama*, adalah memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas. agenda ini menitikberatkan pada peningkatan daya dukung dan kualitas sumber daya ekonomi berkelanjutan serta meningkatkan nilai tambah, lapangan kerja, ekspor, dan daya saing ekonomi.

2.2.2 Agenda *kedua* adalah mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan. agenda ini dititikberatkan pada pemenuhan pelayanan dasar dan peningkatan ekonomi wilayah.

2.2.3 Agenda *ketiga* adalah meningkatkan SDM berkualitas dan berdaya saing, yang dititikberatkan pada pemenuhan layanan dasar. Misalnya saja pemerataan layanan pendidikan berkualitas dan meningkatkan akses dan mutu pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta. Agenda ini memperkuat pelaksanaan perlindungan sosial, meningkatkan kualitas anak, perempuan, dan pemuda, mengentaskan kemiskinan, meningkatkan produktivitas dan daya saing SDM, serta mengendalikan pertumbuhan penduduk.

2.2.4 Agenda *keempat* adalah Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan. Hal ini dititikberatkan pada peningkatan karakter dan budi pekerti yang baik, membangun etos kerja.

2.2.5 Agenda *kelima*, adalah memperkuat infrastruktur dalam mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan sasar.

2.2.6 Agenda *keenam* adalah membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana dan perubahan iklim.

2.2.7 Agenda *ketujuh* adalah memperkuat stabilitas polhukhankam dan transformasi pelayanan public.

2.3 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

2.3.1 Visi Kementerian Perhubungan

Sebagai bentuk dukungan Kementerian Perhubungan guna perwujudan visi Presiden dalam sector transportasi yang telah ditetapkan, maka Kementerian Perhubungan memiliki visi sebagai berikut:

"Terwujudnya Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah".

- **Konektivitas Nasional** adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara;
- **Handal** dIIndikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air;
- **Berdaya Saing** dIIndikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;
- **Nilai tambah** dIIndikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security dan sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*) serta dapat berperan dalam pengembangan wilayah.

Visi tersebut merupakan cita-cita Kementerian Perhbungan dimana konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah.

2.3.2 Misi Kementerian Perhubungan

Mengacu pada tugas, fungsi dan wewenang yang telah dimandatkan oleh peraturan perundang undangan dan penjabaran dari misi pembangunan nasional, maka ditetapkan misi Kementerian Perhubungan sebagai berikut :

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi;
2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi;
4. Meningkatkan Kapasitas sarana dan prasarana pelayanan transportasi
5. Meningkatan peran daerah, BUMN dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi;

6. Restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan, kelembagaan, Sumber Daya Manusia (SDM) dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten;
7. Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Memperhatikan lingkungan strategis yang terjadi, penjabaran dari masing-masing misi adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi

Dalam upaya mengurangi/menurunkan tingkat kecelakaan dari sektor transportasi pemerintah terus berupaya secara bertahap membenahi sistem keselamatan dan keamanan transportasi menuju kondisi zero to accident. Upaya yang dilakukan pemerintah tidak saja bertumpu kepada penyediaan fasilitas keselamatan dan keamanan namun peningkatan kualitas SDM transportasi, pembenahan regulasi di bidang keselamatan/keamanan maupun sosialisasi kepada para pemangku kepentingan

2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah

Kebutuhan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi yang perlu mendapatkan perhatian adalah aksesibilitas di kawasan pedesaan, kawasan pedalaman, kawasan tertinggal termasuk kawasan perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar yang masih menjadi tanggungjawab pemerintah

3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi

Dalam kondisi keuangan negara yang terimbas ketidakpastian situasi keuangan dunia tentunya sangat berpengaruh terhadap kinerja pelayanan jasa transportasi karena masih terdapat beberapa operator yang memiliki keterbatasan kemampuan melakukan perawatan dan peremajaan armada, demikian pula pemerintah secara bertahap dengan dana yang terbatas melakukan rehabilitasi dan pembangunan infrastruktur, sedangkan belum seluruh masyarakat pengguna jasa memiliki daya beli yang memadai. Untuk mendukung keberhasilan pembangunan nasional, perlu diupayakan peningkatan kinerja pelayanan jasa transportasi menuju kepada kondisi yang dapat memberikan pelayanan optimal bagi masyarakat, sejalan dengan pemulihan pasca krisis keuangan global, melalui rehabilitasi dan perawatan sarana dan prasarana transportasi

4. Meningkatkan Kapasitas sarana dan prasarana pelayanan transportasi

Misi meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana pelayanan transportasi terus diarahkan untuk pemenuhan akan peningkatan permintaan pelayanan transportasi, sehingga ketersediaan sarana dan prasarana pelayanan transportasi tetap mencukupi.

5. Meningkatan peran daerah, BUMN dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi. Ditengah keterbatasan anggaran belanja pemerintah didalam penyediaan infrastruktur perlunya mendorong peningkatan peran daerah, BUMN dan swasta dalam pemnyediaan infrastruktur sektor transportasi sehingga nanatinya anggaran belanja pemerintah diarahkan untuk membangun infrastruktur yang bersifat pelayanan public dan dinilai tidak layak secara finansial.

6. Melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan dan kelembagaan sebagai upaya peningkatan peran daerah, BUMN dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi.

   Sesuai dengan prinsip good governance melalui penerbitan Undang-Undang di sektor transportasi telah dilaksanakan restrukturisasi dan reformasi dalam penyelenggaraan transportasi antara peran pemerintah, swasta dan masyarakat. Restrukturisasi di bidang kelembagaan, menempatkan posisi Kementerian Perhubungan sebagai regulator dan melimpahkan sebagian kewenangan di bidang perhubungan kepada daerah dalam bentuk dekonsentrasi, desentralisasi dan tugas pembantuan. Reformasi di bidang regulasi (regulatory reform) diarahkan kepada penghilangan restriksi yang memungkinkan swasta berperan secara penuh dalam penyelenggaraan jasa transportasi

7. Melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang Sumber Daya Manusia (SDM) dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten.

   Pelaksanaan restrukturisasi dan reformasi di bidang SDM diarahkan kepada pembentukan kompetensi dan profesionalisme insan perhubungan dalam penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi yang memiliki wawasan global dengan tetap mempertahankan jatidirinya sebagai manusia Indonesia yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa. Penegakan hukum dilakukan secara konsisten dengan melibatkan peranserta masyarakat dalam proses perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan jasa transportasi

8. Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Sebagai upaya untuk pengembangan jasa transportasi kedepan, Kementerian Perhubungan secara terus menerus meningkatkan kualitas penelitian dan pengembangan di bidang transportasi serta Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam penyelenggaraan jasa transportasi dititikberatkan kepada penambahan kapasitas sarana dan prasarana transportasi, perbaikan pelayanan melalui pengembangan dan penerapan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sesuai dengan isu perubahan iklim (global warming) sejalan dengan perkembangan permintaan dan preferensi masyarakat. Dalam peningkatan kapasitas dan pelayanan jasa transportasi senantiasa berpedoman kepada prinsip pembangunan berkelanjutan yang dituangkan dalam rencana induk, pedoman teknis dan skema pendanaan yang ditetapkan.

2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan

Menjabarkan visi Kementerian Perhubungan, maka tujuan pembangunan adalah :

a. Meningkatkan konektivitas antar wilayah;

b. Meningkatkan keamanan dan keselamatan;

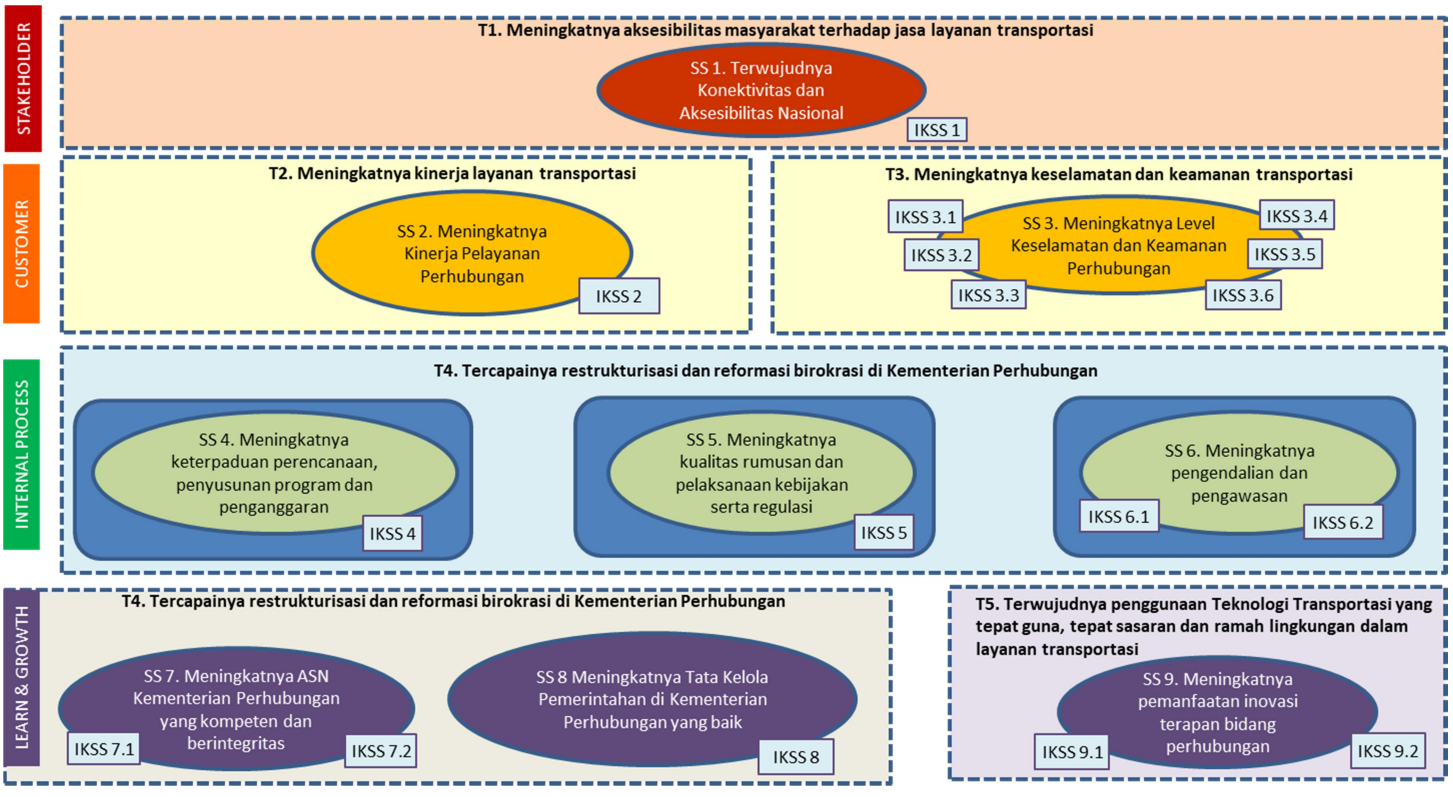
c. Meningkatkan pelayanan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;

d. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;

e. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil.

2.3.4 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan

Sasaran strategis pembangunan Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang dIInginkan dapat dicapai sebagai suatu Outcome/impact dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan. Penjabaran menggunakan pendekatan metode balanced scorecard (BSC) yang dibagi dalam empat perspektif yaitu Stakeholder perspective, costumer perspective, internal proses perspective dan learning and growth perspective sebagai berikut :



Gambar 2.1 Peta Strategis Kementerian Perhubungan

(Sumber: naskah Teknokratik Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024)

Adapun sasaran pembangunan infrastruktur transportasi Tahun 2020-2024, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Stakeholders Perspective*

   Menjabarkan visi dari Kementerian Perhubungan maka sasaran strategis pertama (SS-1) yang akan dicapai adalah terwujudnya konektivitas dan aksesibilitas nasional.

2. *Customer Perspective*

   Menjabarkan visi dari Kementerian Perhubungan maka disusun sasaran strategis *Customer Perspective* sebagai berikut:

   a. Sasaran strategis kedua (SS-2) yang akan dicapai adalah meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana perhubungan.

   b. Sasaran strategis ketiga (SS-3) yang akan dicapai adalah meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana perhubungan.

   c. Sasaran strategis keempat (SS-4) yang akan dicapai adalah meningkatnya keselamatan dan kemanana perhubungan.

3. *Internal Process Perspective*

   Menjabarkan visi dari Kementerian Perhubungan maka disusun sasaran strategis *Internal Process Perspective* sebagai berikut:

   a. Sasaran strategis kelima (SS-5) yang akan dicapai adalah meningkatnya keterpaduan perencanaan, pemrograman dan penganggaran.

   b. Sasaran strategis keenam (SS-6) yang akan dicapai adalah meningkatnya pengendalian dan pengawasan.

   c. Sasaran strategis ketujuh (SS-7) yang akan dicapai adalah terciptanya reformasi regulasi dan penegakan hukum secara konsisten

4. *Learn and Growth Perspective*

   Menjabarkan visi dari Kementerian Perhubungan maka disusun sasaran strategis *Learn and Growth Perspective* sebagai berikut:

   a. Sasaran strategis kedelapan (SS-8) yang akan dicapai adalah meningkatnya SDM yang berkompeten dan berintegritas.

b. Sasaran strategis kesembilan (SS-9) yang akan dicapai adalah meningkatnya inovasi terapan bidang perhubungan.

c. Sasaran strategis kesepuluh (SS-10) yang akan dicapai adalah meningkatnya pengelolaan regulasi dan layanan hukum, sarana, prasarana dan teknologi informasi.

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024. Hal ini tentunya memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan nasional dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Kementerian Perhubungan yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi.

Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan nasional dengan sasaran Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 sebagaimana pada **Gambar 2.1**, interkoneksi antara isu strategis dan sasaran Kementerian Perhubungan diperlukan sebagai dasar dalam mengidentifikasi alur pikir perencanaan pembangunan transportasi tahun 2020-2024, sehingga hubungan liniearitas antara isu strategis dan sasaran pembangunan transportasi ke depan dapat terarah dan sejalan dengan agenda prioritas pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2020-2024. Hal ini memberikan konsekuensi logis dalam bidang transportasi bahwa konsep perencanaan dan pendekatan pembangunan bidang transportasi akan mendukung agenda prioritas nasional selama 5 (lima) tahun ke depan.

Pendekatan isu strategis transportasi dalam perumusan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 menjadi penting untuk lebih menata dan mengelola transportasi dengan baik, serta berbasis pendekatan multidimensi/ multisektor termasuk dalam hal ini kaitannya dengan aspek tata ruang, gender, sosial, lingkungan, dan budaya. Pendekatan tersebut akan membawa sinergitas pembangunan transportasi secara lebih terpadu, mewujudkan pembangunan dan penanganan permasalahan transportasi secara lebih komprehensif dan membawa perubahan pada karakteristik masyarakat, maupun perilaku masyarakat dalam menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana transportasi secara lebih baik dan bijaksana. Demikian juga pemerintah menjadi bagian penting sebagai pihak yang akan selalu hadir dalam mengupayakan pembangunan dan pengembangan transportasi untuk sebesar- besarnya kemakmuran rakyat.

