



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TELP : (021) 3813269, 3842440
FAX : (021) 3811786, 3845430
EMAIL : djpl@dephub.go.id

IG : @djplkemenhub151
FB : Ditjen Perhubungan Laut
Twitter : @djplkemenhub151

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR : KP. 936 /DJPL /2020

TENTANG
RENCANA STRATEGIS
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2020-2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Menimbang : Bahwa untuk melaksanakan ketentuan pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Pasal 17 ayat (3) Peraturan Pemerintah nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, dan Pasal 17 ayat (2) Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024 dan dalam rangka menindaklanjuti Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020 – 2024 dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, perlu ditetapkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003, tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
 2. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
 3. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
 4. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);

/5. Undang-undang

“Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar”

5. Undang-undang Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 75);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3747);
7. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan 2005-2025;
9. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663).
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 112 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1710);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1390);
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402).

MEMUTUSKAN

Menetapkan : **KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2020 - 2024.**

/ PERTAMA :

- PERTAMA** : Menetapkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024 sebagaimana tercantum dalam lampiran Keputusan Direktur Jenderal ini.
- KEDUA** : Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut **sebagaimana dimaksud dalam diktum PERTAMA** wajib digunakan oleh setiap unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- KETIGA** : Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan dievaluasi secara berkala disesuaikan dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.
- KEEMPAT** : Keputusan ini berlaku pada tanggal ditetapkan dan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan akan diperbaiki sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di Jakarta

Pada tanggal **29 DESEMBER 2020**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



R. AGUS H. PURNOMO

SALINAN Keputusan Direktur Jenderal ini ini disampaikan kepada :

1. **Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;**
2. **Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;**
3. **Kepala Pusat Data dan Informasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan;**
4. **Kepala Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan;**
5. **Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;**
6. **Para Direktur di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;**
7. **Para Kepala Kantor Unit Kerja Tingkat Eselon II di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;**
8. **Para Kepala Bagian di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.**



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**



**RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TAHUN 2020 – 2024**

KATA PENGANTAR



Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini merupakan dokumen perencanaan pembangunan bidang transportasi laut untuk periode 5 (lima) tahun ke depan, yakni antara Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 yang disusun sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN). Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan untuk bidang transportasi laut sesuai lingkup tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana tercantum di

dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Tahapan penyusunan maupun sistematika penulisan dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 berpedoman pada Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024.

Materi dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 merupakan pelaksanaan dari visi dan misi serta prioritas Presiden dan Wakil Presiden 2020-2024 khususnya di bidang transportasi laut sebagaimana termuat di dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020). Selanjutnya, sebagai Unit Eselon I di bawah Kementerian Perhubungan, Renstra ini memuat detail implementasi dari rencana pembangunan nasional di bidang transportasi laut yang termuat di dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 (PM No. 80 Tahun 2020). Selain itu, Renstra ini juga merupakan pengejawantahan dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam menjawab tantangan perkembangan lingkungan strategis dan dalam menyelesaikan sejumlah isu strategis di bidang pelayaran dalam 5 tahun ke depan.

Diharapkan kepada seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di dalam penyusunan dokumen-dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) agar mengacu kepada dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini.

Kami ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 ini. Dengan memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa, semoga dokumen Renstra ini dapat dilaksanakan sesuai target dan membawa manfaat bagi masyarakat. Diharapkan semua pihak terkait untuk dapat

bersinergi dalam menyelenggarakan pembangunan bidang transportasi laut guna tercapainya tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Jakarta, 29 Desember 2020.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



R. AGUS H. PURNOMO

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	2
DAFTAR ISI	4
DAFTAR TABEL	7
DAFTAR GAMBAR	8
BAB I PENDAHULUAN.....	9
1.1. KONDISI UMUM	9
1.1.1. Latar Belakang	9
1.1.2. Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.....	10
1.1.3. Evaluasi Pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019.....	12
1.1.3.1. Capaian Kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Laut	12
1.1.3.2. Rencana, Alokasi, dan Penyerapan Anggaran	20
1.1.3.3. Capaian Pelaksanaan Kegiatan.....	23
A. Capaian Pelaksanaan Kegiatan Per Bidang Teknis	23
B. Capaian Pelaksanaan Kegiatan Dukungan Manajemen Dan Teknis.....	24
B.1 Pengembangan Sumber Daya Manusia	24
B.2 Penyusunan dan Deregulasi Peraturan Perundang-Undangan	25
B.3 Bidang Kelembagaan dan Ketatalaksanaan	32
1.1.3.4. Permasalahan Pelaksanaan Renstra Tahun 2015-2019	32
1.1.4. Penjaringan Aspirasi Masyarakat	35
1.2. POTENSI DAN PERMASALAHAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024	38
1.2.1. Peluang dan Tantangan dari Perkembangan Lingkungan Strategis.....	38
1.2.1.1. Aspek Sosial	38
1.2.1.2. Aspek Teknologi	39
1.2.1.3. Aspek Ekonomi	40
1.2.1.4. Aspek Lingkungan	42
1.2.1.5. Aspek Politik	43
1.2.1.6. Aspek Regulasi	43
1.2.1.7. Aspek Etika	44
1.2.2. Potensi dan Permasalahan yang Menjadi Isu Strategis.....	45
1.2.2.1. Kualitas dan Kuantitas Sumber Daya Manusia (SDM)	47
1.2.2.2. Pendanaan	48
1.2.2.3. Penyediaan Sarana dan Prasarana	48

1.2.2.4. Pemanfaatan Teknologi dan Sistem Informasi.....	50
1.2.2.5. Regulasi dan Kebijakan	51
1.2.2.6. Sistem Kelembagaan Penyelenggaraan	52
1.2.2.7. Manajemen Implementasi	53
1.2.2.8. Kinerja Pelayanan dan Dampak Transportasi Laut.....	54
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS	58
2.1 VISI, MISI, SERTA SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2020-2024	58
2.1.1 Visi, Misi, dan Arah Presiden 2020 – 2024	58
2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020 – 2024	60
2.2 VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN.....	65
2.2.1 Visi Kementerian Perhubungan.....	65
2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan	66
2.2.3 Tujuan dan Sasaran Kementerian Perhubungan 2020-2024.....	67
2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT	80
2.3.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024	80
2.3.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024.....	80
2.3.3 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024.....	81
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	90
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL	90
3.1.1 Arah Kebijakan Umum Pembangunan Nasional 2020-2024	90
3.1.2 Arah Kebijakan RPJMN 2020-2024 di Bidang Transportasi Laut.....	92
3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	94
3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan 2020-2024.....	94
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024	95
3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT Tahun 2020-2024.....	100
3.3.1 Arah Kebijakan Umum Perhubungan Laut Tahun 2020 – 2024.....	100
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kinerja Bidang Perhubungan Laut Tahun 2020 – 2024	104
3.4 KERANGKA REGULASI	116
3.5. KERANGKA KELEMBAGAAN	118
3.5.1. Penguatan Organisasi dan Tata Kelola.....	118
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	123
4.1 TARGET KINERJA.....	123

4.1.1 Target Kinerja Pencapaian Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	123
4.1.2 Proyek-Proyek Strategis Transportasi Laut.....	126
4.2 KERANGKA PENDANAAN	133
4.2.1 Indikasi Target dan Pendanaan Prioritas Nasional RPJMN 2020-2024	133
4.2.2 Kebutuhan Pendanaan Pelaksanaan Program Penyelenggaraan Transportasi Laut Tahun 2020-2024	134
4.2.3 Skema Pendanaan Alternatif.....	137
BAB V PENUTUP.....	141
5.1 KESIMPULAN	141
5.2 ARAHAN PIMPINAN	143
5.3 MEKANISME EVALUASI	143
Lampiran 1.....	144
Lampiran 2.....	149
Lampiran 3.....	153

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2016 (sesuai Renstra 2015-2019).....	12
Tabel 1.2	Capaian Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2017-2019 (sesuai Reviu Renstra Tahun 2017).....	16
Tabel 1.3	Perbandingan Rencana dan Alokasi/Pagu Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019	20
Tabel 1.4	Penyerapan Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019	21
Tabel 1.5	Capaian Kegiatan di Masing-masing Bidang Transportasi Laut Tahun 2015-2019	22
Tabel 1.6	Pemenuhan SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019	24
Tabel 1.7	Peserta Diklat di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	24
Tabel 1.8	Pelaksanaan Deregulasi/Simplifikasi/Pemangkasan Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2017	25
Tabel 2.1	Arahan Utama Presiden untuk Periode Pembangunan 2020-2024	58
Tabel 2.2	Sasaran, Indikator, dan Target Pembangunan Transportasi dalam Dokumen RPJMN 2020-2024	62
Tabel 2.3	Langkah Konkrit Pencapaian Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan, Tujuan, Sasaran dan Indikator Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	70
Tabel 2.4	Sasaran Strategis (SS) dan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024	73
Tabel 2.5	Indikator Kinerja Program (IKP) Ditjen Perhubungan Laut 2020-2024	86
Tabel 2.6	Tujuan dan Indikator Kinerja Tujuan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024	88
Tabel 3.1	Arah Kebijakan Umum Pembangunan Nasional RPJMN 2020-2024	89
Tabel 3.2	Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2020-2024 di Bidang Transportasi Laut	92
Tabel 3.3	Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024	95
Tabel 3.4	Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Penyelenggaraan Transportasi Laut 2020-2024	105
Tabel 3.5	Kerangka Regulasi Transportasi Laut 2020-2024	116
Tabel 3.6	Kebutuhan Formasi Jabatan Administrasi dari Pelamar Umum	120
Tabel 3.7	Kebutuhan Formasi Jabatan Teknis dari Program Pembibitan	121
Tabel 4.1	Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024	123
Tabel 4.2	Deskripsi <i>Major Project</i> (MP) 22 Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (<i>Integrated Port Network</i>)	126
Tabel 4.3	Rincian Rencana Pendanaan Pembangunan Infrastruktur Laut untuk Mendukung Perwujudan Ibu Kota Negara (IKN)	131
Tabel 4.4	Indikasi Target dan Pendanaan Prioritas Nasional Bidang Transportasi Laut dalam RPJMN 2020-2024	133
Tabel 4.5	Kebutuhan Pendanaan Pelaksanaan Program Transportasi Laut 2020-2024	135

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	10
Gambar 1.2	Peta Isu Strategis dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut Tahun 2020-2024	45
Gambar 2.1	Kerangka Pembangunan Infrastruktur Nasional 2020-2024	61
Gambar 2.2	Peta Strategi Kementerian Perhubungan 2020-2024	72
Gambar 2.3	Peta Strategi Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024	85
Gambar 3.1	Kerangka Umum Kelembagaan Penyelenggaraan Bidang Transportasi Laut 2020-2024	118
Gambar 4.1	Tahapan Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut untuk Mendukung Perwujudan Ibu Kota Negara (IKN)	130

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. KONDISI UMUM

1.1.1. Latar Belakang

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 disusun sebagai pelaksanaan dari mandat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) yang merupakan dokumen perencanaan program dan kegiatan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk periode 5 (lima) tahun 2020-2024.

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 memuat visi, misi, tujuan, sasaran, arah kebijakan dan strategi, kerangka regulasi, kerangka kelembagaan, dan kerangka pendanaan sebagai pelaksanaan visi dan misi Presiden di bidang transportasi laut untuk mendukung pencapaian berbagai sasaran dan prioritas pembangunan nasional pada periode Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024.

Secara teknis dan prosedural penyusunan dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024 berpedoman pada Peraturan Menteri (Permen) PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024.

Proses penetapan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 dilakukan secara berjenjang, setelah dokumen RPJMN 2020-2024 yang ditetapkan melalui Perpres Nomor 18 Tahun 2020 dan Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 yang telah ditetapkan melalui PM No. 80 Tahun 2020. Selanjutnya, dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini harus dijadikan sebagai rujukan bagi penyusunan Renstra pada seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 merupakan induk dari seluruh Dokumen Perencanaan dan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut, yang mencakup: Rencana Strategis (Renstra), Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja (PK), Rencana Aksi atas Perjanjian Kinerja (Renaksi atas PK) dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP). Oleh karena itu, target kinerja yang tercantum di dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 harus menjadi perhatian dari seluruh pimpinan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

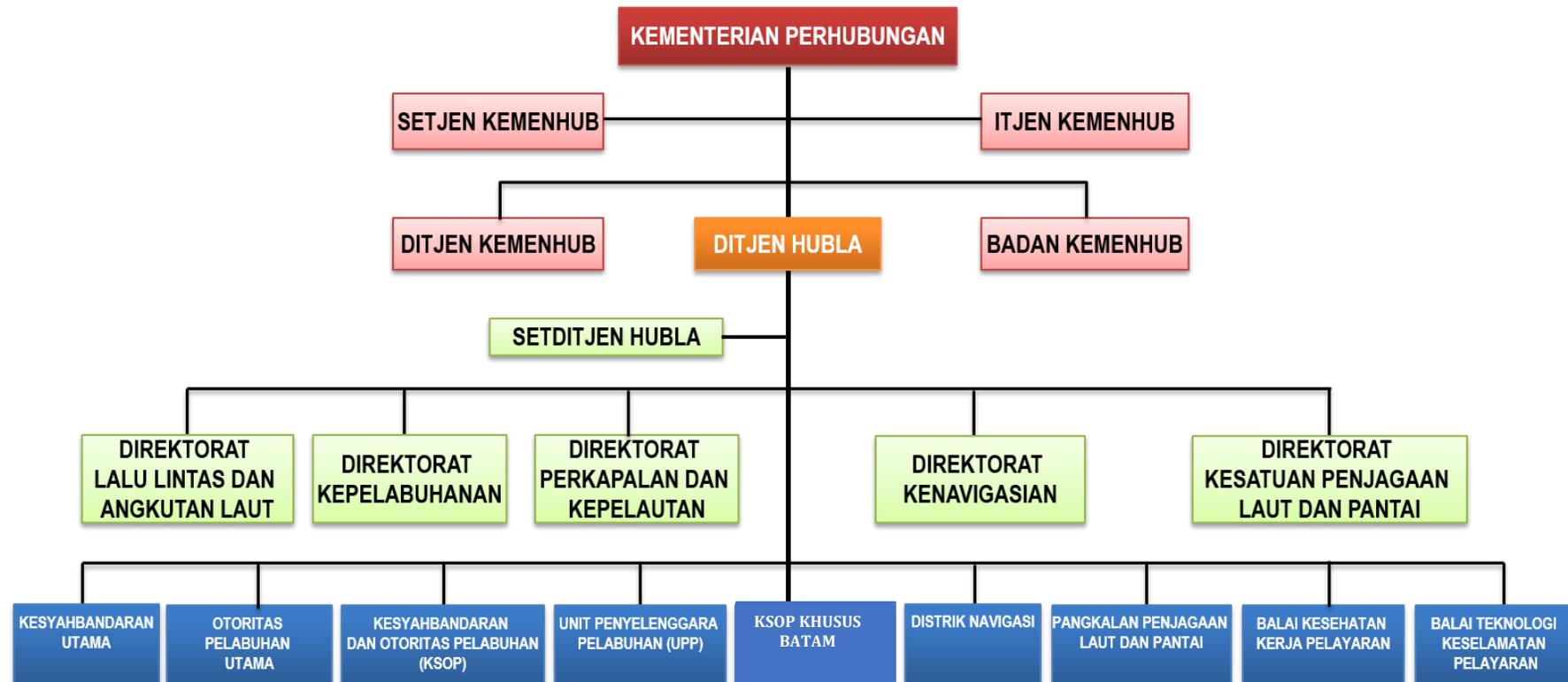
1.1.2. Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Sesuai Permen PPN/Bappenas No 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024, Renstra K/L 2020-2024 merupakan penjabaran dari RPJMN Tahun 2020-2024 yaitu Perpres Nomor 18 Tahun 2020, dimana termasuk di dalamnya visi, misi, sasaran dan prioritas Presiden sesuai bidang tugas dan fungsi masing-masing K/L dan Unit Kerja di bawahnya.

Berdasarkan pasal 262 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi laut. Selanjutnya, sesuai pasal 263 PM 122 Tahun 2018, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyelenggarakan fungsi:

- a. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan angkutan laut, kepelabuhanan, sarana dan prasarana transportasi laut, perlindungan lingkungan maritim, serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- b. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan angkutan laut, kepelabuhanan, sarana dan prasarana transportasi laut, perlindungan lingkungan maritim, serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- c. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan angkutan laut, kepelabuhanan, sarana dan prasarana transportasi laut, perlindungan lingkungan maritim, serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- d. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan angkutan laut, kepelabuhanan, sarana dan prasarana transportasi laut, perlindungan lingkungan maritim, serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- e. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan angkutan laut, kepelabuhanan, sarana dan prasarana transportasi laut, perlindungan lingkungan maritim, serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- f. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; dan
- g. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh menteri.

Struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terdiri dari 6 Unit Eselon II Pusat, terdiri dari 5 Direktorat yaitu Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Kepelabuhanan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Kenavigasian dan Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dan 1 Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut serta sebanyak 296 Unit Pelaksana Teknis (UPT) dengan susunan dan nomenklatur sebagaimana disampaikan pada **Gambar 1.1** berikut ini.



Gambar 1.1 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (sesuai PM 122 Tahun 2018)

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 merangkum berbagai upaya dari seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (sebagaimana tertera pada **Gambar 1.1** di atas) untuk menjalankan tugas dan fungsi masing-masing, sehingga menghasilkan keluaran kegiatan (*outputs*) serta manfaat dari hasil kegiatan (*outcomes/impacts*) yang tercakup dalam program penyelenggaraan transportasi laut (program infrastruktur konektivitas) dalam rangka mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam mewujudkan visi dan misi Presiden.

1.1.3. Evaluasi Pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

Sebagai dokumen perencanaan yang berkelanjutan, maka Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 harus memperhatikan berbagai capaian dan juga permasalahan dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan Renstra pada periode sebelumnya (Renstra Ditjen Perhubungan Laut 2015-2019). Evaluasi pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019 sangat diperlukan untuk mengetahui kondisi tahun dasar (*base-line*) 2019, serta mengambil pelajaran atas berbagai permasalahan yang dihadapi pada periode sebelumnya.

1.1.3.1. Capaian Kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Laut

Evaluasi atas capaian kinerja berupa realisasi dari target pencapaian Sasaran Strategis (SS) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019 yang diukur melalui pemenuhan Indikator Kinerja Utama (IKU) yang ditetapkan, disampaikan pada **Tabel 1.1** dan **Tabel 1.2**.

Terdapat 2 rumusan SS dan IKU Ditjen Perhubungan Laut, yakni, pertama, sesuai dengan rumusan awal dalam Renstra Ditjen Perhubungan Laut 2015-2019 yang ditetapkan pada Tahun 2015 melalui SK Dirjen 008/100/19/DJPL-15 (yang disajikan pada **Tabel 1.1** untuk mengevaluasi kinerja Tahun 2015-2016). Adapun rumusan SS dan IKU yang kedua, adalah yang disampaikan pada **Tabel 1.2** untuk evaluasi kinerja Tahun 2017-2019 sesuai hasil Reviu Renstra pada Tahun 2017 yang ditetapkan melalui SK Dirjen 002/47/12/DJPL-18. Perubahan SS dan IKU Ditjen Perhubungan Laut pada reviu Renstra di Tahun 2017 mengikuti perubahan SS dan IKU pada reviu Renstra di Kementerian Perhubungan (dalam KP 873/2017 dan KP 881/2018) untuk menyesuaikan adanya perkembangan lingkungan strategis, akomodasi terhadap Proyek Strategis Nasional (PSN), penyesuaian target, serta merubah SS dan IKU yang lama agar lebih bersifat *outcome*.

Tabel 1.1 Capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2016 (sesuai Renstra 2015-2019)

SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	BASELINE 2014	2015			2016		
				Target	Capaian	%	Target	Capaian	%
Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut	1. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut	Rasio Kejadian Kecelakaan	1,080	0,972	1,382	142,18	0,875	0,814	106,97
	2. Jumlah Pedoman Standar Keselamatan Transportasi Laut	Dokumen	3	11	11	100	23	23	100
	3. Jumlah Sarana dan Prasarana Keselamatan Transportasi Laut								
	a. Jumlah Pembangunan SBNP	Unit	2.269	206	496	241	131	131	100
	b. Tingkat Kecukupan SBNP	%	75	82	76	92,68	77,31	77,31	100
	c. Tingkat Keandalan SBNP	%	96	98	98	100	97,38	97,38	100
	d. Jumlah Pembangunan dan <i>Upgrade</i> GMDSS	Unit	73	23	21	91,30	15	15	100
	e. Jumlah Pembangunan dan <i>Upgrade</i> VTS	Unit	34	6	5	83,33	3	3	100
	f. Jumlah Pembangunan/Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Patroli	Unit	315	77	57	74,03	18	18	100
	1) Pembangunan Baru Kapal Patroli		-	38	18	47,37	0	0	0
	2) Lanjutan Pembangunan Kapal Patroli		-	-	-	-	0	0	0
	3) Penyelesaian Pembangunan Kapal Patroli		-	39	39	100	18	18	100
	g. Jumlah Pembangunan/Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Kenavigasian	Unit	64	10	15	150	20	20	100
	1) Pembangunan Baru Kapal Negara Kenavigasian		-	10	15	150	0	5	150
2) Lanjutan Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian		-	-	-	-	15	10	66,67	
3) Penyelesaian Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian		-	-	-	-	5	5	100	
Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam penyelenggaraan Transportasi Laut	4. Jumlah Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Laut (pada kapal)	Jumlah Kejadian/ Tahun	8	7	6	85,71	6	0	0
	5. Jumlah Kapal yang telah memiliki Sertifikat ISPS (<i>International Ship And Port Facility Security</i>)	Kapal	n.a	1.572	1.858	118,19	2.210	2.220	100,45
	6. Jumlah Pelabuhan yang telah memiliki Sertifikat ISPS (<i>International Ship and Port Facility Security</i>)	Lokasi	n.a	370	369	99,73	411	417	101,46

SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	BASELINE 2014	2015			2016		
				Target	Capaian	%	Target	Capaian	%
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	7. Jumlah Pedoman Standar Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	Dokumen	4	6	3	50	6	6	100
	8. Kinerja Pelayanan Transportasi Laut :								
	a. Pencapaian <i>Waiting Time</i> (WT)	%	36,80	43,40	52,70	121,43	50,10	89,15	177,94
	b. Pencapaian <i>Approach Time</i> (AT)	%	43,70	48,90	47,09	96,30	54,20	91,09	168,06
	c. Pencapaian <i>Efektif Time</i> (ET) : <i>Berth Time</i> (BT)	%	69,70	71,80	78,84	109,81	73,80	94,54	128,10
Meningkatnya Kompetensi Sumber Daya Manusia Transportasi Laut	9. Jumlah SDM Transportasi Laut Bersertifikat (Aparatur Teknis)	Orang	n.a	3.870	954	24,65	3.511	3.429	97,66
Meningkatnya Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam mewujudkan <i>Good Governance</i>	10. Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP)	Nilai	84,25	86,24	88,77	102,93	81,87	81,87	100
	11. Persentase Penyerapan Anggaran	%	80,39	87,14	63,37	72,72	80	74,18	92,72
	12. Nilai Barang Milik Negara (BMN)	Rp.	31.403.073.249.337	46.047.331.883.767	38.792.116.978.452	84,24	46.047.331.883.767	41.359.515.065.244	89,82
	13. Target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Rp.	n.a	620.986.332.124	1.606.115.572.806	258,64	5.293.425.258.611	3.190.328.882.095	60,27
	14. Jumlah Penyederhanaan Perijinan	Jenis Perijinan	n.a	6	6	100	17	17	100
	15. Jumlah Dokumen yang Disusun Untuk Memenuhi Kebutuhan Administrasi Dan Teknis	Dokumen	n.a	6	6	100	4	4	100
Meningkatnya Penetapan dan Kualitas Regulasi dalam Implementasi Kebijakan Bidang Transportasi Laut	16. Jumlah Rancangan dan Peraturan yang ditetapkan	Peraturan	n.a	14	15	107,14	28	28	100
Menurunnya Emisi Gas Rumah Kaca (RAN-GRK) dan Meningkatkan Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan Pada Sektor Transportasi Laut	17. Jumlah Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca	Juta Ton CO2e	0,280	0,336	0,145	43,15	0,392	0,417	106,38
	18. Jumlah Sarana yang menerapkan Teknologi Ramah Lingkungan	Unit	6	14	74	528,57	75	79	105,33
	19. Jumlah Prasarana yang telah menerapkan Teknologi Ramah Lingkungan: SBNP <i>Sollar Cell</i>	Unit	2.269	2.475	2.765	111,71	2.419	2.419	100

SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	BASELINE 2014	2015			2016		
				Target	Capaian	%	Target	Capaian	%
Meningkatnya Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim	20. Rasio Penanggulangan Tumpahan Minyak yang Berpotensi Menimbulkan Pencemaran dari Kegiatan Pelayaran	%	n.a	100	100	100	90	100	111,11
	21. Jumlah Kegiatan Terkait Perlindungan Lingkungan Maritim	Laporan	n.a	5	6	120	4	4	100
	22. Jumlah Sertifikat yang diterbitkan terkait Perlindungan Lingkungan Maritim	Sertifikat	n.a	4.100	7.418	180,92	7.100	7.130	100,42
Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Laut untuk Mengurangi <i>Backlog</i> maupun <i>Bottleneck</i>	23. Jumlah Pembangunan/Lanjutan/ Penyelesaian dan Pengembangan Pelabuhan Laut Non Komersial	Pelabuhan	n.a	306	306	100	72	72	100
	24. Jumlah Lokasi Pengerukan untuk memenuhi Persyaratan Alur Pelayaran/Kolam Pelabuhan	Lokasi	n.a	13	12	92,31	11	11	100
	25. Jumlah Rute Angkutan Laut Tetap dan Teratur untuk Mendukung Tol Laut	Lokasi	n.a	5	5	100	7	7	100
	26. Jumlah Pembangunan/Lanjutan/ Penyelesaian Armada Kapal Negara Angkutan Laut Perintis	Lokasi	54	103	103	100	100	100	100
	a. Pembangunan Baru Kapal Negara Angkutan Laut Perintis	Unit	-	100	100	100	-	-	-
	b. Lanjutan Pembangunan Kapal Negara Angkutan Laut Perintis	Unit	-	-	-	-	70	90	128,57
	c. Penyelesaian Pembangunan Kapal Negara Angkutan Laut Perintis	Unit	-	3	3	100	30	10	33,33
	27. Terselenggaranya Proses Kerjasama Pemerintah Swasta dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Laut	Proyek	2	2	2	100	1	1	100
Meningkatnya Produksi Angkutan Penumpang dan Barang	28. Total Produksi Angkutan Penumpang	Pnp/Tahun	6.907.191	7.459.766	5.333.044	71,49	8.081.413	8.071.717	99,88
	a. Perintis/Pelni PSO		4.949.501	5.345.461	n.a	n.a	5.773.098	5.405.952	93,64
	b. Non Perintis		1.957.690	2.114.305	n.a	n.a	2.308.315	2.665.764	115,49
	29. Total Produksi Angkutan Barang	Ton/Tahun	1.062.398.613	1.168.638.474	1.112.256.468	95,18	1.285.502.322	1.221.409.253	95,01
	a. Perintis/Pelni PSO		371.239	408.363	127.677	31,27	449.199	413.437	92,04
	b. Swasta		1.062.027.374	1.168.230.111	1.112.130.791	95,20	1.285.053.123	1.220.995.816	95,02
30. Pangsa Muatan Angkutan Laut Luar Negeri oleh Pelayaran Nasional	%	11,01	11,12	11,02	100	11,23	12,40	110,42	

SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	BASELINE 2014	2015			2016		
				Target	Capaian	%	Target	Capaian	%
Meningkatnya Layanan Transportasi Laut di Perbatasan Negara, Pulau Terluar, dan Wilayah Non Komersial Lainnya	31. Jumlah Lintasan/Rute Angkutan Perintis.	Rute	84	89	84	94,38	96	94	97,92

Sumber: LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Th. 2015, Th. 2016

Tabel 1.2 Capaian Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2017-2019 (sesuai Reviu Renstra Tahun 2015-2019)

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Utama (IKU)	Satuan	Target		Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian
			2017		2018		2019		
SS1 Terwujudnya Pelayanan Transportasi Laut yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional	IKU1 Rasio Konektivitas Transportasi Laut Antar Wilayah	Nilai	1		1	1	1	1	0,88
	IKU2 Pangsa Muatan Angkutan Laut Barang Luar Negeri oleh Pelayaran Nasional	%	11,34	-	9,10	11,45	4,98	11,56	4,98
SS2 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Pelayaran	IKU3 Rasio Kejadian Kecelakaan Pada Transportasi Laut	Kecelakaan/10.000 freight	1,633	-	0,48	1,429	1,066	1,276	0,87
	IKU4 Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Laut	Kejadian/100.000freight	0,50	-	0,00003	0,50	0	0,50	0
SS3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Laut	IKU5 Persentase Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Sektor Transportasi Laut (WT, AT, ET/BT)	%	73,80	-	WT : 92 AT : 91 ET/BT : 80	80	89	80	95
SS4 Terlaksananya Upaya Perlindungan Lingkungan Maritim	IKU6 Persentase Penanggulangan Tumpahan Minyak yang Berpotensi Menimbulkan Pencemaran Dari Kegiatan Pelayaran	%	100	-	100	100	100	100	100
SS5 Terlaksananya Perumusan Kebijakan dan Regulasi dalam Penyelenggaraan Transportasi	IKU7 Jumlah penyederhanaan perizinann di lingkungan Direktorat Jenderal Perubungan Laut	Peraturan	7	-	7	7	1	7	7
	IKU8 Rasio Rancangan dan Peraturan Perundangan di Bidang Pelayaran Yang Ditetapkan	Rasio	0,58	-	0,72	0,79	1	1	0,9
SS6 Terlaksananya Pembinaan Teknis Transportasi Laut	IKU9 Persentase Pelaksanaan Kegiatan Bimbingan Teknis, Supervisi, Evaluasi dan Pelaporan	%	100	-	100	100	100	100	100
SS7 Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi	IKU10 Persentase Peningkatan Kapasitas Sarana Transportasi Laut Penumpang	%	8,78	-	-	8,76	8,76	8,86	25,18
	IKU11 Persentase Peningkatan Kapasitas Sarana Transportasi Laut Barang	%	15,77	-	-	10,00	10	10,00	12,56
	IKU12 Persentase Peningkatan Kapasitas Prasarana Transportasi Laut (Pembangunan/Lanjutan/ Penyelesaian/ Pengembangan Pelabuhan Non Komersial)	%	80,00	-	-	90,00	89	100,00	86,39
	IKU13 Persentase Pelaksanaan Pembangunan Kapal Pelayaran Rakyat	%	10,71	-	-	55,36	52,68	100	61,61