2.4 SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024

Dengan mengacu berbagai pertimbangan dan proses analisis yang sudah dilaksanakan, Visi Direktorat jenderal Perhubungan Laut tahun 2020 – 2024 adalah:

“Terwujudnya Transportasi Laut Yang Handal, Berdaya Saing, Dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Mendukung Perwujudan Indonesia Yang Mandiri, Maju, Adil Dan Makmur”

Adapun masing-masing kata kunci dalam visi Ditjen Perhubungan Laut 2020-2024 tersebut mengandung pengertian sebagai berikut:

a) **Handal**: dIIndikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi laut yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu; dengan konektivitas, kapasitas, dan regularitas yang memadai, serta didukung oleh sarana, prasarana mencukupi dan terpelihara;

b) **Berdaya saing**: dIIndikasikan oleh penyelenggaraan transportasi laut yang efisien dan terjangkau sehingga dapat berkoopetisi dengan moda transportasi lainnya secara sehat dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, yang didukung oleh SDM dan perusahaan jasa pelayaran nasional yang berkelas dunia, profesional, mandiri, dan produktif;

c) **Nilai tambah**: dIIndikasikan oleh penyelenggaraan transportasi laut yang mampu memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi pertumbuhan dan pemerataan pembangunan nasional di segala bidang, baik sosial dan budaya, ekonomi dan lingkungan, ideologi dan politik, serta pertahanan dan keamanan, secara berkesinambungan dan berkelanjutan.

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024

Dalam Rangka Mencapai Visi Yang Ditetapkan Di Atas, Maka Ditjen Perhubungan Laut Akan Melakukan Berbagai Upaya Dalam Meningkatkan Kondisi Dan Kinerja Pelayanan Transportasi Laut Serta Melengkapi Dan Memperkuat Pranata Pendukung Penyelenggarannya Sehingga Terwujud Sistem Transportasi Laut Nasional Yang Handal, Maju, Modern, Terbuka, Dan Adaptive Terhadap Perkembangan Dan Tantangan Jaman. Berbagai upaya tersebut dirangkum dalam kalimat misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 yang ditetapkan sebagai berikut:

1. Membangun **konektivitas** transportasi laut di seluruh wilayah Indonesia yang **selamat** dan berdaya saing;
2. Menyederhanakan **regulasi** dan **birokrasi** dalam penyelenggaraan transportasi laut.

Misi 1, dan 2 pada dasarnya terkait erat dengan penyelenggaraan seluruh bidang pelayaran (angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim) yang berkesesuaian dengan tugas dan fungsi ditjen perhubungan laut (perumusan norma, standar, pedoman, dan kriteria serta kebijakan dan pelaksanaan kegiatan teknis di bidang perhubungan laut) serta fungsi pembinaan yang dijalankan sebagai pemegang mandat tertinggi dari uu no. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, baik pembinaan kepada pelaku usaha terkait dan masyarakat luas, juga pembinaan terhadap tugas yang didesentralisasikan ke pemerintah daerah.

Misi 3 berkaitan dengan tugas dan fungsi pelaksanaan administrasi direktorat jenderal perhubungan laut, serta kebutuhan akan adanya kemajuan dalam proses reformasi birokrasi secara internal di lingkungan ditjen perhubungan laut serta penyusunan regulasi di bidang transportasi laut.

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024

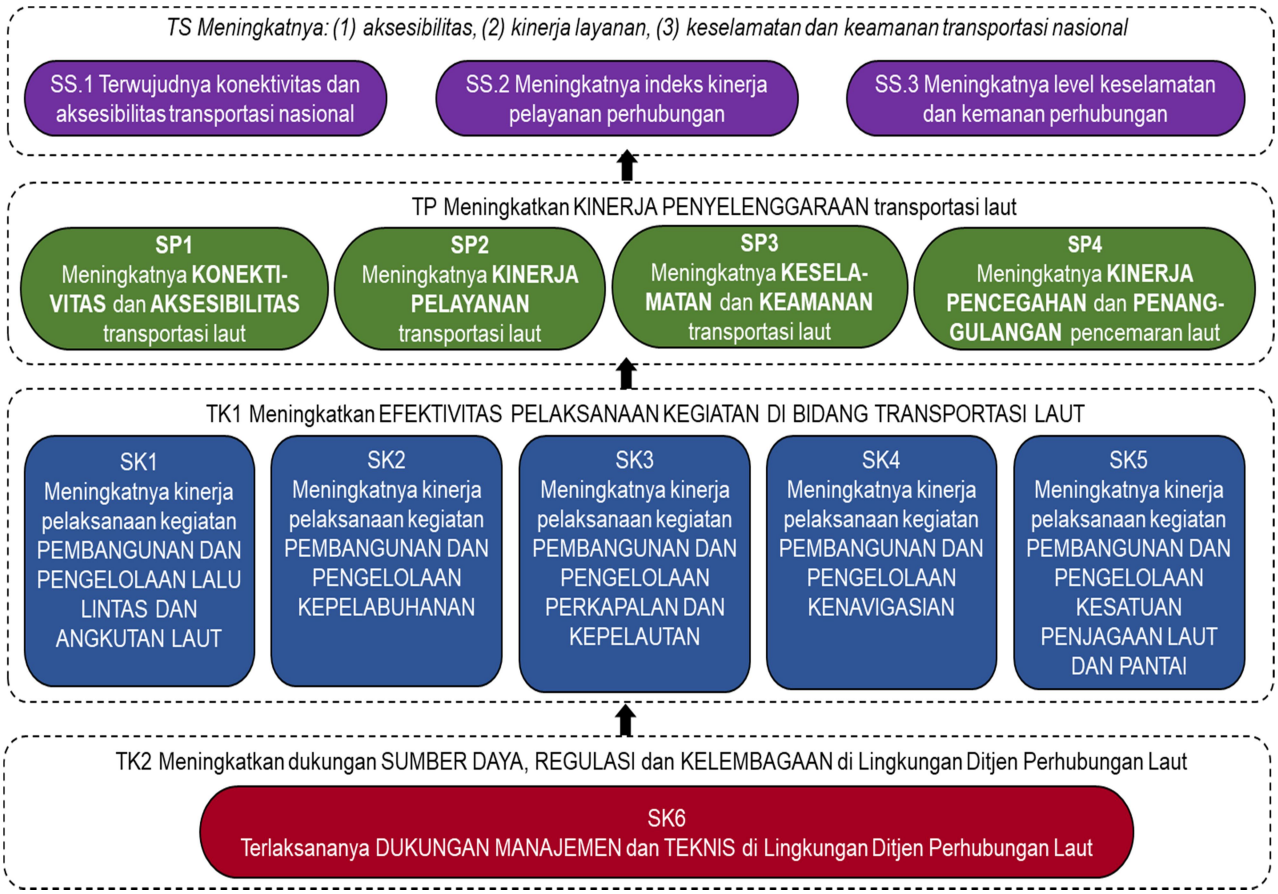
Tujuan Direktorat Jenderal Perhubugan Laut dalam perioda Renstra tahun 2020-2024 disampaikan dalam sembilan butir tujuan, tujuan tesebut sudah merepresentasikan indikasi mengenai pencapaian visi Terwujudnya Transportasi Laut Yang Handal, Berdaya Saing, Dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Mendukung Perwujudan Indonesia Yang

Mandiri, Maju, Adil Dan Makmur, untuk lebih jelasnya maka dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Mewujudkan transportasi laut yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah
2. Meningkatkan konektivitas dan kinerja pelayanan transportasi laut
3. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi laut
4. Meningkatkan kinerja perlindungan lingkungan maritim
5. Meningkatkan aksesibilitas, keterpaduan, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut
6. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan transportasi laut
7. Meningkatkan efektivitas pelaksanaan regulasi dan kebijakan bidang transportasi laut
8. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan sumberdaya ditjen perhubungan laut
9. Meningkatkan kualitas kelembagaan ditjen perhubungan laut

2.4.4 SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Dari petunjuk *cascading* Kementerian Perhubungan serta analisis terhadap tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terumuskan sasaran strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang dibagi dalam empat perspektif *Balance Scorecard* seperti yang tergambarkan pada peta strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada **Gambar 2.2**



Gambar 2. 2 Peta Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Adapun sasaran pembangunan bidang transportasi laut Tahun 2020-2024, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. ***Stakeholder Perspective***

   Sasaran Strategis pertama (SS1) berupa meningkatnya konektivitas transportasi laut yang diukur melalui kinerja prosentase pelaksanaan rute pelayaran perintis dan PSO dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%

2. ***Customer Perspective***

   a. Sasaran Strategis kedua (SS2) adalah Meningkatnya aksesibilitas transportasi laut

   b. Sasaran Strategis ketiga (SS3) adalah meningkatnya kinerja pelayanan pelabuhan, diukur dengan indikator kinerja:

      1) Persentase pelabuhan yang memenuhi kinerja pelayanan sesuai yang ditetapkan dengan target persentase pada tahun 2024 mencapai 80%.

2) *Dwelling-time* 4 pelabuhan (Belawan, Priok, Perak, Makassar) dengan target pada tahun 2024 selama 3 hari.

c. Sasaran strategis keempat(SS4) adalah meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut yang diukur melalui Rasio kejadian kecelakaan transportasi laut dengan target pada tahun 2024 sebesar 0,688 *accident/ 10000 freight* dan Rasio gangguan keamanan pada pelayanan transportasi laut dengan target sampai tahun 2024 sebesar 0,500 *accident/ 10000 freight*.

d. Sasaran Strategis kelima (SS5) adalah meningkatnya kinerja penanganan pencemaran laut, diukur dengan indikator kinerja: Persentase penanganan tumpahan minyak dan kejadian lain yang berpotensi menimbulkan pencemaran laut dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

3. Internal Business Process

a. Sasaran Strategis keenam (SS6) adalah Meningkatnya penyedia sarana, jaringan pelayaran serta volume angkutan laut yang diukur dengan indikator kinerja:

1) Prosentase pelaksanaan pembangunan kapal perintis/kapal ternak/pelayaran rakyat dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

2) Peningkatan volume angkutan penumpang laut dengan target persentase 5,94

%/th.

3) Peningkatan volume angkutan barang laut dengan target persentase 8,44 %/th

b. Sasaran Strategis ketujuh (SS7) adalah Meningkatnya penyediaan lokasi, fasilitas, kapasitas dan keterpaduan antarmoda di pelabuhan sesuai RIPN, diukur dengan indikator kinerja:

1) Pencapaian target pembangunan/ lanjutan/penyelesaian pelabuhan non-komersial dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

2) Pencapaian target pengembangan fasilitas pelabuhan (termasuk pengerukan) sesuai RIPN dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

3) Pencapaina Target pengembangan keterpaduan antarmoda transportasi di pelabuhan dengan target presentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

c. Sasaran Strategis kedelapan (SS8) adalah Meningkatnya penyediaan sarana dan prasarana Kenavigasian, diukur dengan indikator kinerja:

1) Tingkat kecukupan SBNP dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

2) Tingkat keandalan SBNP dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

3) Tingkat kecukupan SROP/GMDSS dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

4) Tingkat keandalan SROP/GMDSS dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

5) Tingkat kecukupan VTS dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

6) Tingkat keandalan VTS dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 99%.

d. Sasaran Strategis kesembilan (SS9) adalah meningkatnya penyediaan sarana prasarana penjagaan laut dan pantai, diukur dengan indikator kinerja:

1) Tingkat kecukupan kapal patroli dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

2) *Coverage area* kapal patroli dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

e. Sasaran Strategis kesepuluh (SS10) adalah Meningkatnya kualitas penyusunan regulasi dan kebijakan transportasi laut, diukur dengan indikator kinerja:

1) Penyederhanaan perizinan di lingkungan Ditjen Hubla dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai 35 perizinan.

2) Pencapaian target penyusunan regulasi di bidang transportasi laut dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

f. Sasaran Strategis kesebelas (SS11) adalah Meningkatnya efektivitas pembinaan teknis transportasi laut, diukur dengan indikator kinerja: Pencapaian target pelaksanaan kegiatan bimbingan teknis, supervisi, evaluasi, dan pelaporan dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

g. Sasaran Strategis keduabelas (SS12) adalah Meningkatnya efektivitas pengendalian transportasi laut dengan indikator kinerja:

1) Prosentase pelaksanaan kegiatan pengawasan, pemeriksaan, dan kegiatan lainnya dalam rangka keselamatan dan keamanan di lingkungan kerja pelabuhan dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

2) Prosentase pencapaian target penerbitan sertifikat keahlian dan keteram-pilan serta dok kepelautan lainnya dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

3) Rasio penerbitan sertifikat/surat/ akta/dokumen kelaiklautan kapal dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

4) Rasio penerbitan sertifikat di bidang perlindungan lingkungan maritime dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

5) Rasio penerbitan perizinan/ rekomendasi di seluruh bidang pelayanan dengan target persentasi sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

4. **Learning dan Growth Perspective**

a. Sasaran Strategis tiga belas (SS13) adalah Meningkatnya penyediaan SDM Ditjen Perhubungan Laut yang diukur dengan indikator kinerja:

   1) Jumlah SDM Ditjen Perhubungan Laut sesuai kebutuhan penempatan dengan target sampai tahun 2024 sebanyak 16.000 orang.

   2) Jumlah SDM Ditjen Perhubungan Laut yang memiliki sertifikat kompetensi dengan target sampai tahun 2024 sebanyak 2.500 orang.

b. Sasaran Strategis empat belas (SS14) adalah Meningkatnya pemenuhan kebutuhan fasilitas kerja di lingkungan Ditjen Hubla yang diukur dengan indikator kinerja:

   1) Luas bangunan gedung yang dibangun/dipelihara/dioperasikan.

   2) Jumlah fasilitas kerja yang diadakan/ dipelihara/dioperasikan.

c. Sasaran Strategis lima belas (SS15) adalah Meningkatnya kualitas pengeloaan informasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut yang diukur dengan indikator kinerja:

   1) Prosentase kehandalan sistem informasi Ditjen Perhubungan Laut dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 80%.

   2) Kepuasan publik atas layanan informasi/kehumasan dengan target tahun 2024 mencapai skala 4.

d. Sasaran Strategis enam belas (SS16) adalah Meningkatnya efektivitas kerjasama di bidang pelayaran yang diukur dengan indikator kinerja:

   1) Jumlah kerjasama dibidang transportasi laut.

   2) Jumlah kerjasama pembiayaan (termasuk KSP dan KPBU) dengan target jumlah kerjasama sampai dengan tahun 2024 mencapai 35 kerjasama.

e. Sasaran Strategis tujuh belas (SS17) adalah Meningkatnya akuntabilitas kinerja Ditjen Hubla yang diukur dengan indikator kinerja: Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Laut dengan target Nilai AKIP sampai dengan tahun 2024 mencapai lebih dari 88 (AA).

f. Sasaran Strategis delapan belas (SS18) adalah Meningkatnya kinerja pengelolaan keuangan Ditjen Hubla yang diukur dengan indikator kinerja:

   1) Prosentase penyerapan anggaran dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

   2) Nilai BMN dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai Rp. 7,10 Trilyun.

   3) Target PNBP dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai Rp. 8,40 Trilyun.

g. Sasaran Strategis sembilan belas (SS19) adalah Meningkatnya implementasi SPIP di lingkungan Ditjen Hubla yang diukur dengan indikator kinerja: Tingkat maturasi SPIP dengan target Nilai sampai dengan tahun 2024 mencapai level 5.

2.5 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU

2.5.1 VISI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU

Dengan mengacu berbagai pertimbangan dan proses analisis yang sudah dilaksanakan, Visi Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau tahun 2020 – 2024 adalah:

"Terwujudnya Transportasi Laut Yang Handal, Berdaya Saing, Dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Mendukung Perwujudan Sulawesi Tenggara Yang Mandiri, Maju, Adil Dan Makmur"

Adapun masing-masing kata kunci dalam visi Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024 tersebut mengandung pengertian sebagai berikut:

a) **Handal**: dIIndikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi laut yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu; dengan konektivitas, kapasitas, dan regularitas yang memadai, serta didukung oleh sarana, prasarana mencukupi dan terpelihara;

b) **Berdaya saing**: dIIndikasikan oleh penyelenggaraan transportasi laut yang efisien dan terjangkau sehingga dapat berkoopetisi dengan moda transportasi lainnya secara sehat dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, yang didukung oleh SDM dan perusahaan jasa pelayaran nasional yang berkelas dunia, profesional, mandiri, dan produktif;

c) **Nilai tambah**: dIIndikasikan oleh penyelenggaraan transportasi laut yang mampu memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi pertumbuhan dan pemerataan pembangunan nasional di segala bidang, baik sosial dan budaya, ekonomi dan lingkungan, ideologi dan politik, serta pertahanan dan keamanan, secara berkesinambungan dan berkelanjutan.

2.5.2 MISI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU

Dalam rangka mencapai visi yang ditetapkan di atas, maka Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau akan melakukan berbagai upaya dalam meningkatkan kondisi dan kinerja pelayanan transportasi laut serta melengkapi dan memperkuat pranata pendukung penyelenggarannya sehingga terwujud sistem transportasi laut nasional yang handal, maju, modern, terbuka, dan adaptive terhadap perkembangan dan tantangan jaman. Berbagai upaya tersebut dirangkum dalam kalimat misi Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024 yang ditetapkan sebagai berikut:

1. Membangun **konektivitas** transportasi laut di seluruh wilayah Sulawesi Tenggara yang **selamat**

   dan **berdaya saing**;

2. Menyederhanakan **regulasi** dalam penyelenggaraan transportasi laut.
3. Menyederhanakan **birokrasi** dalam penyelenggaraan transportasi laut.

Misi 1, dan 2 pada dasarnya terkait erat dengan penyelenggaraan seluruh bidang pelayaran (angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim) yang berkesesuaian dengan tugas dan fungsi Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau (perumusan norma, standar, pedoman, dan kriteria serta kebijakan dan pelaksanaan kegiatan teknis di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau) serta fungsi pembinaan yang dijalankan sebagai pemegang mandat tertinggi dari uu no. 17 tahun 2008 tentang

pelayaran, baik pembinaan kepada pelaku usaha terkait dan masyarakat luas, juga pembinaan terhadap tugas yang didesentralisasikan ke pemerintah daerah.

Misi 3 berkaitan dengan tugas dan fungsi pelaksanaan administrasi Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau, serta kebutuhan akan adanya kemajuan dalam proses reformasi birokrasi secara internal di lingkungan ditjen perhubungan laut serta penyusunan regulasi di bidang transportasi laut.

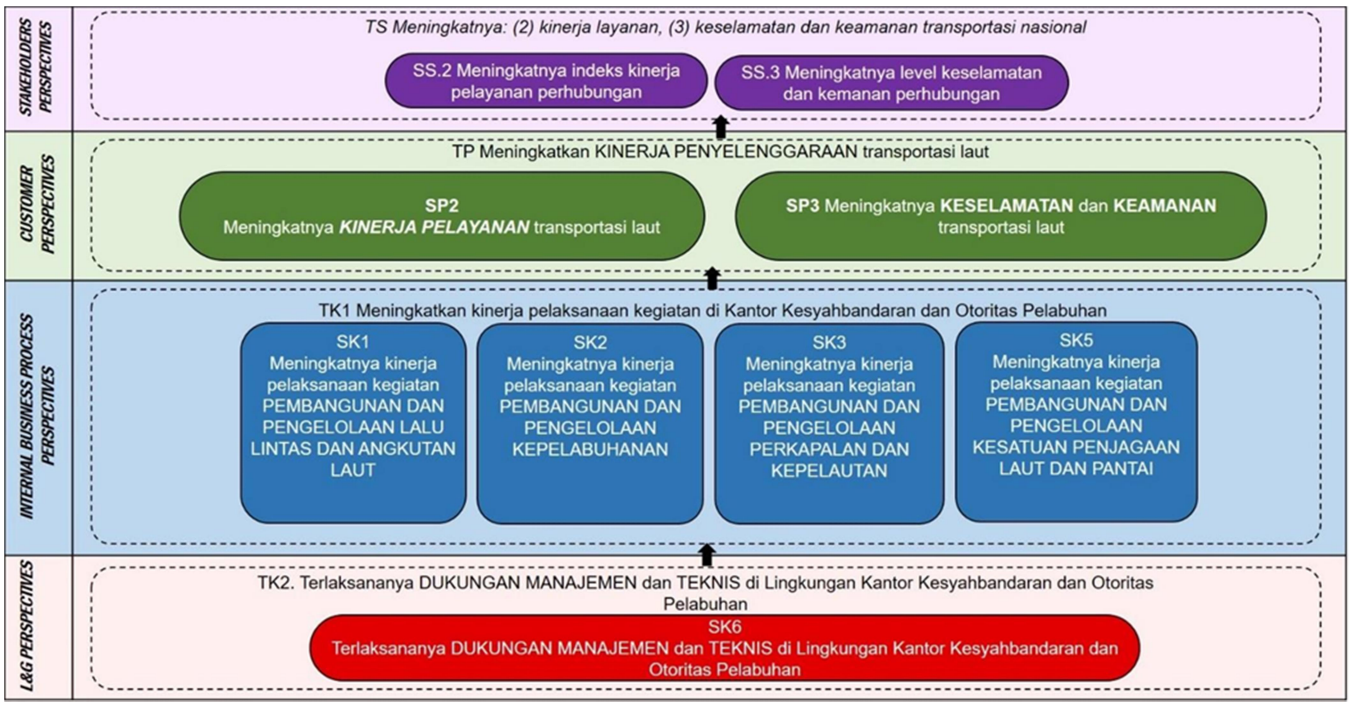
2.5.3. TUJUAN KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU

Tujuan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau dalam perioda Renstra tahun 2020-2024 disampaikan dalam sembilan butir tujuan, tujuan tesebut sudah merepresentasikan indikasi mengenai pencapaian visi Terwujudnya Transportasi Laut Yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Mendukung Perwujudan Indonesia Yang Mandiri, Maju, Adil Dan Makmur, untuk lebih jelasnya maka dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Mewujudkan transportasi laut yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah
2. Meningkatkan konektivitas dan kinerja pelayanan transportasi laut
3. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi laut
4. Meningkatkan kinerja perlindungan lingkungan maritim
5. Meningkatkan aksesibilitas, keterpaduan, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut
6. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan transportasi laut
7. Meningkatkan efektivitas pelaksanaan regulasi dan kebijakan bidang transportasi laut
8. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan sumberdaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau
9. Meningkatkan kualitas kelembagaan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau..

2.5.4. SASARAN STRATEGIS KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU

Sasaran strategis Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau berdasarkan hasil penurunan (cascading) serta hasil analisis tugas pokok dan fungsinya dengan menggunakan pendekatan metoda balance scorecard (BSC) yang dibagi dalam empat perspective yaitu Stakeholder perspective, costumer perspective, internal proses perspective dan learning and growth perspective sebagai berikut :



Adapun sasaran pembangunan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tahun 2020-2024, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. ***Stakeholder Perspective***

Sasaran Strategis pertama (SS1) berupa meningkatnya konektivitas transportasi laut yang diukur melalui kinerja prosentase pelaksanaan rute pelayaran perintis dan PSO dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%

2. ***Customer Perspective***

a. Sasaran Strategis kedua (SS2) adalah Meningkatnya aksesibilitas transportasi laut

b. Sasaran Strategis ketiga (SS3) adalah meningkatnya kinerja pelayanan pelabuhan, diukur dengan indikator kinerja:

1) Persentase pelabuhan yang memenuhi kinerja pelayanan sesuai yang ditetapkan dengan target persentase pada tahun 2024 mencapai 80%.

2) *Dwelling-time* Pelabuhan Baubau dengan target pada tahun 2024 selama 3 hari.

c. Sasaran strategis keempat (SS4) adalah meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut yang diukur melalui Rasio kejadian kecelakaan transportasi laut dengan target pada tahun 2024 sebesar 0,688 *accident/ 10000 freight* dan Rasio gangguan keamanan pada pelayanan transportasi laut dengan target sampai tahun 2024 sebesar 0,500 *accident/ 10000 freight*.

d. Sasaran Strategis kelima (SS5) adalah meningkatnya kinerja penanganan pencemaran laut, diukur dengan indikator kinerja: Persentase penanganan tumpahan minyak dan kejadian lain yang berpotensi

menimbulkan pencemaran laut dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

3. Internal Business Process

a. Sasaran Strategis keenam (SS6) adalah Meningkatnya penyedia sarana, jaringan pelayaran serta volume angkutan laut yang diukur dengan indikator kinerja:

1) Peningkatan volume angkutan penumpang laut dengan target persentase 5,94

%/th.

2) Peningkatan volume angkutan barang laut dengan target persentase 8,44 %/th

b. Sasaran Strategis ketujuh (SS7) adalah Meningkatnya penyediaan lokasi, fasilitas, kapasitas dan keterpaduan antarmoda di pelabuhan sesuai RIPN, diukur dengan indikator kinerja:

1) Pencapaian target pembangunan/ lanjutan/penyelesaian pelabuhan non-komersial dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

2) Pencapaian target pengembangan fasilitas pelabuhan (termasuk pengerukan) sesuai RIPN dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

3) Pencapaian target pengembangan keterpaduan antarmoda transportasi di pelabuhan dengan target persentase sampai tahun 2024 sebesar 100%.

c. Sasaran Strategis kedelapan (SS8) adalah meningkatnya penyediaan sarana prasarana penjagaan laut dan pantai, diukur dengan indikator kinerja:

1) Tingkat kecukupan kapal patroli dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100% .

2) *Coverage area* kapal patroli dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

d. Sasaran Strategis kesepuluh (SS 9) adalah Meningkatnya kualitas penyusunan regulasi dan kebijakan transportasi laut, diukur dengan indikator kinerja:

1) Penyederhanaan perizinan di lingkungan Kantor KSOP Kelas II Baubau dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai 35 perizinan.

2) Pencapaian target penyusunan regulasi di bidang transportasi laut dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

e. Sasaran Strategis kesebelas (SS 10) adalah Meningkatnya efektivitas pembinaan teknis transportasi laut, diukur dengan indikator kinerja: Pencapaian target pelaksanaan kegiatan bimbingan teknis, supervisi,

evaluasi, dan pelaporan dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

f. Sasaran Strategis keduabelas (SS 11) adalah Meningkatnya efektivitas pengendalian transportasi laut dengan indikator kinerja:

1) Prosentase pelaksanaan kegiatan pengawasan, pemeriksaan, dan kegiatan lainnya dalam rangka keselamatan dan keamanan di lingkungan kerja pelabuhan dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

2) Prosentase pencapaian target pener-bitan sertifikat keahlian dan keteram-pilan serta dok kepelautan lainnya dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

3) Rasio penerbitan sertifikat/surat/ akta/dokumen kelaiklautan kapal dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

4) Rasio penerbitan sertifikat di bidang perlindungan lingkungan maritime dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

5) Rasio penerbitan perizinan/rekomen- dasi di seluruh bidang pelayaran dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

4. Learning and Growth Perspective

a. Sasaran Strategis tiga belas (SS12) adalah Meningkatnya penyediaan SDM Kantor Kelas II Baubau yang diukur dengan indikator kinerja:

1) Jumlah SDM Kantor Kelas II Baubau sesuai kebutuhan penempatan dengan target sampai tahun 2024 sebanyak 150 orang.

2) Jumlah Kantor Kelas II Baubau yang memiliki sertifikat kompetensi dengan target sampai tahun 2024 sebanyak 150 orang.

b. Sasaran Strategis empat belas (SS13) adalah Meningkatnya pemenuhan kebutuhan fasilitas kerja di lingkungan Kantor Kelas II Baubau yang diukur dengan indikator kinerja:

1) Luas bangunan gedung yang dibangun/dipelihara/dioperasikan.

2) Jumlah fasilitas kerja yang diadakan/ dipelihara/dioperasikan.

c. Sasaran Strategis lima belas (SS14) adalah Meningkatnya kualitas pengeloaan informasi di lingkungan Kantor Kelas II Baubau yang diukur dengan indikator kinerja:

1) Prosentase kehandalan sistem informasi Kantor Kelas II Baubau dengan target persentase sampai dengan tahun 2024 mencapai 80%.

2) Kepuasan publik atas layanan informasi/kehumasan dengan target tahun 2024 mencapai skala 4.

d. Sasaran Strategis enam belas (SS15) adalah Meningkatnya efektivitas kerjasama di bidang pelayaran yang diukur dengan indikator kinerja:

1) Jumlah kerjasama dibidang transportasi laut.

2) Jumlah kerjasama pembiayaan (termasuk KSP dan KPBU) dengan target jumlah kerjasama sampai dengan tahun 2024 mencapai 5 kerjasama.

e. Sasaran Strategis tujuh belas (SS16) adalah Meningkatnya akuntabilitas kinerja Kantor Kelas II Baubau yang diukur dengan indikator kinerja: Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Laut dengan target Nilai AKIP sampai dengan tahun 2024 mencapai lebih dari 88 (AA).

f. Sasaran Strategis delapan belas (SS17) adalah Meningkatnya kinerja pengelolaan keuangan Ditjen Hubla yang diukur dengan indikator kinerja:

1) Prosentase penyerapan anggaran dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai 100%.

2) Nilai BMN dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai Rp. 9,89 Milyar.

3) Target PNBP dengan target sampai dengan tahun 2024 mencapai Rp. 55 Milyar.

g. Sasaran Strategis sembilan belas (SS18) adalah Meningkatnya implementasi SPIP di lingkungan Ditjen Hubla yang diukur dengan indikator kinerja: Tingkat maturasi SPIP dengan target Nilai sampai dengan tahun 2024 mencapai level 5.

Gambar 2.3 Peta Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Baubau

Adapun sasaran strategis dan Indikator Kinerja Utama / Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Baubau Tahun 2015-2019, seperti yang diuraikan pada **Tabel 2.1**.