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Utama (IKU)	Satuan	Target		Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian
			2017		2018		2019		
SS8 Meningkatnya Pemenuhan Kebutuhan Sarana dan Prasarana Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut	IKU14 Tingkat Kecukupan SBNP	%	91	-	78,64	95	81,93	100	82,99
	IKU15 Tingkat Keandalan SBNP	%	99	-	97,80	99	97,80	99	97,00
	IKU16 Persentase Pembangunan/ Upgrade GMDSS	%	76,8	9 (unit)	9	88,90	94,05	100	94,05
	IKU17 Persentase Pembangunan/ Upgrade VTS	%	68,1	2 (unit)	2	97,1	91,67	100	95,83
	IKU18 Persentase Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Patroli	%	73	0 (unit)	0	89		100	76
	IKU19 Persentase Pembangunan/ Lanjutan/ Penyelesaian Kapal Kenavigasian	%	82	15 (unit)	15 (unit)	91,8		100	100
SS9 Meningkatnya Layanan Transportasi di Daerah Rawan Bencana, Perbatasan, Terluar dan Terpencil	IKU20 Rasio layanan transportasi laut pada daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil (Jumlah trayek angkutan perintis)	Nilai	0.68	-	0.68	0,68	0,68	0.68	1
SS10 Terlaksananya Kegiatan Perlindungan Maritim	IKU21 Rasio pelaksanaan kegiatan terkait perlindungan lingkungan maritim	Nilai	0.60	-	1	0.80	1	1	1
	IKU22 Persentase prasarana yang telah menerapkan teknologi ramah lingkungan (SBNP solar cell)	%	41.21	2.460 (unit)	2.459 (unit)	62,22	89,28	-	89,59
SS11 Meningkatnya Efektivitas Kinerja Pengendalian di Bidang Pelayaran	IKU23 Rasio penerbitan sertifikat keahlian dan keterampilan serta dokumen kepelautan lainnya	Rasio	1	-	1	1,00	1	1,00	1
	IKU24 Rasio penerbitan sertifikat/surat/akta/dokumen kelaiklautan kapal	Rasio	1,00	-	1	1,00	1	1,00	0,996
	IKU25 Rasio penerbitan sertifikat di bidang perlindungan lingkungan maritim)	Nilai	1	-	1	1	1	1,00	0,997
	IKU26 Rasio penerbitan perizinan/rekomendasi di bidang pelayaran (bidang angkutan laut, bidang kepelabuhanan, bidang kelaiklautan kapal, bidang kenavigasian, bidang penjagaan laut dan pantai)	Nilai	1	-	-	1	1	1,00	1
SS12 Tersedianya SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Yg Kompeten Dan Professional	IKU27 Persentase peningkatan jumlah SDM aparatur teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang bersertifikat	%	73,43	4.621 (orang)	4.782 (orang)	86,81	98,96	100	96,40
SS13 Tersedianya Informasi yang Valid, Handal, dan Mudah	IKU28 Persentase keandalan system informasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	%	-	-	-	80	80	80	100

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Utama (IKU)	Satuan	Target		Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian
			2017		2018		2019		
Diakses di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	IKU29 Persepsi user terhadap kemudahan akses informasi dan data terkini di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (skala likert 1-5)	Nilai	-	-	-	4	4	4	4
SS14 Terwujudnya <i>Good Governance And Clean Government</i> di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	IKU30 Tingkat kualitas akuntabilitas Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Nilai AKIP	82,01	-	89,92	82,50	86,22	85	83,73
	IKU31 Jumlah Dokumen SAKIP yang disusun	Rp	5	-	4	5	5	5	5
SS15 Terkelolanya Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Yang Optimal	IKU32 Persentase penyerapan Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	%	90	-	89,92	90	80,30	90	93,03
	IKU33 Nilai BMN Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Rp Milyar	4.375	-	3.500	5.688	4.167	6.125	5.575
	IKU 34 Target PNBPN Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Rp Milyar	5.293	-	3.390	4.000	3.658	3.717	3.928

Sumber: Reviu Renstra Ditjen Perhubungan Laut 2015-2019. LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Th. 2017-2019

1.1.3.2. Rencana, Alokasi, dan Penyerapan Anggaran

Tabel 1.3 menyampaikan perbandingan antara rencana, alokasi, dan penyerapan anggaran Ditjen Perhubungan Laut untuk Tahun 2015-2019. Rencana anggaran (APBN) yang tercantum pada **Tabel 1.3** berdasarkan angka rencana kebutuhan APBN dalam Renstra/Reviu Renstra 2015-2019. Adapun alokasi APBN berdasarkan pagu definitif (DIPA) setiap tahun untuk Program Penyelenggaraan Transportasi Laut. Sedangkan realisasi anggaran merupakan rangkuman dari prestasi penyerapan anggaran dari setiap satuan kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut 2015-2019.

Berdasarkan rencana anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang tercantum dalam Renstra/Reviu Tahun 2015-2019, kebutuhan penganggaran selama lima tahun untuk melaksanakan program penyelenggaraan transportasi laut mencapai Rp 99,7 Trilyun.

Sesuai daftar DIPA yang diperoleh Ditjen Perhubungan Laut selama Tahun 2015-2019, maka alokasi APBN untuk Program Penyelenggaraan Transportasi Laut hanya sekitar Rp 68,2 Trilyun atau 68,4% dari kebutuhan dalam Renstra/Reviu Renstra 2015-2019. Berdasarkan LKIP Ditjen Perhubungan Laut 2015 s.d 2019, maka penyerapan anggaran Ditjen Perhubungan Laut 2015-2019 sekitar Rp. 55,3 Trilyun atau daya serap sekitar 77,1% dari alokasi, dan jika dibandingkan dengan rencana kebutuhan dalam Renstra/Reviu Renstra 2015-2019 maka realisasi anggaran dibandingkan dengan rencana hanya sekitar 55,5% (kurang lebih $\frac{1}{2}$ dari kebutuhan). Dengan daya serap sekitar 77,1% tersebut, maka perlu adanya peningkatan kinerja (*throughput*) dari satuan kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, melalui perbaikan dalam sistem perencanaan, sistem koordinasi pelaksanaan, dan monitoring pelaksanaan, sehingga capaian kegiatan dapat optimal; hal ini merujuk kepada diperlukannya dibentuk suatu *Special Delivery Unit* (SDU) yang bertugas memastikan seluruh kegiatan di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut terlaksana sesuai perencanaan serta hasilnya dapat dirasakan oleh masyarakat (*not just sent, but also delivered*).

Adanya deviasi antara rencana, alokasi, dan realisasi/penyerapan anggaran tersebut, menjadi salah satu penyebab terjadinya *backlog* beberapa pelaksanaan kegiatan yang direncanakan dalam Renstra/Reviu Renstra 2015-2019. *Backlog* tersebut terjadi khususnya di bidang Kepelabuhanan dengan alokasi rata-rata dalam lima tahun hanya 68,12% dari total rencana, bidang Penjagaan Laut dan Pantai dengan alokasi rata-rata 34,51% dari total rencana, dan bidang Kenavigasian dengan alokasi rata-rata sekitar 47,59% dari rencana, bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut sebesar 70,13% dari total rencana, bidang Perkapalan dan Kepelautan 77,78% dari total rencana serta Dukungan Manajemen Teknis sebesar 62,13% dari total rencana. Jika dibandingkan alokasi anggaran antar bidang, maka kegiatan teknis yang mendapatkan alokasi terbesar adalah kegiatan bidang kepelabuhanan selanjutnya bidang lalu lintas dan angkutan laut dengan persentase masing-masing mencapai sekitar 29,09% dan 21,81% dari total alokasi anggaran di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Tabel 1.3 Perbandingan Rencana dan Alokasi/Pagu Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

NO	Bidang Kegiatan	Tahun 2015			Tahun 2016			Tahun 2017			Tahun 2018			Tahun 2019		
		Rencana	Pagu	(%)	Rencana	Pagu	(%)	Rencana	Pagu	(%)	Rencana	Pagu	(%)	Rencana	Pagu	(%)
1	Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	4.311.575	4.352.175,54	100,94%	4.893.756	3.313.719,57	67,71%	3.713.779	3.725.394,80	100,31%	3.764.970	2.174.603,78	57,76%	4.517.964	1.302.380,13	28,83%
2	Bidang Pelabuhan dan Pengerukan	7.377.269	8.046.168,74	109,07%	7.423.024	1.902.797,89	25,63%	7.470.651	2.194.358,64	29,37%	3.109.911	4.115.660,40	132,34%	3.731.893	3.573.973,53	95,77%
3	Bidang Perkapalan dan Kepelautan	137.219	137.220,55	100,00%	136.965	13.229,50	9,66%	13.000	58.639,30	451,07%	53.479	51.210,36	95,76%	64.175	54.585,43	85,06%
4	Bidang Kenavigasian	3.073.839	3.101.870,69	100,91%	3.172.717	1.571.215,09	49,52%	3.247.880	1.472.212,85	45,33%	2.756.240	798.251,70	28,96%	3.307.488	460.823,80	13,93%
5	Bidang Penjagaan Laut dan Pantai	3.269.654	2.716.273,29	83,08%	4.095.445	1.318.246,08	32,19%	4.111.635	83.315,57	2,03%	744.122	66.907,78	8,99%	275.424	127.286,13	46,21%
6	Dukungan Manajemen dan Teknis Lainnya	4.673.399	4.489.247	96,06%	5.791.101	4.786.565	82,65%	6.659.766	3.711.029,03	55,72%	6.285.524	4.293.010,27	68,30%	7.542.629	4.157.469,62	55,12%
	Total	22.842.955	22.842.956	100,00%	25.513.008	12.905.773	50,59%	25.216.711	11.244.950	44,59%	16.714.246	11.499.644	68,80%	19.439.573	9.676.519	49,78%

Sumber: Rencana anggaran dari Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019, alokasi dan serapan Tahun 2015-2017 dari LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015, 2016, 2017, 2018 dan 2019

Tabel 1.4 Penyerapan Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019 (Rp. 000)

NO	Bidang Kegiatan	Tahun 2015			Tahun 2016			Tahun 2017			Tahun 2018			Tahun 2019		
		Pagu	Realisasi	(%)	Pagu	Realisasi	(%)	Pagu	Realisasi	(%)	Pagu	Realisasi	(%)	Pagu	Realisasi	(%)
1	Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	4.352.175,543	1.984.643,899	45,60%	3.313.719,568	2.378.034,604	71,76%	3.725.394,796	3.362.806,904	90,27%	2.952.238,001	2.174.603,782	73,66%	1.551.011,189	1.302.380,128	83,97%
2	Bidang Pelabuhan dan Pengerukan	8.046.168,738	5.291.566,443	65,77%	1.902.797,888	1.540.798,902	80,98%	2.194.358,644	1.949.373,695	88,84%	5.579.239,207	4.115.660,400	73,77%	3.866.923,421	3.573.973,532	92,42%
3	Bidang Perkapalan dan Kepelautan	137.220,547	133.392,990	97,21%	13.229,500	12.966,530	98,01%	58.639,302	57.289,380	97,70%	61.180,419	51.210,360	83,70%	55.935,525	54.585,427	97,59%
4	Bidang Kenavigasian	3.101.870,690	2.692.926,942	86,82%	1.571.215,094	1.399.078,868	89,04%	1.472.212,849	1.449.468,810	98,46%	927.234,843	798.251,700	86,09%	474.041,564	460.823,799	97,21%
5	Bidang Penjagaan Laut dan Pantai	2.716.273,292	827.146,689	30,45%	1.318.246,081	218.672,538	16,59%	83.315,568	58.569,360	70,30%	83.820,220	66.907,777	79,82%	132.508,000	127.286,126	96,06%
6	Dukungan Manajemen dan Teknis Lainnya	4.489.247,207	3.543.968.123	78,94%	4.786.565,494	4.023.389,104	84,06%	3.711.029,032	3.247.662,133	87,51%	4.813.914,273	4.293.010,271	89,18%	4.325.035,885	4.157.469,623	96,13%
	Total	22.842.956,02	14.473.645,09	63,36%	12.905.773,63	9.572.940,55	74,18%	11.244.950,19	10.125.170,28	90,04%	14.417.626,96	11.499.644,29	79,76%	10.405.455,58	9.676.518,64	92,99%

Sumber: Rencana anggaran dari Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019, alokasi dan serapan Tahun 2015-2017 dari LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015, 2016, 2017, 2018 dan 2019

1.1.3.3. Capaian Pelaksanaan Kegiatan

A. Capaian Pelaksanaan Kegiatan Per Bidang Teknis

Catatan tentang capaian pelaksanaan kegiatan utama di bidang transportasi laut selama periode 2015-2019 disampaikan pada **Tabel 1.5**. Dari tabel tersebut terlihat bahwa, secara umum capaian pelaksanaan kegiatan Ditjen Perhubungan Laut s.d Tahun 2019 mencapai sekitar 83,04% dari seluruh rencana kegiatan yang dicanangkan dalam Renstra/Reviu Renstra 2015-2019. Sejumlah *backlog*/kegiatan yang tidak terlaksana pada periode Renstra 2015-2019 akan menjadi rencana bergulir (*rolling plan*) dan dilanjutkan pelaksanaannya di periode Renstra 2020-2024, diantaranya: penyelenggaraan rute angkutan laut perintis, pembangunan kapal pelra, pengerukan alur pelayaran serta penyediaan peralatan bongkar muat pada pelabuhan pendukung tol laut, pengadaan fasilitas pendukung perkapalan dan kepelautan, pembangunan sistem telekomunikasi pelayaran, pembangunan kapal kenavigasian, pembangunan SBNP, pembangunan VTS, pembangunan GMDSS, serta pembangunan kapal patroli.

Tabel 1.5 Capaian Kegiatan di Masing-masing Bidang Transportasi Laut Tahun 2015-2019

NO	PROGRAM/KEGIATAN	RPJMN 2015-2019	TARGET REVIU RENSTRA 2015-2019	REALISASI 2015-2018	REALISASI 2019	BACKLOG/ ROLLING PLAN
A Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang LALA						
1	Jumlah Pelayanan Rute Angkutan Laut Perintis (Subsidi Angkutan Laut Perintis, Angkutan Ternak dan Angkutan Kapal Rede) (rute)	193	152	139	139	13
2	Jumlah Rute Angkutan Laut Tetap dan Teratur untuk Mendukung Tol Laut	-	21	15	20	0
3	Jumlah Pembangunan baru kapal negara angkutan laut perintis (unit)	50	100	100	0	0
4	Lanjutan pembangunan kapal negara angkutan laut perintis	-	70	70	0	0
5	Penyelesaian pembangunan kapal negara angkutan laut perintis (unit)	-	103	103	0	0
6	Pembangunan Kapal Rakyat	-	224	124	20	80
B Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kepelabuhanan						
1	Penyelesaian Pelabuhan (lokasi)	-	136	115	21	0
2	Jumlah Lokasi Pengerukan Alur Pelayaran (Lokasi)	-	57	38	0	19
3	Peralatan Bongkar Muat	-	186	121	4	61
C Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kappel						
1	Jumlah Paket Pembangunan/ Pengadaan Fasilitas Pendukung Perkapalan dan Kepelautan	-	56	22	1	33

NO	PROGRAM/KEGIATAN	RPJMN 2015-2019	TARGET REVIU RENSTRA 2015-2019	REALISASI 2015-2018	REALISASI 2019	BACKLOG/ ROLLING PLAN
	(Pengadaan <i>Enginee Room Simulator</i> /Pengadaan <i>Full Mission Bridge Simulator</i> /Pengadaan Komputer <i>Base Assessment</i>)					
D Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kenavigasian						
1	Jumlah Pembangunan Sistem Telekomunikasi Pelayaran	-	87	69	6	12
2	Jumlah Pembangunan baru kapal dan penyelesaian negara Kenavigasian	-	30	20	0	10
3	Jumlah Pembangunan <i>Reverse Osmosis (RO)</i>	-	160	149	11	0
4	Jumlah Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	-	1008	846	115	47
Pembangunan / Pengembangan VTS						
5	- Pembangunan VTS	-	4	4	4	0
6	- Pengembangan VTS	-	12	10	1	1
Pembangunan / Pengembangan GMDSS						
7	- Pembangunan GMDSS	-	50	28	0	22
8	- Pengembangan GMDSS	-	20	19	1	0
9	<i>Rigid Inflatable Boat (RIB)</i>	-	44	44	0	0
E Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang PLP						
1	Jumlah Pembangunan Baru Kapal Patroli	-	68	13	9	46
2	Penyelesaian Pembangunan Kapal Patroli	-	87	57	0	30

Sumber: LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015, 2016, 2017, 2018 dan 2019 serta Reviu Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019

B. Capaian Pelaksanaan Kegiatan Dukungan Manajemen Dan Teknis

B.1 Pengembangan Sumber Daya Manusia

Pemenuhan SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam kurun waktu tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 secara tahunan dijelaskan sebagai berikut : Pada tahun 2015, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak mendapatkan formasi CPNS karena moratorium penerimaan CPNS pada tahun 2014, tahun 2016 sebanyak 22 orang, tahun 2017 sebanyak 130 orang, tahun 2018 sebanyak 319 orang dan 94 orang pada tahun 2019, dari data ini mengungkapkan masih kurangnya jumlah penerimaan formasi CPNS pada kurun waktu tersebut sehingga belum dapat memenuhi total kebutuhan SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Adapun perkembangan SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Laut disampaikan pada **Tabel 1.6** berikut ini.

Tabel 1.6 Pemenuhan SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 - 2019

No	Pemenuhan Kebutuhan SDM	Tahun 2015		Tahun 2016		Tahun 2017		Tahun 2018		Tahun 2019	
		Target	Realisasi								
1.	Jumlah Kebutuhan Tenaga CPNS	1,876	0	3,752	22	4,502	130	5,403	319	6,483	94
2.	Jumlah Pegawai yang Mutasi	720	885	720	1.151	864	637	1,037	1,402	1,244	847

Sumber: LKIP Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Th.2015, Th.2016, Th. 2017, Th. 2018 dan Th. 2019

Dalam rangka meningkatkan kompetensi SDM aparatur di bidang transportasi laut, maka pada periode tahun 2015-2019 telah dilakukan kegiatan pendidikan dan pelatihan dengan capaian kinerja sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.7** berikut.

Tabel 1.7 Peserta Diklat di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

No	Program Pengembangan SDM/Lulusan SDM transportasi laut bersertifikat	Tahun 2015	Tahun 2016	Tahun 2017	Tahun 2018	Tahun 2019	Total Target 2015-2019
1.	Target	3,870	4,980	5,976	7,171	8,605	30,603
2.	Realisasi	954	3.429	5,095	7,503	9,451	26,432

Sumber: LKIP Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Th.2015, Th.2016, Th. 2017, Th. 2018 dan Th. 2019

B.2 Penyusunan dan Deregulasi Peraturan Perundang-Undangan

Dalam kurun waktu tahun 2015-2019, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, telah menyelesaikan dan melakukan deregulasi peraturan perundang-undangan. Deregulasi dilakukan untuk penyederhanaan prosedur, peningkatan keselamatan dan peningkatan pelayanan di bidang transportasi laut. Secara rinci penjelasan beberapa deregulasi yang telah dilakukan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut disampaikan pada **Tabel 1.8** sebagai berikut.

Tabel 1.8 Pelaksanaan Deregulasi/Simplifikasi/Pemangkasan Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

No	Regulasi yang Disimplifikasi	Tindak Lanjut (Revisi/ Pencabutan/ Penggabungan)	Regulasi yang mengubah/ menggabung/ mencabut	Analisis Singkat
Tahun 2015				
1.	Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009	Perubahan	Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015	Konsesi kepada BUP dapat dilakukan melalui mekanisme penugasan/ penunjukan langsung dengan syarat tertentu. Hal ini mendorong minat investor untuk berinvestasi dalam pembangunan/ pengembangan pelabuhan
2.	-	Baru	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2015	Pelayanan surat persetujuan berlayar online; surat persetujuan kapal masuk pelabuhan, persetujuan olah gerak kapal di pelabuhan, surat persetujuan berlayar
3.	-	Baru	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 121 Tahun 2015	Kemudahan bagi wisatawan dengan menggunakan kapal pesiar berbendera asing
Tahun 2016				
1.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 200 Tahun 2015 tentang perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2014 tentang Tatacara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut dalam Negeri	Pencabutan	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 100 Tahun 2016 tentang Tata Cara dan persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing untuk kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri	Proses perizinan sebelumnya 14 (empat belas) hari kerja menjadi 7 (tujuh) hari kerja
2.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut	Revisi	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut	Pengajuan permohonan SIUPAL semula kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut menjadi kepada Kepala BKPM
3.	Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, sebagaimana telah diubah	Pencabutan	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan	Efisiensi dan efektifitas pelaksanaan bongkar muat di Pelabuhan

No	Regulasi yang Disimplifikasi	Tindak Lanjut (Revisi/ Pencabutan/ Penggabungan)	Regulasi yang mengubah/ menggabung/ mencabut	Analisis Singkat
	beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal		Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.	
4.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut	Revisi	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 146 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut	1) Pelaksanaan pendelegasian pemberian izin usaha Badan Usaha Pelabuhan yang semula oleh Menteri Perhubungan menjadi diberikan oleh Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal 2) Penyederhanaan tahapan dan jangka waktu proses penerbitan izin usaha Badan Usaha Pelabuhan
5.	Peraturan Menteri PM 52 Tahun 2011 tentang Pengerukan dan Reklamasi sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 136 Tahun 2015	Pencabutan	Pembentukan Peraturan Menteri Perhubungan untuk mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2011	Penyederhanaan jangka waktu pemberian izin pekerjaan pengerukan dan izin pekerjaan reklamasi
6.	-	Baru	PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan	Memberikan pedoman implementasi manajemen keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code)
Tahun 2017				
1.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2015 tentang Persyaratan Kepemilikan Modal Badan Usaha di Bidang Transportasi	Pencabutan pasal	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2017 tentang Pencabutan Persyaratan Kepemilikan Modal Badan Usaha di Bidang Pengusahaan Angkutan Laut, Keagenan Kapal, Pengusahaan Bongkar Muat, dan Badan Usaha Pelabuhan	Pencabutan persyaratan kepemilikan modal badan usaha di Bidang Transportasi
2.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut	Pencabutan pasal	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2017	Pencabutan persyaratan kepemilikan modal perusahaan angkutan laut

No	Regulasi yang Disimplifikasi	Tindak Lanjut (Revisi/ Pencabutan/ Penggabungan)	Regulasi yang mengubah/ menggabung/ mencabut	Analisis Singkat
3.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal	Pencabutan pasal	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2017	Pencabutan persyaratan kepemilikan modal perusahaan keagenan kapal
4.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 146 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut	Pencabutan pasal	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2017	Pencabutan persyaratan kepemilikan modal penyelenggaraan pelabuhan laut
5.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal	Pencabutan pasal	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2017	Pencabutan persyaratan kepemilikan modal Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal
6.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2017 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (<i>Long Stay</i>) di Pelabuhan Utama Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Pelabuhan Utama Makassar	Revisi	PM 116 Tahun 2016	Mendorong penurunan dwelling time di pelabuhan dengan mengenakan pajak progresif terhadap penumpukan barang yang melebihi 3 hari
7.		Baru	PM.119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing	terkait prosedur pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing yang masuk di Pelabuhan Indonesia serta terkait pola pendidikan, kualifikasi dan kompetensi serta penguatan SDM pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing
Tahun 2018				
1	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perizinan Berusaha Sektor Perhubungan Laut	Baru	Peraturan Menteri Perhubungan yang berkaitan dengan Peraturan Menteri ini: 1. PM 20 Tahun 2017 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri; 2. PM 52 Tahun 2011 tentang Pengerukan dan Reklamasi; 3. PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;	PM ini terbit sebagai tindak lanjut terbitnya PP 24 Tahun 2018 Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik, dimana melalui PM ini memberikan kemudahan dan menyederhanakan proses perizinan berusaha, baik pengurangan dan penghapusan syarat, penggabungan dan penghapusan perizinan, pengurangan waktu proses perizinan dan masa berlaku perizinan di sektor perhubungan laut.

No	Regulasi yang Disimplifikasi	Tindak Lanjut (Revisi/ Pencabutan/ Penggabungan)	Regulasi yang mengubah/ menggabung/ mencabut	Analisis Singkat
			4. PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air; 5. PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut; 6. PM 83 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas; 7. PM 49 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi; 8. PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal; 9. PM 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal; 10. PM 26 Tahun 2011 Tentang Telekomunikasi Pleayaran; 11. PM 100 Tahun 2016 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri	Beberapa hal penting dengan terbitnya PM ini : 1. Kementerian Perhubungan tidak lagi menerbitkan Izin, namun hanya menerbitkan Surat Pemenuhan Komitmen, Izin diterbitkan oleh Lembaga OSS (<i>Online Single Submission</i>) di BKPM. 2. Terhadap Peraturan Menteri yang mengatur tentang proses penerbitan perizinan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tetap berlaku sepanjang tidak diatur di dalam PM 89 Tahun 2018 ini.
2	PM 52 Tahun 2011 Tentang Pengerukan dan Reklamasi	Pencabutan	PM 125 Tahun 2018 Tentang Pengerukan dan Reklamasi	Bahwa dalam PM terbaru mengatur Izin Usaha Pengerukan dan Reklamasi, yang sebelumnya belum diatur dalam PM lama.
3	PM 100 Tahun 2016 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan	Pencabutan	PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian	Penyesuaian dengan PM 89 Tahun 2018

No	Regulasi yang Disimplifikasi	Tindak Lanjut (Revisi/ Pencabutan/ Penggabungan)	Regulasi yang mengubah/ menggabung/ mencabut	Analisis Singkat
	Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri		Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri	
Tahun 2019				
1	PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri	Revisi	PM 46 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri	
2	PM 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut untuk Penumpang Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2018	Pencabutan	PM 1 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut Penumpang Kelas Ekonomi	
3	PM 65 Tahun 2015 tentang Komponen Biaya Kompensasi yang Dibayarkan oleh Pemerintah dalam Penyelenggaraan Angkutan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut untuk Penumpang Kelas Ekonomi	Pencabutan	PM 2 Tahun 2019 tentang Komponen Biaya dan Pendapatan yang Diperhitungkan dalam Penyelenggaraan Angkutan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut untuk Penumpang Kelas Ekonomi	
4	PM 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia	Revisi	PM 58 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis bagi Kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia	

No	Regulasi yang Disimplifikasi	Tindak Lanjut (Revisi/ Pencabutan/ Penggabungan)	Regulasi yang mengubah/ menggabung/ mencabut	Analisis Singkat
5	-	Baru	PM 40 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kesehatan Pelaut, Tenaga Penunjang Keselamatan Pelayaran, dan Lingkungan Kerja Pelayaran	
6	PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri	Revisi	PM 46 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri	
7	PM 2 Tahun 2017 tentang Komponen Penghasilan dan Biaya yang Diperhitungkan dalam Kegiatan Subsidi Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis Melalui Mekanisme Pelelangan Umum	Pencabutan	PM 55 Tahun 2019 tentang Komponen Biaya dan Pendapatan yang Diperhitungkan Dalam Kegiatan Pelayanan Publik Kapal Perintis	
8	PM 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal	Pencabutan	PM 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal	
9	KM 29 Tahun 1999 tentang Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi	Pencabutan	PM 61 Tahun 2019 tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia	

Sumber: Bagian Hukum, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (2019)

B.3 Bidang Kelembagaan dan Ketatalaksanaan

Penataan kelembagaan dan ketatalaksanaan ditujukan untuk mewujudkan struktur organisasi yang terbebas dari tumpang tindih pelaksanaan tugas, fungsi maupun kewenangan di dalam organisasi maupun antar instansi pemerintah, serta terwujudnya efektivitas kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui penataan struktur organisasi, serta ketepatan proses (tata laksana) organisasi dengan penjabaran sebagai berikut:

1. Kebijakan tentang organisasi dan tata kerja Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
2. Kebijakan tentang organisasi dan tata kerja unit pelaksana teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang terdiri atas:
 - a. Kantor Kesyahbandaran Utama;
 - b. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;
 - c. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I s/d IV;
 - d. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam;
 - e. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I s/d III;
 - f. Distrik Navigasi Kelas I s/d III;
 - g. Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai Kelas I s/d II;
 - h. Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran (BTKP); dan
 - i. Balai Kesehatan Kerja Pelayaran (BKKP).