Tabel 2. 3 Sasaran Strategis dan IKU Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Baubau 2020-2024

PERSPEKTIF	NO.	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	JUMLAH
(0)	(1)	(2)		(3)		(4)	(5)
Costumer Perspectives	1	SS.1	Menurunnya jumlah kecelakaan di wilayah kerja pelabuhan	IKU.1	Jumlah kejadian kecelakaan kapal di wilayah kerja pelabuhan	Kejadian	
	2	SS.2	Menurunnya jumlah gangguan keamanan di wilayah kerja pelabuhan	IKU.2	Jumlah kejadian gangguan keamanan	Kejadian	
	3	SS.3	Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan dalam rangka pemenuhan standar kinerja yang ditetapkan	IKU.3	Waiting time (waktu tunggu) kapal	Jam	
				IKU.4	Waktu efektif (ET:BT)	%	
				IKU.5	Prosentase tingkat penggunaan dermaga (BOR)	%	
				IKU.6	Tingkat produktivitas kerja (T/G/J; B/C/H)	%	
				IKU.7	Tingkat penggunaan gudang (SOR)	%	
				IKU.8	Efektivitas penggunaan lapangan (YOR)	%	
	4	SS.4	Meningkatnya produktivitas arus penumpang dan barang	IKU.9	Jumlah muatan angkutan laut penumpang 1. Perintis 2. Non perintis	 Penumpang Penumpang	
				IKU.10	Jumlah muatan angkutan laut barang 1. General Cargo 2. Curah 3. Petikemas 4. Ternak 5. Kendaraan	 Ton/m3 Ton/m3 Teus Ekor Unit	
				IKU.11	Jumlah voyage angkutan laut perintis	Voyage	
				IKU.12	Jumlah kunjungan kapal	Jumlah/unit	
Internal Business Process Perspective	5	SS.5	Meningkatnya kinerja kegiatan pengawasan, pemeriksaan, dan kegiatan lainnya	IKU.13	Pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi ISPS Code	Kegiatan	

			dalam rangka keselamatan dan keamanan di lingkungan pelabuhan	IKU.14	Pelaksanaan penertiban olah gerak kapal /shifting dan penundaan kapal perairan dan alur pelayaran di pelabuhan (surat persetujuan)	Kegiatan	
				IKU.15	Pelaksanaan patroli di perairan pelabuhan	Jam	
				IKU.16	Jumlah Pemeriksaan terhadap pelanggaran dan keamanan pelayaran	Kegiatan	
				IKU.17	Pengawasan kapal asing (PSC-FSC)	Kegiatan	
				IKU.18	Pengawasan kegiatan bunker	Kegiatan	
				IKU.19	Jumlah kapal dalam pemeliharaan dan docking kapal negara	Unit	
				IKU.20	Jumlah kapal yang diperiksa dalam pelaksanaan docking kapal	Unit	
				IKU.21	Pengawasan salvage/pekerjaan bawah air	Kegiatan	
				IKU.22	Pengawasan pengelasan di Wilayah DLKp dan DLKr	Kegiatan	
				IKU.23	Pengawasan dan penertiban kendaraan keluar masuk pelabuhan	Kendaraan	
				IKU.24	Jumlah pengawasan terhadap lalu lintas barang dari dan ke pelabuhan	Kegiatan	
				IKU.25	Pengawasan terhadap embarkasi/debarkasi kapal penumpang	Shipcall	
				IKU.26	Pengawasan dan penertiban pedagang kaki lima dan kegiatan lainnya di luar operasional dan pelayanan-pelayanan	Kegiatan	
	6	SS.6	Meningkatnya jumlah sertifikat kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh kantor KSOP	IKU.27	Penerbitan sertifikat keselamatan baru	Sertifikat	
				IKU.28	Penerbitan perpanjangan sertifikat kapal	Sertifikat	
				IKU.29	Pengukuran kapal secara dalam negeri	Unit	
				IKU.30	Pengukuran kapal secara international	Unit	
				IKU.31	Pembuatan akte pendaftaran kapal	Akte	
				IKU.32	Pembuatan akte balik nama kapal	Akte	
				IKU.33	Pembuatan pas besar	Laporan	
				IKU.34	Hipotik kapal	Laporan	
				IKU.35	Pengawasan dan pengesahan sertifikat Inflatable Life Raft	Kegiatan	

					(ILR)		
				IKU.36	Pengawasan dan pengesahan sertifikat Pemadam kebakaran	Kegiatan	
	7	SS.7	Meningkatnya jumlah dokumen awak kapal yang dikeluarkan oleh kantor KSOP	IKU.37	Penerbitan dokumen penyijilan awak kapal	Dokumen	
				IKU.38	Penerbitan/pembuatan dokumen perjanjian kerja laut (PKL)	Dokumen	
				IKU.39	Surat keterangan Masa Berlayar	Surat	
				IKU.40	Pembuatan dan perpanjangan buku pelaut	Buku	
				IKU.41	Pengesahan Daftar Awak Kapal	Laporan	
	8	SS.8	Meningkatnya pelayanan dalam penerbitan surat persetujuan berlayar	IKU.42	Surat Persetujuan Berlayar	Surat	
				IKU.43	Pemeriksaan dan Pengawasan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal	Kegiatan	
	9	SS.9	Meningkatnya pelayanan dan kegiatan pengawasan dalam rangka perlindungan lingkungan maritim	IKU.44	Penerbitan sertifikat Marine Pollution (MARPOL)	Sertifikat	
				IKU.45	Pengawasan kegiatan bongkar muat barang berbahaya dan beracun (B3)	Kegiatan	
				IKU.46	Pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus	Kegiatan	
				IKU.47	Pengawasan pengelolaan limbah kapal (sampah)	Kegiatan	
	10	SS.10	Meningkatnya penyediaan kebutuhan operasional bagi kapal negara	IKU.48	Jumlah pengadaan peralatan suku cadang, alat fungsionaL, comaliwan, kelengkapan solas, untuk operasional kapal negara	Paket	
				IKU.49	Jumlah pengadaan BBM untuk operasional kapal negara	Liter	
				IKU.50	Jumlah pengadaan air tawar kapal untuk operasional kapal negara	Ton	
	11	SS.11	Meningkatnya pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana	IKU.51	Jumlah fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan yang dibangun	Unit	
				IKU.52	Jumlah kapal negara yang dibangun	Unit	
				IKU.53	Luas pengadaan tanah	M2	
				IKU.54	Luas bangunan yang dibangun/dipelihara	M2	
				IKU.55	Jumlah pengadaan fasilitas pendukung pelaksanaan pekerjaan	Kegiatan	

Learn and Growth Perspective	12	SS.12	Tersedianya SDM KSOP yang Kompeten dan Profesional	IKU.56	Jumlah SDM yang mengikuti diklat/bimtek	Orang	
	13	SS.13	Tersedianya Informasi yang valid, handal dan mudah diakses di KSOP	IKU.57	Jumlah sistem dan informasi di lingkungan KSOP	Unit	
				IKU.58	Persepsi publik terkait pelayanan informasi di KSOP	Nilai	
	14	SS.14	Terwujudnya good governance dan clean government di KSOP	IKU.59	Jumlah dokumen SAKIP yang disusun	Dokumen	
	15	SS.15	Terkelolanya keuangan secara optimal	IKU.60	Presentase penyerapan anggaran	%	
				IKU.61	Nilai BMN	Rp	
				IKU.62	Target PNBP	Rp	

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

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL

Muatan tentang arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional untuk periode 2020-2024 yang disampaikan pada bagian ini disadur dari RPJMN 2020-2024 yang ditetapkan melalui Perpres Nomor 18 Tahun 2020.

3.1.1 Arah Kebijakan Umum Pembangunan Nasional 2020-2024

Arahan kebijakan umum pembangunan nasional untuk ke-7 agenda pembangunan nasional, sebagaimana tertuang di dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020) dirangkum pada Tabel 3.1 **berikut.**

Tabel 3.1 Arah Kebijakan Umum Pembangunan Nasional RPJMN 2020-2024

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan	Strategi Implementasi
1	Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan	Peningkatan inovasi dan kualitas Investasi merupakan modal utama untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, berkelanjutan dan mensejahterakan secara adil dan merata	Pembangunan ekonomi akan dipacu untuk tumbuh lebih tinggi, inklusif dan berdaya saing melalui: 1) Pengelolaan sumber daya ekonomi yang mencakup pemenuhan pangan dan pertanian serta pengelolaan kemaritiman, kelautan dan perikanan, sumber daya air, sumber daya energi, serta kehutanan; dan 2) Akselerasi peningkatan nilai tambah pertanian dan perikanan, kemaritiman, energi, industri, pariwisata, serta ekonomi kreatif dan digital.
2	Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan	Pengembangan wilayah ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar dengan harmonisasi rencana pembangunan dan pemanfaatan ruang.	Pengembangan wilayah yang mampu menciptakan berkelanjutan dan inklusif melalui: 1) Pengembangan sektor/ komoditas/kegiatan unggulan daerah; 2) Penyebaran pusat-pusat pertumbuhan ke wilayah yang belum berkembang; 3) Penguatan kemampuan SDM dan Iptek berbasis keunggulan wilayah; 4) Peningkatan infrastruktur dan pelayanan dasar secara merata; dan 5) Peningkatan daya dukung lingkungan serta ketahanan bencana dan perubahan iklim.
3	Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan	Manusia merupakan modal utama pembangunan nasional untuk menuju pembangunan yang inklusif	Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk meningkatkan kualitas dan daya saing SDM yaitu sumber daya manusia yang sehat dan cerdas, adaptif,

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan	Strategi Implementasi
	Berdaya Saing	dan merata di seluruh wilayah	inovatif, terampil, dan berkarakter, melalui: 1) Pengendalian penduduk dan penguatan tata kelola kependudukan; 2) Penguatan pelaksanaan perlindungan sosial; 3) Peningkatan akses dan kualitas pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta; 4) Peningkatan pemerataan layanan pendidikan berkualitas; 5) Peningkatan kualitas anak, perempuan, dan pemuda; 6) Pengentasan kemiskinan; dan 7) Peningkatan produktivitas dan daya saing.
4	Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan	Revolusi mental sebagai gerakan kebudayaan memiliki kedudukan penting dan berperan sentral dalam pembangunan untuk mengubah cara pandang, sikap, perilaku yang berorientasi pada kemajuan dan kemodernan	Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan dilaksanakan secara terpadu melalui: 1) Revolusi mental dan pembinaan ideologi Pancasila; 2) Meningkatkan pemajuan dan pelestarian kebudayaan; 3) Memperkuat moderasi beragama; dan 4) Meningkatkan budaya literasi, inovasi, dan kreativitas.
5	Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar	Perkuatan infrastruktur ditujukan untuk mendukung aktivitas perekonomian serta mendorong pemerataan pembangunan nasional	1) Pembangunan infrastruktur pelayanan dasar; 2) Pembangunan konektivitas multimoda untuk mendukung pertumbuhan ekonomi; 3) Pembangunan infrastruktur perkotaan; 4) Pembangunan energi dan ketenagalistrikan; dan 5) Pembangunan dan pemanfaatan infrastruktur TIK untuk transformasi digital.
6	Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim	Pembangunan nasional perlu memperhatikan daya dukung sumber daya alam dan daya tampung lingkungan hidup, kerentanan bencana, dan perubahan iklim	Pembangunan lingkungan hidup, serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim akan diarahkan melalui kebijakan: 1) Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup; 2) Peningkatan Ketahanan Bencana dan Iklim; serta 3) Pembangunan Rendah Karbon.
7	Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik	Negara wajib hadir dalam melayani dan melindungi segenap bangsa, serta menegakkan kedaulatan negara	1) Reformasi kelembagaan birokrasi untuk pelayanan publik berkualitas; 2) Penataan kapasitas lembaga demokrasi, penguatan kesetaraan dan kebebasan; 3) Perbaikan sistem peradilan, penataan regulasi dan tata kelola keamanan siber; 4) Peningkatan akses terhadap keadilan dan sistem anti korupsi; 5) Peningkatan pelayanan dan perlindungan WNI di luar negeri; dan 6) Peningkatan rasa aman, penguatan kemampuan pertahanan dan Industri Pertahanan.

Sumber: RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020)

3.1.2 Arah Kebijakan RPJMN 2020-2024 Di Bidang Transportasi Laut

Lebih spesifik, arah kebijakan RPJMN 2020-2024 untuk pembangunan di bidang transportasi transportasi laut untuk mencapai sasaran dan indikator (sebagaimana telah disampaikan pada **Tabel 2.2** sebelumnya) dirangkum pada **Tabel 3.2**. Arah kebijakan tersebut merupakan bagian dari Agenda ke-5 (PN) yakni Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar.

Secara lebih spesifik untuk bidang transportasi laut, arah kebijakan dan strategi secara nasional dalam RPJMN 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1) Penguatan kelembagaan kesyahbandaran.
2) Penyediaan infrastruktur keselamatan dan keamanan pelayaran;
3) Standarisasi aspek keselamatan kapal;
4) Pengembangan sistem informasi penumpang dan barang (manifes) untuk mencegah muatan berlebih;
5) Standardisasi kinerja pada 7 pelabuhan utama (kedalaman, panjang dermaga, kinerja bongkar muat);
6) Pengembangan rute jaringan saling terhubung (loop) distribusi domestik;
7) Pengembangan sistem informasi logistik (e-logistic);
8) Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan hinterland;
9) Peremajaan kapal niaga dengan mengutamakan peran galangan kapal dalam negeri;
10) Penguatan keterpaduan angkutan tol laut dengan moda lain (jembatan udara dan perintis darat).

Tabel 3.2 Arah kebijakan dan strategi RPJMN 2020-2024 di Bidang Transportasi Laut

PROGRAM PRIORITAS (PP)	KEGIATAN PRIORITAS (KP)	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI TERKAIT PERHUBUNGAN LAUT
PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar		
PP1 Infrastruktur Pelayanan Dasar	KP4 Keselamatan dan Keamanan Transportasi	• Kebijakan keselamatan (secara umum untuk moda selain transportasi jalan) diarahkan pada penguatan peran kelembagaan, peningkatan kelaikan sarana dan prasarana, serta peningkatan kapasitas SDM • Keselamatan transportasi laut ditingkatkan melalui penguatan kelembagaan syahbandar, penyediaan infrastruktur keselamatan, standardisasi aspek keselamatan kapal, pengembangan sistem informasi penumpang (tiket) dan barang (manifes) untuk mencegah muatan berlebih • Proyek prioritas: (i) pemenuhan sarana, prasarana, fasilitas, kelembagaan dan sistem informasi keselamatan dan keamanan transportasi, ii) Pembinaan dan pendidikan SDM transportasi
PP2 Infrastruktur Ekonomi	KP3 Konektivitas Laut	Kebijakan Pembangunan konektivitas transportasi laut diarahkan untuk mendukung kinerja logistik Nasional, dengan strategi diantaranya: • Standardisasi kinerja pada 7 pelabuhan utama (kedalaman, panjang dermaga, kinerja bongkar muat) • Pengembangan rute jaringan saling terhubung (*loop*) distribusi domestik • Pengembangan sistem informasi logistik (*e-logistic*) • Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan *hinterland* • Peremajaan kapal niaga dengan mengutamakan peran galangan kapal dalam negeri • Penguatan keterpaduan angkutan tol laut dengan moda lain (jembatan udara dan perintis darat) • Proyek prioritas mendukung konektivitas laut meliputi: i) Pengembangan pelabuhan utama, contoh: Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (*Major Project*) ii) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan mendukung tol laut iii) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan mendukung kawasan prioritas, contoh: pelabuhan cruise iv) Penyelenggaraan subsidi tol laut dan perintis angkutan laut, v) Pengadaan sarana dan prasarana transportasi laut, dan vi) Pengembangan teknologi informasi pelayaran.

Sumber: RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020)

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGIKEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Muatan arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang transportasi untuk perioda 2020-2024 yang disampaikan pada bagian ini disadur dari Draft Pertama Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 yang disusun oleh Biro Perencanaan, Sekretariat Jenderal, Kementerian Perhubungan, Desember 2019.

3.2.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Umum

Untuk mencapai prioritas pembangunan nasional sebagaimana yang diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, sektor transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Perkuatan Jalur Logistik Utama
3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata, dan
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

3.2.2 Arah Kebijakan Dan Strategi Pencapaian Sasaran

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024.

Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah yang berupa program indikatif untuk memecahkan permasalahan yang teridentifikasi dan mendesak untuk segera dilaksanakan guna mendukung pencapaian Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis. Program indikatif tersebut harus mendukung sasaran RPJMN 2020-2024 sesuai dengan bidang terkait.