1.1.3.4. Permasalahan Pelaksanaan Renstra Tahun 2015-2019

Berdasarkan atas laporan pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019 yang termuat di dalam dokumen LKIP tahun 2015 s.d. 2019, Laporan Tahunan, serta kajian atas berbagai dokumen terkait, terangkum sejumlah permasalahan yang menjadi penghambat dalam pelaksanaan kegiatan dan pencapaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di bidang transportasi laut, sebagaimana terangkum dalam beberapa butir sebagai berikut:

- Daya saing industri pelayaran nasional yang masih rendah
Pangsa angkutan barang luar negeri oleh armada kapal nasional masih rendah sekitar 11,23% dan posisinya berada di bawah target RPJMN 2015-2019 yaitu 20%. Selain itu, data terkait penyediaan dan pelayanan pelabuhan di Indonesia yang dihitung melalui indikator *port quality* yang bersumber dari *World Economic Forum* pada tahun 2019, berada di rangking 64 dunia (dengan skor 4,3 (skala 7)) dan masih tertinggal dibandingkan negara tetangga seperti Singapura (rangking 1 dunia (skor 6,5) dan Malaysia (rangking 20 (skor 5,2)).

- Tingkat kejadian kecelakaan kapal yang masih tinggi
 Dari data jumlah kejadian kecelakaan antara Tahun 2015-2019, proporsi kejadian kecelakaan kapal/transportasi laut akibat faktor yang masih dapat dikendalikan (manusia, teknis, dan lain-lain) relatif masih tinggi. Peran Pemerintah sebagai regulator harus tegas dalam menerapkan aturan aspek keselamatan dan keamanan angkutan laut kepada para pelaku usaha dan masyarakat. Pemerintah harus meningkatkan pengawasan dalam pengecekan kapal, dokumen awak kapal ataupun memperhatikan beberapa komponen keselamatan transportasi laut lainnya. Pemerintah juga harus dalam mengedukasi masyarakat tentang keselamatan pelayaran untuk untuk menumbuhkan budaya keselamatan.
- Capaian kinerja pelayanan pelabuhan yang belum sesuai target
 Berdasarkan atas laporan kinerja pelayanan operasional pelabuhan, diperoleh informasi bahwa capaian *on-time performance* (*Approach Time* (AT), *Waiting Time* (WT), *Effective Time* (ET)/*Berth Time* (BT)) pada 100 pelabuhan komersial (sesuai SK Dirjen No HK 103/2/18/DJPL-16) dan 61 pelabuhan yang belum diusahakan (sesuai SK Dirjen No HK 103/4/7/DJPL-16) telah mencapai sekitar 95% di Tahun 2019. Capaian kinerja pelayanan operasional pelabuhan tersebut di atas yang notabene adalah pelayanan terhadap kapal, belum diikuti dengan pelayanan terhadap barang sehingga terjadi *dwelling time* yang panjang untuk layanan ekspor/import di sejumlah pelabuhan utama (Laporan Ditjen Bea Cukai capaian *dwelling-time* Indonesia masih di peringkat 46 (dari target semula di peringkat 40). Kelancaran arus logistik barang akan mempengaruhi biaya logistik barang, semakin cepat maka biaya logistik akan semakin kecil.
- Permasalahan penerapan NCVS (*Non Convention Vessel Standards*)
 Aspek keselamatan pelayaran sangat penting untuk diperhatikan dalam dunia pelayaran. Indonesia memiliki lebih dari 51.000 kapal non-konvensi, dengan *tonase bruto* (GT) kurang dari 500, sehingga standar kapal non-konvensi sangat dibutuhkan. Standar kapal non konvensi (NCVS) di Indonesia diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, dan SK Dirjen Perhubungan Laut No. UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia. Pelaksanaan NCVS sesuai dengan KM 65/2009 masih banyak menghadapi kendala di lapangan, baik oleh otoritas di dalam negeri maupun negara tetangga berkenaan dengan tingkat kepatuhan kapal dan perbedaan persepsi tentang standar keselamatan dan keamanan pelayaran yang harus dipenuhi. Pentingnya menjalin kerjasama dengan negara-negara yang menerapkan NCVS ini perlu ditingkatkan dalam bertukar informasi dan pengetahuan agar

negara-negara yang menerapkan NCVS ini memiliki prinsip yang sama dalam penerapannya sehingga dapat meningkatkan keselamatan pelayaran.

- Tingkat kecukupan SDM serta sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan pelayaran

Kecukupan SDM teknis bagi operasional kesyahbandaran (terutama *Marine Inspector*) serta awak kapal untuk operasional kapal negara (kapal patroli dan kapal kenavigasian) masih belum terpenuhi. Di sisi lain ketersediaan serta kondisi dari kapal patroli dan kapal kenavigasian, penyediaan SBNP, telkompel, serta alur pelayaran, serta fasilitas kerja bagi tenaga teknis fungsional di bidang keselamatan dan keamanan secara umum belum mampu mendukung kinerja pengawasan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran secara optimal.

- Efektivitas pelaksanaan layanan angkutan laut bersubsidi

Pada tahun 2015-2019, Ditjen Perhubungan Laut melaksanakan sejumlah kegiatan pelayanan angkutan laut bersubsidi, baik PSO angkutan penumpang, pengoperasian kapal perintis dan kapal ternak, serta subsidi tol laut. Hasil evaluasi yang dilakukan terhadap sejumlah program subsidi tersebut mengisyaratkan perlunya peningkatan koordinasi antar Kementerian/Lembaga dan dengan daerah terkait untuk optimalisasi kemanfaatan dari program tersebut sebagai dukungan terhadap perkembangan ekonomi di daerah yang berkembang.

- Kurangnya dukungan keterpaduan antarmoda transportasi di Pelabuhan

Pada periode Tahun 2015-2019, Ditjen Perhubungan Laut telah melakukan pembangunan sebanyak 136 pelabuhan baru, namun demikian penyediaan akses jalan ke Pelabuhan tersebut melalui jalan Nasional/Provinsi/Kabupaten masih menjadi kendala. Sementara itu, untuk pelabuhan komersial, hanya kurang dari 10 pelabuhan yang terakses langsung dengan prasarana serta operasional kereta api (Belawan, Teluk Bayur, Panjang, Merak, Tanjung Emas, Tanjung Perak, dan Makassar). Sedangkan akses jalan di beberapa pelabuhan komersial lainnya terindikasi cenderung mengalami kemacetan terutama yang berada di wilayah perkotaan akibat pertumbuhan mobilitas penduduk maupun juga lalu lintas dari atau ke pelabuhan.

- Pengarusutamaan kegiatan di bidang perlindungan lingkungan maritim

Isu pencegahan pencemaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pengoperasian kapal semakin mendapatkan perhatian dari dunia Internasional, hal ini ditandainya dengan bermunculannya berbagai Konvensi Internasional di bidang tersebut selama beberapa tahun terakhir. Namun yang menjadi permasalahan, masih sangat sedikit kapal Indonesia yang memiliki sertifikat MARPOL, karena pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Anggaran

yang dialokasikan Pemerintah untuk kegiatan ini juga masih belum mendapat perhatian penuh. Upaya atau tindakan preventif untuk melindungi lingkungan maritim Indonesia harus dilaksanakan dengan langkah konkret, karena Indonesia akan merasakan kerugian besar akibat pencemaran yang bersumber dari kapal yang melintasi perairan Indonesia maupun dari persepsi internasional terhadap keseriusan industri pelayaran nasional dalam mengindahkan regulasi terkait dengan perlindungan lingkungan maritim.

- **Penataan alur pelayaran**

Alur pelayaran yang ditetapkan saat ini masih sekitar 2,9%, dihitung dari jumlah 35 alur yang sudah ditetapkan dibandingkan dengan lebih kurang 1200 alur yang belum ditetapkan. Penetapan alur pelayaran ini harus segera direalisasikan, karena Indonesia akan mengalami kerugian besar apabila terjadi pelanggaran hukum, seperti kapal menabrak terumbu karang di alur yang belum ditetapkan maka kapal tersebut tidak dapat ditindak karena belum ada aturan terkait alur pelayarannya.

1.1.4. Penjaringan Aspirasi Masyarakat

Sesuai amanat dari Permen PPN/Bappenas 5/2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024, dalam tahapan penyusunan Renstra K/L harus dilakukan proses penjaringan aspirasi yang berkembang di masyarakat. Hal ini perlu dilakukan agar muatan program dan kegiatan yang dicanangkan dapat secara baik mengartikulasikan kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi laut dan juga sekaligus mengatasi berbagai masalah dan tantangan yang berkembang di lapangan.

Dalam rangkaian proses penyusunan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024, telah dilakukan beberapa kali FGD (*Focus Group Discussion*) untuk menjangkau aspirasi dari daerah, pelaku usaha dan para pakar di bidang transportasi laut untuk melihat perspektif perhubungan laut dari sudut pandang *stakeholders* terkait guna meningkatkan kinerja dan pelayanan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Secara prinsip, masukan dari akademisi, pakar transportasi laut dan *stakeholders* terkait menginginkan adanya keterpaduan dari kegiatan-kegiatan di dalam lingkup program penyelenggaraan transportasi laut yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada periode Renstra 2020-2024. Seperti keterpaduan pembangunan pelabuhan dengan trayek kapal perintis, keterpaduan pembangunan infrastruktur transportasi laut dengan fasilitas keselamatan, seperti SBNP, VTS dan keterpaduan sistem manajemen informasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa.

Dalam kurun waktu 2020-2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mendukung Program Nasional yang dituangkan melalui model *thematic based programme* untuk mengartikulasi dukungan transportasi laut terhadap sejumlah agenda pembangunan nasional di Tahun 2020-2024, diantaranya:

- Dukungan transportasi laut terhadap pengembangan sejumlah kawasan strategis nasional

Dalam RPJMN 2020-2024, dicanangkan sejumlah agenda pengembangan kawasan strategis nasional diantaranya: KSPN (Kawasan Strategis Pariwisata Nasional)/DPN (Destinasi Pariwisata Nasional) sebanyak 11 KSPN Prioritas (termasuk 5 KSPN Super Prioritas: Danau Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo, dan Likupang), 12 KEK dan 19 Kawasan Industri Prioritas di Luar Jawa serta mendukung program Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT). Secara ideal, bentuk dukungan transportasi laut pada kawasan tersebut tidak hanya terbatas pada penyediaan pelabuhan dan jaringan pelayaran maupun penyediaan armada kapal berdesain khusus (misalnya: kapal wisata), tetapi juga terkonsolidasi dengan aspek keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim, termasuk di dalamnya penyediaan sistem kenavigasian (terutama alur dan penyediaan VTS), serta penempatan syahbandar dan/atau pos KPLP dengan sarana dan prasarana serta SDM yang sesuai standar sehingga kawasan-kawasan tersebut dapat menjadi kawasan strategi dengan peningkatan ekonomi wilayah yang dapat mendorong peningkatan ekonomi nasional.

- Pemerataan konektivitas transportasi laut ke seluruh wilayah NKRI

Komitmen nasional untuk periode pembangunan 2020-2024 salah satunya adalah dalam menyediakan pemerataan konektivitas, termasuk konektivitas jaringan pelayaran dan penyediaan pelabuhan laut, hingga ke seluruh pelosok tanah air. Konektivitas transportasi laut pada sejumlah kawasan yang sudah berkembang umumnya sudah terlayani oleh jaringan pelayaran liner dan tramper melalui sejumlah pelabuhan komersial yang menyebar ke segenap penjuru tanah air. Adapun konektivitas transportasi laut di kawasan-kawasan 3TP (tertinggal, terluar, terpencil, dan perbatasan) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan mengoptimalkan kegiatan subsidi angkutan laut keperintisan, terutama pelayanan di daerah 3TP dan secara sinergi terus berkoordinasi dengan stakeholders lain terhadap penyediaan infrastruktur dasar yang baik (pelabuhan, kapal, dan lainnya).

- Penguatan SDM di bidang pelayaran

Agenda pembangunan SDM merupakan salah satu arah pembangunan nasional yang dicanangkan oleh Presiden pada periode 2020-2024. SDM transportasi laut tidak hanya terbatas pada SDM aparatur (di Pusat maupun UPT di lapangan), tetapi juga terkait dengan SDM operator (pelaut, TKBM, JPT, operator pelabuhan, dll). Program penguatan SDM transportasi laut dilaksanakan dengan strategi yaitu penambahan jumlah secara kuantitas dan peningkatan kualitas SDM itu sendiri. Penambahan kuantitas SDM diharapkan

dapat memenuhi kebutuhan SDM Ditjen Perhubungan Laut sehingga pemerataan SDM di tiap unit kerja seimbang dengan beban kerja. Sedangkan peningkatan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Laut dilaksanakan dengan cara antara lain, diklat yang diadakan di dalam negeri maupun luar negeri, kerja sama antar negara/organisasi/institusi pendidikan dalam rangka peningkatan kompetensi SDM.

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kementerian Perhubungan sebagai unit organisasi di Kementerian Perhubungan yang melaksanakan tugas terkait peningkatan SDM dijadikan sebagai *counterpart* Ditjen Hubla dengan pelaksanaan diklatnya, sedangkan BNSP dan asosiasi profesi berkaitan dengan standarisasi kompetensi yang dibutuhkan.

- Integrasi penerapan teknologi informasi perhubungan laut

Menyongsong era industri 4.0 mengharuskan seluruh sektor bertransformasi dengan mengaplikasi dan memanfaatkan teknologi informasi secara intensif untuk meningkatkan pelayanan dan daya saing. Dalam periode 2020-2024 akan dicanangkan pengintegrasian seluruh sistem informasi terkait dengan tata kelola organisasi internal di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut (terkait dengan: perencanaan dan pengendalian, keuangan, Tata Usaha BMN, kelembagaan, humas, kepegawaian, dan perizinan) maupun dalam pelayanan di bidang transportasi laut.

Dalam jangka waktu tahun 2020-2024 akan terus melakukan inovasi dalam rangka pengembangan di bidang teknologi informasi untuk memberikan kemudahan pelayanan bagi pengguna jasa bidang transportasi laut antara lain pembangunan dan pengembangan sarana teknologi informasi seperti, INAPORTNET, e-ticketing, gate-in, e-navigation, SEHATI, e-pass kecil dan lain sebagainya.

- Penguatan posisi Indonesia di dalam industri pelayaran Dunia

Keterbukaan ekonomi global akan semakin kental dalam beberapa tahun ke depan. Setidaknya, Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) akan dilaksanakan penuh pada Tahun 2025, perang dagang Amerika-China akan semakin tajam, serta persaingan untuk mendapatkan *resource*/sumber daya alam antar negara akan semakin kuat. Untuk itu, penguatan posisi Indonesia di dunia pelayaran internasional, harus menjadi arus utama dalam kebijakan dan program penyelenggaraan transportasi laut nasional dalam periode 2020-2024 seperti meningkatkan kapasitas pelabuhan dan kapal, meningkatkan standar kinerja pelayanan pelabuhan, menerapkan tarif jasa pelayanan di pelabuhan yang kompetitif, meningkatkan sistem informasi pelayaran untuk memantau proses pengiriman barang serta menjamin ketepatan waktu pengiriman barang.

1.2. POTENSI DAN PERMASALAHAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

1.2.1. Peluang dan Tantangan dari Perkembangan Lingkungan Strategis

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, and Ethical*).

1.2.1.1. Aspek Sosial

Jumlah dan pertumbuhan penduduk Indonesia cukup tinggi dalam beberapa tahun belakangan ini, kecenderungan tersebut akan tetap terjadi dalam beberapa tahun ke depan. Perkembangan jumlah penduduk Indonesia ini akan memberikan tekanan yang luar biasa besarnya bagi kebutuhan penyediaan jaringan prasarana dan jaringan layanan transportasi di Indonesia, termasuk transportasi laut.

United Nations Population Fund (UNFPA)-Bappenas (2014) merilis data tentang proyeksi pertumbuhan penduduk Indonesia tahun 2035 yang akan mencapai angka 306 juta jiwa. Diperkirakan pada Tahun 2020 jumlah penduduk Indonesia sebanyak 271 juta jiwa, dengan penyebaran penduduk yang belum merata, dimana sekitar 56% penduduk Indonesia tinggal di Pulau Jawa. Proporsi penduduk perkotaan di Indonesia juga akan terus bertambah, di mana pada Tahun 2020 mencapai angka sekitar 56,7%.

Belum meratanya penyebaran penduduk Indonesia akan menghasilkan *traffic imbalance* dalam arus perdagangan antara Pulau Jawa dengan pulau lainnya, sehingga fenomena *empty-return-cargo* akan tetap ada. Padatnya Pulau Jawa bagian utara akan menjadi peluang bagi pengembangan *Short Sea Shipping*, dan diharapkan beban jalan dapat dikurangi secara signifikan. Sedangkan Pulau Jawa bagian selatan akan dikembangkan jaringan pelayanan transportasi laut.

Oleh karenanya, melalui kebijakan angkutan laut perintis, tol laut, maupun pengembangan jaringan angkutan laut (termasuk pemberdayaan pelayaran rakyat) serta mendukung konsep rumah kita sebagai pusat logistik dalam penyelenggaraan tol laut diharapkan dapat mengikis disparitas yang ada.

Saat ini yang perlu mendapatkan perhatian adalah terjadinya perubahan perilaku di masyarakat seiring dengan kemajuan teknologi dan sistem informasi. Berkembangnya *e-commerce*, dan pemanfaatan teknologi internet yang semakin masif, telah merubah pola kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat. Perubahan ini

secara baik perlu diantisipasi oleh industri pelayaran nasional agar tetap mampu memberikan layanan yang lebih *user oriented*, efisien, dan aman.

Di sisi lain, masyarakat Indonesia juga perlu ditingkatkan lagi perannya dalam mendukung penyelenggaraan pelayaran nasional, termasuk dalam mensukseskan agenda nasional dalam mewujudkan Indonesia menjadi poros maritim dunia. Kesadaran masyarakat bahwa Indonesia adalah negara maritim perlu ditingkatkan, sehingga terdapat kesadaran dan juga dukungan yang positif terhadap berbagai upaya pemerintah untuk meningkatkan pelayanan, keamanan dan keselamatan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim.

1.2.1.2. Aspek Teknologi

Tapscott, D. (1999), dalam *Educating the Net GeneRasio* menegaskan bahwa ekonomi dunia yang sudah sedemikian maju saat ini telah mengalami transformasi dari ekonomi yang berbasis industri kepada ekonomi berbasis ilmu pengetahuan dan teknologi informasi (*knowledge based economy*). Ke depan negara yang mampu memanfaatkan teknologi informasi untuk menyediakan layanan yang cepat dan akurat akan memenangkan persaingan. Hal ini juga berlaku dalam bidang pelayaran, di mana pemanfaatan teknologi yang ekstensif di bidang perkapalan, sistem angkutan, layanan pelabuhan, serta kenavigasian akan mampu menghasilkan layanan yang tidak hanya cepat, tetapi juga murah, aman, dan selamat.

Aplikasi teknologi di dunia pelayaran saat ini juga sudah berkembang pesat, baik terkait dengan ukuran kapal, teknologi kenavigasian, maupun sumber energi yang digunakan. Trend kontainerisasi dunia (*world containerization trend*) telah mendorong berkembangnya ukuran kapal hingga generasi *post new panamax* dengan kapasitas mencapai lebih dari 15.000 TEUs. Lalu lintas kapal kontainer berukuran jumbo akan menjadi pembentuk dari pola jaringan pelayaran internasional. Indonesia harus mengantisipasi dengan penyediaan pelabuhan yang didesain untuk mampu melayani jenis kapal peti kemas yang lebih besar. Pemanfaatan kapal peti kemas yang berukuran lebih besar untuk pelayaran dalam negeri akan sangat bermanfaat bagi peningkatan efisiensi konektivitas nasional.

Saat ini sistem navigasi dan komunikasi pelayaran internasional perlahan-lahan mulai beralih menggunakan teknologi digital. Meskipun IALA (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*) belum membakukan aturan tentang komunikasi digital di dunia pelayaran, namun di lapangan sistem yang digunakan oleh kapal sudah sedemikian maju.

Seiring dengan semakin menipisnya bahan bakar fosil, saat ini sedang dikembangkan teknologi kapal yang menggunakan bahan bakar sumber energi baru dan terbarukan. Dalam tataran riset sedang dikembangkan kapal (komersial) bertenaga nuklir, surya,

dan angin, sedangkan dalam aplikasi di lapangan saat ini sudah digunakan sumber energi bio-solar dan LNG (*dual fuel*), serta sudah diaplikasikan ketentuan *International Maritime Organization* (IMO) mengenai penggunaan bahan bakar kapal rendah sulfur.

Dalam mewujudkan Indonesia menjadi poros maritim dunia, maka Indonesia harus mampu bertransformasi menjadi *technology and market leader* dalam industri pelayaran dunia. Untuk itu, penguasaan teknologi dan pengembangan industri pendukung di bidang pelayaran nasional akan menjadi isu yang sangat strategis.

1.2.1.3. Aspek Ekonomi

Saat ini perekonomian global sedang mengalami pergeseran pendulum hegemoni ekonomi dunia (*global shifting*) menuju ke wilayah Asia. *Asian Development Bank* (2014) membuat proyeksi atas skema peralihan perekonomian dunia ke Asia tersebut, dimana pada tahun 2050 perekonomian Asia diproyeksikan akan bangkit mencapai 52% dari perekonomian dunia dan Indonesia bersama lima Negara Asia lainnya akan menyumbang sekitar 91% (China, India, Singapura, Thailand, Korea, dan Jepang) dari perekonomian Asia pada tahun 2010-2050. Kebangkitan ekonomi Asia ini membawa dua hal bagi Indonesia. Di satu sisi akan terjadi persaingan yang sangat ketat di antara bangsa-bangsa di Asia untuk memperebutkan sumberdaya ekonomi. Di sisi lain membuka peluang yang sangat besar bagi Indonesia untuk segera tampil berada di barisan depan dari negara-negara maju dan modern Asia dengan proyeksi pendapatan per kapita jauh diatas USD 14.000.

Pergeseran dalam perekonomian dunia membawa konsekuensi bagi adanya persaingan ketat dalam percaturan ekonomi dunia, semua itu mengarah pada perlunya peningkatan daya saing Indonesia dalam kancah global. Sebagaimana diketahui bahwa dalam WEF *Global Competitiveness Report* edisi 2019, menempatkan *Global Competitiveness Index* (GCI) Indonesia pada peringkat 50 dunia dari 141 negara, dimana mengalami penurunan 5 peringkat dari periode 2018 sebelumnya yaitu pada urutan 45. Namun dalam indeks daya saing negara-negara ASEAN 2019, Indonesia berada di peringkat 4 dari 10 negara anggota ASEAN, dibawah Singapura (1), Malaysia (27) dan Thailand (40).

Kebutuhan untuk meningkatkan daya saing ekonomi Indonesia, memberikan konsekuensi bagi penyediaan dan kinerja jaringan pelayaran serta infrastruktur pelabuhan di Indonesia yang harus lebih kompetitif, agar mampu menopang pergerakan ekonomi nasional yang akan lebih besar di masa-masa mendatang dan juga untuk memenangkan persaingan dalam merebut pangsa angkutan barang global yang semakin meningkat dalam beberapa tahun mendatang.

Dalam skala regional, kerjasama diantara negara-negara ASEAN sudah mengarah kepada terbentuknya MEA (Masyarakat Ekonomi ASEAN) di mana dalam waktu dekat

akan segera diterapkan liberalisasi perdagangan diantara negara-negara anggotanya. Perwujudan MEA akan disokong oleh konsep ASEAN *connectivity* yang sudah disusun masterplannya (MPAC/*Masterplan of ASEAN Connectivity*) pada Tahun 2012. Beberapa agenda dalam MPAC sangat terkait dengan perhubungan laut, diantaranya pemberlakuan ASSM (*ASEAN Shipping Single Market*) melalui 47 pelabuhan prioritas di ASEAN (14 diantaranya adalah pelabuhan Indonesia) serta pengembangan jaringan *ferry roll-on/roll-off* (Ro-Ro) yang 2 diantaranya menghubungkan wilayah Indonesia Dumai-Melaka, dan Bitung-Davao.

Sedikit banyak ASSM akan berpengaruh terhadap industri pelayaran nasional, karena persaingan akan semakin terbuka (meskipun tidak sampai mementahkan asas *cabotage* yang diterapkan Indonesia hampir 1 dekade terakhir). Selain itu beberapa agenda pengembangan infrastruktur, khususnya di 14 pelabuhan¹ di Indonesia harus disegerakan.

Sementara itu di dalam negeri, kesenjangan ekonomi antar wilayah masih merupakan isu pembangunan yang belum terselesaikan. Dalam sejarah Indonesia modern beberapa dekade ke belakang, Kawasan Barat Indonesia (KBI) - Jawa, Sumatera, dan Bali telah mendominasi lebih dari 82% dari PDB nasional sedangkan Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang sangat kaya akan sumber daya alam, laut, hutan, dan mineral, seolah-olah hanya menjadi pelengkap. Kesenjangan ekonomi antar wilayah masih terjadi dalam beberapa tahun ke depan.

Transportasi laut, sebagai media konektivitas antar Pulau perlu diposisikan sebagai jembatan untuk mengentaskan kesenjangan tersebut dengan menyediakan kesempatan yang sama diantara wilayah yang ada di Indonesia untuk berinteraksi dan bertumbuh ekonominya. Namun demikian, tantangannya adalah *traffic-imbalance* yang selama ini menjadi penyebab mahalnya biaya transportasi laut (karena minimnya *return cargo*) akan tetap ada dalam beberapa tahun mendatang.

Kebijakan angkutan laut perintis dan tol laut (termasuk kapal ternak) telah mencoba mengatasi kesenjangan tersebut melalui pemberian subsidi/PSO operasional pelayaran, di masa datang harus diarahkan bertransformasi menjadi komersial. Karena bagaimanapun juga, kebutuhan untuk mengurangi biaya logistik nasional yang saat ini masih bertengger diatas 20% akan sangat mempengaruhi pemerataan pembangunan serta efisiensi produksi dan daya saing produk nasional.

Dalam rangka peningkatan pertumbuhan ekonomi melalui pengembangan infrastruktur di Indonesia pemerintah melakukan upaya percepatan proyek-proyek yang dianggap strategis seperti KSPN (Kawasan Strategis Pariwisata Nasional), KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), PSN (Proyek Strategis Nasional), KI (Kawasan Industri)

¹ Pelabuhan Baubau, Anggrek Gorontalo, Belangbelang, Tahuna, Tobelo, Wanci, Serui, Kaimana, Pomako, Saumlaki, Dobo, Banggai, Labuan Bajo, dan Namlea.

dan KIPI (Kawasan Industri Pelabuhan Indonesia) dimana Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkomitmen mendukung kebijakan tersebut.

1.2.1.4. Aspek Lingkungan

Terjadinya penurunan daya dukung lingkungan, perubahan iklim, bencana alam, serta makin langkanya sumber daya energi dunia, telah mengharuskan adanya perubahan dalam cara manusia berkegiatan ekonomi, termasuk dalam menyediakan pelayanan transportasi. Perkembangan industri pelayaran di masa datang tidak hanya diarahkan untuk meningkatkan daya saing ekonomi dan men-*deliver* kesejahteraan, tetapi juga untuk mengurangi dampak terhadap lingkungan.

Penerapan *Sustainable Development Goals (SDGs)* sebagai pola dasar pembangunan dunia setelah Tahun 2015 (hasil kesepakatan Konferensi PBB tentang Pembangunan Berkelanjutan di Rio de Janeiro pada bulan Juli 2012) mengarahkan kepada konsep *green economy* dalam rangka pengentasan kemiskinan, serta sebagai sarana pelaksanaan agenda bersama dalam keuangan, akses dan transfer teknologi, *capacity buildings*.

Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (RAN GRK) telah dilaksanakan di Indonesia, dimana pelaksanaannya tertuang dalam Perpres No. 61 Tahun 2011, tentang komitmen untuk menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) pada tahun 2020 sebesar 26% jika dibandingkan dengan *baseline* pada kondisi BAU (*business as usual*).

Menindaklanjuti Perpres No. 61 Tahun 2011, Kementerian Perhubungan menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 201 Tahun 2013 tentang Penetapan Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Perhubungan (RAN-GRK Perhubungan) dan Inventarisasi GRK Sektor Perhubungan Tahun 2010-2020. Cakupan RAN-GRK sub sektor transportasi laut meliputi: (a) Pemakaian bahan bakar di kapal yang lebih ramah lingkungan (penurunan emisi karbon dioksida, sulfur oksida dan nitrogen oksida) (program IMO dalam *Marine Environment Protection Committee*); (b) Modernisasi Kapal (kapal baru); (c) Pengembangan *Eco Seaport (green port)*; (d) Efisiensi manajemen operasional pelabuhan; (e) Peningkatan pengawasan lingkungan laut; (f) Prediksi cuaca yang akurat; (g) Penataan alur pelayaran, antara lain untuk menciptakan rute lintasan terpendek dan aman. Selain itu Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkomitmen dalam mendukung program pengelolaan sampah yang dihasilkan dari kegiatan transportasi laut.

Dalam konteks perlindungan terhadap lingkungan yang lebih luas, pengembangan setiap jenis infrastruktur transportasi laut saat ini harus melalui tahapan studi lingkungan sesuai amanat UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Sedikit banyak kondisi tersebut berpengaruh

terhadap upaya percepatan pembangunan sejumlah infrastruktur di bidang transportasi laut, di mana sejumlah rencana membutuhkan waktu yang panjang untuk memenuhi kelengkapan dokumen lingkungan tersebut.

1.2.1.5. Aspek Politik

Penyelenggaraan transportasi laut saat ini telah menjadi komoditas politik yang menjadi perhatian publik baik dalam skala regional, nasional, maupun internasional. Tuntutan masyarakat di daerah untuk tersedianya transportasi laut yang lebih merata, efektif, dan efisien di seluruh wilayah NKRI harus diakomodir oleh Pemerintah baik melalui program pengembangan pelabuhan, alur pelayaran, maupun jaringan pelayaran baik komersial, perintis, maupun penugasan. Di tengah isu disintegrasi, diharapkan transportasi laut dapat menjadi pemersatu dari jajaran pulau dan manusia yang menyebar di seluruh wilayah NKRI.

Dalam tataran yang lebih tinggi, aspirasi nasional yang ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan kebijakan negara dalam kancah internasional, yang perlu diperjuangkan baik melalui hubungan diplomatik maupun ekonomi dengan berbagai negara di seluruh belahan dunia.

1.2.1.6. Aspek Regulasi

Berbagai perkembangan lingkungan strategis, memaksa agar regulasi dibidang pelayaran terus melakukan transformasi untuk mengantisipasi cepatnya perubahan yang terjadi. Saat ini, regulasi di bidang pelayaran nasional sedang mengalami gelombang perubahan, di mana sesuai amanat UU 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, peran Pemerintah akan lebih difokuskan sebagai regulator dengan mengoptimalkan peran swasta dan Pemerintah Daerah.

Upaya Pemerintah untuk mempercepat penyediaan infrastruktur, termasuk transportasi laut, mendorong dikeluarkannya Perpres No 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan sejumlah perubahannya. Direktif presiden dalam Perpres tersebut meletakkan sejumlah proyek strategis di bidang transportasi laut sebagai proyek strategis nasional (PSN) yang harus disegerakan penyelesaiannya hingga Tahun 2019 untuk mendukung pencapaian target pembangunan nasional. Sebagai pelaksana, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut perlu menyiapkan sumberdaya yang dimiliki untuk agenda besar pembangunan nasional tersebut.

Tuntutan transformasi terhadap regulasi nasional di bidang pelayaran juga datang dari dunia pelayaran internasional. Berbagai konvensi internasional yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organization*) terutama SOLAS (*International*

Convention for the Safety of Life at Sea), MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), dan STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) terus mengalami perubahan/amandemen pada sidang-sidang yang diselenggarakan IMO setiap tahun untuk menyesuaikan dengan perkembangan terkini. Indonesia yang sejak Tahun 1961 menjadi anggota IMO dan telah berpartisipasi secara aktif dalam berbagai kegiatan IMO serta memberikan perhatian dan dedikasi dalam mempromosikan pengembangan kerjasama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk dalam bidang perlindungan lingkungan maritim.

Sampai dengan saat ini sudah hampir seluruh konvensi IMO diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia (Tahun 2015 direncanakan ada 4 konvensi yang akan diratifikasi, yakni: BUNKERS 2001, AFS 2001, BWM 2004, dan MLC 2006). Bahkan sejak beberapa tahun ke belakang sudah mengajukan diri untuk melakukan audit VIMSAS (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme*), di mana VIMSAS akan menjadi *mandatory* di Tahun 2016. Selanjutnya per Tahun 2017 seluruh pelaut juga sudah harus membekali diri dengan sertifikat yang sesuai Amandemen Manila STCW 2010.

Pemenuhan (*compliance*) atas seluruh konvensi IMO merupakan salah satu prasyarat akan daya saing industri pelayaran nasional, karena baik kapal, pelaut, pelabuhan, galangan kapal ataupun entitas lainnya terkait pelayaran akan lebih mudah diterima di seluruh negara di belahan dunia manapun.

1.2.1.7. Aspek Etika

Penyelenggaraan pelayaran oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merupakan amanat masyarakat Indonesia kepada Pemerintah melalui UU 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Untuk itu, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut harus menyampaikan laporan kinerja pelaksanaannya kepada masyarakat Indonesia melalui berbagai media pelaporan yang ada. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai institusi publik yang menggunakan dana publik untuk menjalankan tugas dan fungsinya, harus pula menyampaikan laporan kinerja secara rutin sebagai bentuk akuntabilitas publik.

Pelaksanaan reformasi birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut sebagai salah satu upaya untuk mendorong terjadinya peningkatan tata pemerintahan yang baik (*good governance*) merupakan *ethical-policy* yang wajib dilakukan oleh semua instansi pemerintah. Percepatan pelaksanaan proses reformasi birokrasi selain dapat menghilangkan potensi penyalahgunaan, juga diarahkan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pelayaran publik dan pemerintahan untuk mendorong pertumbuhan dan pemerataan pembangunan.

Pelayanan transportasi laut bukan hanya memiliki dimensi ekonomi, tetapi juga dimensi sosial, di mana tujuan penyediaannya tidak hanya untuk melayani pergerakan

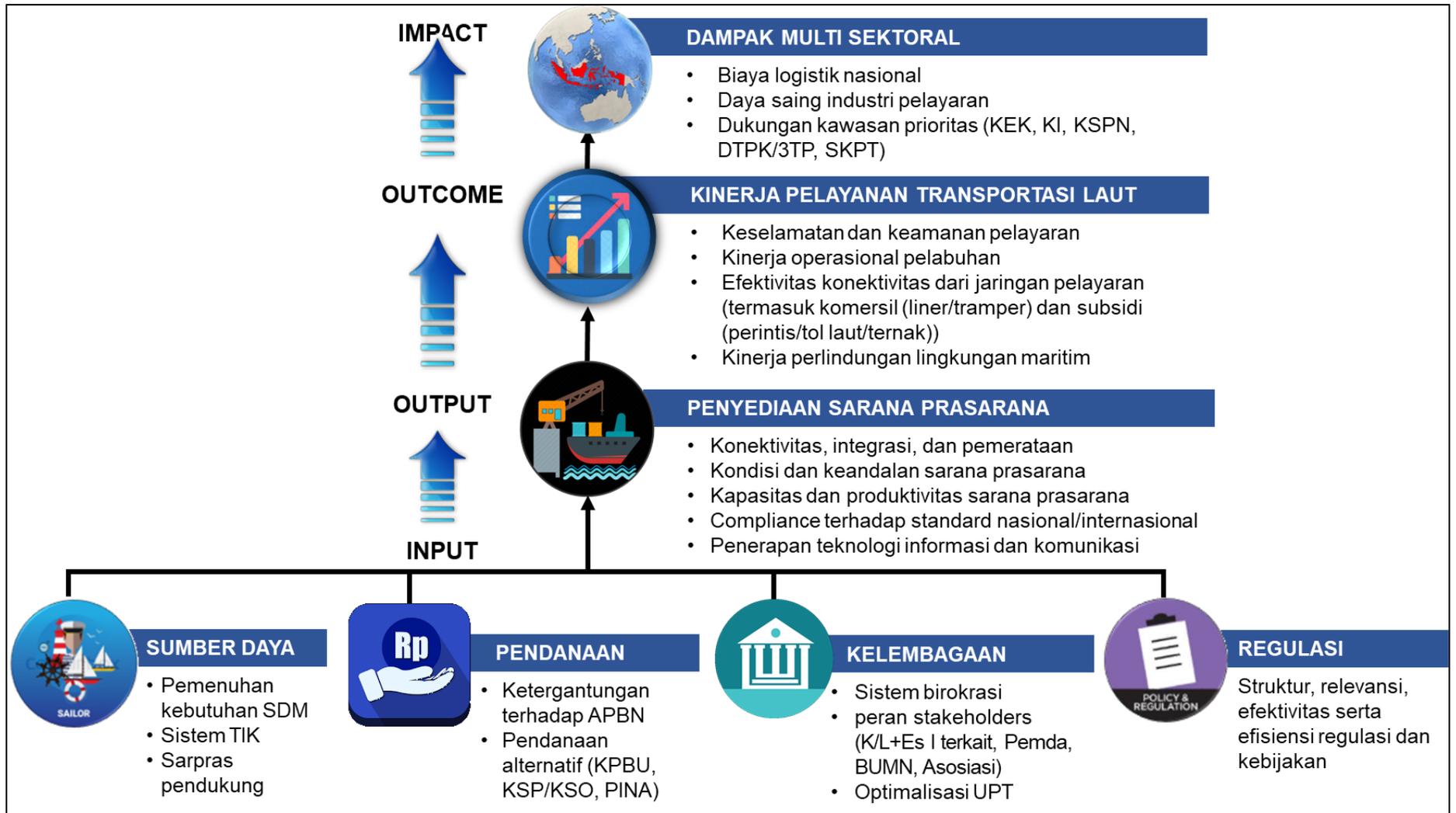
ekonomi, tetapi juga untuk membantu pemenuhan kebutuhan pelayanan dasar bagi seluruh Warga Negara Indonesia di manapun berada di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Oleh karenanya, selain pelayanan komersial yang sudah dapat dilaksanakan oleh swasta, maka pemerintah berkewajiban untuk menyediakan layanan perintis dan bersubsidi untuk pelayanan transportasi bagi daerah-daerah terpencil, terluar, dan tertinggal (*locational accessibility*), serta membantu golongan ekonomi lemah agar mendapatkan pelayanan transportasi laut dengan harga yang terjangkau (*personal accessibility*).

Penyelenggaraan transportasi juga harus responsif terhadap isu gender dan kaum *difable*/penyandang disabilitas. Dalam tahap perencanaan pembangunan di bidang transportasi laut, perlu mendorong terciptanya peran yang setara antara laki-laki dan perempuan dan kelompok masyarakat lain yang berkebutuhan khusus sehingga aspirasi, kebutuhan dan kepentingan mereka dapat terakomodir dengan baik.

Penyediaan layanan dan sarana transportasi laut yang berkeadilan juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Selain itu, penyediaan layanan transportasi laut harus memberikan perlindungan terhadap konsumen termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi laut bagi lansia, penyandang cacat, perempuan khususnya ibu hamil dan balita. Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan yang sering menjadi persoalan bagi perempuan, anak-anak, lansia bahkan penyandang cacat harus juga mendapatkan perhatian dalam kebijakan penyelenggaraan transportasi laut.

1.2.2. Potensi dan Permasalahan yang Menjadi Isu Strategis

Terdapat sejumlah potensi dan 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 2020-2024. Berbagai permasalahan/isu strategis tersebut sangat berkaitan dengan aspek kinerja dan dampak pelayanan, penyediaan sarana dan prasarana, sumber daya manusia, pendanaan, kelembagaan, dan regulasi. Hubungan antara isu strategis dalam setiap aspek ini sebagaimana yang diilustrasikan pada **Gambar 1.2** dan diuraikan pada **sub-bab** berikut.



Gambar 1.2 Peta Isu Strategis dalam Penyelenggaraan Transportasi Laut Tahun 2020 - 2024

1.2.2.1. Kualitas dan Kuantitas Sumber Daya Manusia (SDM)

Dengan cakupan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang meliputi seluruh bidang pelayaran (angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim) serta dengan cakupan wilayah di seluruh NKRI, maka kebutuhan akan jumlah SDM aparatur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sangatlah besar.

Berdasarkan evaluasi Renstra Tahun 2015-2019, SDM Perhubungan Laut masih dibutuhkan penambahan jumlah pegawai, khususnya untuk petugas teknis di lapangan, diantaranya untuk pelaut, awak kapal negara, aparatur pengelola pelabuhan (Otoritas Pelabuhan (OP)/Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) maupun Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP), teknisi menara suar, penjaga Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), operator Stasiun Radio Operasional Pantai (SROP) dan *Vessel Traffic Services* (VTS), serta petugas pengukuran, petugas *Search and Rescue* (SAR), petugas patroli dan pendaftaran kapal, serta petugas teknis lainnya.

Sementara itu, berkaitan dengan kompetensi SDM aparatur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terhadap kinerja di lapangan dirasakan perlunya peningkatan kompetensi, khususnya untuk para petugas teknis di lapangan serta petugas yang menangani bagian administrasi terkait pelaksanaan kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Untuk mendukung keterampilan dan meningkatkan kapasitas sumber daya manusia Ditjen Perhubungan Laut, maka perlu dilaksanakan diklat ataupun pelatihan yang dilakukan yang bekerjasama dengan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Ditjen Perhubungan lain dan BPSDMP harus tetap berkoordinasi untuk meningkatkan kualitas materi diklat/pelatihan. Selain itu, diperlukan adanya penyempurnaan dan penyesuaian materi diklat/bimtek disesuaikan dengan perkembangan regulasi serta ratifikasi konvensi internasional, perkembangan teknologi, dan kondisi di lapangan.

Untuk SDM pelaut maupun operator pelabuhan serta unit usaha terkait pelayaran yang lainnya (termasuk tenaga pandu dan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), pada saat ini masih kurang dari kebutuhan sehingga diperlukan tambahan dengan memperhatikan persyaratan kompetensinya yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Indonesia maupun dunia internasional. Pemetaan terhadap kebutuhan SDM perhubungan laut sangat diperlukan agar manajemen pelayanan perhubungan laut berjalan dengan baik dan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Indonesia merupakan salah satu negara yang mempunyai demografi penduduk usia produktif yang banyak, sehingga tidak menutup kemungkinan bahwa Indonesia dapat menjadi pemasok SDM di bidang pelayaran secara internasional jika standar internasional mengenai pendidikan, pelatihan, serta sertifikasi dapat dipenuhi dengan baik.

Dalam hal penyediaan tenaga pandu, Indonesia masih membutuhkan kompetensi khusus tenaga pandu laut dalam (*deep-sea pilot*), khususnya untuk melakukan pemanduan pada kapal-kapal yang melintasi perairan Indonesia di Selat Malaka.

1.2.2.2. Pendanaan

Berdasarkan hasil perhitungan perkiraan kebutuhan pendanaan untuk infrastruktur perhubungan laut tahun 2020-2024 lebih dari Rp. 200 Triliun. Namun demikian, besarnya kebutuhan biaya dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur tersebut berada dalam situasi keuangan pemerintah yang kurang menguntungkan, di mana dengan beban biaya hutang dan subsidi yang cukup besar, maka celah fiskal (*fiscal space*) yang dimiliki Pemerintah untuk meningkatkan kapasitas pendanaan infrastruktur menjadi relatif terbatas. Oleh karena itu, *share* pemerintah diperkirakan maksimal hanya sekitar 30% dari kebutuhan pendanaan tersebut.

Hal itu menandakan perlunya pemanfaatan berbagai sumber pembiayaan alternatif melalui berbagai skema *innovative financing*, termasuk dalam pengembangan infrastruktur transportasi laut. Skema proyek KPBU (Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha) dengan berbagai variannya tetap harus didorong implementasinya di bidang transportasi laut, termasuk beberapa alternatif lainnya seperti: sukuk berbasis proyek, SBSN (Surat Berharga Syariah Negara), PBAS (*performance based annuity scheme*), KSP dan PNBP. Penguatan perencanaan, regulasi dan kelembagaan, serta penjaminan pemerintah atas proyek infrastruktur akan menjadi kunci keberhasilan pemerintah dalam menarik sumber-sumber pembiayaan baru dalam pengembangan transportasi laut di masa yang akan datang.

Sistem pengelolaan anggaran yang berasal dari APBN di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut harus terus ditingkatkan efisiensi dan efektivitasnya, sehingga diperlukan berbagai strategi optimalisasi agar dengan pendanaan yang ada target-target pembangunan yang telah dicanangkan tetap dapat dicapai.

1.2.2.3. Penyediaan Sarana dan Prasarana

Kondisi eksisting dalam penyediaan sarana dan prasarana di bidang transportasi laut masih membutuhkan adanya pemenuhan kebutuhan (kuantitas) serta peningkatan keandalan (kualitas) agar dapat memberikan kinerja sebagaimana yang diharapkan. yang meliputi:

a. Konektivitas dan pemerataan

Penyediaan trayek kapal perintis dan tol laut, serta ketersediaan barang pokok pada Tahun Anggaran 2015-2019 sudah menunjukkan adanya peningkatan konektivitas dan penurunan harga-harga komoditas pokok di sejumlah daerah

terpencil, tertinggal, dan terluar. Namun demikian, harus diakui bahwa penyediaan layanan perintis dan tol laut masih harus ditingkatkan dari sisi cakupan wilayah pelayanan maupun regularitasnya.

Dalam konteks lainnya, penyediaan layanan angkutan laut komersil juga perlu dilakukan evaluasi efektivitasnya. Rencana nasional untuk mengefisienkan jaringan pelayaran dengan sistem *loop*, perlu didukung dengan kebijakan penataan jaringan serta penyediaan armada kapal yang sesuai kapasitasnya.

Selain itu, kesetaraan dalam penyediaan fasilitas pelabuhan di seluruh pelabuhan utama di Indonesia, serta pengembangan pelabuhan di titik-titik terpencil, tertinggal, dan terluar, merupakan kunci dalam perwujudan konektivitas transportasi laut yang perlu mendapatkan prioritas dalam beberapa tahun ke depan.

b. Kondisi dan keandalan

Dari sisi penyediaan infrastruktur pelabuhan, berdasarkan *WEF-Global Competitiveness Report 2019* memberikan nilai kualitas infrastruktur pelabuhan di Indonesia dengan indikator *efficiency of port services* pada peringkat 61 dunia dengan skor 4,3 (maksimum 7). Hal ini mengisyaratkan perlunya peningkatan kualitas infrastruktur pelabuhan, khususnya di sejumlah pelabuhan utama di Indonesia sebagai pintu gerbang ke perdagangan dunia.

Dari sisi penyediaan kapal, sejak diberlakukannya Asas *Cabotage* Tahun 2005 (Inpres 5 Tahun 2005) penyediaan armada kapal nasional mengalami pertumbuhan yang sangat signifikan. Statistik Perhubungan (2018) melansir data tentang jumlah armada kapal nasional yang mencapai angka 33.239 unit pada Tahun 2018. Namun demikian Hasbullah (2016) menyatakan bahwa permasalahan dari armada kapal nasional adalah usia kapal yang 75% sudah diatas 20 tahun serta ukuran kapal yang umumnya kecil, di mana kedua faktor tersebut merupakan penyumbang terbesar terhadap tingginya biaya operasional kapal. Selain itu, penyediaan armada kapal pelayaran rakyat juga perlu diperhatikan, mengingat sebagian dari distribusi logistik antarpulau masih menggunakan jenis pelayaran ini.

Dari sisi kenavigasian, tingkat kecukupan SBNP pada tahun 2019 (LKIP DJPL 2019) mencapai 82,99 % dengan tingkat keandalan SBNP mencapai 97,00%. Selain itu, untuk menunjang kebutuhan operasional berbagai fasilitas kerja untuk sejumlah pangkalan Penjagaan Laut Dan Pantai, OP, UPP, KSOP, dan Syahbandar perlu dilengkapi dan diperbarui sesuai perkembangan teknologi terkini. Dalam hal ini, sistem pendataan kondisi sarana dan prasarana yang dikuasai oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut perlu segera dikembangkan dan diintegrasikan, sehingga informasi terkini mengenai kondisi teknis serta operasionalnya, termasuk efektivitas penyebarannya dapat dipantau.

c. Kapasitas dan Produktifitas

Seiring dengan perkembangan teknologi perkapalan, saat ini telah dioperasikan kapal-kapal peti kemas berukuran besar (*post/new panamax* hingga *Ultra Large Container Vessel*) untuk melayani perdagangan antar negara. Sayangnya, kapasitas sebagian besar pelabuhan utama di Indonesia belum mampu melayani kapal sejenis itu, sehingga belum mampu berperan optimal sebagai *International Hub Port* (IHP).

Dari sisi produktifitas pelayaran, berdasarkan data Simoppel 2018 total produksi angkutan barang (dalam negeri/luar negeri) sekitar 1.41 Milyar Ton/Tahun, sedangkan untuk angkutan penumpang mencapai 8,07 juta penumpang/tahun. Jika dibandingkan dengan data hasil survei ATTN (2011) yang diproyeksikan ke Tahun 2018, maka diperkirakan *modal-share* angkutan laut hanya mencapai 5,92% untuk barang dan sedangkan untuk penumpang hanya kurang dari 5%. Sebagai sebuah negara maritim, idealnya peran moda angkutan laut di Indonesia diharapkan bisa lebih besar melalui jaringan pelayaran komersil, perintis, tol laut, kapal ternak, maupun pengembangan SSS (*Short-Sea Shipping*).

1.2.2.4. Pemanfaatan Teknologi dan Sistem Informasi

Di era komunikasi yang sudah sangat maju saat ini, pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) merupakan salah satu kunci keberhasilan penyelenggaraan layanan publik, termasuk transportasi laut di wilayah Indonesia. Pemanfaatan TIK di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada khususnya, serta di industri pelayaran nasional pada umumnya, dapat dikatakan masih dalam tahap awal dan belum terintegrasi sepenuhnya.

Pada Tahun 2016, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah melakukan *launching* portal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang telah mencoba merangkum sejumlah persyaratan dan prosedur berbagai layanan terkait bidang kepelautan dan perkapalan, kenavigasian, kepelabuhan, angkutan, maupun bidang penjagaan laut dan pantai. Langkah awal tersebut, tentu saja perlu ditindaklanjuti dengan upaya untuk mengintegrasikannya hingga ke level pelayanan yang didukung oleh kelembagaan pengelolaan yang lebih kuat. Idealnya, di Unit Organisasi Sebesar Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, disediakan unit khusus (sebaiknya setingkat Eselon III di bawah Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) yang bertugas untuk mengelola dan mengintegrasikan seluruh sistem informasi kinerja, pelayanan, maupun pendataan sarana dan prasarana.

Dalam penyediaan pelayanan di bidang pelayaran, pemanfaatan TIK juga perlu ditingkatkan efektivitasnya dalam menyongsong era industri 4.0. Penerapan INAPORTNET, Layanan Digital di Pelabuhan (*Gate-In* dan *Gate-Out*), dan lain-lain harus menjadi arus utama dalam pembangunan di bidang transportasi laut. Upaya untuk

memanfaatkan TIK yang kompatibel terhadap industri pelayaran internasional akan menjadi salah satu penentu daya saing dan peran transportasi laut nasional dalam dunia pelayaran internasional.

1.2.2.5. Regulasi dan Kebijakan

Untuk mewujudkan penyelenggaraan transportasi laut yang efektif dan efisien serta memenuhi standar internasional maka diperlukan perangkat regulasi yang lengkap, terstruktur, namun tetap sederhana dan efektif sebagai instrumen bagi Pemerintah (c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) dalam menjalankan fungsinya sebagai regulator/pembina pelayaran nasional seperti yang diamanatkan dalam UU No. 17 Tahun 2008.

Oleh karena itu, kebutuhan akan penguatan struktur regulasi di bidang perhubungan laut akan tetap menjadi isu utama dalam periode Renstra 2020-2024 ke depan. Sejak ditetapkannya UU No. 17 Tahun 2008 sudah cukup banyak regulasi pelaksanaan yang sudah ditetapkan, namun masih terdapat 3 substansi yang perlu diatur dalam bentuk PP yang belum ditetapkan, yakni PP *Sea and Coast Guard* dan revisi dari PP Kepelautan serta PP Perkapalan (saat ini masih berlaku PP 7/2000 tentang Kepelautan dan PP 51/2002 tentang Perkapalan).

Selain itu, masih diperlukan sejumlah penetapan dan pembaruan dari regulasi pada level PM/SK Dirjen, diantaranya terkait: garis muat, desain dan pembangunan kapal, jaringan trayek angkutan laut, penguasaan kapal, sistem permodalan kapal, keagenan kapal, standar pelayanan angkutan perintis dan penugasan, pedoman penyusunan masterplan pelabuhan, dlsb). Dari sudut pandang yang berbeda, dalam menjalankan amanat Presiden untuk melakukan penyederhanaan regulasi dan birokrasi, serta penciptaan *Omny Bus Law*, perlu dilakukan evaluasi atas struktur regulasi yang ada saat ini, dimana regulasi yang tumpang tindih dan menghambat investasi serta peningkatan layanan harus dirampingkan untuk memberikan kemudahan dalam berusaha (*ease of doing business*) di bidang pelayaran.

Di masa datang, kebutuhan ratifikasi untuk seluruh konvensi internasional yang dikeluarkan oleh IMO yang selalu berkembang (terutama: STCW, MARPOL, SOLAS) perlu untuk terus diupayakan. Sementara itu, untuk dalam negeri, penyempurnaan regulasi dan aplikasi dari NCVS (*Non-Convention Vessel Standard*) yang masih bersifat *living document* perlu segera dituntaskan, khususnya dalam rangka meningkatkan keselamatan dan kinerja dari pelayaran rakyat. Modernisasi dari sisi rancang bangun, keselamatan dan keamanan, serta efisiensi dari kapal-kapal pelayaran rakyat, akan memberikan sumbangan yang signifikan terhadap kinerja bidang transportasi laut nasional secara keseluruhan.

Selain isu tentang struktur dan kelengkapan regulasi, efektivitas pelaksanaan regulasi di lapangan juga perlu menjadi perhatian. Berbagai upaya sosialisasi regulasi serta bimbingan teknis dan supervisi kepada *stakeholders* (operator kapal, termasuk UPT dan Pemerintah Daerah di lapangan) sangat perlu untuk dilakukan, mengingat sejumlah regulasi terkait dengan konvensi internasional maupun penataan sistem pelayanan akan banyak mengalami perkembangan.

Untuk memastikan bahwa regulasi tersebut dilaksanakan secara tepat dan konsisten di lapangan, maka perlu dikembangkan sistem *reward and punishment* sehingga efektivitas penindakan akan berdampak lebih luas bagi peningkatan layanan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran serta upaya perlindungan lingkungan maritim. Selain itu, perlu dilengkapi berbagai kebutuhan perangkat kelembagaan serta sumber daya manusia, sarana, dan prasarana dari pelaksanaan lapangan, sehingga proses pengawasan dan penegakan aturan dapat dijalankan sebagaimana mestinya.

1.2.2.6. Sistem Kelembagaan Penyelenggaraan

Perlu diakui bahwa fungsi pembinaan yang dilakukan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berikut dengan jajaran UPT di lapangan sesuai amanat UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran masih perlu ditingkatkan optimalisasinya, khususnya dalam memastikan terpenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim, serta meningkatkan konektivitas untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta mendukung kemajuan industri pelayaran nasional.

Berdasarkan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, maka terdapat peralihan tugas, fungsi dan kewenangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, antara lain kewenangan penerbitan Pas Kecil yang prosedur pelaksanaannya telah diatur dalam PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal serta pelaksanaan penyelenggaraan pelabuhan lokal dan regional oleh Pemerintah Daerah melalui mekanisme Penyerahan Personil, Prasarana dan Sarana, dan Pendanaan (P3D) dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah.

Asosiasi di bidang pelayaran yang dibentuk oleh para operator dan pelaku bisnis (seperti: INSA, PELRA, IPERINDO, API, dll) juga memerlukan peran Pemerintah agar terwujud kerjasama antar operator yang lebih baik dan produktif. Sampai saat ini forum IRMK, aplikasi Inaportnet, maupun bentuk kerjasama dalam investasi dan operasional lainnya diantara pelaku bisnis telah memberikan kontribusi secara signifikan namun perlu diperluas aplikasinya pada pelabuhan-pelabuhan lainnya.

Dalam kancah global, peningkatan kerjasama internasional/regional masih perlu ditingkatkan terutama dalam penyelenggaraan layanan di bidang pelayaran, khususnya dalam penyelenggaraan dan pengawasan di sepanjang Alur Laut

Kepulauan Indonesia (ALKI), jaringan pelayaran internasional, perusahaan pelabuhan, penanggulangan pencemaran dan bencana. Selain itu efektivitas kerjasama internasional juga perlu ditingkatkan dalam melindungi tenaga kerja pelaut dan perusahaan pelayaran nasional sebagai salah satu aset negara yang vital.

Upaya koordinasi internal di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut juga perlu ditingkatkan untuk meningkatkan efektivitas kebijakan dan regulasi yang ditetapkan. Perlu adanya sinkronisasi dalam perencanaan kegiatan, khususnya diantara bidang kepelabuhanan, bidang lalu lintas dan angkutan laut serta kenavigasian dalam menyediakan sarana dan prasarana yang terpadu dalam rangka peningkatan konektivitas nasional. Selain itu berbagai upaya sosialisasi maupun lokakarya perlu terus dilakukan dalam rangka mewujudkan kesamaan persepsi dalam menjalankan tugas di lapangan terutama yang menyangkut bidang keamanan dan keselamatan serta perlindungan lingkungan maritim antar unit kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Penjagaan Laut Dan Pantai, Syahbandar, OP, dan KSOP).

Efektivitas koordinasi antar instansi dalam rangka pengembangan sarana dan prasarana transportasi laut juga perlu diperhatikan, sehingga terdapat keserasian dalam penyediaan jaringan maupun pemanfaatan dari infrastruktur perhubungan laut yang telah dibangun untuk menunjang sektor industri, pertanian, perdagangan, pariwisata, pertambangan, dan lain sebagainya.

Pembenahan dan penguatan kelembagaan internal di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, khususnya penguatan *regulatory-body* yang dibentuk pasca UU No. 17 Tahun 2008, terutama Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, UPP, dan KSOP sehingga perannya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta pembinaan perusahaan di pelabuhan dapat terlaksana sesuai dengan target yang ditentukan.

Penataan kembali jumlah dan lokasi termasuk dan restrukturisasi organisasi UPT (Unit Pelaksana Teknis) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menjadi hal yang harus segera dilakukan, karena efektivitas kinerja dari UPT merupakan ukuran keberhasilan dari pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

1.2.2.7. Manajemen Implementasi

Sesuai amanat UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki tugas untuk melakukan pembinaan (pengaturan, pengendalian, dan pengawasan) untuk seluruh bidang pelayaran di seluruh wilayah Indonesia. Oleh karenanya ujung tombak kinerja dari Direktorat

Jenderal Perhubungan Laut sangat tergantung dari kinerja 323 UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang menyebar di seluruh wilayah Indonesia.

Dengan demikian, kelengkapan dan kualitas penyediaan SOP/Juklak/Juknis bagi pelaksanaan kegiatan teknis di lapangan menjadi sangat penting. Sejumlah usulan untuk penyediaan perangkat kerja tersebut perlu diakomodir, diantaranya: petunjuk teknis penyusunan Rencana Induk Pelabuhan dan DLKr/DLKp, prosedur tetap pelaksanaan pemanduan, standarisasi sistem pengoperasian dan pemeliharaan SBNP, prosedur tetap kegiatan SAR, SOP pelaksanaan kegiatan pengamanan dan penertiban di pelabuhan, pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan standar proses pelayanan di pelabuhan, dan lain sebagainya.