Sebagai bagian dari sektor transportasi, maka sesuai dengan arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional sebagaimana disebut sebelumnya, maka Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2020-2024 sebagaimana tertuang pada **Tabel 3.3** dibawah ini.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

Tabel 3.3 Arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional	1. Optimalisasi simpul transportasi eksisting 2. Pembangunan simpul transportasi baru 3. Pembagian komoditi barang ekspor-impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia 4. Reaktivasi jalur moda transportasi 5. Sinergitas angkutan umum dengan moda transportasi lokal 6. Penguatan distribusi barang di seluruh wilayah Indonesia 7. Penguatan jaringan layanan moda eksisting terhadap simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil. 8. Peningkatan aksesibilitas melalui perluasan jaringan layanan moda menuju simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil	1. Penguatan jaringan transportasi eksisting 2. Perluasan jaringan layanan transportasi 3. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda 4. Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi 5. Penerapan *Traffic Demand Management* pada semua layanan transportasi 6. Optimalisasi rute layanan distribusi angkutan barang di seluruh wilayah Indonesia 7. Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi 8. Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan PSN 9. Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal 10. Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi 11. Penyiapan kompetensi keahlian professional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia 12. Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia
Meningkatnya Kinerja Pelayananan Perhubungan	1. Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi 2. Optimalisasi SDM pelayanan sarana dan prasarana 3. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi 4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi 5. Penerapan pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan	1. Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi 2. Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi 3. Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan 4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan 5. Mengembangkan prototipe sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi *real time* OTP 6. Dukungan terhadap transportasi ramah gender, difabel, dan lansia 7. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana 8. Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan *delay* yang terjadi pada sistem layanan transportasi
Meningkatnya Keselamatan Perhubungan	1. Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan 2. Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan perkeretaapian, KIR *online,travel data recording*. 3. Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi 4. Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan 5. Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum 6. Penyediaan fasilitas ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi 7. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian	1. Penegakan hukum 2. Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan 3. Pembatasan usia sarana prasarana transportasi 4. Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan 5. Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi 6. Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi 7. Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan 8. Edukasi keselamatan transportasi 9. Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi 10. Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api 11. Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
	8. Pengembangan sistem informasi terkait *security awareness* di setiap lokasi simpul utama transportasi 9. Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara	
Meningkatnya keterpaduan perencanaan, penyusunan program dan penganggaran	1. Perencanaan dan penganggaran terintegrasi 2. Peningkatan kemampuan sistem perencanaan melalui pelatihan dan training terpadu	1. Peningkatan kualitas sistem perencanaan, pemrograman, dan penganggaran terintegrasi 2. Pengembangan modul pendidikan anti korupsi utk pegawai Kementerian Perhubungan 3. Pengembangan sistem *e-commerce* untuk pengadaan barang
Meningkatnya kualitas rumusan dan pelaksanaan kebijakan serta regulasi	1. Peningkatan kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2. Peningkatan pelaksanaan rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan	1. Pengendalian kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2. Jangka waktu proses pengusulan kebijakan hingga menjadi Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan 3. Pelaksanaan kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan dalam Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan
Meningkatnya pengendalian dan pengawasan	1. Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja Kementerian Perhubungan	1. Pengembangan sistem e-monev untuk penilaian kinerja Kementerian Perhubungan 2. Melakukan reviu Renstra Kemenhub secara kontinu 3. Pengembangan dan penyempurnaan untuk monitor capaian kinerja seluruh pegawai Kementerian Perhubungan
Meningkatnya ASN Kementerian Perhubungan yang kompeten dan berintegritas	1. Peningkatan kualitas SDM 2. Pemberdayaan SDM yang konsepsional, komprehensif, dan sinergis 3. Penerapan sekolah kedinasan yang berbasis kompetensi 4. Penataan regulasi penyelenggaraan diklat SDM transportasi 5. Peningkatan kualitas tenaga pendidik diklat transportasi 6. Peningkatan kuantitas dan kualitas sarana dan prasarana diklat berbasis teknologi tinggi/mutakhir	1. Penyusunan *Roadmap* karir dan kebutuhan jabatan 2. Melaksanakan diklat dan pendidikan SDM Perhubungan 3. Meningkatkan kompetensi SDM Perhubungan di bidang IT 4. Peningkatan pemenuhan kebutuhan SDM Aparatur Kementerian dalam rangka pemenuhan kebutuhan sebagai regulator (teknis maupun administratif) serta peningkatan *capacity deliver* 5. Peningkatan kapasitas dan kualitas lembaga pendidikan dan pelatihan SDM bidang keahlian sub sektor 6. Peningkatan peran lembaga/asosiasi profesi untuk berperan serta dalam pelaksanaan sertifikasi SDM sub sektor 7. Melaksanakan sertifikasi lulusan diklat transportasi
Meningkatnya tata kelola pemerintahan di Kementerian Perhubungan yang baik	1. Optimalisasi reformasi regulasi dalam pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan 2. Pemanfaatan teknologi dalam melakukan pengendalian dan pengawasan atas penegakan hukum secara konsisten 3. Penyempurnaan SOP layanan transportasi 4. Pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan 5. Penguatan kelembagaan dalam rangka peningkatan peran Balai atau UPT 6. Deregulasi peraturan dan perijinan serta sinkronisasi regulasi antar lembaga 7. Penilaian atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP	1. Penertiban paket-paket deregulasi perijinan di lingkungan Kementerian Perhubungan 2. Peningkatan pemahaman dan kesadaran pengguna dalam penerapan SOP layanan transportasi 3. Penggunaan aplikasi teknologi informasi dan komunikasi untuk layanan transportasibaik komersil maupun non komersil 4. Pelaksanaan edukasi dalam penggunaan teknologi informasi dan komunikasi 5. Peningkatan pengelolaan / manajemen transportasi untuk mendukung *smart city* pada kota besar dan metropoliltan 6. Peraturan pemanfaatan Barang Milik Negara di lingkungan Kementerian Perhubungan

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
	Kementerian	
Meningkatnya pemanfaatan inovasi terapan bidang perhubungan	1. Kemandirian dalam penyediaan produk perhubungan 2. Pembatasan impor 3. Pemberian insentif bagi pengembangan inovasi di berbagai sektor transportasi 4. Keterlibatan sektor swasta dalam pelayanan transportasi 5. Kemandirian pengelolaan energi 6. Meningkatkan fasilitas penelitian dan layanan teknis melalui modernisasi alat-alat dan laboratorium 7. Meningkatkan Sinergi Penelitian dan Pengembangan Bidang Transportasi 8. Keterlibatan secara aktif dalam rencana aksi transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan	1. Pembatasan kandungan impor komponen sarana dan prasarana perhubungan 2. Penguatan industri strategis pendukung untuk kemandirian produk dalam negeri 3. Efisiensi energi dan pemanfaatan energi ramah lingkungan 4. Peningkatan kualitas peralatan dan perlengkapan penunjang pelayanan berbasis IT 5. Pembaruan teknologi terpasang pada sistem transportasi di Indonesia 6. Perluasan pasar industri pendukung dan jasa konstruksi bidang perhubungan di luar negeri 7. Peningkatan kualitas penelitian dan pengembangan melalui skema insentif penelitian dan pengembangan inovasi di berbagai sektor transportasi 8. Peningkatan fasilitas penelitian dan layanan teknis melalui modernisasi alat-alat dan laboratorium 9. Peningkatan EST *(Environmentally Sustainable Transportation)* / transportasi berkelanjutan untuk setiap kota metropolitan dan kota besar 10. Efisiensi energi dan pemanfaatan energi ramah lingkungan 11. Penyusunan SOP layanan transportasi ramah lingkungan

Sumber: Draft Pertama Renstra Kementerian Perhubungan (Desember 2019)

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGIDIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2020-2024

Muatan arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang transportasi laut untuk perioda 2020-2024 yang disampaikan pada bagian ini diperoleh dari dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 yang ditetapkan melalui SK Dirjen No KP. 936/DJPL/2020.

3.3.1 Arah Kebijakan Umum Perhubungan Laut Tahun 2020 – 2024

Arah kebijakan umum Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 akan diarahkan kepada 3 fokus berikut:

- Perwujudan peran transportasi laut dalam mendukung berbagai agenda pembangunan nasional dalam RPJMN 2020-2024, seperti: perwujudan konektivitas laut (dalam rangka efisiensi logistik maupun pemerataan akses khususnya ke daera DTPK), perwujudan jaringan pelabuhan utama terpadu, dukungan terhadap IKN (Ibu Kota Negara), dukungan terhadap agenda prioritas sektor lainnya (KSPN, KI, KEK, SKPT, dll), serta akomodasi terhadap isu strategis lintas sektoral (kebencanaan, perubahan iklim, energi, lingkungan, isu gender, fasilitasi kaum divable, dlsb).
- Meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim (melalui pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana, peningkatan *compliance* terhadap standar/regulasi internasional, serta peningkatan efektivitas penegakan hukum di laut).
- Penguatan dan penyederhanaan regulasi dan kelembagaan di bidang pelayaran, diantaranya melalui: penguatan kelembagaan KPLP, modernisasi pelayanan, penguatan regulasi dan kebijakan pemanduan, serta peningkatan efeketivitas organisasi Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut.

Pada beberapa butir berikut ini disampaikan detail penjelasan tetang arah kebijakan umum Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang hendak diwujudkan dalam perioda Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024.

1. **Perwujudan logistik maritim dalam negeri**

   Logistik maritim dalam negeri melalui jaringan pelayaran nasional merupakan salah satu penentu efektivitas kinerja sistem logistik nasional. Perwujudan logistik maritim ini akan diupayakan melalui pelaksanaan restrukturisasi jaringan pelayaran komersil yang diarahkan berbentuk *loop*, optimalisasi jaringan pelayaran perintis/subsidi (tol laut, rede, ternak) dan pelayaran rakyat untuk menyediakan konektivitas ke sejumlah kawasan strategis dan sentra produksi, serta efisiensi distribusi barang pokok dan penting ke wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

2. **Peningkatan konektivitas terhadap jaringan pelayaran internasional**

   Konektivitas terhadap jaringan utama pelayaran internasional (*core route*) memberikan keuntungan bagi efektivitas logistik eksport/import dalam mendukung daya saing produk nasional. Beberapa upaya yang akan dilakukan adalah dengan menjadikan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sebagai pelabuhan singgah dari rute utama (*core route*) pelayaran dunia, serta meningkatkan prosentase muatan luar negeri yang menggunakan kapal berbendera Indonesia melalui kebijakan *beyond cabotage*.

3. **Perwujudan Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu**

   Pengembangan Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu atau sering dikenal sebagai *Integrated Port Network* (IPN) yang dicanangkan sebagai salah satu proyek prioritas strategis/*major project* (MP) dalam RPJMN 2020-2024 dilakukan dalam rangka efisiensi distribusi logistik dalam negeri (khususnya yang berbasis peti kemas), peningkatan konektivitas nasional, serta penyeimbangan arus perdagangan antara Indonesia Bagian Barat dan Timur. Sebanyak 7 (tujuh) pelabuhan akan dikembangkan dan dikelola dalam kerangka IPN ini, yakni: Kuala Tanjung, Belawan, Tanjung Perak, Kijing, Makassar, Bitung, dan Sorong. Ketujuh pelabuhan IPN tersebut akan dikembangkan standarisasi/keseragaman dalam persyaratan teknis penyediaan sarana dan prasarana serta standar pelayanan sehingga dapat melayani secara lebih efisien dari sisi biaya maupun waktu.

4. **Dukungan Transportasi Laut terhadap Rencana Ibu Kota Negara (IKN)**

   Rencana pemindahan Ibu Kota Negara (IKN) menjadi salah satu Pryek Prioritas Strategis/*Major Project* (MP) dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres Nomor 18 Tahun 2020). Ditargetkan awal 2024, IKN sudah pindah ke lokasi baru yakni di wilayah Kabupaten Penajam Paser Utara. Peran transportasi laut sangat sentral dalam perwujudan IKN, di mana logistik selama proses pembangunan maupun pada saat IKN nanti sudah beroperasi akan bertumpu pada konektivitas laut. Optimalisasi dari pelabuhan eksisting di sekitar lokasi IKN, peningkatan koneksi jaringan pelayaran, serta penambahan kekuatan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran pada wilayah perairan di sekitar IKN akan menjadi beberapa kegiatan strategis perhubungan laut dalam mendukung rencana IKN ini.

5. **Dukungan Transportasi Laut terhadap Prioritas Nasional Sektor Lainnya**

   Efektivitas dukungan transportasi laut terhadap berbagai agenda dan kebijakan pembangunan nasional secara multi-sektoral merupakan indikasi utama dari keberhasilan Ditjen Perhubungan Laut dalam mendukung prioritas serta visi dan misi Presiden 2020-2024. Dalam RPJMN 2020-2024 terdapat 41 proyek prioritas (*Major Project/MP*) yang dicanangkan, di mana beberapa MP tersebut membutuhkan dukungan spesifik dari transportasi laut, diantaranya yang berkaitan dengan pengembangan destinasi wisata unggulan (KSPN), pengembangan pusat ekonomi (KEK, KI, SKPT), pengembangan kawasan tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP), termasuk IKN (yang sudah dijelaskan tersendiri pada **butir 4**). Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mencanangkan sejumlah program tematis untuk mendukung berbagai prioritas pembangunan nasional tersebut selama perioda 2020-2024.

6. **Akomodasi terhadap Isu Strategis Lintas Sektoral (Kebencanaan, Perubahan Iklim, Energi, Lingkungan, Divable, Gender, dan lain-lain)**

   Setiap bidang pembangunan, termasuk transportasi laut, tidak dapat dipisahkan dari keharusan untuk mengakomodasi berbagai isu strategis lintas sektoral yang telah menjadi isu nasional maupun global. Pembangunan bidang transportasi laut dalam 5 tahun ke depan diarahkan untuk mampu mendukung ketahanan nasional terhadap bencana serta antisipatif terhadap dampak perubahan iklim. Selain itu, konsentrasi terhadap isu energi (IMO-LSFO atau B-20 nasional) dan lingkungan (pemenuhan ketentuan konvensi MARPOL) juga sudah harus menjadi prioritas. Selanjutnya, terkait dengan transportasi berkeadilan, maka penyelenggaraan transportasi laut ke depan juga harus mengakomodasi kebutuhan kaum divable dan responsif gender.

7. **Peningkatan keterpaduan antarmoda transportasi**

   Optimalisasi dukungan konektivitas transportasi laut terhadap berbagai kawasan priroitas/strategis nasional dalam kerangka sistem logistik nasional membutuhkan adanya keterpaduan antarmoda transportasi dengan moda transportasi lainnya (jalan, SDP, kereta api, dan udara). Sebagai ilustrasi, program tol laut 2020-2024 akan diintegrasikan dengan jembatan udara dan subsidi angkutan barang di jalan untuk mendistribusikan barang-barang kebutuhan pokok dan penting sampai dengan lokasi yang membutuhkan. Pelabuhan-pelabuhan utama akan diupayakan untuk diakses oleh jalur kereta api dan jaringan jalan nasional yang memadai untuk menjangkau sejumlah kawasan produksi, kawasan wisata, dan kawasan penting lainnya.

8. **Pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana keselamatan serta perlindungan lingkungan maritim**

   Dalam rangka pemenuhan kebutuhan dasar publik terkait dengan keselamatan dan keamanan transportasi serta perlindungan lingkungan maritim, akan diupayakan adanya peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana keselamatan. Pemenuhan kecukupan serta kondisi/keandalan sarana dan prasarana SBNP, telekomunikasi pelayaran, kapal patroli, dan sarana/prasarana kerja lainnya akan menjadi prioritas pembangunan di bidang transportasi laut.

9. **Peningkatan *compliance* terhadap standar/regulasi internasional**

   Dalam 5 tahun ke depan terdapat sejumlah standar/regulasi internasional di bidang pelayaran yang dikeluarkan IMO wajib diratifikasi dan dilaksanakan secara penuh, diantaranya terkait: (Marpol) Annex VI Regulasi 14 tentang pembatasan emisi Sulphur Oxides (SOx) and Particulate Matter, STCW Manila. Selain itu, pemenuhan terhadap aturan SOLAS terhadap seluruh kapal nasional, termasuk yang saat ini mengikuti NCVS juga perlu diprioritaskan untuk dipenuhi. Ratifikasi dan pelaksanaan sejumlah regulasi/standar pelayaran yang berlaku secara internasional merupakan upaya awal perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia, di mana Indonesia diharapkan menjadi salah satu negara yang terdepan dalam kemajuan ekonominya.

10. **Penguatan kelembagaan KPLP dan peningkatan efektivitas penegakan hukum di laut**

    Semenjak ditetapkannya UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mandat untuk menetapkan PP tentang Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) belum terlaksana. Dalam konteks pelayaran internasional, yang diakui menjadi perwakilan Indonesia (*flag-state*) oleh IMO adalah Kementerian Perhubungan c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sehinga dalam konteks ini, penguatan kelembagaan KPLP ke depan harus mengarah kepada integrasi seluruh kekuatan di bidang kepatrolian nasional untuk memenuhi kebutuhan dan ketentuan internasional di bidang penegakan aturan dan regulasi di bidang pelayaran internasional.

11. **Modernisasi pelayanan di bidang pelayaran**

    Mengelaborasi amanat Presiden 2020-2024 untuk melakukan transformasi ekonomi kearah industri dan jasa yang profesional dan berkelas dunia, termasuk di industri pelayaran, maka kebutuhan untuk memodernisasi sistem layanan di bidang pelayaran (penerapan INAPORTNET, *gate-in, e-ticketing*, dll) akan menjadi salah satu agenda penting.

12. Penguatan regulasi dan kebijakan serta pelaksanaan kegiatan pemanduan

Pelaksanaan kegiatan pemanduan sampai dengan saat ini belum banyak mendapatkan perhatian baik dalam regulasi maupun kebijakan pelaksanaan. Tantangan terkait dengan kinerja pelayanan pelabuhan serta kebutuhan untuk pemanduan di wilayah Selat Malaka yang sudah sangat padat, mengharuskan adanya perubahan kebijakan dan pengaturan di bidang pemanduan, agar lebih efektif dan efisien pelaksanaannya.

13. Peningkatan Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut

Peningkatan efektivitas kinerja UPT dan Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut dengan penyesuaian struktur organisasi dan tugas serta fungsi disesuaikan perkembangan (berikut penyediaan kebutuhan SDM) serta agenda penyederhanaan birokrasi.

3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kinerja Bidang Perhubungan Laut 2020-2024

Sesuai dengan pasal 1 (15) Peraturan Menteri PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Renstra K/L, arah kebijakan berisi satu atau beberapa program/kebijakan untuk mencapai sasaran yang ditetapkan, sedangkan strategi berisi indikasi kegiatan strategis sebagai implementasi dari arah kebijakan yang ditetapkan. Sasaran program (SP) yang diharapkan terwujud dari penyelenggaraan program transportasi laut yang dilaksanakan oleh Ditjen Perhubungan Laut telah disampaikan pada **Sub Bab 2.3.3 Bagian c**, yakni terdiri dari 3 SP, yakni: SP.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Laut, SP.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Laut, dan SP.3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut.

Berikut ini disampaikan rumusan tentang Arah Kebijakan (AK) dan Strategi Implementasi (SI) untuk mencapai Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk perioda Renstra 2020-2024 tersebut di atas, yakni:

AK.1 Perwujudan Angkutan Laut Yang Murah, Mudah, Simpel, dan Kompetitif

AK.2 Peningkatan Konektivitas Transportasi Laut

AK.3 Penyediaan Infrastruktur Pelabuhan Laut Yang Berdaya Saing

AK.4 Peningkatan Kepatuhan Terhadap Regulasi Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Lingkungan Maritim

AK.5 Peningkatan Efektivitas Penegakan Hukum di Laut

AK.6 Peningkatan Integrasi dalam Pengelolaan Organisasi

Secara hirarki AK.1 dan AK.2 merupakan arahan kebijakan untuk mencapai SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi laut. Kemudian AK3 merupakan arah kebijakan untuk menjawab tantangan dari SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi laut. Adapun AK.4 dan AK.5 merupakan arah kebijakan untuk menjawab SP.3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut serta SP.4 Meningkatnya kinerja pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut. Sedangkan AK6 merupakan arah kebijakan terkait dukugan manajemen dan teknis dalam rangka membantu pencapaian seluruh Sasaran Program (SP) tersebut sebelumnya.

Selanjutnya, setiap Arah Kebijakan (AK) tersebut akan dilaksanakan melalui sejumlah Strategi Implementasi (SI) yang berisi indikasi program/kegiatan strategis (KS) yang akan dilaksanakan sebagai upaya detail dalam rangka pencapaian Sasaran Program (SP) yang telah ditetapkan

Pada tabel berikut disampaikan kerangka Arah Kebijakan (AK), Strategi Implementasi, berikut dengan dengan indikasi Kegiatan Strategis (KS) untuk mencapai Sasaran Program (SP) Penyelenggaraan Transportasi Laut pada perioda Renstra 2020-2024.

Tabel 3.4 Strategi Implementasi Penyelenggaran Transportasi Laut 2020-2024

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
SP1 Meningkatnya konektivitas transportasi laut	AK.1 Perwujudan Angkutan Laut Yang Murah, Mudah, Simpel, dan Kompetitif	SI.1 Program pengembangan armada kapal nasional dan pembinaan industri pelayaran	• Fasilitasi pembiayaan pengembangan industri pelayaran nasional • Peningkatan jenis, ukuran, dan umur armada kapal nasional • Penguatan industri pendukung pelayaran (galangan kapal, JPT, TKBM)
		SI.2 Peningkatan sistem layanan angkutan laut dalam negeri (*Inaportnet, E-ticketing, Gate in*)	• Penerapan *e-ticketing and gate-in* • Penetapan Sistem Informasi Manajemen Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
		SI.3 Peningkatan pangsa muatan angkutan luar negeri yang dilayani kapal berbendera Indonesia (*beyond cabotage*)	• Optimalisasi penerapan asas cabotage and beyond cabotage • Pengembangan layanan *halal logistics* • Peningkatan direct call dari Pelabuhan Indonesia ke sejumlah Negara tujuan • Peningkatan frekuensi dan jumlah pelabuhan yang disinggahi oleh rute pelayaran utama internasional (core route international) • Penyusunan petunjuk teknis pelayaran internasional • Penanganan Pelayaran Lintas Batas Negara
	AK.2 Peningkatan Konektivitas Transportasi Laut	SI.4 Peningkatan efektivitas program keperintisan/tol laut/kapal ternak/rede/pelra	• Penyusunan blue print tol laut/perintis/kapal ternak/rede • Peningkatan koordinasi antar stakeholders terkait (K/L, Pemda, Swasta) • Pembangunan dan pengoperasian kapal-kapal spesifikasi khusus untuk aksesibilitas kawasan dan efektivitas distribusi (kapal rede/feeder tol laut papua/kapal feeder) • Pembentukan unit pengelola kapal negara
		SI.5 Penataan jaringan pelayaran dalam negeri (*Loop Route*)	• Revisi SK Dirjen tentang jaringan trayek tetap dan teratur angkutan barang dan peti kemas (diutamakan berbentuk loop, sistem operasi aliansi jaringan pelayaran pendukung tol laut) • Pengoperasian *Short Sea Shipping*

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			• Peningkatan efektivitas sistem pelaporan pelayaran berjadwal (*voyage report*)
		SI.6 Penyediaan angkutan laut dan trayek penunjang kawasan prioritas nasional (KSPN/DPN/pariwisata, KEK, KI, IKN)	• Pelaksanaan Desain Kapal Wisata untuk Destinasi Wisata • Pembangunan kapal submarine untuk pariwisata • Tersedianya Angkutan Laut dan Trayek Penunjang Pariwisata, KEK, KI, dan IKN • Pengembangan trayek pelayaran pendukung kawasan KEK, KI, dan IKN
SP2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi laut	AK.3 Penyediaan Infrastruktur Pelabuhan Laut Yang Berdaya Saing	SI.7 Lanjutan pembangunan/ pengembangan/rehabilitasi pelabuhan KDP	• Prioritasi penuntasan pembangunan/pengembangan/ rehabilitasi pelabuhan dalam status KDP • Penuntasan kendala teknis dan non teknis yang menghambat penyelesaian pelabuhan dalam status KDP
		SI.8 Lanjutan pembangunan/ pengembangan/rehabilitasi fasilitas pelabuhan pendukung program prioritas nasional (IKN, KSPN, KEK, KI, SKPT, DTPK, dan tol laut)	• Penyelesaian pembangunan/ pengembangan fasilitas pelabuhan pada lokasi pendukung prioritas nasional (IKN, KEK, KSPN, KI, SKPT, dll) • Pembangunan pelabuhan/fasilitas khusus pelabuhan sesuai kebutuhan kawasan (pelabuhan cruise, dermaga curah/cair, lapangan penumpukan, dll) • Peningkatan penyediaan fasilitas alihmoda pada pelabuhan pendukung logistik nasional • Perbaikan jalan akses dan penyediaan layanan transportasi darat
		SI.9 Penuntasan pelaksanaan P3D Pelabuhan Lokal dan Regional	• Pelaksanaan serah terima aset Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubaupada pelabuhan lokal dan regional dari Ditjen Perhubungan Laut kepada Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota • Reorganisasi UPP pengelola pelabuhan menjadi KSOP/ bentuk kelembagaan lainnya (termasuk *impassing* tenaga fungsional)

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
		SI.10 Pemenuhan standar teknis dan operasional pelabuhan, khususnya pada jaringan pelabuhan utama terpadu/IPN (*Integrated Port Network*)	• Penurunan *dwelling time* pada pelabuhan IPN • Peningkatan penyediaan fasilitas pelabuhan dan tingkat pelayanan sesuai rerata internasional • Penyeragaman penyediaan kedalaman kolam pelabuhan, panjang dermaga, dan fasilitas bongkar muat pada pelabuhan utama IPN • Pengembangan sistem operasional terintegrasi pada 7 pelabuhan utama (IPN) pendukung logistik nasional
		SI.11 Modernisasi dan efisiensi bongkar muat pelabuhan	• Penyediaan fasilitas bongkar muat peti kemas pada pelabuhan pendukung tol laut, terutama mobile crane • Otomatisasi sistem bongkar muat barang pada sejumlah pelabuhan utama dan pengumpul • Optimalisasi kinerja TKBM
		SI.12 Pengembangan pelabuhan ramah lingkungan	• Penerapan konsep *eco-port* pada sejumlah pelabuhan utama dan pengumpul, termasuk penyediaan *reception facilities*, alat bongkar muat berbahan bakan *non-fossil*, serta penerapan green building • Penyediaan fasilitas bunker bahan bakar B-20 dan *Low Sulfur Fuel* • Peningkatan sanitasi pelabuhan yang melayani kapal *cruise*
		SI.13 Pengembangan Sistem Informasi Pelabuhan	• Pengembangan dan pengimplementasian sistem informasi Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan jumlah pelabuhan yang telah melakukan penerapan INAPORTNET • Digitalisasi pelayanan pelabuhan

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
SP3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut SP4 Meningkatnya kinerja pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut	AK.4 Peningkatan Kepatuhan Terhadap Regulasi Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Lingkungan Maritim	SI.14 Penguatan infrastruktur sistem kenavigasian	• Peningkatan pemenuhan kebutuhan dan keandalan SBNP dan telkompel • Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah, jenis, ukuran, dan penempatan, serta pemeliharaan dan operasional kapal negara kenavigasian • Peningkatan jumlah alur dan perlintasan yang telah ditetapkan (termasuk kegiatan pendukungnya) • Peningkatan penyediaan VTS pada lintas pelayaran yang padatdan strategis
		SI.15 Penguatan regulasi, kelembagaan, dan SDM, dalam penyelenggaraan kenavigasian	• Perkuatan dari sisi SDM, regulasi/ SOP, dan kelembagaan (termasuk potensi BLU) dalam penyelenggaraan kenavigasian • Pengaturan ruang perairan • *Risk assessment dan risk management* • Penguatan Kerjasama • Penguatan Legislasi
		SI.16 Peningkatan kualitas layanan kenavigasian	• Pengembangan sistem informasi kenavigasian • Optimalisasi pemanfaatan kenavigasian sebagai Big Data Pelayaran untuk mendukung efisiensi pelayanan (termasuk tracking dan tracing, aplikasi *booking* untuk kapal negara) • Navigasi bagi rute-rute kapal liner, khususnya dalam mendukung program nasional perintisan, tol laut, dan kapal PELNI
		SI.17 Penguatan regulasi, kelembagaan, dan SDM dalam peningkatan jumlah kapal yang memenuhi ketentuan SOLAS atau NCVS	• Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang perkapalan sesuai SOLAS • Peningkatan efektivitas kelembagaan, penyederhanaan birokrasi, dan pelaksanaan pengendalian di bidang perkapalan sesuai SOLAS • Peningkatan SDM aparatur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang membidangi sertifikasi di bidang perkapalan sesuai SOLAS dan NCVS • Peningkatan konsistensi pelaksanaan regulasi NCVS Nasional

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			• Penyempurnaan regulasi NCVS
		SI.18 Penguatan regulasi, kelembagaan, dan SDM dalam perlindungan lingkungan Maritim (MARPOL, AFS, BWM, CLC, CLCB, Wreck Removal, Ship Recycling)	• Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang perlindungan lingkungan martitim sesuai ketentuan IMO • Peningkatan efektivitas kelembagaan, penyederhanaan birokrasi, dan pelaksanaan pengendalian di bidang perlindungan lingkungan martitim sesuai ketentuan IMO • Peningkatan SDM aparatur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang membidangi sertifikasi dan pengawasan, serta penanggulangan di bidang perlindungan lingkungan maritim sesuai ketentuan IMO
		SI.19 Penguatan regulasi, kelembagaan, dan SDM dalam Manajemen Keselamatan Kapal (ISM Code)	• Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang keselamatan kapal sesuai dengan ISM Code • Peningkatan efektivitas kelembagaan, penyederhanaan birokrasi, dan pelaksanaan pengendalian di bidang keselamatan kapal sesuai dengan ISM Code • Peningkatan SDM aparatur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang membidangi sertifikasi dan pengawasan bidang keselamatan kapal sesuai dengan ISM Code
		SI.20 Penguatan regulasi, kelembagaan dan SDM terkait pelaut yang memenuhi STCW Code dan MLC	• Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang kepelautan sesuai STCW Code dan MLC • Peningkatan efektivitas kelembagaan, penyederhanaan birokrasi, dan pelaksanaan pengendalian di bidang bidang kepelautan sesuai STCW Code dan MLC • Peningkatan SDM aparatur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang membidangi sertifikasi dan pengawasan bidang kepelautan sesuai STCW Code dan MLC

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
	AK.5 Peningkatan Efektivitas Penegakan Hukum di Laut	SI.21 Penguatan regulasi, kelembagaan dan SDM yang memenuhi Load lines Convention dan Tonnage Measurement of Ships Convention	• Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang garis muat dan pengukuran kapal sesuai dengan Load lines Convention dan Tonnage Measurement of Ships Convention • Peningkatan efektivitas kelembagaan, penyederhanaan birokrasi, dan pelaksanaan pengendalian di bidang garis muat dan pengukuran kapal sesuai dengan Load lines Convention dan Tonnage Measurement of Ships Convention • Peningkatan SDM aparatur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang membidangi sertifikasi dan pengawasan bidang garis muat dan pengukuran kapal sesuai dengan Load lines Convention dan Tonnage Measurement of Ships Convention
		SI.22 Peningkatan pemenuhan SDM di bidang PLP	• Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan enempatan SDM di bidang PLP khususnya marine inspector, awak kapal, serta PPNS bidang PLP • Peningkatan kompetensi SDM di bidang PLP, melalui bimbingan teknis dan diklat
		SI.23 Peningkatan jumlah kapal dan faspel yang memiliki sertifikat ISPS Code	• Pelaksanaan sosialisasi regulasi d bidang keamanan kapal dan pelabuhan • Peningkatan efektivitas sertifikasi ISPS Code pada kapal dan fasilitas pelabuhan • Peningkatan kinerja pelaksanaan pemeriksaan kapal asing
		SI.24 Penguatan kelembagaan KPLP	• Penguatan regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan Sea and Coast Guard • Pemekaran jumlah UPT Pangkalan PLP • Penguatan sistem dan prosedur operasional patroli PLP
	AK.6 Peningkatan Integrasi dalam Pengelolaan Organisasi	SI.25 Reformasi dan pemangkasan birokrasi	• Restrukturisasi organisasi kantor pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Reorganisasi UPT di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			• Impassing pejabat struktural menjadi fungsional
		SI.26 Penyederhanaan dan efektivitas implementasi regulasi	• Penyederhanaan regulasi dan perizinan di bidang perhubungan laut • Perbaikan sistem dan prosedur dalam penegakan regulasi di bidang pelayaran • peningkatan efektivitas pengendalian (termasuk perizinan) di bidang pelayaran • Digitalisasi serta penyederhanaan serta percepatan perizinan dan birokrasi
		SI.27 Optimalisasi pengelolaan keuangan dan BMN	• Peningkatan kualitas perencanaan anggaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut • Peningkatan kepatuhan pelabuhan pelaksanaan anggaran (e-monitoring) di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut • Peningkatan efektivitas kinerja dan penyerapan anggaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut • Peningkatan kualitas pengelolaan dan pemanfaatan BMN di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut (termasuk potensi KSO/KSP)
		SI.28 Penguatan SDM transportasi laut	• Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM aparatur dan teknis di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut • Peningkatan efektivitas kegiatan bimbingan teknis dan diklat di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut • Penguatan efektivitas pengelolaan kepegawaian
		SI.29 Penguatan dan integrasi sistem informasi perhubungan laut	• Pengembangan sistem informasi dan TIK administrasi dan teknis di setiap bidang pelayaran • Peningkatan efektivitas dan update content portal Ditjen Perhubungan Laut • Pengintegrasian sistem antarmuka dan pengelolaan database/big data bidang transportasi laut