Berkaitan dengan efektivitas pelaksanaan ketentuan tatalaksana tersebut di lapangan, diperlukan kajian kebutuhan dan upaya pemenuhan dari sumber daya manusia, sarana, dan prasarana untuk pelaksanaannya, serta dilakukan sosialisasi kepada *stakeholders* terkait di lapangan, khususnya sektor terkait (*industri, oil and gas*, kelautan dan perikanan, pariwisata, dll) agar memahami berbagai ketentuan di bidang pelayaran (khususnya berkenaan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim).

Pelaksanaan penyelenggaraan transportasi laut harus diawali dengan sistem perencanaan dan pembangunan yang terintegrasi. Selanjutnya dalam tahap implementasi dalam penyelenggaraan transportasi laut masih terkendala pada beberapa hal seperti proses pengadaan barang dan jasa serta proses pengadaan lahan, maupun permasalahan teknis pada saat pembangunan, khususnya pelabuhan.

1.2.2.8. Kinerja Pelayanan dan Dampak Transportasi Laut

Ujung dari berbagai permasalahan/isu strategis dalam penyelenggaraan transportasi laut, sebagaimana telah dijelaskan pada **Sub Bab 1.2.1.1** hingga **Sub Bab 1.2.1.7** sebelumnya adalah pada kinerja pelayanan sehingga dampak dari penyelenggaraan transportasi laut di Indonesia. Isu strategis berkaitan dengan hal ini antara lain:

- Biaya logistik yang masih tinggi

Hasil Indeks Logistik Global atau *Logistics Performance Index* (LPI) 2018 yang dirilis Bank Dunia menunjukkan Indonesia menempati peringkat ke-46 dari 160 negara yang dipantau. Baik capaian skor maupun peringkat Indonesia dalam LPI Tahun 2018 naik dibandingkan dengan LPI Tahun 2016. Skor LPI Indonesia tahun 2018 naik 0,17 poin (5,7%) menjadi 3,15 dari 2,98 (tahun 2016). Peningkatan skor tersebut terutama didukung oleh peningkatan dimensi *International Shipments* (meningkat 0,33 poin atau 11,4%), Infrastruktur (0,25 poin; 9,4%), dan *Timeliness* (0,21 poin; 6,1%), *Tracking &*

Tracing (0,11 poin; 3,4%) dan *Logistics Competence* (0,10 poin; 3,3%), sedangkan dimensi *Customs* mengalami penurunan 0,02 poin atau 0,7%.

Perkembangan skor LPI tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan logistik di Indonesia mulai membaik dibandingkan dengan negara tetangga. Hal ini berdampak langsung terhadap besarnya biaya logistik. Namun berdasarkan hasil riset yang dilakukan oleh ALFI (Asosiasi Logistik dan *Forwarder* Indonesia) pada Tahun 2017 biaya logistik Indonesia mencapai 23,5%, masih lebih tinggi dibandingkan Thailand (13,2%), Malaysia (13%) dan Singapura (8,1%).

Transportasi laut memiliki peran penting dalam penurunan biaya logistik tersebut, karena kemampuan angkut yang besar dan daya jelajah yang luas serta mampu menjangkau pulau-pulau terpencil dan terluar, akan mampu mengurangi biaya distribusi, memangkas disparitas harga barang dan jasa, dan mendukung daya saing produk nasional. Hal ini sudah dibuktikan melalui program tol laut dan angkutan perintis. Kedepan tetap diperlukan adanya optimalisasi dalam jaringan pelayaran, peningkatan kinerja pelayanan pelabuhan, serta *intermodality* di pelabuhan untuk menciptakan sistem logistik yang lebih efisien.

- Tingginya persaingan antarmoda

Pembangunan sektor transportasi nasional saat ini telah mencapai babak baru, kemajuan teknologi dan persaingan telah mendorong terciptanya pasar baru (*disruptive intervention*) di bidang transportasi. Moda angkutan udara mengalami perkembangan pesat dalam dekade terakhir dengan tumbuhnya *low cost carrier*, di sektor transportasi darat munculnya transportasi berbasis *on-line* telah merubah pola bertransportasi masyarakat. Moda kereta api dan jalan mendapatkan porsi program pembangunan yang sangat besar dengan pengembangan jaringan di sejumlah pulau besar.

Perkembangan di moda-moda transportasi lain, memberikan konsekuensi terhadap peran dari moda transportasi laut dalam sistem perangkutan nasional. *Modal-share* angkutan laut dalam melayani pergerakan antarkota secara nasional pada Tahun 2016 (hasil prediksi data ATTN 2011) untuk angkutan barang diperkirakan sekitar 5,92%, sedangkan untuk angkutan penumpang hanya kurang dari 5%. Umumnya peran moda laut diperoleh dari pergerakan barang/penumpang antarpulau.

Belum maksimalnya peran moda angkutan laut di negara kepulauan seperti Indonesia, menunjukkan adanya persaingan antarmoda yang sangat tinggi dan cenderung kurang berimbang. Untuk pergerakan penumpang antarpulau peran moda laut saat ini sudah mulai disaingi oleh moda udara, sedangkan untuk pergerakan barang antarpulau (khususnya antara Sumatera-Jawa-Bali-Nusa Tenggara) moda laut belum mampu sepenuhnya mampu bersaing dengan moda jalan.

Ekonomi biaya tinggi pada transportasi laut di Indonesia masih dirasakan, *World Bank* (2014) menyatakan bahwa pengiriman peti kemas (secara komersial) dari Jakarta ke Padang, Banjarmasin, dan Jayapura jauh lebih mahal dibandingkan pengiriman ekspor ke Singapura atau bahkan ke Guangzhou (China). Oleh karena itu, kebijakan yang sudah dijalankan sejak Tahun 2015 perlu terus dioptimalkan, karena hasil evaluasi yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2017) pengoperasian 13 rute tol laut di Tahun 2017 telah mampu memangkas disparitas harga sekitar 15%-20%.

- Pencapaian target *dwelling time*

Dalam RPJMN 2015-2019 ditargetkan *dwelling time* di 4 pelabuhan utama menjadi sekitar 3-4 hari di Tahun 2019 (dari *baseline* sekitar 6-7 hari di Tahun 2014). Data bulan Oktober 2016, target *dwelling time* di 4 pelabuhan utama sudah tercapai di Pelabuhan Tanjung Priok 3,29 hari, di Pelabuhan Makassar 2,95 hari, di Pelabuhan Belawan 3,00 hari, dan di Pelabuhan Tanjung Perak 3,15 hari. Sesungguhnya, capaian *dwelling time* 3-4 hari tersebut masih lebih tinggi dibandingkan dengan standar *dwelling time* di beberapa negara tetangga, seperti Singapura sekitar 1 hari dan Tanjung Pelepas (Malaysia) sekitar 2 hari.

Pemangkasan *dwelling time* untuk pelayanan *export-import* melalui peti kemas akan tetap menjadi salah satu target utama dalam penyelenggaraan sektor transportasi laut dalam beberapa tahun ke depan. Hal ini membutuhkan kerjasama yang erat dengan berbagai instansi terkait dengan administrasi dan pelayanan *export-import* barang.

- Kinerja keselamatan dan keamanan

Target kinerja terkait keselamatan (dalam LKIP 2019) telah mengindikasikan adanya penurunan rasio kejadian kecelakaan transportasi laut. Dilaporkan bahwa rasio kejadian kecelakaan transportasi laut secara nasional turun dari 1,066 kejadian kecelakaan/10.000 *freight* di Tahun 2018 menjadi 0,87 kejadian kecelakaan/10.000 *freight* di Tahun 2019. Sedangkan terkait dengan kejadian gangguan keamanan tidak laporan kejadian (atau 0 gangguan keamanan) baik pada Tahun 2018 maupun di Tahun 2019.

Jika memperhatikan UU 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maupun regulasi internasional yang dikeluarkan IMO, maka upaya peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran lebih diutamakan melalui pemenuhan (*compliance*) terhadap persyaratan kelaiklautan kapal. Dimasa yang akan datang, upaya untuk meningkatkan kinerja dalam pemenuhan kelaiklautan kapal bagi seluruh kapal berbendera Indonesia, baik yang berlayar di dalam negeri maupun di luar negeri, perlu menjadi prioritas utama. Selain untuk menghindari terjadinya kecelakaan maupun gangguan keamanan, *compliance* terhadap

regulasi pelayaran internasional juga menjadi prasyarat agar armada nasional dapat diterima dalam percaturan pelayaran internasional.

- Optimalisasi kinerja pelayaran perintis, tol laut, dan pelayaran rakyat

Indonesia memiliki sebanyak 2.342 pulau yang berpenghuni, yang tentu saja pergerakan antarpulau tersebut hanya dapat dijangkau menggunakan moda laut ataupun udara. Peran pelayaran perintis dan penugasan serta pelayaran rakyat sangat penting, mengingat hanya sebagai kecil pulau yang dapat dilayani oleh pelayaran swasta secara komersil.

Tahun 2018, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengoperasikan sebanyak 113 trayek angkutan perintis dan 18 trayek tol laut, sedangkan untuk Tahun 2017 dioperasikan sebanyak 96 trayek angkutan perintis dan 13 trayek tol laut. Secara umum trayek-trayek tersebut telah mampu menjangkau hingga sekitar 84 daerah tertinggal, terpencil, dan terluar di seluruh NKRI (atau 68%) dari total 122 daerah yang ditetapkan oleh Pemerintah). Adapun terkait dengan pelayaran rakyat, di Tahun 2017, Pemerintah telah melakukan pembangunan sebanyak 24 kapal yang akan segera diserahkan pengoperasiannya ke sejumlah Pemerintah Daerah. Ke depan, bukan saja jangkauan pelayanan pelayaran perintis dan tol laut yang perlu ditingkatkan, tetapi juga regularitas serta efektivitasnya dalam menciptakan konektivitas dan pemerataan pembangunan nasional.

- Optimalisasi program *beyond cabotage*

Di era global, daya saing pelaku usaha di industri pelayaran nasional akan sangat menentukan keberhasilan Indonesia dalam menyediakan konektivitas global maupun nasional. Oleh karenanya sesuai kebijakan dalam UU No. 17 Tahun 2008, pemberdayaan industri pelayaran nasional akan tetap menjadi agenda besar dalam Renstra 2020-2024 ini, di mana sejak era pemberlakuan asas *cabotage* mulai Tahun 2005, daya saing industri pelayaran dalam negeri sudah meningkat dengan dikuasainya pangsa pasar angkutan laut dalam negeri oleh kapal nasional hingga hampir 100%. Kedepan fokus pemberdayaan diharapkan mengarah kepada *beyond-cabotage*, agar pangsa pasar angkutan laut luar negeri dapat lebih ditingkatkan (Tahun 2019, pangsa pasar angkutan luar negeri oleh pelayaran nasional masih sekitar 4,98%).

Optimalisasi kebijakan *beyond cabotage* dapat dilakukan melalui harmonisasi berbagai regulasi dan kebijakan baik dari sektor pelayaran, perdagangan, keuangan, maupun hankam, termasuk diantaranya pemberian insentif fiskal. Penerapan secara penuh kebijakan *beyond cabotage* akan melalui beberapa tahapan sehingga diperlukan adanya *roadmap* yang terstruktur dengan target komoditas serta negara tujuan yang dapat diperluas dari tahun ke tahun.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN 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 periode Tahun 2020-2024 sebagaimana tertuang dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020).

2.1.1 Visi, Misi, dan Arahan Presiden 2020 – 2024

Visi presiden dan wakil presiden terpilih 2020-2024 Jokowi-Ma'ruf Amin sebagaimana tercantum di dalam dokumen RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020) adalah sebagai berikut:

***TERWUJUDNYA INDONESIA MAJU YANG BERDAULAT, MANDIRI, DAN
BERKEPRIBADIAN BERLANDASKAN GOTONG ROYONG***

Adapun penjelasan dari pernyataan visi tersebut adalah sebagai berikut:

- 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;
- 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.
- Berkepribadian dan gotong royong terus menjadi kekuatan kerja bersama kita dalam melakukan transformasi dan berbagai lompatan kemajuan. Selama empat tahun ini kita sudah membuktikan bahwa dengan persatuan dan kerja bersama, apa pun bisa dicapai oleh bangsa Indonesia. Maka, dalam lima tahun ke depan, kita yakin nilai-nilai persatuan, akhlakul karimah, dan semangat gotong royong dapat membawa Indonesia menjadi negara yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian, sesuai amanat Pancasila dan UUD 1945.

Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional tersebut ditempuh melalui 9 (sembilan) misi pembangunan nasional sebagai berikut:

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia.

2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri, dan berdaya saing.
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan.
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan.
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa.
6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.
7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga.
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif, dan terpercaya.
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan.

Selanjutnya, Presiden juga memberikan 5 arahan utama untuk periode 2020-2024 dalam rangka melaksanakan cita-cita jangka panjang nasional, yakni misi Nawacita dan pencapaian sasaran visi Indonesia 2045, yakni:

1. Pembangunan Sumber Daya Manusia;
2. Pembangunan Infrastruktur;
3. Penyederhanaan Regulasi;
4. Penyederhanaan Birokrasi;
5. Transformasi Ekonomi.

Adapun deskripsi lebih detail terkait dengan arahan Presiden tersebut disampaikan pada **Tabel 2.1**.

Tabel 2.1 Arahan Utama Presiden untuk Periode Pembangunan 2020-2024

NO	ARAHAN UTAMA	DESKRIPSI
1	Pembangunan SDM	Membangun SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama industri dan talenta global
2	Pembangunan infrastruktur	Melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat
3	Penyederhanaan regulasi	Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan <i>omnibus law</i> , terutama menerbitkan 2 Undang-Undang. pertama, UU Cipta Lapangan Kerja, kedua, UU Pemberdayaan UMKM
4	Penyederhanaan birokrasi	Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang panjang, dan menyederhanakan eselonisasi
5	Transformasi ekonomi	Melakukan transformasi ekonomi dari ketergantungan sda menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah tinggi bagi kemakmuran bangsa demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia

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

2.1.2 Agenda Pembangunan Nasional 2020 – 2024

Pelaksanaan visi, misi, dan arahan Presiden tersebut dalam aktivitas pembangunan nasional dilakukan melalui 7 agenda Pembangunan Nasional (PN) RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020), yakni:

- PN1 Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan**
- PN2 Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan**
- PN3 Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing**
- PN4 Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan**
- PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar**
- PN6 Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim**
- PN7 Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik**

Secara spesifik, dalam RPJMN 2020-2024 sektor transportasi masuk ke dalam agenda pembangunan nasional yang ke-5, yakni “PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar”. Dalam hal ini, kerangka nasional pembangunan infrastruktur pada RPJMN 2020-2024 disampaikan pada **Gambar 2.1**, di mana PN5 tersebut memiliki 5 Program Prioritas, yakni:

PP1 Infrastruktur Pelayanan Dasar

- a. Penyediaan akses perumahan dan permukiman layak, aman dan terjangkau
- b. Penyediaan Akses Air Minum dan Sanitasi Layak dan Aman;
- c. Pengelolaan Air Tanah dan Air Baku Berkelanjutan;
- d. Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
- e. Ketahanan Kebencanaan Infrastruktur;
- f. Waduk Multiguna dan Modernisasi Irigasi.

PP2 Infrastruktur Ekonomi

- a. Konektivitas jalan;
- b. Konektivitas kereta api;
- c. Konektivitas laut;
- d. Konektivitas udara;
- e. Konektivitas darat.

PP3 Infrastruktur Perkotaan

- a. Transportasi perkotaan;
- b. Energi dan ketenagalistrikan perkotaan;
- c. Infrastruktur dan ekosistem TIK perkotaan;
- d. Penyediaan akses air minum dan sanitasi yang layak dan aman di perkotaan;
- e. Penyediaan akses perumahan dan permukiman layak, aman, dan terjangkau di perkotaan.

PP4 Energi dan Ketenagalistrikan

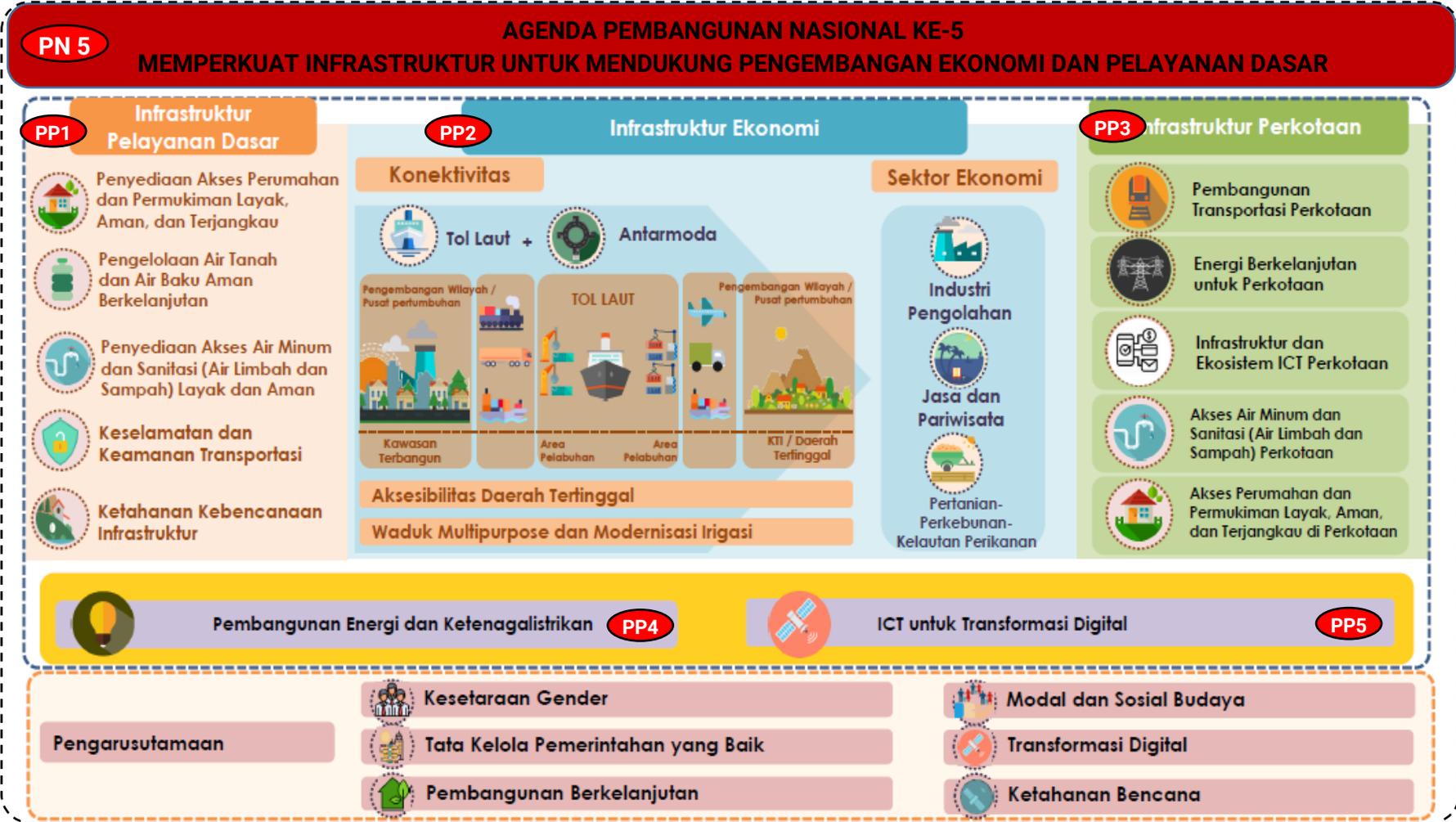
- a. Keberlanjutan penyediaan energi dan ketenagalistrikan;
- b. Akses serta keterjangkauan energi dan ketenagalistrikan.

PP5 Transformasi Digital

- a. Penuntasan infrastruktur TIK;
- b. Pemanfaatan infrastruktur TIK;
- c. Fasilitas pendukung transformasi digital.

Pelaksanaan dari setiap Program Prioritas (PP) melalui sejumlah Kegiatan Prioritas (KP). Sektor transportasi masuk ke dalam PP1, PP2, dan PP3, dengan KP serta sasaran, target, dan indikator sebagaimana disampaikan pada **Tabel 2.2.**²

² Dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020), agenda pembangunan nasional ke-5 atau "PN5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar" memiliki 5 Program Prioritas (PP) dengan 23 Kegiatan Prioritas (KP). Dalam hal ini, sektor transportasi masuk ke dalam (1) PP1. Infrastruktur Pelayanan Dasar pada KP.4 Keselamatan dan Keamanan Transportasi, (2) PP2. Infrastruktur Ekonomi pada KP.1 Konektivitas Jalan, KP2. Konektivitas Kereta Api, KP3. Konektivitas Laut, KP 4. Konektivitas Udara, KP 5. Konektivitas Darat serta (3) PP3. Infrastruktur Untuk Mendukung Perkotaan pada KP1. Transportasi Perkotaan.



Gambar 2.1 Kerangka Pembangunan Infrastruktur Nasional 2020-2024 (Sumber: RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020))

Tabel 2.2 Sasaran, Indikator, dan Target Pembangunan Transportasi dalam Dokumen RPJMN 2020-2024

KERANGKA PEMBANGUNAN			SASARAN	INDIKATOR	BASELINE 2019	TARGET 2024			
PN	PP	KP							
PN5	Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar								
	PP1		Infrastruktur Pelayanan Dasar	Meningkatnya penyediaan infrastruktur layanan dasar	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan per 10.000 kendaraan terhadap angka dasar tahun 2010 (%)	53	65		
					Rata-rata waktu tanggap pencarian dan pertolongan (menit)	28	25		
		KP4	Keselamatan dan Keamanan Transportasi		Rasio kejadian kecelakaan pelayaran per 10.000 pelayaran (rasio)		1,19		
					Rasio kejadian kecelakaan penerbangan per 1 juta penerbangan (rasio)		50		
					Rasio kejadian kecelakaan KA per 1 juta km perjalanan KA (rasio)		0,23		
					Rata-rata waktu tanggap pencarian dan pertolongan (menit)		28		
	PP2		Infrastruktur Ekonomi	Meningkatnya konektivitas wilayah	Waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau (Jam/100 Km)	2,3	1,9		
					Panjang jalan tol baru yang terbangun dan/atau beroperasi (Km)	1.461	2.500		
					Panjang jalan baru yang terbangun (Km)	3.387	3.000		
					Persentase kondisi mantap jalan nasional/provinsi/kabupaten-kota (%)	92/68/57	97/75/65		
					Panjang jaringan KA yang terbangun (kumulatif) (Km's)	6.164	7.451		
					Kondisi jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) kategori 1 dan 2 (%)	81,5	94,0		
					Rute pelayaran yang paling terhubung (<i>loop</i>) (%)	23	27		
					Jumlah pelabuhan utama yang memenuhi standar (lokasi)	1	7		
					Jumlah rute subsidi tol laut (rute)	14	25		
					Jumlah pelabuhan penyeberangan baru yang dibangun (lokasi)	24	36		
					Jumlah bandara baru yang dibangun (lokasi)	15	21		
					Jumlah rute jembatan udara (rute)	35	43		
					KP1	Konektivitas Jalan	Panjang jalan baru yang dibangun (km)		3000
							Persentase kondisi mantap jalan nasional (%)		97
							Persentase kondisi mantap jalan provinsi (%)		75
	Persentase kondisi mantap jalan kabupaten/kota (%)		65						
	KP2	Konektivitas Kereta Api	Panjang jalur KA yang dibangun (termasuk reaktivasi dan jalur ganda) (km)						
			Persentase kondisi jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> kategori 1 dan 2 (persen)		94				
			Panjang jalur KA yang beroperasi (km)						

KERANGKA PEMBANGUNAN				SASARAN	INDIKATOR	BASELINE 2019	TARGET 2024
PN	PP	KP					
					Jumlah simpul transportasi yang terakses Kereta Api (bandara dan pelabuhan) (lokasi)		
		KP3	Konektivitas Laut		Jumlah pelabuhan pelabuhan utama yang mencapai standar pelayanan (lokasi)		28
					Jumlah trayek subsidi tol laut (trayek)		25
		KP4	Konektivitas Udara		Jumlah rute jembatan udara (Rute)		34
					Jumlah bandara baru yang dibangun (lokasi)		21
					Jumlah bandara hub primer yang ditingkatkan kapasitasnya (lokasi)		10
					Jumlah bandara perairan (<i>waterbased airport</i>) yang dibangun (lokasi)		5
		KP5	Konektivitas Darat		Jumlah pelabuhan penyeberangan baru yang dibangun (lokasi)		36
	PP3		Infrastruktur Perkotaan	Meningkatnya layanan angkutan umum massal di 6 (enam) kota metropolitan	Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (kota)	1	6
					Jumlah kota yang dibangun perlintasan tidak sebidang (kota)	3	6
		KP6	Transportasi Perkotaan		Jumlah angkutan massal berbasis rel yang dibangun (kota)		7
					Jumlah Jalur Khusus BRT yang dibangun/ dikembangkan (kota)		
					Jumlah angkutan umum perkotaan berbasis jalan (BRT dan Sistem Transit) yang dibangun (kota)		

Sumber: RPJMN 2020-2024 (Perpres No 18 Tahun 2020)

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

Muatan tentang visi, misi, tujuan, dan sasaran strategis Kementerian Perhubungan yang dicantumkan di dalam dokumen ini terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024.

2.2.1 Visi Kementerian Perhubungan

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020 – 2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020 – 2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”.

Penjabaran Visi Kementerian Perhubungan dapat dimaknai sebagai berikut:

Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. 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 berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya saing berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.

Nilai tambah berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan ini apabila dilihat dalam konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020 – 2024 adalah sebagai berikut:

Pertama, konektivitas nasional memberikan andil yang strategis dan menentukan dalam rangka mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan, terutama terkait ketimpangan akses dan pemerataan pembangunan antar kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur, maupun antar kesenjangan pembangunan secara sektoral.

Kedua, konektivitas nasional mampu memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan konsep Tol Laut, mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antar wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.

Ketiga, konektivitas nasional mampu menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas, sehingga cita-cita nasional untuk menjadikan Indonesia sebagai negara berpenghasilan menengah-tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.

Keempat, melalui konektivitas nasional, strategi pembangunan untuk meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing dapat dilakukan melalui peningkatan aksesibilitas masyarakat ke fasilitas pelayanan kesehatan, pelayanan pendidikan, serta sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

Pengurangan kesenjangan dan menjamin pemerataan pembangunan merupakan salah satu fokus kebijakan pembangunan Indonesia 2005 – 2025. Pemerintah menempuh strategi pembangunan yang menekankan upaya terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kementerian Perhubungan guna mewujudkan **Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah, ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan**, sebagai berikut :

Kementerian Perhubungan melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3 dan nomor 4 dengan uraian sebagai berikut :

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;

2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi bencana;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan inovasi dan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Misi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan tersebut diatas, sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

2.2.3 Tujuan dan Sasaran Kementerian Perhubungan 2020-2024

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan.

Tujuan Pembangunan sektor Perhubungan Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;

5. Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator outcome dan bukan merupakan indikator output. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut :

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,69 pada tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
 - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024;
 - b. Capaian on time Performance (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada tahun 2024.
3. Meningkatnya level keselamatan dan keamanan yang diukur dengan menurunnya rasio fatalitas kejadian kecelakaan transportasi menjadi 0,826 pada tahun 2024.

Sasaran adalah penjabaran dari tujuan merupakan hasil yang diharapkan dari suatu tujuan yang diformulasikan secara spesifik, terukur, dan rasional. Sesuai dengan kaidah perumusan sasaran yang harus memenuhi kriteria *specific, measurable, achievable, relevant, time bound dan continuously improve* (SMART-C), maka sasaran harus mempunyai indikator yang terukur dan penetapan sasaran akan lebih mengarahkan pencapaian tujuan secara lebih fokus sehingga pengerahan dan pendayagunaan sumber daya untuk mencapainya dapat lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025, sasaran pembangunan lima tahunan tahap ke-4 (RPJMN 2020-2025) diarahkan pada ***Terwujudnya masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif***. Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 juga mencantumkan target **Indonesia Berpenghasilan Menengah - Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan**. Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah :

1. Konektivitas Poros Maritim;
2. Konektivitas Multimoda;
3. Keselamatan Transportasi; dan
4. Transportasi Perkotaan.

Empat (4) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024, sebagai berikut :

1. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
2. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
3. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
4. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Sasaran strategis pembangunan Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, sasaran strategis dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020-2024 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2015-2019 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan.

Dengan berlandaskan pada isu strategis dimaksud dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 serta dinamika diskusi dan pembahasan selama penyusunan studi ini, maka penyusunan sasaran strategis berikut Indikator Kinerja Utama (IKU) nya dapat dijelaskan sebagai berikut:

SS 1. Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

Untuk mewujudkan tujuan:

1. **Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian on time performance dan penurunan emisi gas rumah kaca;**
2. **Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum, dan meningkatnya tata kelola organisasi;**
3. **Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.**

SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.

Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Sasaran Strategis yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan tahun 2020 – 2024 disusun sebagai indikator outcome dan bukan merupakan indikator output, yang dijabarkan menjadi 3 (tiga) sasaran strategis dan 5 (lima) sasaran penunjang menggunakan pendekatan metode Balanced Score Card (BSC) yang dibagi dalam 4 (empat) perspektif yaitu stakeholder perspective, customer perspective, internal process perspective dan learning and growth perspective, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Stakeholders Perspective

Mencakup SS-1 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional

Dan mencakup SS-3 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 juta Keberangkatan

2. Customer Perspective

Mencakup SS-2 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi
- IKSS 2.2 On Time Performance Layanan Transportasi

3. Internal Process Perspective

a. Mencakup SSp-4 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKSp 4 Kualitas Tata Kelola Kebijakan Regulasi dan Hukum

b. Mencakup SSp-5 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKSp 5 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Yang Kompeten

c. Mencakup SSp-6 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- Nilai indeks RB

d. Mencakup SSp-7 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- Opini BPK

e. Mencakup SSp-8 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- Persentase penurunan emisi GRK sektor transportasi

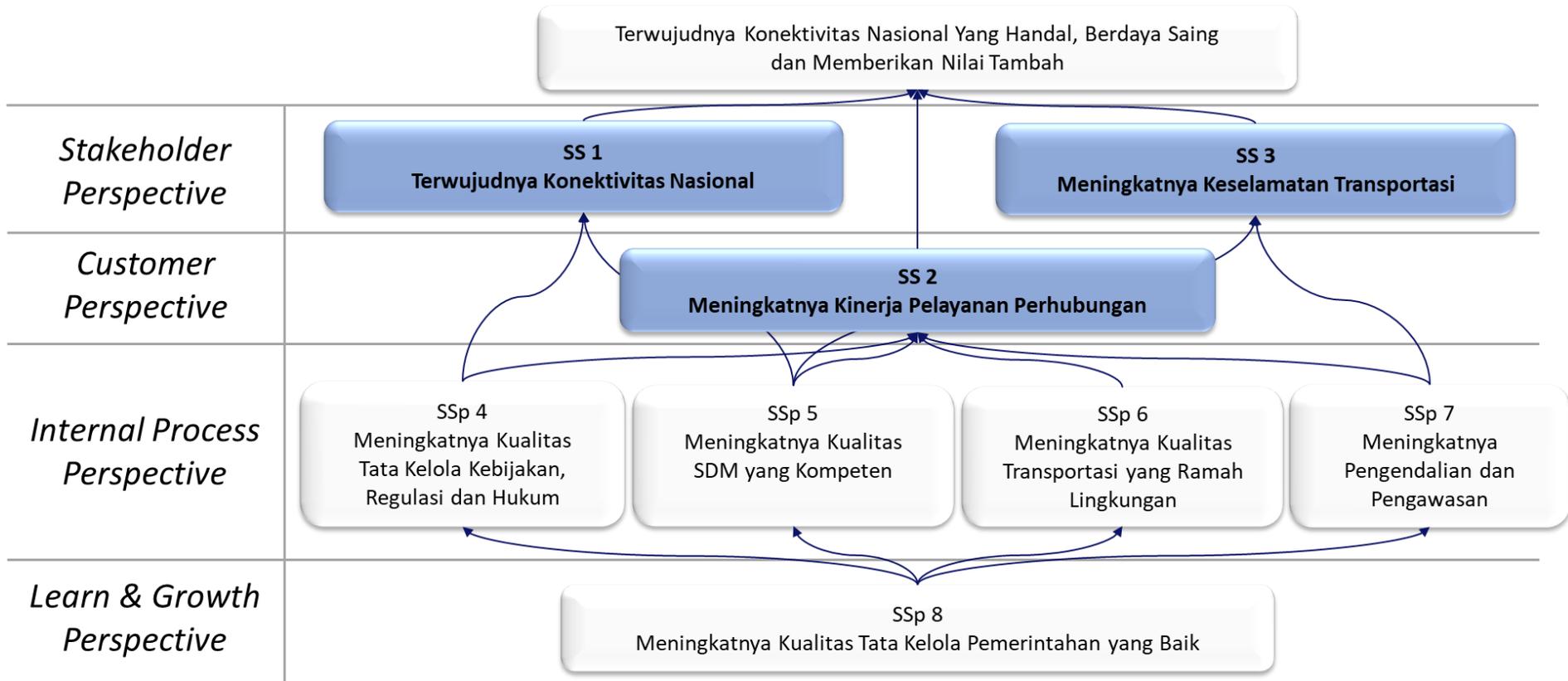
Perwujudan Visi Presiden dalam sektor Perhubungan dan langkah konkret untuk mencapainya yang dijabarkan ke dalam Tujuan dan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan, tersaji pada Tabel 2.3 berikut.

Tabel 2.3 Langkah Konkrit Pencapaian Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan, Tujuan, Sasaran dan Indikator Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

NO	MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR SASARAN STRATEGIS
1	Meningkatnya integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi	Rasio aksesibilitas masyarakat terhadap jasa transportasi	Terwujudnya konektivitas dan aksesibilitas nasional	Rasio konektivitas dan aksesibilitas nasional
2	Meningkatnya kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan	Meningkatnya kinerja layanan transportasi	Indeks kinerja layanan transportasi	Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan	Indeks kinerja pelayanan perhubungan
3	Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi	Presentase tingkat kecelakaan pengguna jasa transportasi	Meningkatnya keselamatan perhubungan	Level keselamatan transportasi
4	Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten	Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dari Kementerian PANRB	Meningkatnya keterpaduan perencanaan, penyusunan program dan penganggaran	Tingkat Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman dan Penganggaran
				Meningkatnya kualitas rumusan dan pelaksanaan kebijakan serta regulasi	Tingkat pemanfaatan rekomendasi kebijakan Presentase regulasi yang terimplementasi
				Terwujudnya pengawasan dan pengendalian intern yang	Rata-rata indeks opini BPK atas Laporan Kementerian Perhubungan

NO	MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR SASARAN STRATEGIS
				memberikan nilai tambah	Persentase Rekomendasi hasil pemeriksaan BPK yang ditindaklanjuti
					Persentasi Rekomendasi hasil audit kinerja ITJEN yang ditindaklanjuti
				Meningkatnya ASN Kementerian Perhubungan yang kompeten dan berintegritas	Tingkat pemenuhan ASN Perhubungan yang kompeten dan berintegrasi
				Meningkatnya tata kelola pemerintahan di Kementerian Perhubungan yang baik	Nilai RB Kementerian Perhubungan
					Reputasi Kementerian Perhubungan
5	Mewujudkan pengembangan inovasi dan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim	Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi	Tingkat penggunaan Teknologi Transportasi yang ramah lingkungan	Meningkatnya pemanfaatan inovasi terapan Bidang Perhubungan	Tingkat Pemanfaatan Inovasi Terapan di Bidang Perhubungan yang ditindaklanjuti
					Penerapan teknologi transportasi berbasis ramah lingkungan

Selengkapnya kompilasi secara lengkap memuat Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada **Gambar 2.3** dan **Tabel 2.4** dibawah ini.



Gambar 2.2 Peta Strategi Kementerian Perhubungan 2020-2024
Sumber: Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 (PM No. 80 Tahun 2020)

Tabel 2.4 Sasaran Strategis (SS) dan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024

SASARAN STRATEGIS (UTAMA)		INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS)		FORMULASI	META INDIKATOR	
STAKEHOLDERS	SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	$K_{TNas} = (K_{TD} \times W_{TD}) + (K_{TL} \times W_{TL}) + (K_{TU} \times W_{TU}) + (K_{KA} \times W_{KA}) + (K_{TP} \times W_{TP})$ <p> W_{TD} = bobot konektivitas transportasi darat (23,75%) W_{TL} = bobot konektivitas transportasi laut (23,75%) W_{TU} = bobot konektivitas transportasi udara (23,75%) W_{KA} = bobot konektivitas transportasi KA (23,75%) W_{TP} = bobot konektivitas transportasi perkotaan (5,00%) </p>	<p>Rasio Konektivitas Transportasi Darat (K_{TD}) = (Jumlah KSN, DTPK, dan Pusat Kegiatan Nasional yang terlayani Angkutan Umum dan Angkutan Penyeberangan DIBANDINGKAN Jumlah KSN, DTPK, dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan) Angka Rasio adalah 1 s/d 0</p> <p>Dimana: 1 = seluruh lokasi yang ditetapkan TELAH terlayani 0 = seluruh lokasi yang ditetapkan BELUM terlayani</p> <p>Catatan :</p> <p>A. Kawasan Strategis Nasional (KSN):</p> <ol style="list-style-type: none"> 10 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) yang telah diberi subsidi 13 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang telah diberi subsidi 9 Kawasan Industri (KI) yang telah diberi subsidi <p>B. DTPK: Daerah Terpencil, Perbatasan, dan Perbatasan yang telah diberi subsidi</p> <p>C. Pusat Kegiatan Nasional</p> <p>D. Angkutan Umum:</p> <ol style="list-style-type: none"> AKAP Keperintisan Jalan Lintas Penyeberangan (Komersil+Perintis) <p><i>Baseline 2019: 98 Kawasan (PKN, DTPK, PKN)</i></p> <p>Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional (K_{TL}) = Jumlah pelabuhan yang telah dilayani angkutan laut DIBANDINGKAN dengan jumlah pelabuhan laut yang digunakan untuk angkutan laut</p> <p><i>*) sesuai dengan Sub Lampiran A1 dalam KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional adalah sebanyak 636 pelabuhan</i></p>

SASARAN STRATEGIS (UTAMA)			INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS)		FORMULASI	META INDIKATOR
						<p>Angka Rasio adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh Pelabuhan Laut yang digunakan untuk angkutan laut TELAH terlayani 0 = seluruh Pelabuhan Laut yang digunakan untuk angkutan laut BELUM terlayani</p> <p>Rasio Konektivitas Udara (K_{TU}) = (Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri + Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis + Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis) DIBANDINGKAN (Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 166 Tahun 2019 + Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) Angka Rasio adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh Bandara yang ditetapkan TELAH terlayani 0 = seluruh Bandara yang ditetapkan BELUM terlayani</p> <p>Rasio Konektivitas Transportasi KA (K_{KA}) = (Jumlah wilayah terhubung jaringan layanan KA pada tahun berjalan DIBANDINGKAN jumlah wilayah terhubung jaringan layanan KA sesuai RIPNAS) Angka Rasio adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh jaringan KA yang ada di RIPNAS TELAH terlayani 0 = seluruh jaringan KA yang ada di RIPNAS BELUM terlayani</p> <p>Rasio Konektivitas Perkotaan (K_{TP}) = (Jumlah kawasan perkotaan prioritas yang telah dikembangkan sistem angkutan umum massal berbasis jalan DIBANDINGKAN Jumlah kawasan perkotaan prioritas) Dimana:</p>

SASARAN STRATEGIS (UTAMA)			INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS)		FORMULASI	META INDIKATOR
						1. Apabila dalam 1 kota sudah ada layanan sistem angkutan umum massal (SAUM) perkotaan maka dihitung = 1 2. Apabila dalam 1 kota belum ada layanan sistem angkutan umum massal (SAUM) maka dihitung = 0 3. Kawasan perkotaan prioritas : <ol style="list-style-type: none"> 9 Kota Metropolitan (DKI Jakarta, Medan, Bandung, Semarang, Surabaya, Makassar, Palembang, Denpasar, Banjarmasin); 3 DPP (Yogyakarta-Borobudur, Mataram-Mandalika, Manado-Likupang) 4 Kota Baru (Maja, Tanjung Selor, Sofifi, Sorong) IKN (Balikpapan) 5 Kota lainnya (Pekanbaru, Batam, Surakarta, Salatiga, Singkawang)
CUSTOMER	SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Persentase rata-rata capaian Nilai Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Layanan Transportasi Darat, Laut, Udara dan KA (C_{ikm})	<i>Hasil survei penilaian publik atas penyelenggaraan angkutan pada masa Lebaran</i> terhadap pelayanan angkutan mudik gratis, angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP), dan angkutan penyeberangan, serta tingkat pelayanan lalu lintas di jalan. (Pelaksana survei: PPTB – Balitbang – eksternal)
						Nilai Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Layanan Angkutan Laut (Sesuai dengan Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan SKM)
						Nilai Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Layanan Angkutan Udara (Sesuai dengan Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan SKM)
						Nilai Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Layanan Angkutan Kereta Api (Sesuai dengan Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan SKM)
			IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	Persentase capaian rata-rata nilai <i>on Time Performance</i> (OTP) Angkutan SDP, Laut, Udara, KA dan Perkotaan berbasis jalan (C_{otp})	Nilai OTP Angkutan Jalan (Perkotaan) = Nilai OTP pada layanan BRT di 21 LOKPRI Pengembangan Transportasi Metropolitan / Perkotaan

SASARAN STRATEGIS (UTAMA)			INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS)		FORMULASI	META INDIKATOR
						<p>Angka Nilai OTP adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh layanan BRT pada 21 lokpri TELAH tepat waktu 0 = seluruh layanan BRT pada 21 lokpri BELUM tepat waktu</p>
						<p>Nilai OTP Angkutan Penyeberangan = (Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama / Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama) Angka Nilai OTP adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh layanan penyeberangan pada lintas utama TELAH tepat waktu 0 = seluruh layanan penyeberangan pada 7 lintas utama BELUM tepat waktu</p>
						<p>Nilai OTP Angkutan Laut = Nilai OTP pada pelabuhan utama dan pengumpul yang telah mencapai target kinerja yang ditetapkan (WT, AT, ET/BT) Angka Nilai OTP adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh layanan angkutan laut pada pelabuhan utama dan pengumpul TELAH tepat waktu 0 = seluruh layanan angkutan pada Pelabuhan utama dan pengumpul BELUM tepat waktu</p>
						<p>Nilai OTP Angkutan Udara = (Jumlah penerbangan tepat waktu / Jumlah total penerbangan) Angka Nilai OTP adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh layanan penerbangan TELAH tepat waktu 0 = seluruh layanan penerbangan BELUM tepat waktu</p>
						<p>Nilai OTP Angkutan KA = (keberangkatan / kedatangan angkutan penumpang KA yang tepat waktu pada tahun berjalan DIBANDINGKAN total keberangkatan / kedatangan angkutan penumpang KA) Angka Nilai OTP adalah 1 s/d 0</p>

SASARAN STRATEGIS (UTAMA)		INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS)		FORMULASI	META INDIKATOR
					Dimana: 1 = seluruh layanan angkutan KA TELAH tepat waktu 0 = seluruh layanan angkutan KA BELUM tepat waktu
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3.1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio kejadian kecelakaan transportasi: $\frac{k_{AJ} + k_{SDP} + k_{laut} + k_{udara} + k_{KA}}{5}$	<p>Rasio kejadian kecelakaan angkutan jalan (k_{AJ}) $\frac{\sum \text{kecelakaan (AKAP + PERINTIS)}_t}{\sum \text{trip (AKAP + PERINTIS)}_t}$</p> <p>Rasio kejadian kecelakaan angkutan penyeberangan (k_{SDP}) $\frac{\sum \text{kecelakaan } A_{SDP} (\text{KOMERSIL + PERINTIS})_t}{\sum \text{trip (KOMERSIL + PERINTIS)}_t}$</p> <p>Rasio kejadian kecelakaan angkutan laut (k_{laut}) $\frac{\sum \text{kecelakaan } A_{laut}_t}{\sum \text{SPB}_{ditjen hubla}}$</p> <p>Rasio kejadian kecelakaan angkutan udara (k_{udara}) $\frac{\sum \text{kecelakaan } A_{udara} (\text{AOC 121+AOC 135})}{\sum \text{Keberangkatan}_{(\text{AOC 121+AOC 135})}}$</p> <p>Rasio kejadian kecelakaan angkutan KA (k_{KA}) $\frac{\sum \text{kecelakaan } A_{KA}}{\sum \text{KM tempuh perjalanan}_{t_{KA}}}$</p>
SSp 4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKSp 4	Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	<p>Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum: $C_{reg} \times W_{reg} + C_{kaj} \times W_{kaj} + C_{kajst} \times W_{kajst}$</p> <p>W_{reg} = 65% W_{kaj} = 25% W_{kajst} = 10%</p>	<p>Regulasi Kemenhub yang Implementatif (C_{reg}) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat "Class Action" oleh masyarakat dibandingkan dengan jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan</p> <p>Pada tahun 2024, diharapkan seluruh Regulasi yang dikeluarkan oleh Kemenhub tidak mendapatkan "Class Action" dari masyarakat Angka Rasio adalah 1 s/d 0 Dimana: 1 = seluruh regulasi yang dikeluarkan oleh Kemenhub di "Class Action" oleh masyarakat</p>

SASARAN STRATEGIS (UTAMA)		INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS (IKSS)		FORMULASI	META INDIKATOR	
					0 = seluruh regulasi yang dikeluarkan oleh Kemenhub tidak di"Class Action" oleh masyarakat	
					<p>Tingkat kemanfaatan hasil kajian untuk rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan (C_{kaj}) Prosentase Rumusan Rekomendasi Kebijakan pada (t-2) yang dimanfaatkan/diterima oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan <i>stakeholder</i></p> <p>Tingkat kemanfaatan hasil kajian untuk rumusan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan (C_{kajst}) Persentase Rekomendasi Hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada (t-2) yang dimanfaatkan/diterima oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan <i>stakeholder</i></p>	
	SSp 5	Meningkatnya Kualitas SDM yang Kompeten	IKSp 5	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten dan Berkeselamatan: $C_{vokasi} \times W_{vokasi} + C_{kompetensi} \times W_{kompetensi}$ Dimana: W_{vokasi} = Bobot Persentasi penyerapan lulusan diklat pembentukan 60% $W_{kompetensi}$ = Bobot persentase lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi 40%	<ol style="list-style-type: none"> Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi (C_{vokasi}) Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang bersertifikat kompetensi (C_{kompetensi})
LEARN & GROWTH	SSp 6	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKSp 6	Nilai Indeks RB	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan oleh Kementerian PAN-RB	
	SSp 7	Meningkatnya Pengendalian dan Pengawasan	IKSp 7	Opini BPK	Opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan	
	SSp 8	Meningkatnya kualitas transportasi yang ramah lingkungan	IKSp 8	Persentase penurunan emisi GRK sektor transportasi	Persentase penurunan emisi GRK sektor transportasi : $C_{grk} = \frac{R_{grk}}{T_{grk_{t=2024}}} \times 100\%$	Penurunan kadar CO ₂ sektor transportasi yang semakin banyak menunjukkan aksi penggunaan moda transportasi yang ramah lingkungan berhasil, termasuk di dalamnya pemanfaatan teknologi transportasi yang ramah lingkungan. Target penurunan CO ₂ pada tahun 2024 sebesar 5,13 juta ton CO ₂ (T _{grk})

Sumber: Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 (PM No. 80 Tahun 2020)

2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

2.3.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024

Dengan mengacu kepada visi Presiden 2020-2024 serta visi dari Kementerian Perhubungan 2020-2024 yang telah disampaikan pada bagian sebelumnya, maka ditetapkan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 – 2024 adalah:

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang andal, professional, inovatif, dan berintegritas dalam pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian, berlandaskan gotong-royong”

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

- a) **Andal:** diindikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi laut yang baik dan dapat memberi kepercayaan masyarakat sehingga memberi kepuasan publik;
- b) **Professional:** diindikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi laut yang memiliki karakter sumber daya manusia yang melaksanakan tugas dengan kesungguhan, sesuai kompetensi yang dimiliki dan tanggung jawab yang diberikan;
- c) **Inovatif:** diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi laut yang didukung oleh SDM yang selalu berusaha melakukan perbaikan atas proses kerja yang tidak sesuai dengan sistem operasional prosedur kerja, mempelajari, memahami dan mengikuti proses bisnis kerja yang telah ditetapkan;
- d) **Integritas:** diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi laut yang jujur, dapat dipercaya, berkarakter dan bertanggung jawab sehingga 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, berkelanjutan.

2.3.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020 - 2024

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024, sebagai perwujudan upaya yang akan dilakukan untuk melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Misi 2 Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing, Misi 3 Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan dan misi 9 Pengelolaan Pemerintahan yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya, dengan uraian adalah sebagai berikut:

- 1) Memberikan dukungan teknis dan administrasi serta analisis yang cepat, akurat dan responsif, kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam pengambilan kebijakan penyelenggaraan pemerintahan negara;
- 2) Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dalam menyelenggarakan kekuasaan tertinggi atas transportasi laut;
- 3) Menyelenggarakan pelayanan yang efektif dan efisien di bidang pengawasan, administrasi umum, informasi dan hubungan kelembagaan dalam penyelenggaraan transportasi laut; dan
- 4) Meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan prasarana Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

2.3.3 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024

a. Hirarki Tujuan dan Sasaran

Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kinerja) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) (seperti yang digunakan pada level Kementerian Perhubungan), yang terdiri dari 4 perspektif, yakni:

- *Stakeholders Perspective* (SP), yang merepresentasikan pencapaian sasaran dampak/manfaat (*impact/benefit*) yang diinginkan oleh pemangku kepentingan (utamanya adalah publik yang dimandatkan kepada Pemerintah) dari Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dalam konteks transportasi sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*), maka dampak/manfaat yang diharapkan adalah dukungannya (dalam bentuk konektivitas transportasi yang efektif dan efisien) terhadap semua sektor pembangunan nasional (ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, keamanan);
- *Customer Perspective* (CP), yang menggambarkan pencapaian sasaran hasil (*outcome*) berupa layanan transportasi laut pada tingkat yang dibutuhkan pengguna (*user*) dalam hal ketersediaan (*existence/accessibility and capacity*), pelayanan (*time, cost, quality, punctuality, etc*), serta keselamatan dan keamanan (*safety and security*), termasuk pelaksanaan madat dari UU 17/2008 tentang Pelayaran dalam melakukan perlindungan terhadap lingkungan maritim (*maritime environment protection*). Kualitas layanan transportasi laut yang baik akan menjadi penentu efisiensi dan efektivitas dari capaian manfaat/dampak yang diinginkan pada level *Stakeholders Perspective* (SP);
- *Internal Business Perspective* (IBP), yang mewakili mengenai bagaimana proses kerja (*business process*) yang dilakukan oleh unit kerja/jajaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut dalam rangka memberikan layanan transportasi laut

yang sesuai harapan/kebutuhan pengguna (*costumer perspective/CP*) dan berdampak baik dalam mendukung sektor-sektor pembangunan nasional lainnya (*stakeholders perspective/SP*). Proses kerja ini tidak terlepas dari pelaksanaan tugas dan fungsi dari Ditjen Perhubungan Laut sesuai pasal 262 dan pasal 263 PM 122 Tahun 2018, dimana cakupannya setidaknya terdiri dari (1) perumusan dan pelaksanaan kebijakan, (2) penyusunan NSPK (regulasi), (3) bimtek dan supervisi, (4) evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi laut (angkutan laut, kepelabuhanan, sarana dan prasarana transportasi laut, perlindungan lingkungan maritim, serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut).

Secara teoretik, dalam teori manajemen kinerja, IBP menggambarkan tentang bagaimana fungsi manajemen (*POAC = planning, organizing, actuating, and controlling*) dilakukan oleh jajaran Ditjen Perhubungan Laut dalam mengelola dan menyelenggarakan bidang transportasi laut.

- *Learning and Growth Perspective (LGP)*, yang menerangkan tentang bagaimana upaya yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Laut untuk memenuhi kebutuhan dan mengembangkan modal dasar (*basic capital*) organisasi agar dapat menjalankan bisnis proses (tugas dan fungsi) secara paripurna. Mengacu pada teori manajemen kinerja, modal dasar suatu organisasi untuk melaksanakan bisnis (tugas dan fungsinya) disebut sebagai sarana manajemen 5M1I (*Man, Money, Machine, Method, Material, and Information*).

Dengan memperhatikan konsep *Balanced Scorecard (BSC)* dan prinsip manajemen kinerja tersebut di atas, maka struktur peta strategi Ditjen Perhubungan Laut disampaikan pada **Gambar 2.3**. Dalam hal ini sesuai dengan nomenklatur tujuan, sasaran, dan indikator kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diatur dalam PM No 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan SAKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan, maka dalam **Gambar 2.3** tersebut digunakan beberapa istilah berikut:

- Tujuan Strategis (TS) yakni tujuan sebagai penjabaran Visi K/L yang dilengkapi dengan rencana Sasaran Nasional/Sasaran Strategis (SS) yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran program prioritas Presiden (dalam mendukung berbagai agenda pembangunan nasional). Dalam hal ini, TS (Tujuan Strategis) merupakan tujuan untuk *Stakeholders Perspectives/SP* yang menjadi *concern* dari Presiden dan yang ditugaskan kepada Menteri untuk melaksanakannya.
- Tujuan Program (TP) yakni tujuan sebagai penjabaran dari Visi Unit Eselon I (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) yang dilengkapi dengan Sasaran Program (SP) yang hendak dicapai dalam rangka menyediakan pelayanan publik (*outcome*), dalam hal ini pelayanan transportasi laut. Tujuan Program merupakan tujuan pada level *Costumer Perspectives/CP* yang menjadi *concern* dari Menteri dan ditugaskan kepada Direktur Jenderal untuk melaksanakannya.
- Tujuan Kegiatan (TK) yakni tujuan sebagai penjabaran dari Visi Unit Eselon II/UPT yang dilengkapi dengan Sasaran Kegiatan (SK) berupa keluaran kegiatan (*output*)

ataupun pemanfaatannya (*outcome*) yang hendak dicapai dalam rangka menjalankan tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tujuan Kegiatan merupakan tujuan untuk *Internal Business Perspectives/IBP* (yang sifatnya teknis) dan *Learning and Growth Perspectives/LGP* (yang sifatnya administratif) yang menjadi *concern* dari Direktur Jenderal dan ditugaskan kepada para Direktur/Kepala UPT/Sekretaris Direktorat Jenderal untuk melaksanakannya.

b. Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024

Dalam hal ini, sesuai dengan hirarki dari tujuan dan sasaran pada butir a diatas, maka ditetapkan tujuan penyelenggaraan transportasi laut, sebagai representasi dari visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang hendak dicapai pada 5 tahun ke depan (2020-2024), yakni sebagai berikut:

TS Meningkatkan dukungan transportasi laut terhadap pencapaian sasaran pembangunan transportasi nasional

TP Meningkatkan Kinerja Penyelenggaraan Transportasi Laut Nasional

TK.1 Meningkatkan Efektivitas Pelaksanaan Kegiatan Teknis di Bidang Transportasi Laut

TK.2 Meningkatkan dukungan sumber daya, regulasi dan sistem birokrasi dalam penyelenggaraan transportasi laut

Secara terstruktur, TS dan TP adalah gambaran tentang tujuan yang ingin dicapai dari aspek kinerja pelayanan dan dampak dari penyelenggaraan transportasi laut yang diharapkan (pada level *Stakeholders Perspectives/SP* (TS) dan *Customers Perspectives/CP* (TP)). Selanjutnya, TK.1 dan TK.2 merupakan tujuan yang akan dicapai dari aspek peningkatan efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi Ditjen Perhubungan Laut (yakni TK.1 pada level *Internal Business Perspectives/IBP*) dan penguatan modal dasar organisasi (yakni TK.2 pada level *Learning and Growth Perspectives/LGP*).

c. Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024

Sasaran merupakan representasi terukur dari Tujuan yang hendak dicapai pada periode 5 tahun ke depan (2020-2024). Dalam hal ini nomenklatur yang digunakan sesuai dengan yang diatur di dalam PM 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan SAKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan, yakni:

- Sasaran Strategis (SS), sebagai representasi kondisi yang akan di capai pada level Kementerian Perhubungan.
- Sasaran Program (SP), sebagai representasi dari hasil (*outcome*) yang akan dihasilkan dari suatu Program (dalam hal ini adalah Program Pengelolaan dan

Penyelenggaraan Transportasi Laut yang dilaksanakan oleh Ditjen Perhubungan Laut).

- Sasaran Kegiatan (SK), yang merepresentasikan keluaran (*output*) oleh suatu Kegiatan (dalam hal ini adalah setiap jenis kegiatan yang dilaksanakan pada masing-masing Satuan Kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut, baik berupa kegiatan teknis maupun kegiatan dukungan manajemen).

Adapun sasaran yang ditetapkan untuk Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut berikut dengan kegiatan-kegiatan di dalamnya yang akan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selama periode 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Sasaran Strategis (SS):

SS.1 Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional

SS.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

SS.3 Meningkatnya Keselamatan Perhubungan

Sasaran Program (SP):

SP.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Laut

SP.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Laut

SP.3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut

SP.4 Meningkatnya Kinerja Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut

Sasaran Kegiatan (SK):

SK.1 Meningkatnya Kinerja Pelaksanaan Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Laut

SK.2 Meningkatnya Kinerja Pelaksanaan Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Kepelabuhanan

SK.3 Meningkatnya Kinerja Pelaksanaan Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Perkapalan dan Kepelautan

SK.4 Meningkatnya Kinerja Pelaksanaan Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Kenavigasian

SK.5 Meningkatnya Kinerja Pelaksanaan Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai

SK.6 Terlaksananya Dukungan Manajemen dan Teknis di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut

Sasaran Strategis (SS) yang terdiri dari SS1, SS2 dan SS3 (sama persis dengan SS pada level Kementerian di Bagian 2.2.3) merupakan sasaran untuk Tujuan Strategis

(TS), yang pelaksanaannya menjadi tanggung jawab dari Unit Kerja Kementerian Perhubungan.

Selanjutnya, Sasaran Program (SP) yang terdiri dari SP1, SP2, SP3 dan SP4 merupakan sasaran untuk Tujuan Program (TP), dalam hal ini adalah Program Pembangunan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut, yang pelaksanaannya menjadi tanggung jawab dari Unit Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Adapun SK (Sasaran Kegiatan) merupakan sasaran untuk Tujuan Kegiatan (TK) yang terdiri dari SK1, SK2, SK3, SK4, SK5, dan SK6 yang masing-masing mewakili sasaran untuk setiap kegiatan yang tercakup dalam Program Pembangunan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut, yang pelaksanaannya menjadi tanggung jawab dari Unit Kerja Eselon II Pusat dan UPT di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut.

d. Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2025

Indikator Kinerja (IK) adalah ukuran capaian kinerja dari sasaran. Adapun nomenklatur indikator kinerja yang digunakan sasaran tersebut diatas sesuai dengan PM No 45 Tahun 2016 Petunjuk Pelaksanaan SAKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan, terdiri dari:

- Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) atau sering juga disebut dengan Indikator Kinerja Utama (IKU) adalah representasi terukur dari Sasaran Strategis (SS). Secara hirarki target capaian IKSS merupakan tanggung jawab dari Kementerian Perhubungan karena terkait dengan capaian sasaran prioritas Presiden.
- Indikator Kinerja Sasaran Program (IKP) sebagai representasi terukur dari Sasaran Program (SP). Secara hirarki target capaian IKP merupakan tanggung jawab dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang diberikan kewenangan untuk menjalankan Program Pembangunan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut.
- Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKK) sebagai representasi terukur dari Sasaran Kegiatan (SK). Secara hirarki target capaian IKK merupakan tanggung jawab dari Unit Eselon II/UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di mana masing-masing merupakan pelaksana kegiatan yang tercakup di dalam Program Pembangunan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut.

Adapun susunan dan rumusan tentang indikator kinerja program (IKP) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut disampaikan pada **Tabel 2.5**. Sedangkan penjelasan lebih lanjut tentang daftar Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) untuk setiap kegiatan di yang termasuk ke dalam program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Perhubungan Laut disampaikan pada **Lampiran**.



Gambar 2.3 Peta Strategi Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024

Tabel 2.5 Indikator Kinerja Program (IKP) Ditjen Perhubungan Laut 2020-2024

TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	RUMUSAN
TP Meningkatkan kinerja penyelenggaraan transportasi laut	SP1 Meningkatnya konektivitas transportasi laut	IKP1 Rasio konektivitas transportasi laut nasional	Rasio	Jumlah pelabuhan yang telah dilayati angkutan laut (tahun n0) ditambah dengan Jumlah Penambahan rute pelayaran atau pelabuhan yg disinggahi angkutan laut (tahun n) dibandingkan dengan jumlah pelabuhan laut yang digunakan untuk angkutan laut. <i>Keterangan: jumlah lokasi pelabuhan laut yang digunakan angkutan laut sesuai dengan Sub Lampiran A1 dalam KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) dan dapat berubah jika terdapat Reviu RIPN.</i>
		IKP2 Persentase pencapaian trayek pelayaran yang membentuk loop secara teratur	%	Jumlah trayek pelayaran yang membentuk loop dibandingkan dengan jumlah trayek pelayaran dengan trayek tetap dan teratur (liner)
	SP2 Meningkatnya kinerja pelayaran transportasi laut	IKP3 Persentase On Time Performance Pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul	%	Persentase pelabuhan utama dan pengumpul yang telah mencapai target kinerja yang ditetapkan (WT, AT, ET/BT)
	SP3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut	IKP4 Rasio kejadian kecelakaan transportasi laut	Rasio	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut per tahun dibandingkan jumlah SPB yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Laut dikali dengan 10.000 pelayaran
		IKP5 Rasio penurunan gangguan keamanan transportasi laut	Rasio	Persentase penurunan kejadian gangguan keamanan transportasi laut (di atas kapal dan di pelabuhan, terhadap wilayah pelabuhan, kapal, penumpang, barang) per tahun dibandingkan baseline 2019 dikali dengan 100.000 pelayaran
		IKP6 Tingkat kehandalan Kenavigasian	%	Rerata Tingkat kehandalan SBNP ditambah dengan tingkat kehandalan Telkompel
	SP4 Meningkatnya kinerja pencegahan dan	IKP7 Rasio kapal yang menggunakan bahan bakar rendah sulfur (maksimal 0,5 m/m)	Rasio	Jumlah sertifikat IAPP yang diterbitkan setiap tahunnya dibandingkan dengan jumlah kapal yang kapasitasnya lebih dari 400 GT

TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	RUMUSAN
	penanggulangan pencemaran laut	IKP8 Persentase keberhasilan penanggulangan kejadian pencemaran laut oleh kegiatan kapal di pelabuhan	%	Persentase kejadian pencemaran laut oleh kegiatan kapal yang berhasil ditanggulangi

Tabel 2.6 Tujuan dan Indikator Kinerja Tujuan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2020-2024

NO	Tujuan Kementerian Perhubungan	Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Indikator Tujuan	Sasaran Program	Indikator Sasaran Program	Satuan	Target				
							2020	2021	2022	2023	2024
1	Meningkatnya konektivitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi	Meningkatkan kinerja penyelenggaraan transportasi laut	Rasio konektivitas transportasi laut nasional	Meningkatnya konektivitas transportasi laut	Rasio konektivitas transportasi laut nasional	Rasio	0,89	0,89	0,90	0,91	0,92
					Persentase pencapaian trayek pelayaran yang membentuk <i>loop</i> secara teratur	%	24	25	27	27	27
2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi		Persentase On Time Performance Pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi laut	Persentase On Time Performance Pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul	%	81	82	83	84	85
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi		Rasio kejadian kecelakaan transportasi laut	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut	Rasio kejadian kecelakaan transportasi laut	Rasio	1,23 per 10000 pelayaran	1.21 per 10000 pelayaran	1.09 per 10000 pelayaran	0.97 per 10000 pelayaran	0.85 per 10000 pelayaran
					Rasio penurunan gangguan keamanan transportasi laut	Rasio	0,30 per 100000 pelayaran	0,29 per 100000 pelayaran	0,28 per 100000 pelayaran	0,27 per 100000 pelayaran	0,26 per 100000 pelayaran
					Tingkat kehandalan Kenavigasian	%	96,5	97,25	97,75	98,25	99

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: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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	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, inovatif, terampil, dan berkarakter, melalui:

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan	Strategi Implementasi
	Berkualitas dan Berdaya Saing	dan merata di seluruh wilayah	<ol style="list-style-type: none"> 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	<p>Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan dilaksanakan secara terpadu melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<p>Pembangunan lingkungan hidup, serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim akan diarahkan melalui kebijakan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 1) Reformasi 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

Arah kebijakan RPJMN 2020-2024 untuk pembangunan di bidang 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) Standardisasi aspek keselamatan kapal;
- 4) Pengembangan sistem informasi penumpang dan barang (manifes) untuk mencegah muatan berlebih;
- 5) Standardisasi kinerja pada 7 pelabuhan utama (panjang dermaga, kedalaman dan area penumpukan), untuk dijadikan pelabuhan utama *transshipment* domestik;
- 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> (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	<p>Kebijakan Pembangunan konektivitas transportasi laut diarahkan untuk mendukung kinerja logistik Nasional, dengan strategi diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standardisasi kinerja pada 7 pelabuhan utama (kedalaman, panjang dermaga, kinerja bongkar muat) • Pengembangan rute jaringan saling terhubung (<i>loop</i>) distribusi domestik • Pengembangan sistem informasi logistik (<i>e-logistic</i>) • Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan <i>hinterland</i> • 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: <ul style="list-style-type: none"> i) Pengembangan pelabuhan utama, contoh: Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (<i>Major Project</i>) ii) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan mendukung tol laut iii) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan mendukung kawasan prioritas, contoh: pelabuhan <i>cruise</i> 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 STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Muatan arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang transportasi untuk periode 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 Umum Kementerian Perhubungan 2020-2024

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 Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024

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. Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional	<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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 <i>Traffic Demand Management</i> 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 profesional 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 Pelayanan Perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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 <i>real time</i> OTP 6. Dukungan terhadap transportasi ramah gender, difabel, dan lansia 7. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
		8. Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan <i>delay</i> yang terjadi pada sistem layanan transportasi
Meningkatnya Keselamatan Perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan 2. Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan perkeretaapian, <i>KIR online, travel data recording</i>. 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 8. Pengembangan sistem informasi terkait <i>security awareness</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi 9. Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udar 	<ol style="list-style-type: none"> 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
Meningkatnya keterpaduan perencanaan, penyusunan program dan penganggaran	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perencanaan dan penganggaran terintegrasi 2. Peningkatan kemampuan sistem perencanaan melalui pelatihan dan training terpadu 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan kualitas sistem perencanaan, pemrograman, dan penganggaran terintegrasi 2. Pengembangan modul pendidikan anti korupsi utk pegawai Kementerian Perhubungan 3. Pengembangan sistem <i>e-commerce</i> untuk pengadaan barang
Meningkatnya kualitas rumusan dan pelaksanaan kebijakan serta regulasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2. Peningkatan pelaksanaan rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan 	<ol style="list-style-type: none"> 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

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
		3. Pelaksanaan kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan dalam Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan
Terwujudnya pengawasan dan pengendalian intern yang memberikan nilai tambah	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 konseptual, 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 <i>Roadmap</i> 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 <i>capacity deliver</i> 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	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 transportasi baik komersil maupun non komersil 4. Pelaksanaan edukasi dalam penggunaan teknologi informasi dan komunikasi 5. Peningkatan pengelolaan / manajemen transportasi untuk mendukung <i>smart city</i> pada kota besar dan metropolitan 6. Peraturan pemanfaatan Barang Milik Negara di lingkungan Kementerian Perhubungan

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
	<ol style="list-style-type: none"> 6. Deregulasi peraturan dan perijinan serta sinkronisasi regulasi antar lembaga 7. Penilaian atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP Kementerian 	
Meningkatnya pemanfaatan inovasi terapan bidang perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 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 (<i>Environmentally Sustainable Transportation</i>) / 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 : Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 (PM No. 80 Tahun 2020)

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2020-2024

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 efektivitas organisasi Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut.

Pada beberapa butir berikut ini disampaikan detail penjelasan tentang arah kebijakan umum Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang hendak diwujudkan dalam periode 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 ekspor/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*. Pemerintah dapat mengintervensi industri pelayaran melalui kebijakan dengan menggunakan kapal penumpang yang memenuhi ketentuan internasional (IMO) guna memenuhi aspek keselamatan pelayaran dan juga Pemerintah harus berkomitmen dalam mengadakan perjanjian kerjasama antar negara. Selain itu, Untuk kegiatan mengimpor barang-barang kebutuhan pokok, Pemerintah dapat juga memanfaatkan Kapal berbendera Indonesia, akan tetapi Kementerian Perhubungan tidak mempunyai kemampuan untuk mengintervensi kebijakan impor kebutuhan pokok yang merupakan wewenang Kementerian/Lembaga lainnya. Pemerintah patut melihat potensi *beyond cabottage* yang lebih luas yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional yang selama ini tidak terdeteksi khususnya dalam perdagangan luar negeri, contohnya : PT. Arpeni Pratama Ocean Line (APOL), PT. Samudra Indonesia, PT. Temas Line, dsb. Selain itu, Perusahaan Pelayaran disarankan mampu bertransformasi untuk mengembangkan bisnis yang lebih besar, bukan hanya mengambil muatan saja namun mampu mengembangkan konsep bisnis untuk dapat mengolah hasil dari muatan tersebut dari bahan mentah hingga barang jadi dengan menggunakan kapal sendiri untuk pemasaran dalam negeri maupun luar negeri.

Contoh : PT. Boga Sari sudah mempunyai pelayaran khusus untuk mengangkut barang milik perusahaan tersebut namun hanya sebatas pemasaran dalam negeri sedangkan untuk pemasaran ke luar negeri masih menggunakan kapal milik jasa pelayaran kapal asing.

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, Tanjung Priok, 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 Proyek 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 periode 2020-2024 tersebut.

6. Akomodasi terhadap Isu Strategis Lintas Sektor (Kebencanaan, Perubahan Iklim, Energi, Lingkungan, Disabilitas, 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, baik bencana alam dan non alam serta antisipatif terhadap dampak perubahan iklim. Selain itu, konsentrasi terhadap isu energi (IMO-LSFO atau penggunaan bahan bakar non fosil/*biofuel*) dan lingkungan (pemenuhan ketentuan konvensi MARPOL) juga sudah harus menjadi prioritas. Sebagai salah satu bentuk dukungan terhadap agenda strategis terkait penyediaan pangan Nasional dan meningkatkan investasi berbasis pada pertanian modern, Direktorat Jenderal Perhubungan laut mendukung program pengembangan food estate dengan menyediakan infrastruktur berupa prasarana transportasi laut. Selanjutnya, terkait dengan transportasi berkeadilan, maka penyelenggaraan transportasi laut ke depan juga harus mengakomodasi kebutuhan kaum disabilitas dan responsif gender.

7. Peningkatan keterpaduan antarmoda transportasi

Optimalisasi dukungan konektivitas transportasi laut terhadap berbagai kawasan prioritas/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 yang dibutuhkan. 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 dan 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. Sehingga dalam konteks ini, penguatan kelembagaan KPLP ke depan harus mengarah kepada integrasi seluruh kekuatan di bidang kepatroli 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 Tahun 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 4 SP, yakni:

SP.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Laut,

SP.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Laut

SP.3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut, dan

SP.4 Meningkatnya Kinerja Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut.

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

AK.1 Perwujudan Angkutan Laut Yang Murah, Mudah, Sempel, 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 dukungan 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 3.4** berikut disampaikan kerangka Arah Kebijakan (AK), Strategi Implementasi (SI), berikut dengan dengan indikasi Kegiatan Strategis (KS) untuk mencapai Sasaran Program (SP) Penyelenggaraan Transportasi Laut pada periode Renstra 2020-2024.

Tabel 3. 4 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Penyelenggaraan 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, Sempel, dan Kompetitif	SI.1 Program pengembangan armada kapal nasional dan pembinaan industri pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> • Fasilitasi pembiayaan pengembangan industri pelayaran nasional • Peningkatan jenis, ukuran, dan umur armada kapal nasional • Penguatan industri pendukung pelayaran (galangan kapal, JPT, TKBM) • Pengelolaan pemeliharaan / perawatan BMN Kapal Perintis
		SI.2 Peningkatan sistem layanan angkutan laut dalam negeri (<i>Inaportnet, E-ticketing, Gate in</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan <i>e-ticketing and gate-in</i> • Penetapan Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan Laut
		SI.3 Peningkatan pangsa muatan angkutan luar negeri yang dilayani kapal berbendera Indonesia (<i>beyond cabotage</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi penerapan asas <i>cabotage and beyond cabotage</i> • Pengembangan layanan <i>halal logistics</i> • Peningkatan <i>direct call</i> dari Pelabuhan Indonesia ke sejumlah Negara tujuan • Peningkatan frekuensi dan jumlah pelabuhan yang disinggahi oleh rute pelayaran utama internasional (<i>core route international</i>) • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan blue print tol laut/perintis/kapal ternak/rede • Peningkatan koordinasi antar <i>stakeholders</i> terkait (K/L, Pemda, Swasta)

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			<ul style="list-style-type: none"> 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 (<i>Loop Route</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Revisi SK Dirjen tentang jaringan trayek tetap dan teratur angkutan barang dan peti kemas (diutamakan berbentuk <i>loop</i>, sistem operasi aliansi jaringan pelayaran pendukung tol laut) Pengoperasian <i>Short Sea Shipping</i> Peningkatan efektivitas sistem pelaporan pelayaran berjadwal (<i>voyage report</i>)
		SI.6 Penyediaan angkutan laut dan trayek penunjang kawasan prioritas nasional (KSPN/DPN/pariwisata, KEK, KI, IKN)	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan Desain Kapal Wisata untuk Destinasi Wisata Pembangunan kapal <i>submarine</i> 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	<ul style="list-style-type: none"> Prioritasi penuntasan pembangunan/pengembangan/rehabilitasi pelabuhan Penuntasan kendala teknis dan non teknis yang menghambat penyelesaian pelabuhan
		SI.8 Lanjutan pembangunan/ pengembangan/rehabilitasi fasilitas pelabuhan pendukung program	<ul style="list-style-type: none"> Penyelesaian pembangunan/ pengembangan fasilitas pelabuhan pada lokasi pendukung prioritas nasional (IKN, KEK, KSPN, KI, SKPT, dll)

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
		prioritas nasional (IKN, KSPN, KEK, KI, SKPT, DTPK, dan tol laut)	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan pelabuhan/fasilitas khusus pelabuhan sesuai kebutuhan kawasan (pelabuhan <i>cruise</i>, dermaga curah/cair, lapangan penumpukan, dll) • Peningkatan penyediaan fasilitas alihmoda pada pelabuhan pendukung logistik nasional • Perbaiki jalan akses dan penyediaan layanan transportasi darat
		SI.9 Penuntasan pelaksanaan P3D Pelabuhan Lokal dan Regional	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan serah terima aset kepelabuhanan pada pelabuhan lokal dan regional dari Ditjen Perhubungan Laut kepada Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota • Reorganisasi UPP pengelola pelabuhan menjadi KSOP/ bentuk kelembagaan lainnya Reorganisasi kelembagaan sebagai akibat dari kebijakan mengenai penghapusan beberapa eselon pada Kementerian / Lembaga
		SI.10 Pemenuhan standar teknis dan operasional pelabuhan, khususnya pada jaringan pelabuhan utama terpadu/IPN (<i>Integrated Port Network</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Penurunan <i>dwelling time</i> 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	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas bongkar muat peti kemas pada pelabuhan pendukung tol laut, terutama <i>mobile crane</i> • Otomatisasi sistem bongkar muat barang pada sejumlah pelabuhan utama dan pengumpul

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi kinerja TKBM
		SI.12 Pengembangan pelabuhan ramah lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan konsep <i>eco-port</i> pada sejumlah pelabuhan utama dan pengumpul, termasuk penyediaan <i>reception facilities</i>, alat bongkar muat berbahan bukan <i>non-fossil</i>, serta penerapan <i>green building</i> • Penyediaan fasilitas bunker bahan bakar B-20 dan <i>Low Sulfur Fuel</i> • Peningkatan sanitasi pelabuhan yang melayani kapal <i>cruise</i>
		SI.13 Pengembangan Sistem Informasi Pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan dan pengimplementasian sistem informasi kepelabuhanan • Peningkatan jumlah pelabuhan yang telah melakukan penerapan INAPORTNET • Digitalisasi pelayanan pelabuhan
SP3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut	AK.4 Peningkatan Kepatuhan Terhadap Regulasi Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Lingkungan Maritim	SI.14 Penguatan infrastruktur sistem kenavigasian	<ul style="list-style-type: none"> • 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 padat dan strategis
SP4 Meningkatnya kinerja pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut		SI.15 Penguatan regulasi, kelembagaan, dan SDM, dalam penyelenggaraan kenavigasian	<ul style="list-style-type: none"> • Perkuatan dari sisi SDM, regulasi, SOP, dan kelembagaan (termasuk potensi BLU) dalam

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			<p>penyelenggaraan kenavigasian Pengaturan ruang perairan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risk assessment dan risk management • Penguatan Kerjasama • Penguatan Legislasi
		SI.16 Peningkatan kualitas layanan kenavigasian	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan sistem informasi kenavigasian • Optimalisasi pemanfaatan kenavigasian sebagai <i>Big Data</i> Pelayaran untuk mendukung efisiensi pelayanan (termasuk <i>tracking</i> dan <i>tracing</i>, aplikasi <i>booking</i> 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Penyempurnaan regulasi NCVS

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
		SI.18 Penguatan regulasi, kelembagaan, dan SDM dalam perlindungan lingkungan Maritim (MARPOL, AFS, BWM, CLC, CLCB, <i>Wreck Removal, Ship Recycling</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang perlindungan lingkungan maritim sesuai ketentuan IMO • Peningkatan efektivitas kelembagaan, penyederhanaan birokrasi, dan pelaksanaan pengendalian di bidang perlindungan lingkungan maritim 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)	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang kepelautan sesuai STCW Code dan MLC

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			<ul style="list-style-type: none"> • 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
		SI.21 Peningkatan efektivitas pengawasan dalam penerbitan surat persetujuan berlayar	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan efektivitas pengawasan pemenuhan persyaratan pengawakan dalam penerbitan SPB. • Peningkatan efektivitas pengawasan pemenuhan persyaratan teknis kelaiklautan kapal dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, termasuk pelaksanaan PSCO untuk kapal asing • Sosialisasi dan penegakkan peraturan perundangan yang berlaku serta optimalisasi ship reporting system • Peningkatan sarana dan prasarana patroli dan Fasilitas Pendukungnya (Kapal Patroli, Peralatan SAR, RBB)
		SI.22 Menurunkan potensi terjadinya gangguan keamanan pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan efektivitas pengawasan pemenuhan persyaratan keamanan kapal sebelum berlayar. • Peningkatan efektivitas patroli keamanan di wilayah daratan dan perairan pelabuhan. • Peningkatan regularitas dan efektivitas kegiatan penjagaan laut dan pantai (PLP). • Peningkatan sistem koordinasi kegiatan PLP

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
		SI.23 Meningkatkan kesiapsiagaan penanggulangan tumpahan minyak diperairan dan pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kemampuan personil penanggulangan tumpahan minyak melalui pelatihan dan Bimtek • Penyelenggaraan Latihan Marine Pollution Exercise (Marpolex) • Mendorong Implementasi PM.58 Tahun 2013 tentang penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan • Mendorong pembentukan Quick Respond Team di UPT ditjen Hubla
	AK.5 Peningkatan Efektivitas Penegakan Hukum di Laut	SI.24 Penguatan regulasi, kelembagaan dan SDM yang memenuhi <i>Load lines Convention</i> dan <i>Tonnage Measurement of Ships Convention</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Penetapan regulasi/revisi regulasi, serta ratifikasi regulasi internasional di bidang garis muat dan pengukuran kapal sesuai dengan <i>Load lines Convention</i> dan <i>Tonnage Measurement of Ships Convention</i> • Peningkatan efektivitas kelembagaan, penyederhanaan birokrasi, dan pelaksanaan pengendalian di bidang garis muat dan pengukuran kapal sesuai dengan <i>Load lines Convention</i> dan <i>Tonnage Measurement of Ships Convention</i> • Peningkatan SDM aparatur Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang membidangi sertifikasi dan pengawasan bidang garis muat dan pengukuran kapal sesuai dengan <i>Load lines Convention</i> dan <i>Tonnage Measurement of Ships Convention</i>
		SI.25 Peningkatan pemenuhan SDM di bidang PLP	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan enempatan SDM di bidang PLP khususnya <i>marine inspector</i>, awak kapal, serta PPNS bidang PLP

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kompetensi SDM di bidang PLP, melalui bimbingan teknis dan diklat
		SI.26 Peningkatan jumlah kapal dan faspel yang memiliki sertifikat <i>ISPS Code</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan sosialisasi regulasi d bidang keamanan kapal dan pelabuhan • Peningkatan efektivitas sertifikasi <i>ISPS Code</i> pada kapal dan fasilitas pelabuhan • Peningkatan kinerja pelaksanaan pemeriksaan kapal asing
		SI.27 Penguatan kelembagaan KPLP	<ul style="list-style-type: none"> • Penguatan regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan <i>Sea and Coast Guard</i> • Evaluasi kelembagaan pada UPT Pangkalan PLP (kelas PLP/penambahan PLP di beberapa wilayah) • Penguatan sistem dan prosedur operasional patroli PLP
	AK.6 Peningkatan Integrasi dalam Pengelolaan Organisasi	SI.28 Reformasi dan pemangkasan birokrasi	<ul style="list-style-type: none"> • Restrukturisasi organisasi kantor pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Reorganisasi UPT di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut • Reorganisasi kelembagaan sebagai akibat dari kebijakan mengenai penghapusan beberapa eselon pada Kementerian / Lembaga
		SI.29 Penyederhanaan dan efektivitas implementasi regulasi	<ul style="list-style-type: none"> • Penyederhanaan regulasi dan perizinan di bidang perhubungan laut • Perbaikan sistem dan prosedur dalam penegakan regulasi di bidang pelayaran

SASARAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS
			<ul style="list-style-type: none"> • peningkatan efektivitas pengendalian (termasuk perizinan) di bidang pelayaran • Digitalisasi serta penyederhanaan serta percepatan perizinan dan birokrasi
		SI.30 Optimalisasi pengelolaan keuangan dan BMN	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas perencanaan anggaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut • Peningkatan kepatuhan pelabuhan pelaksanaan anggaran (<i>e-monitoring</i>) 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.31 Penguatan SDM transportasi laut	<ul style="list-style-type: none"> • 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.32 Penguatan dan integrasi sistem informasi perhubungan laut	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan sistem informasi dan TIK administrasi dan teknis di setiap bidang pelayaran • Peningkatan efektivitas dan <i>update content</i> portal Ditjen Perhubungan Laut • Pengintegrasian sistem antarmuka dan pengelolaan database/<i>big data</i> bidang transportasi laut

3.4 KERANGKA REGULASI

Penyederhanaan regulasi atau deregulasi merupakan salah satu amanat dari Presiden bagi semua K/L untuk memfasilitasi investasi di segala bidang. Penyederhanaan regulasi atau deregulasi ini diwujudkan untuk menghilangkan peraturan yang tumpang tindih, penyesuaian antar satu peraturan dengan peraturan yang lain, serta penyederhanaan peraturan terutama yang terkait dengan perizinan dalam rangka membangun iklim kemudahan berinvestasi. Direktorat 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 dengan meluncurkan paket deregulasi adalah untuk meningkatkan daya saing industri termasuk industri di sektor transportasi laut, mengingat bahwa industri ini 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. Omnibus Law di bidang transportasi laut;
2. Merasionalisasi peraturan dengan menghilangkan duplikasi/redundansi/*irrelevant regulations*;
3. Melakukan keselarasan antar peraturan; dan
4. Melakukan konsistensi peraturan.

Deregulasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut meliputi simplifikasi atau penyederhanaan peraturan, penghilangan tumpang tindih peraturan, dan penyesuaian 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 18/2007 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. Detail kerangka regulasi bidang transportasi laut pada Tahun 2020-2024 disampaikan pada **Lampiran 2**.

Tabel 3.5 Kerangka Regulasi Transportasi Laut 2020-2024

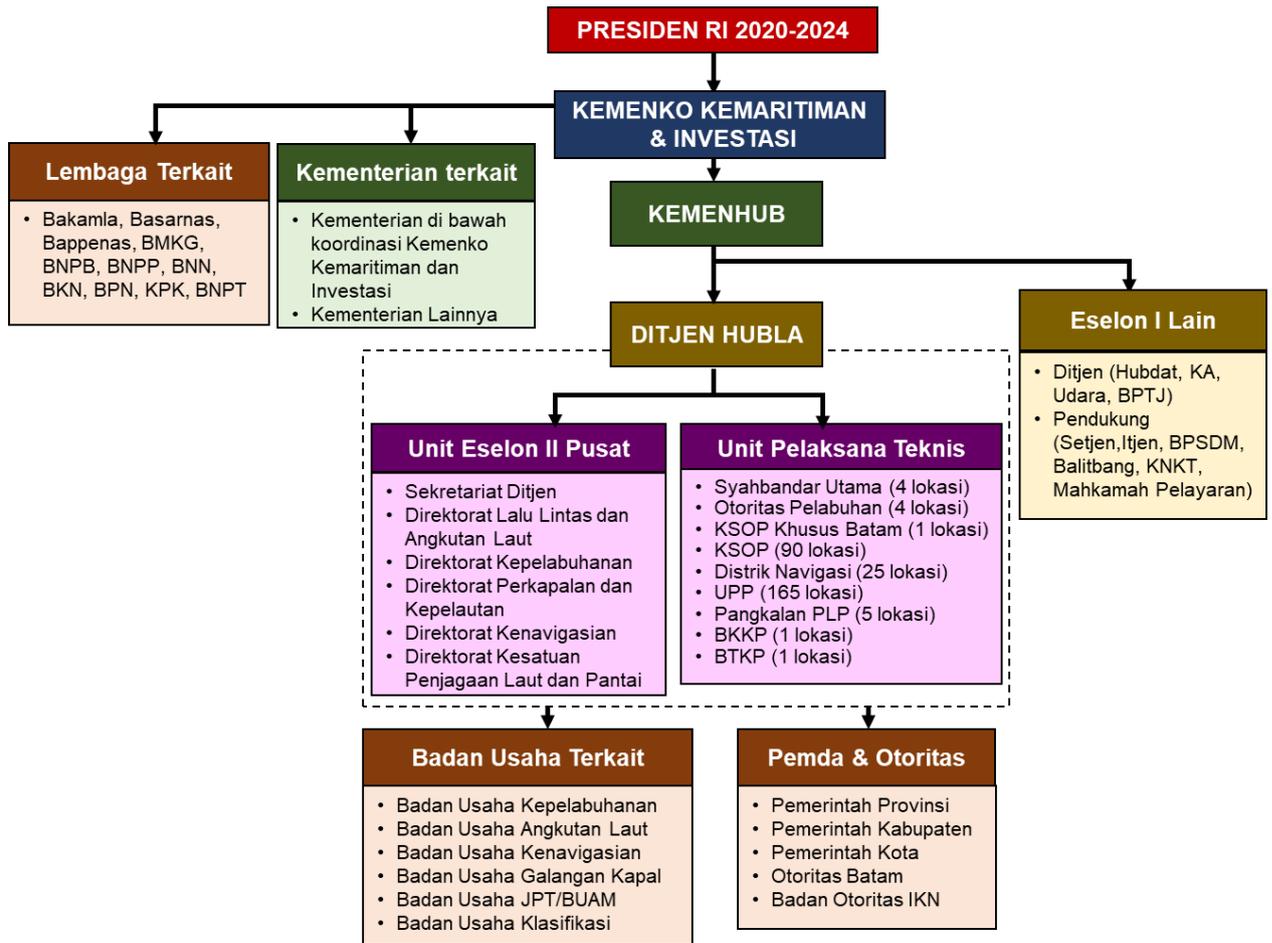
FUNGSI REGULASI	MANDAT UU PELAYARAN	KEBUTUHAN PENGUATAN REGULASI
Fungsi perubahan	Penyederhanaan proses perizinan	<ul style="list-style-type: none"> • Omnibus Law • Deregulasi perizinan di masing-masing Direktorat dalam rangka meningkatkan kemudahan berinvestasi di bidang pelayaran (EoDB) • Delegasi kewenangan penerbitan izin pada lini terdepan
	Peningkatan kualitas pelayanan di bidang pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> • Regulasi pendukung penyelenggaraan dan pengusaha pelayaran di pelabuhan • Pengelolaan dan pengusaha 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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

FUNGSI REGULASI	MANDAT UU PELAYARAN	KEBUTUHAN PENGUATAN REGULASI
		<ul style="list-style-type: none"> • Kewajiban penggunaan AIS terhadap seluruh kapal • Penerapan SOLAS secara bertahap hingga mencapai standar maksimal
	Pemenuhan (<i>compliance</i>) terhadap ketentuan internasional	Ratifikasi sejumlah konvensi IMO terkait dengan kepelabuhanan, kepelautan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim
Fungsi fasilitasi	Pemberdayaan angkutan laut nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan <i>beyond cabotage</i> • Fasilitasi permodalan bagi perusahaan pelayaran nasional • Pemberdayaan pelayaran rakyat • Penyiapan implementasi MEA
	Fasilitasi peran <i>stakeholders</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan kelembagaan penyelenggaraan pelayaran di Daerah (P3D) • Peran lembaga diklat dan sertifikasi swasta • Dukungan bagi 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)	<ul style="list-style-type: none"> • 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

3.5. KERANGKA KELEMBAGAAN

3.5.1. Penguatan Organisasi dan Tata Kelola

Secara umum kerangka kelembagaan penyelenggaraan di bidang transportasi laut yang akan dikembangkan selama periode 2020-2024 divisualisasikan pada **Gambar 3.1** berikut ini. Secara umum, rencana penguatan kelembagaan tersebut akan mencakup 4 hal pokok, yakni: (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 periode 2020-2024, diantaranya:

- a. Penguatan koordinasi lintas Kementerian/Lembaga di bawah Kemenko Kemaritiman dan Investasi sesuai dengan amanat presiden dan kelembagaan pemerintahan pada periode 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 fungsi otoritas pelabuhan untuk peningkatan kinerja pelayanan kepelabuhanan pada sejumlah pelabuhan utama dan pengumpul untuk mendukung efisiensi pencapaian standar kinerja serta daya saing pelabuhan nasional.