3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU 2020-2024

3.4.1. Arah Kebijakan Umum Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024

a. Dalam rangka mewujudkan pelayanan yang prima, Kantor Kesyahbandaran Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau menetapkan arah kebijakan umum sebagai berikut ini:
   - Meningkatkan efektivitas pengawasan keselamatan di wilayah kerja Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Belawan
   - Menurunkan potensi terjadinya gangguan keamanan pelayaran
   - Meningkatkan efektivitaspelayanan di bidangperlindungan lingkunganmaritim
   - Meningkatnya kinerja kualitas pelayanan kesyahbandaran
   - Meningkatkan kinerja dukungan manajemen terhadap pengelolaan administrasi di Lingkungan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
   - Meningkatkan komitmen pelaporan penyuapan melalui Laporan WBS dan Laporan Gratifikasi dan kepatuhan terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku terkait dengan komitmen anti penyuapan.

b. Dalam rangka pencegahan penyuapan untuk mewujudkan pelayanan yang transparan dan akuntabel , Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau menetapkan kebijakan anti penyuapan yaitu sebagai berikut :

   Sasaran:

   Meningkatkan komitmen pelaporan penyuapan melalui Laporan WBS dan Laporan Gratifikasi dan kepatuhan terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku terkait dengan komitmen anti penyuapan

   Target
   - Tidak terdapat kejadian penyuapan;
   - Meningkatkan komitmen pelaporan penyuapan, melalui Laporan WBS dan laporan Gratifikasi
   - Kepatuhan terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku, terkait dengan komitmen Anti Penyuapan.

   Program Kerja
   - Surat pernyataan Pakta Integritas seluruh pejabat struktural, pegawai ASN dan PPNPN, dan stakeholder
   - Mensosialisasikan anti penyuapan melalui media sosial
   - Melakukan pengawasan pelayanan melalui pemasangan sarana dan prasarana melalui cctv
   - Menginformasikan kontak pengaduan dan whistleblowing sistem
   - Melakukan evaluasi secara rutin laporan pengaduan melalui PPID
   - Memberikan sanksi terhadap pegawai yang melanggar Pakta Integritas

     Rincian Program kerja FKAP 2020-2024 (terdapat dalam Lampiran)

Tabel 3. 5 **Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau**

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SK.1 Meningkatnya kinerja Keselamatan dan Kemananan Pelayaran	• Meningkatkan efektivitas pengawasan keselamatan di wilayah kerja Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Belawan • Menurunkan potensi terjadinya gangguan keamanan pelayaran	• Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan pengawakan kapal • Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan teknis kelaiklautan kapal • Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan keamanan kapal • Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan keamanan fasilitas pelabuhan
SK.2Meningkatnya kinerja pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut	• Meningkatkan efektivitaspelayanan di bidangperlindungan lingkunganmaritim	• Peningkatan pemenuhan (*compliance*) terhadap standar kegiatan perlindungan lingkungan maritim sesuai ketentuan dalam MARPOL • Peningkatan kegiatan penanggulangan musibah dan pengawasan pekerjaan bawah air.
SK.3 Meningkatnya kualitaspelayanan kesyahbandaran	• Meningkatnya kinerja kualitas pelayanan kesyahbandaran	• Peningkatan efektifitas pengawasan terkait perancangan/ pembangunan/perombakan kapal • Peningkatan efektivitas pengawasan dalam pengukuran dan pendaftaran kapal • Peningkatan efektivitas pengawasan dalam penerbitan sertifikat terkait keselamatan kapal barang dan penumpang • Peningkatan efektivitas pemeriksaan dan survei terkait manajemen keselamatan kapal dan perusahaan pelayaran • Peningkatan efektivitas kegiatan dalam penerbitan sertifikat terkait dengan pelaut • Peningakatan efektivitas kegiatan dalam penerbitan dokumen terkait dengan pengawakan kapal • Peningkatan pemenuhan kebutuhan operasional kapal patroli • Peningkatan kinerja operasional kapal patroli • Peningkatan kinerja pemeriksaan dan inspeksi terkait sistem keamanan fasilitas pelabuhan dan sistem keamanan kapal • Peningkatan kinerja dalam upaya pengaturan dan penertiban lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran • Peningkatan efektivitas kegiatan dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		• Peningkatan kinerja kegiatan pemeriksaan kecelakaan kapal • Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap kapal asing • Peningkatan efektivitas pengawasan kegiatan alihmuat, pemanduan dan penundaan kapal • Peningkatan efektivitas kegiatan SAR dan pengawasan salvage/ pekerjaan bawah air • Peningkatan efektifitas penerbitan sertifikat MARPOL • Peningkatan efektivitas pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus dan barang berbahaya dan beracun (B3) • Peningkatan efektifias pengawasan pengisian bahan bakar (*bunkering*) dan pembersihan tangki (Tank Cleaning) • Peningkatan ketersediaan kapal patroli • Peningkatan penyediaan fasilitas dermaga kapal patroli • Peningkatan penyediaan fasilitas gedung operasional Kantor Kesyahbandaran
SK.4Meningkatnya kinerja dukungan manajemen dan teknis	• Meningkatkan kinerja dukungan manajemen terhadap pengelolaan administrasi di Lingkungan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan	• Peningkatan kompetensi SDM Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan jumlah SDM aparatur/teknis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sesuai kebutuhan • Peningkatan efektivitas kebijakan distribusi SDM aparatur/ teknis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sesuai kebutuhan kelembagaan • Peningkatan profesionalisme dan integritas kepatuhan terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku terkait dengan komitmen anti penyupan • Peningkatan validitas penyediaan data di lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan ketesediaan sistem pendataan di lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan kualiatas AKIP Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan kemajuan pelaksanaan agenda reformasi birokrasi di Lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ; • Peningkatan efektivitas perencanaan, evaluasi dan monitoring

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		pelaksanaan program dan kegiatan di Lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan kinerja pengelolaan anggaran di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan kinerja pengelolaan BMN di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan • Peningkatan kinerja pengelolaan PNBP di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

3.5 KERANGKA REGULASI

3.5.1 Kerangka Regulasi Umum di Bidang Transportasi Laut

Sebagaimana diamanatkan oleh Presiden 2020-2024 bahwa salah satu prioritas utama dalam Pembangunan Nasional 202—2024 adalah melakukan penyederhanaan regulasi khususnya melalui penyusunan *Omnibus Law* dan/atau melakukan deregulasi dalam peraturan pelaksanaan yang lebih rendah.

Deregulasi diwujudkan dengan merasionalisasi peraturan yaitu penghilangan peraturan yang tumpang tindih, keselarasan antar satu peraturan dengan peraturan yang lain, serta penyederhanaan peraturan terutama yang terkait dengan perizinan dalam rangka membangun iklim kemudahan berinvestasi. Direaktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai unit organisasi di Kementerian Perhubungan menjadi salah satu yang mengemban amanat untuk melakukan deregulasi khususnya di bidang transportasi laut.

Salah satu peran pemerintah meluncurkan paket deregulasi adalah untuk meningkatkan daya saing industri termasuk industri di sektor transportasi laut, mengingat bahwa industri memiliki peran penting terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Dengan deregulasi diharapkan peraturan perundang-undangan yang ditetapkan lebih mempermudah dan menyederhanakan serta memberikan kepastian bagi industri untuk pengembangan kegiatan usahanya. Di samping itu, pemerintah juga ingin meminimalisir dan menghilangkan kendala birokrasi terhadap dunia usaha.
Tujuan Kebijakan Deregulasi ini diarahkan untuk:

1. Memulihkan dan meningkatkan kegiatan industri/utilisasi kapasitas industri, dan menghilangkan distorsi industri yang membebani konsumen, dengan melepas tambahan beban regulasi dan birokrasi bagi industri;
2. Mempercepat penyelesaian gap daya saing industri; dan
3. Menciptakan inisiatif baru (seperti: fasilitas perpajakan untuk mendorong sektor angkutan, *trade financing*, *financial inclusion*, *inland FTA*, *logistics centre*), sehingga industri nasional mampu bertahan di pasar domestik dan berekspansi ke pasar ekspor.

Deregulasi dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Merasionalisasi peraturan dengan menghilangkan duplikasi/redundansi/ *irrelevant regulations*.
2. Melakukan keselarasan antar peraturan.
3. Melakukan konsistensi peraturan.

Deregulasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut meliputi simplifikasi atau penyederhanaan peraturan, penghilangan tumpang tindih peraturan, dan penyelarasan antar peraturan satu dengan peraturan yang lain. Proses deregulasi dilakukan dengan memperbaiki beberapa peraturan seperti Peraturan Pemerintah

dan Peraturan Menteri Perhubungan, sebagai upaya untuk memberikan kesempatan kepada masyarakat agar mendapatkan layanan yang lebih baik antara lain dengan memberi kemudahan dalam perizinan, memudahkan persyaratan seminimal mungkin tetapi efektif, atau memberikan jangka waktu berlaku perizinan yang lebih panjang.

Selain itu, penguatan kerangka regulasi dalam rangka pelaksanaan dari UU No.18 Tahun 2007 tentang Pelayaran tetap diperlukan, khususnya untuk mencapai sejumlah sasaran berkenaan dengan keselamatan, keamanan, pelayanan, dan perlindungan lingkungan maritim. Kerangka regulasi transportasi laut Tahun 2020 – 2024, mengandung 3 fungsi utama, yaitu fungsi perubahan, fungsi stabilisasi, fungsi fasilitasi. Untuk lebih jelasnya, maka dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.6 Kerangka Regulasi Transportasi Laut

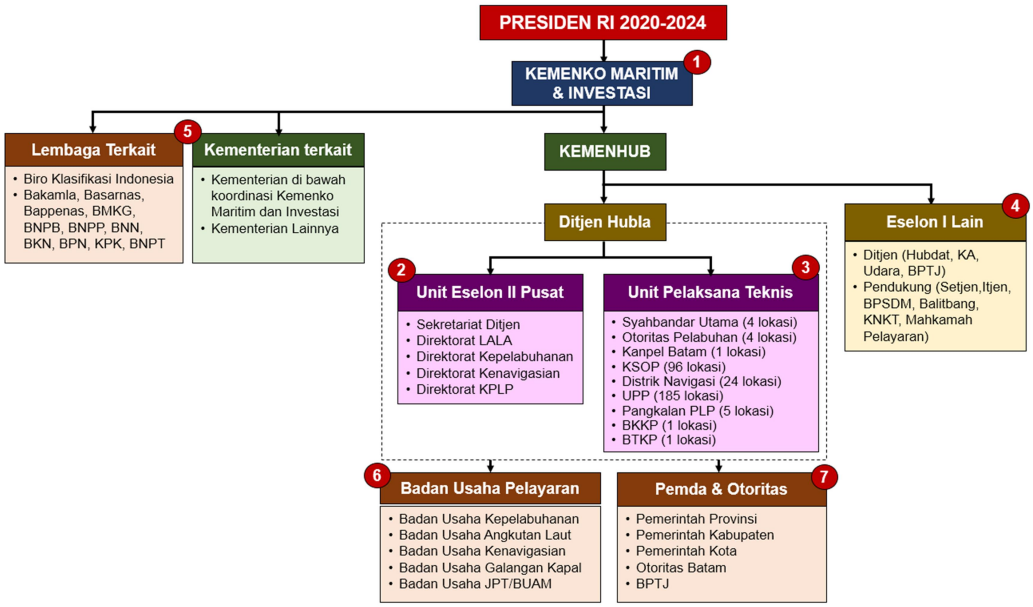
FUNGSI REGULASI	MANDAT UU PELAYARAN	KEBUTUHAN PENGUATAN REGULASI
Fungsi perubahan	Penyederhanaan proses perizinan	• Omnibus Law • Deregulasi perizinan di masing-masing Direktorat dalam rangka meningkatkan kemudahan berinvestasi di bidang pelayaran (EoDB) • Delegasi kewenangan penerbitan izin pada lini terdepan
	Peningkatan kualitas pelayanan di bidang pelayaran	• Regulasi pendukung penyelenggaraan dan pengusahaan pelayanan di pelabuhan • Pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan oleh Pemda • Regulasi pendukung pelaksanaan KPBU, KSP, dan KSO pelabuhan • Revisi peraturan dalam rangka memenuhi ketentuan internasional di bidang pelayaran
	Transformasi kelembagaan di bidang pelayaran	• Penetapan PP tentang Penjagaan Laut dan Pantai • Penguatan kelembagaan di bidang PLP • Revisi Peraturan terkait Perubahan Kelembagaan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Penetapan regulasi mengenai P3D pelabuhan kepada daerah • Regulasi pendukung pembentukan BLU atau Bentuk Kelembagaan Lainnya di bidang pelayaran
Fungsi stabilisasi	Standarisasi teknis sarana, prasarana, dan SDM bidang transportasi laut	• Reviu RIPN • Standarisasi pelabuhan pada IPN • Blue Print/Masterplan penyelenggaraan tol laut/perintisan • Restrukturisasi jaringan trayek pelayaran nasional • Rencana umum pengembangan bidang kenavigasian (masteplan kenavigasian, penataan ruang wilayah perairan) • Rencana umum pengembangan bidang PLP • Penguatan pelaksanaan regulasi NCVS • Kewajiban penggunaan AIS terhadap seluruh kapal • Penerapan SOLAS secara bertahap hingga mencapai standar maksimal

FUNGSI REGULASI	MANDAT UU PELAYARAN	KEBUTUHAN PENGUATAN REGULASI
	Pemenuhan (compliance) terhadap ketentuan internasional	Ratifikasi sejumlah konvensi IMO terkait dengan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan , kepelautan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim
Fungsi fasilitasi	Pemberdayaan angkutan laut nasional	• Pelaksanaan *beyond cabotage* • Fasilitasi permodalan bagi perusahaan pelayaran nasional • Pemberdayaan pelayaran rakyat • Penyiapan implementasi MEA
	Fasilitasi peran stakeholders	• Pengembangan kelembagaan penyelenggaraan pelayaran di Daerah (P3D) • Peran lembaga diklat dan sertifikasi swasta • Pengembangan kelembagaan penyelenggaraan TSDP di perhubungan darat • Regulasi pendukung UMKM (termasuk TKBM) dalam perkuatan peran dan pengusahaannya
	Fasilitasi kepada seluruh lapisan masyarakat (secara fisik, ekonomi, dan sosial)	• Penyesuaian dasar hukum pelaksanaan pelayaran perintis, PSO angkutan barang, dan kapal ternak • Standar pelayanan penumpang difable serta ibu hamil dan menyusui pada angkutan laut penumpang

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN

3.6.1 Kerangka Kelembagan di Bidang Transportasi Laut

Secara umum kerangka kelembagaan penyelenggaraan di bidang transportasi laut yang akan dikembangan selama perioda 2020-2024 divisualisasikan pada **Gambar 3.1** berikut ini. Secara umum, rencana penguatan kelembagaan tersebut akan mencakup: (1) penguatan organisasi internal di lingkungan DItjen Perhubungan Laut, (2) penguatan koordinasi antar Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan, (2) penguatan koordinasi antar K/L yang terkait, serta (4) penguatan peran stakeholders (Pemda dan Masyarakat) dalam penyelenggaraan transportasi laut.



Gambar 3.1 Kerangka Umum Kelembagaan Penyelenggaraan Bidang Transportasi Laut 2020-2024

Terdapat beberapa rencana penguatan dan optimasi kelembagaan dalam penyelenggaraan transportasi laut yang akan dilakukan pada perioda 2020-2024, diantaranya:

a. Penguatan koordinasi lintas Kementerian/Lembaga di bawah Kemenko Maritim dan Investasi sesuai dengan amanat presiden dan kelembagaan pemerintahaan pada perioda 2020-2024.

b. Penguatan peran Indonesia dalam dunia pelayaran internasional, khususnya melalui peningkatan status keanggotaan di IMO sehingga dapat meningkatkan positioning dan daya saing industri pelayaran nasional, peningkatan kontribusi indonesia sebagai anggota IMO, penugasan junior program officer pada sekretariat IMO, pendanaan mandiri untuk mahasiswa indonesia yang menjalani studi di WMU.

c. Optimalisasi peran Kesyahbandaran untuk peningkatan kinerja pelayanan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubaupada sejumlah pelabuhan utama dan pengumpul untuk mendukung efisiensi pencapaian standar kinerja serta daya saing pelabuhan nasional.

d. Optimalisasi peran Badan Usaha Penyelenggara Pelayanan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan , khususnya dalam hal pengembangan fasilitas pelabuhan, peningkatan/ modernisasi pelayanan, serta efisiensi biaya logistik.

e. Optimalisasi pembinaan pelayaran rakyat sebagai salah satu sistem tradisional yang terbesar di dunia serta dalam rangka peningkatan keselamatan dan keamanan serta efektivitas pelayanan.

f. Penguatan industri pelayaran nasional untuk meningkatkan daya saing dan konketivitas nasional, khususnya terkait dengan ketersediaan dan umur kapal serta jenis dan ukuran kapal

g. Peningkatan daya saing Badan Klasifikasi Nasional dalam menunjang penerapan regulasi di bidang perkapalan

h. Transformasi kelembagaan UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan) khususnya pada lokasi yang akan dilakukan P3D pada pelabuhan lokal dan regional.

i. Penguatan kelembagaan UPT Penjagaan Laut dan Pantai, khususnya dengan membentuk armada serta penambahan jumlah pangkalan untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan patroli dan kegiatan lainnya di bidang PLP.

j. Proses pembentukan BLU atau Kelembagaan Bentuk Lainnya pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, antara lain: pengelolaan Kenavigasian, Angkutan Laut, Balai Keselamatan Kerja Pelayaran, dan Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran.

k. Penguatan tata kelola organisasi melalui integrasi teknologi informasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

l. Perubahan struktur organisasi dalam rangka peningkatan efektivitas kerja dan penyederhanaan birokrasi.

3.6.2 Kerangka Kelembagaan di Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau

Sesuai dengan kerangka kelembagaan yang akan diterapkan pada tingkat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana disebutkan pada **Bagian 3.6.1** di atas, maka kerangka kelembagaan di Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau akan dilaksanakan untuk perioda 2020-2024 berdasarkan 2 hal pokok berikut:

(1) Penyederhanaan eselonisasi di lingkungan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubausesuai dengan arahan Presiden 2020-2024

(2) Penguatan koordinasi internal maupun dengan stakeholders dalam upaya peningkatan efektivitas pelaksanaan kegiatan di lingkungan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau

BAB IV
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 TARGET KINERJA KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II BAUBAU2020-2024

Pencapaian target kinerja dari sasaran kegiatan (SK) yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut diukur melalui pencapaian terhadap nilai/ukuran dari Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagaimana telah disampaikan pada **Bagian 2** sebelumnya.

Angka/nilai target kinerja yang dicanangkan untuk masing-masing Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) pada setiap tahun selama perioda 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.1**. Target capaian IKK pada **Tabel 4.1** tersebut telah disesuaikan dengan indikator dan target terkait yang tercantum di dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020) serta target kinerja yang tercantum di dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 dan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024.

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan kegiatan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau, maka target capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) untuk setiap tahun harus menjadi acuan dalam menyusun Perjanjian Kinerja (PK) di Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau.

Dalam rangka pemantauan pencapaian kinerja di Lingkungan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau dibutuhkan adanya suatu sistem pengukuran kinerja dan pelaporan kinerja yang konsisten dan kontinyu, sedemikian sehingga dapat dievaluasi setiap saat serta diambil tindakan jika terjadi permasalahan.

Oleh karena itu, capaian kinerja (dalam bentuk pengukuran terhadap capaian IKK) harus diukur dan dimasukkan ke dalam sistem *e-performance* secara rutin setiap bulan dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instasi Pemerintah) Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau pada setiap akhir tahun anggaran.

Tabel 4. 1**Target Kinerja Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024**

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	Baseline 2019	Target Tahunan					Target s/d 2024
						2020	2021	2022	2023	2024	
SS.1	Menurunnya jumlah kecelakaan di wilayah kerja pelabuhan	IKU.1	Jumlah kejadian kecelakaan kapal di wilayah kerja pelabuhan	Kejadian		100	100	100	100	100	100
SS.2	Menurunnya jumlah gangguan keamanan di wilayah kerja pelabuhan	IKU.2	Jumlah kejadian gangguan keamanan	Kejadian		100	100	100	100	100	100
SS.3	Meningkatnya kinerja operasional pelabuhan dalam rangka pemenuhan standar kinerja yang ditetapkan	IKU.3	Waiting time (waktu tunggu) kapal	Jam		100	100	100	100	100	100
		IKU.4	Waktu efektif (ET:BT)	%		100	100	100	100	100	100
		IKU.5	Prosentase tingkat penggunaan dermaga (BOR)	%		100	100	100	100	100	100
		IKU.6	Tingkat produktivitas kerja (T/G/J; B/C/H)	%		100	100	100	100	100	100
		IKU.7	Tingkat penggunaan gudang (SOR)	%		100	100	100	100	100	100
		IKU.8	Efektivitas penggunaan lapangan (YOR)	%		100	100	100	100	100	100
SS.4	Meningkatnya produktivitas arus penumpang dan barang	IKU.9	Jumlah muatan angkutan laut penumpang								
			1. Perintis	Penumpang		100	100	100	100	100	100
			2. Non perintis	Penumpang		100	100	100	100	100	100
		IKU.10	Jumlah muatan angkutan laut barang								
			1. General Cargo	Ton/m3		100	100	100	100	100	100
			2. Curah	Ton/m3		100	100	100	100	100	100
			3. Petikemas	Teus		100	100	100	100	100	100

			4. Ternak	Ekor		100	100	100	100	100	100
			5. Kendaraan	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.11	Jumlah voyage angkutan laut perintis	Voyage		100	100	100	100	100	100
		IKU.12	Jumlah kunjungan kapal	Jumlah/unit		100	100	100	100	100	100
SS.5	Meningkatnya kinerja kegiatan pengawasan, pemeriksaan, dan kegiatan lainnya dalam rangka keselamatan dan keamanan di lingkungan pelabuhan	IKU.13	Pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi ISPS Code	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.14	Pelaksanaan penertiban olah gerak kapal /shifting dan penundaan kapal perairan dan alur pelayaran di pelabuhan (surat persetujuan)	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.15	Pelaksanaan patroli di perairan pelabuhan	Jam		100	100	100	100	100	100
		IKU.16	Jumlah Pemeriksaan terhadap pelanggaran dan keamanan pelayaran	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.17	Pengawasan kapal asing (PSC-FSC)	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.18	Pengawasan kegiatan bunker	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.19	Jumlah kapal dalam pemeliharaan dan docking kapal negara	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.20	Jumlah kapal yang diperiksa dalam pelaksanaan docking kapal	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.21	Pengawasan salvage/pekerjaan bawah air	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.22	Pengawasan pengelasan di Wilayah DLKp dan DLKr	Kegiatan		100	100	100	100	100	100

		IKU.23	Pengawasan dan penertiban kendaraan keluar masuk pelabuhan	Kendaraan		100	100	100	100	100	100
		IKU.24	Jumlah pengawasan terhadap lalu lintas barang dari dan ke pelabuhan	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.25	Pengawasan terhadap embarkasi/debarkasi kapal penumpang	Shipcall		100	100	100	100	100	100
		IKU.26	Pengawasan dan penertiban pedagang kaki lima dan kegiatan lainnya di luar operasional dan pelayanan-pelayanan	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
SS.6	Meningkatnya jumlah sertifikat kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh kantor KSOP	IKU.27	Penerbitan sertifikat keselamatan baru	Sertifikat		100	100	100	100	100	100
		IKU.28	Penerbitan perpanjangan sertifikat kapal	Sertifikat		100	100	100	100	100	100
		IKU.29	Pengukuran kapal secara dalam negeri	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.30	Pengukuran kapal secara international	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.31	Pembuatan akte pendaftaran kapal	Akte		100	100	100	100	100	100
		IKU.32	Pembuatan akte balik nama kapal	Akte		100	100	100	100	100	100
		IKU.33	Pembuatan pas besar	Laporan		100	100	100	100	100	100
		IKU.34	Hipotik kapal	Laporan		100	100	100	100	100	100
		IKU.35	Pengawasan dan pengesahan sertifikat Inflatable Life Raft (ILR)	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.36	Pengawasan dan pengesahan sertifikat Pemadam kebakaran	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
SS.7	Meningkatnya jumlah dokumen	IKU.37	Penerbitan dokumen penyijilan awak kapal	Dokumen		100	100	100	100	100	100

	awak kapal yang dikeluarkan oleh kantor KSOP	IKU.38	Penerbitan/pembuatan dokumen perjanjian kerja laut (PKL)	Dokumen		100	100	100	100	100	100
		IKU.39	Surat keterangan Masa Berlayar	Surat		100	100	100	100	100	100
		IKU.40	Pembuatan dan perpanjangan buku pelaut	Buku		100	100	100	100	100	100
		IKU.41	Pengesahan Daftar Awak Kapal	Laporan		100	100	100	100	100	100
SS.8	Meningkatnya pelayanan dalam penerbitan surat persetujuan berlayar	IKU.42	Surat Persetujuan Berlayar	Surat		100	100	100	100	100	100
		IKU.43	Pemeriksaan dan Pengawasan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
SS.9	Meningkatnya pelayanan dan kegiatan pengawasan dalam rangka perlindungan lingkungan maritim	IKU.44	Penerbitan sertifikat Marine Pollution (MARPOL)	Sertifikat		100	100	100	100	100	100
		IKU.45	Pengawasan kegiatan bongkar muat barang berbahaya dan beracun (B3)	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.46	Pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
		IKU.47	Pengawasan pengelolaan limbah kapal (sampah)	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
SS.10	Meningkatnya penyediaan kebutuhan operasional bagi kapal negara	IKU.48	Jumlah pengadaan peralatan suku cadang, alat fungsionaL, comaliwan, kelengkapan solas, untuk operasional kapal negara	Paket		100	100	100	100	100	100
		IKU.49	Jumlah pengadaan BBM untuk operasional kapal negara	Liter		100	100	100	100	100	100
		IKU.50	Jumlah pengadaan air tawar kapal untuk	Ton		100	100	100	100	100	100

			operasional kapal negara								
SS.11	Meningkatnya pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana	IKU.51	Jumlah fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan yang dibangun	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.52	Jumlah kapal negara yang dibangun	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.53	Luas pengadaan tanah	M2		100	100	100	100	100	100
		IKU.54	Luas bangunan yang dibangun/dipelihara	M2		100	100	100	100	100	100
		IKU.55	Jumlah pengadaan fasilitas pendukung pelaksanaan pekerjaan	Kegiatan		100	100	100	100	100	100
SS.12	Tersedianya SDM KSOP yang Kompeten dan Profesional	IKU.56	Jumlah SDM yang mengikuti diklat/bimtek	Orang		100	100	100	100	100	100
SS.13	Tersedianya Informasi yang valid, handal dan mudah diakses di KSOP	IKU.57	Jumlah sistem dan informasi di lingkungan KSOP	Unit		100	100	100	100	100	100
		IKU.58	Persepsi publik terkait pelayanan informasi di KSOP	Nilai		100	100	100	100	100	100
SS.14	Terwujudnya good governance dan clean government di KSOP	IKU.59	Jumlah dokumen SAKIP yang disusun	Dokumen		100	100	100	100	100	100
SS.15	Terkelolanya keuangan secara optimal	IKU.60	Presentase penyerapan anggaran	%		100	100	100	100	100	100
		IKU.61	Nilai BMN	Rp		100	100	100	100	100	100
		IKU.62	Target PNBP	Rp		100	100	100	100	100	100

4.2 KERANGKA PENDANAAN

Sebagaimana diketahui bahwa kegiatan yang dilaksanakan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau terdiri dari 3 (tiga) jenis kegiatan, yakni:

1. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Keselamatan dan keamanan
2. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Kepelabuhanan
3. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Dukungan Manajemen dan Teknis

Kebutuhan pendanaan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020-2024 untuk melaksanakan berbagai kegiatanstrategis maupun rutin diperkiakan sebesar Rp 465 Milyar. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing kegiatan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau sebagaimana **Tabel 4.2**.

BAB V
PENUTUP

Reviu Rencana Strategis (Renstra) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tahun 2020 - 2024 ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Tentang Rencana Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Laut 2020 – 2024.

Reviu Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau disusun dalam rangka menjaga kesinambungan pembangunan nasional di sektor transportasi laut, khususnya kegiatan di bidang Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama,serta untuk menjadi arah dan pedoman pelaksanaan kegiatan di lingkungan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau Untuk itu ditetapkan kaidah-kaidah pelaksanaan sebagai berikut:

1. Seluruh unit kerja di Lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau secara bersama-sama mempunyai tanggung jawab masing-masung untuk melaksanakan RenstraKantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024 dengan sebaik-baiknya.
2. Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024 dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 s/d 2024 dan menjadi acuan bagi Sub-Direktorat di Lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau dalam menyusun Rencana Kerja Tahun 2020 sampai tahun 2024.
3. Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau 2020-2024 menjadi acuan dalam Penetapan Kinerja (PK) pada setiap Tahun 2020 s/d 2024, yang diukur pencapaiannya secara rutin melalui e-performance dan dilaporkan capaian akhirnya di setiap tahun melalui dokumen LAKIP.
4. Seluruh jajaran di Lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau berkewajiban menjaga konsistensi antara Renstra 2020-2024 ini dengan Rencana Kerja, Penetapan Kinerja, Pengukuran Kinerja, dan Pelaporan Kinerja di lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau

Dokumen Renstra Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Baubau ini dapat dilakukan tinjau ulang (reviu) setidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, menyesuaikan dengan perkembangan dan kebijakan, serta menyesuaikan daftar kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2024).