- d. Optimalisasi peran Badan Usaha Penyelenggara Pelayanan Kepelabuhanan, 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 konkretivitas 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, termasuk rencana penggabungan PLP dan BAKAMLA.
- 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.

3.5.2. Kebutuhan Sumber Daya Manusia

Perkiraan kebutuhan sumber daya manusia aparatur Ditjen Perhubungan Laut untuk periode 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 3.6** dan **Tabel 3.7**, masing-masing untuk formasi tenaga dari pelamar umum maupun dari program pembibitan yang dilakukan oleh BPSDMP (Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan).

Total kebutuhan SDM Untuk Berbagai Formasi Jabatan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk Tahun 2020-2024 sebanyak 4.055 Orang, dengan rincian sebagai berikut:

- Tenaga Administrasi dan Teknis dari Pelamar Umum Sebanyak 1.535 orang
- Tenaga Teknis dari Program Pembibitan sebanyak 2.315 orang
- Tenaga Awak Kapal Negara dari Program Pembibitan sebanyak 205 orang

Tabel 3.6 Kebutuhan Formasi Jabatan Administrasi dari Pelamar Umum

NO	JABATAN	KUALIFIKASI PENDIDIKAN	JUMLAH PEGAWAI EKSISTING	JUMLAH IDEAL PEGAWAI	JUMLAH KEBUTUHAN 2020 s.d 2024
Kebutuhan formasi jabatan administrasi dari pelamar umum					
1	Penyusun Laporan Keuangan	S1 Akuntansi	220	334	60
2	Penyusun Konsep Dokumen RKA Kemenhub Sub Sektor Transportasi	S1 Teknik Sipil	315	422	60
3	Penyusun Peraturan	S1 Ilmu Hukum	239	355	60
4	Penyusun Bahan Publikasi dan Kehumasan	S1 Ilmu Komunikasi	42	158	60
5	Pemroses Administrasi Kepegawaian	S1 Administrasi Negara/Ilmu Pemerintahan	275	384	60
6	Pengelola Urusan Tata Usaha	S1 Semua jurusan	249	364	60
7	Pengelola Sistem Informasi dan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi	S1 Ilmu Komputer/Teknik Informatika	2	122	60
JUMLAH			1342	2139	420
Kebutuhan formasi jabatan teknis dari pelamar umum					
1	Penjaga Menara Suar	SMK/SMA Sederajat	743	1200	230
2	Rescuer / SAR	SMK/SMA Sederajat + BST	100	210	55
3	Analisis Pelabuhan	S1 Teknik Sipil	537	572	25
4	Operator VTS	SMK/SMA Sederajat + ORU	243	556	15
5	Teknisi Telekomunikasi Pelayaran	DIII Teknik Telekomunikasi	465	480	10
6	Pengelola Elektronika Keselamatan Pelayaran	S1 Teknik Informatika	111	120	10
7	Operator Radio (SROP)	SMK/SMA Sederajat + ORU	962	2225	650
8	Pengidentifikasi Alur Pelayaran	S1 Teknik Geodesi	13	50	20
9	Ahli Ukur Kapal	DIV + ANT/ATT II/SI Teknik Perkapalan	103	286	100
JUMLAH			3277	5699	1.115

Tabel 3.7 Kebutuhan Formasi Jabatan Teknis dari Program Pembibitan

NO	JABATAN	KUALIFIKASI PENDIDIKAN	JUMLAH PEGAWAI EKSISTING	JUMLAH IDEAL PEGAWAI	JUMLAH KEBUTUHAN 2020 s.d 2024
Formasi jabatan teknis dari program pembibitan					
1	Pemeriksa Keselamatan Pelayaran	DIV + ANT III/ATT III	384	574	595
2	Pengawas Lalu Lintas dan Angkutan Laut	DIV KALK	462	574	560
3	Pengawas Keselamatan Pelayaran	DIV + ANT III/ATT III	955	1098	590
4	Pengamatan Laut	DIV + ANT III	79	222	570
JUMLAH			1880	2468	2.315
Formasi awak kapal kenavigasian					
1	Mualim I	DIV/DIII + ANT III	43	63	15
2	Mualim II		33	62	20
3	Mualim III		18	33	15
4	KKM	DIV/DIII + ATT III	52	64	15
5	Masinis I	DIV/DIII + ATT III	46	63	15
6	Masinis II		12	62	30
7	Masinis III		10	33	15
8	Markonis	DIV + ANT III	20	33	15
9	Teknisi Listrik	DIII ELEKTRO PELAYARAN	16	33	15
JUMLAH			250	446	155
Formasi awak kapal patroli					
1	Mualim I	DIV/DIII + ANT III	75	150	10
2	Mualim II		44	81	5
3	Mualim III		22	22	5
4	KKM	DIV/DIII + ATT III	237	395	5
5	Masinis I	DIV/DIII + ATT III	69	150	5
6	Masinis II		42	81	5
7	Masinis III		15	22	5
8	Markonis	DIV + ANT III	10	22	5
9	Teknisi Listrik	DIII ELEKTRO PELAYARAN	15	22	5
JUMLAH			528	945	50

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 TARGET KINERJA

4.1.1 Target Kinerja Pencapaian Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Pencapaian target kinerja dari Program Penyelenggaraan Transportasi Laut (yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) diukur melalui pencapaian terhadap nilai/ukuran dari Indikator Kinerja Program (IKP) untuk masing-masing Sasaran Program (SP) sebagaimana tercantum pada **Tabel 2.4** sebelumnya.

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

Adapun daftar Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) berikut dengan target capaiannya untuk masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) yang menjadi bagian dari Program Penyelenggaraan Transportasi Laut disampaikan pada **Lampiran 1**.

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan bidang transportasi laut sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, maka target capaian IKP dan IKK untuk setiap tahun harus menjadi acuan dalam menyusun Perjanjian Kinerja (PK) di seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Dalam rangka pemantauan pencapaian kinerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dibutuhkan adanya suatu sistem pengukuran kinerja dan pelaporan kinerja yang konsisten dan kontinyu, sedemikian sehingga dapat dievaluasi serta diambil tindakan jika terjadi permasalahan.

Oleh karena itu, capaian kinerja (IKP dan IKK) harus diukur dan dimasukkan ke dalam sistem *e-performance* secara rutin setiap bulan dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) oleh setiap Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada setiap akhir tahun anggaran.

Tabel 4.1 Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024

Program / Kegiatan	Sasaran Program (Outcome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/ Indikator	Lokasi	Target					Alokasi (dalam juta rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Program : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut								Rp10.956.672,747	Rp12.177.169,217	Rp13.587.856,481	Rp13.691.338,202	Rp13.814.963,353	
	SP1 Meningkatnya konektivitas transportasi laut												
	IKP1 Rasio konektivitas transportasi laut nasional		0,89	0,89	0,90	0,91	0,92						Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut
	IKP2 Persentase pencapaian trayek pelayaran yang membentuk loop secara teratur		24	25	27	27	27						Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut
	SP2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi laut												
	IKP 3 Persentase On Time Performance Pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul		81%	82%	83%	84%	85%						Direktorat Kepelabuhanan
	SP3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut												
	IKP4 Rasio kejadian kecelakaan transportasi laut		1,23 per 10.00	1.21 per 10.000	1.09 per 10.000	0.97 per 10.000	0.85 per 10.000						Dit. KPLP

Program / Kegiatan	Sasaran Program (Outcome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/ Indikator	Lokasi	Target					Alokasi (dalam juta rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
			0 pelayaran	pelayaran	pelayaran	pelayaran	pelayaran						
	IKP5 Rasio penurunan gangguan keamanan transportasi laut		0,30 per 100.000 pelayaran	0,29 per 100.000 pelayaran	0,28 per 100.000 pelayaran	0,27 per 100.000 pelayaran	0,26 per 100.000 pelayaran						Dit. KPLP
	IKP 6 Tingkat kehandalan Kenavigasian		96,5%	97,25 %	97,75 %	98,25 %	99%						Dit. Kenavigasian
	SP4 Meningkatnya kinerja pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut												
	IKP 7 Rasio kapal yang menggunakan bahan bakar rendah sulfur (maksimal 0,5 m/m)		0,2	0,4	0,6	0,8	1						Dit.Kappel
	IKP8 Persentase keberhasilan penanggulangan kejadian pencemaran laut oleh kegiatan kapal di pelabuhan		100%	100%	100%	100%	100%						Dit. KPLP

4.1.2 Proyek-Proyek Strategis Transportasi Laut

Dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020) terdapat sebanyak 41 (empat puluh satu) Proyek Prioritas Strategis/*Major Project* (MP) yang disusun untuk membuat RPJMN lebih konkrit dalam menyelesaikan isu-isu pembangunan, terukur dan manfaatnya, langsung dapat dipahami dan dirasakan masyarakat. Proyek-proyek ini merupakan proyek yang memiliki nilai strategis dan daya ungkit tinggi untuk mencapai sasaran prioritas pembangunan.

Dalam RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020) terdapat 1 *Major Project* (MP) di bidang transportasi laut, yakni MP 22 Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (*Integrated Port Network*). Selain itu terdapat juga beberapa *Major Project* (MP) di sektor lainnya yang secara spesifik membutuhkan dukungan dari bidang transportasi laut, khususnya adalah: MP2 Destinasi Pariwisata Prioritas (10 Lokasi), MP 10 Ibu Kota Negara, dan MP 3 Sembilan (9) KI di Luar Jawa dan 31 Smelter. Selanjutnya terdapat pula sejumlah kegiatan prioritas (KP) yang juga menyertakan kebutuhan akan dukungan transportasi laut, diantaranya: KP Peningkatan Ketahanan Iklim, KP Peningkatan Industrialisasi Berbasis Hilirisasi SDA, termasuk melalui pengembangan smelter dan Kawasan Industri di Luar Jawa, KP Peningkatan Daya Saing Destinasi dan Industri Pariwisata, termasuk wisata alam, yang didukung penguatan rantai pasok.

Pada beberapa bagian berikut dideskripsikan sejumlah proyek-proyek strategis bidang transportasi laut yang akan dilaksanakan selama periode Renstra 2020-2024, khususnya dalam mendukung sejumlah prioritas presiden dalam RPJMN 2020-2024 serta fokus Kementerian Perhubungan dalam Renstra 2020-2024.

4.1.2.1 Pengembangan Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (*Integrated Port Network*) (Major Project RPJMN No. 22)

Pengembangan jaringan pelabuhan utama terpadu atau sering disebut sebagai *Integrated Port Network* (IPN) merupakan upaya dasar untuk mengurangi biaya logistik laut (khususnya untuk distribusi barang dalam negeri).

Dengan standarisasi teknis dan standarisasi pelayanan pada sejumlah pelabuhan utama (untuk periode 2020-2024 ini difokuskan pada 7 pelabuhan: Kuala Tanjung, Kijing, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, Bitung, Sorong) diharapkan rute utama antar pulau melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut dapat dilayani dengan kapal-kapal besar melalui rute *loop* yang lebih efisien. Pengembangan IPN ini juga mendukung highlight Program Prioritas berdasarkan Kepulauan 2020-2024.

Deskripsi umum mengenai MP 22 Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (IPN) sebagaimana tertuang di dalam **Tabel 4.2**.

Tabel 4. 2 Deskripsi Major Project (MP) 22 Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (*Integrated Port Network*)

Lokasi	Pelabuhan: Kuala Tanjung, Kijing, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, Bitung, Sorong					
Latar Belakang	<ul style="list-style-type: none"> • Biaya Logistik Indonesia tertinggi dibandingkan sejumlah negara, termasuk India, Malaysia, Tiongkok, Thailand, dan Vietnam • 28 pelabuhan utama dalam rencana induk pelabuhan belum terkonsolidasi • 77% Rute pelayaran di Indonesia didominasi <i>port to port</i>, sedangkan rute <i>loop</i> hanya 23% • Belum adanya standardisasi pelabuhan utama (panjang dermaga, kedalaman dan area penumpukan), untuk dijadikan pelabuhan utama <i>transshipment</i> domestik. 					
Manfaat	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan kinerja pelabuhan dengan adanya standardisasi pelabuhan utama (nilai <i>turn round time</i> maksimum 24 jam) • Meningkatkan efisiensi rute pelayaran domestik dengan membentuk loop secara teratur menjadi 27% • Sebagai penunjang Kawasan ekonomi yang terintegrasi dengan pelabuhan 					
Durasi	Tahun 2020-2024 (5 tahun)					
Indikasi Target dan Pendanaan	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Tahun 2024	Indikasi Pendanaan
	1 pelabuhan utama	2 pelabuhan utama	4 pelabuhan utama	6 pelabuhan utama	7 pelabuhan utama	Rp 113 Triliun (BUMN/Swasta)
Pelaksana	Kementerian Perhubungan, BUMN, Swasta					
Highlight Proyek	<ol style="list-style-type: none"> 1. Standardisasi infrastruktur dan suprastruktur pelabuhan utama (pengembangan dermaga dan terminal peti kemas) 2. Pengerukan kolam pelabuhan dan alur pelayaran, dan pembangunan breakwater 3. Pengadaan kapal besar kapasitas 3000-5000 TEUs 4. Pengembangan Kawasan Industri 					

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

4.1.2.2 Dukungan Transportasi Laut untuk Pembangunan IKN (Ibu Kota Negara)

Pemindahan IKN (Ibu Kota Negara) ke wilayah Penajam Paser Utara merupakan salah satu Proyek Prioritas Strategis (*Major Project*) dalam RPJMN 2020-2024.

Pemindahan IKN dari Pulau Jawa ke Pulau Kalimantan diharapkan dapat membantu mendorong diversifikasi ekonomi dan peningkatan output sektor ekonomi non tradisional, seperti: jasa, pemerintahan, transportasi, perdagangan, pengolahan akan terpacu untuk menopang pertumbuhan ekonomi Pulau Kalimantan. Selain itu juga diharapkan terjadi peningkatan perdagangan antarwilayah, meningkatkan kesempatan kerja dan menurunkan ketimpangan pendapatan, serta menciptakan peluang investasi baru dan peningkatan kontribusi investasi Pulau Kalimantan terhadap nasional.

Sektor transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung tercapainya tujuan pemindahan IKN tersebut. Dukungan Kementerian Perhubungan terhadap IKN diwujudkan melalui pengembangan transportasi multimoda yang terintegrasi dan konektivitas antar wilayah, pengembangan transportasi hijau dan ramah lingkungan dan menyediakan aksesibilitas perumahan dan permukiman yang memadai dan aman.

Kementerian Perhubungan akan memaksimalkan pemanfaatan infrastruktur yang telah terbangun melalui upaya peningkatan spesifikasi teknis maupun tingkat pelayanan dari fasilitas eksisting serta membangun beberapa infrastruktur baru yang mutlak diperlukan bagi operasional sebuah IKN (khususnya layanan transportasi perkotaan dan konektivitas serta sistem logistik yang mumpuni). Sasaran utama dari pengembangan infrastruktur transportasi untuk IKN tersebut diharapkan dapat meningkatkan terwujudnya konektivitas (hub) intermoda, melaksanakan perencanaan dan pembangunan infrastruktur transportasi sesuai master plan IKN, pengembangan transportasi berbasis digital, dan kendaraan ramah lingkungan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah memiliki infrastruktur laut yang telah eksisting sampai dengan tahun 2019, diantaranya: Pelabuhan Semayang, Pelabuhan Kariangau, Pelabuhan Penajam Pase, Terminal Umum PT. Indipratama Bandar Kariangau, Terminal Umum PT. Lestari Samudera Sakti, Terminal Umum PT. Penajam Benua Taka, Terminal Umum PT. Edy Jaya Putra dan Terminal Umum PT. Indika Logistik & Support Service. Untuk penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah Kalimantan Timur dilayani oleh Distrik Navigasi Samarinda, dimana terdapat VTS Samarinda dan VTS Balikpapan.

Penyelenggaraan angkutan laut sampai dengan tahun 2019 di Kalimantan Timur antara lain trayek tol laut T-4 dengan menggunakan KM. Kendhaga Nusantara 6, trayek perintis R-30 dengan menggunakan kapal KM. Sabuk Nusantara 33/1200 GT dan R-45 dengan menggunakan KM. Entebe Ekspres/ 500 DWT, trayek PELNI

dengan menggunakan KM. Labobar, KM. Bukit Siguntang dan KM. Lambelu serta trayek kapal ternak dengan menggunakan KM. Cemara Nusantara 4.

Dibutuhkan pengembangan infrastruktur yang telah eksisting dan pembangunan baru guna mendukung percepatan IKN, maka sektor perhubungan laut menyiapkan rencana lokasi Pelabuhan Mentawir serta penetapan jalur *Traffic Separation Scheme* (TSS) melalui kajian-kajian seperti pra studi kelayakan pembangunan pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan, studi DED dan SID, studi lingkungan dan studi-studi lain yang dapat mendukung percepatan pembangunan di wilayah IKN.

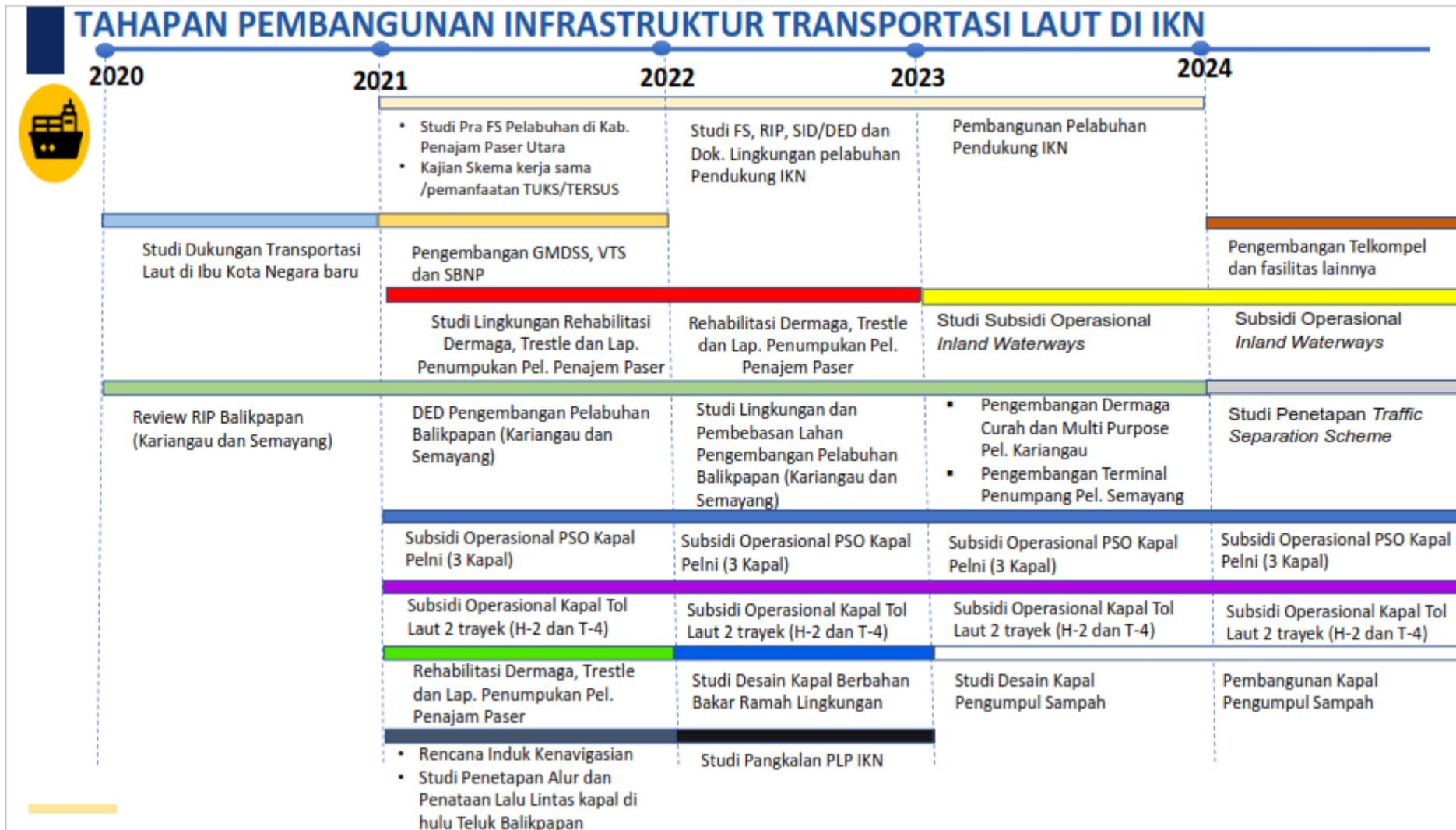
Dukungan infrastruktur transportasi laut pada lokasi rencana Ibu Kota Negara (IKN) antara lain, Terminal Semayang, Kaltim Kariangau Terminal (KKT), Terminal Penajam Paser, PT. Indipratama Bandar Kariangau, PT. Lestari Samudera Sakti, PT. Penajam Banua Taka, PT. Edy Jaya Putra, PT. Indika Logistik & Support Service, Pelabuhan Mentawir, *inland waterways* Semayang – Kariangau – Pulau Balang – Mentawir, penetapan jalur *Traffic Separation Scheme* (TSS), Pengembangan VTS, SBNP dan telekomunikasi pelayaran dan pengembangan *ecoport* dan transportasi laut ramah lingkungan serta digitalisasi pelabuhan.

Tahapan pembangunan infrastruktur transportasi laut pada IKN adalah:

- a. Tahun 2020
 1. Studi dukungan Transportasi Laut di Ibu Kota Negara Baru;
 2. Reviu Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Balikpapan (Kariangau dan Semayang);
- b. Tahun 2021
 1. Studi Pra FS Pembangunan Pelabuhan Laut di Kabupaten Penajam Paser Utara (Rencana Pel. Mentawir);
 2. Penyelenggaraan subsidi operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4);
 3. Penyelenggaraan subsidi operasional PSO Kapal Pelni (3 kapal);
 4. Studi DED pembangunan Pelabuhan Balikpapan (Kariangau dan Semayang);
 5. Studi lingkungan rehabilitasi dermaga, *trestle* dan lapangan penumpukan Pelabuhan Penajem Paser;
 6. Rencana Induk Kenavigasian;
 7. Studi penetapan alur dan penataan lalu lintas kapal di hulu Teluk Balikpapan;
 8. Pengembangan *Global Maritime Distress Safety System* (GMDSS), *Vessel Traffic System* (VTS) dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP);
- c. Tahun 2022
 1. Penyelenggaraan subsidi operasional PSO Kapal Pelni (3 kapal);

2. Penyelenggaraan subsidi operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4);
 3. Studi FS, RIP, SID/DED dan Studi Lingkungan Pembangunan Pelabuhan pendukung IKN;
 4. Studi lingkungan pembangunan Pelabuhan Mentawir;
 5. Rehabilitasi dermaga, *trestle* dan lapangan penumpukan Pelabuhan Penajem Paser;
 6. Studi Lingkungan dan Pembebasan Lahan Pengembangan Pelabuhan Balikpapan (Kariangau dan Semayang);
 7. Studi desain kapal berbahan bakar ramah lingkungan;
 8. Studi Pangkalan PLP IKN.
- d. Tahun 2023
1. Penyelenggaraan subsidi operasional PSO Kapal Pelni (3 kapal);
 2. Penyelenggaraan subsidi operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4);
 3. Studi subsidi operasional *inland waterways*;
 4. Pembangunan Pelabuhan Laut pendukung IKN;
 5. Pengembangan dermaga curah dan *multipurpose* Pelabuhan Kariangau;
 6. Pengembangan Terminal Penumpang Pelabuhan Semayang;
 7. Studi Desain Kapal Pengumpul Sampah.
- e. Tahun 2024
1. Penyelenggaraan subsidi operasional PSO Kapal Pelni (3 kapal);
 2. Penyelenggaraan subsidi operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4);
 3. Subsidi operasional *inland waterways*;
 4. Pengembangan VTS, SBNP, Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel) dan fasilitas lainnya untuk mendukung keselamatan dan keamanan pelayaran;
 5. Studi penetapan *Traffic Separation Scheme*;
 6. Pembangunan Kapal Pengumpul Sampah;

Deskripsi umum tentang pelaksanaan berbagai kegiatan yang mencerminkan dukungan transportasi laut untuk pengembangan IKN disampaikan pada **Gambar 4.1**.



Gambar 4.1 Tahapan Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut untuk Mendukung Perwujudan Ibu Kota Negara (IKN)

Rencana pendanaan infrastruktur transportasi laut sebesar Rp. 2.694.495.767. Rincian pendanaan infrastruktur transportasi laut tersebut dapat dilihat pada **Tabel 4.3** di bawah ini.

Tabel 4.3 Rincian Rencana Pendanaan Pembangunan Infrastruktur Laut untuk Mendukung Perwujudan Ibu Kota Negara (IKN)

NO	TAHUN	KEGIATAN	ESTIMASI ANGGARAN (Rp. 000)	ALTERNATIF SUMBER PENDANAAN
1.	SETDITJEN HUBLA			
	2020	Studi Dukungan Transportasi Laut di Ibu Kota Negara baru	700.000	APBN
	2021	Studi Pra FS Pembangunan Pelabuhan Laut di Kabupaten Penajam Paser Utara (Rencana Pel. Mentawir)	650.000	APBN
2.	DIT. LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT			
	2021	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4)	45.433.700	APBN
		Subsidi Operasional PSO Kapal Pelni (3 Kapal)	325.500.000	APBN
	2022	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4)	45.433.700	APBN
		Subsidi Operasional PSO Kapal Pelni (3 Kapal)	325.500.000	APBN
	2023	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4)	45.433.700	APBN
		Subsidi Operasional PSO Kapal Pelni (3 Kapal)	325.500.000	APBN
		Studi Subsidi Operasional <i>Inland Waterways</i>	700.000	APBN
	2024	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut 2 trayek (H-2 dan T-4)	45.433.700	APBN
		Subsidi Operasional PSO Kapal Pelni (3 Kapal)	325.500.000	APBN
		Subsidi Operasional <i>Inland Waterways</i>	15.000.000	APBN
	3.	DIT. KEPELABUHANAN		
2020		Review RIP Balikpapan (Kariangau dan Semayang)	800.000	BUMN
2021		DED Pengembangan Pelabuhan Balikpapan (Kariangau dan Semayang)	1.500.000	BUMN
		Studi Lingkungan Rehabilitasi Dermaga, Trestle dan Lap. Penumpukan Pel. Penajam Paser	800.000	APBN
2022		Studi FS, RIP, SID/DED dan Studi Lingkungan Pembangunan Pelabuhan pendukung IKN	2.800.000	APBN
		Studi Lingkungan dan Pembebasan Lahan Pengembangan Pelabuhan Balikpapan (Kariangau dan Semayang)	1.000.000	BUMN
		Rehabilitasi Dermaga, <i>Trestle</i> dan Lap. Penumpukan Pel. Penajam Paser	28.200.000	APBN
2023		Pembangunan Pelabuhan Laut pendukung IKN	100.000.000	APBN
		Pengembangan Dermaga Curah dan Multi Purpose Pel. Kariangau	430.000.000	KPBU/KSP/Investasi
		Pengembangan Terminal Penumpang Pel. Semayang	185.000.000	KPBU/KSP/Investasi

NO	TAHUN	KEGIATAN	ESTIMASI ANGGARAN (Rp. 000)	ALTERNATIF SUMBER PENDANAAN
4.	DIT. KENAVIGASIAN			
	2021	Rencana Induk Kenavigasian	3.000.000	APBN
		Pengembangan GMDSS, VTS dan SBNP	43.550.687	APBN
		Studi penetapan alur dan penataan lalu lintas kapal di hulu Teluk Balikpapan	2.000.000	APBN
	2024	Studi Penetapan <i>Traffic Separation Scheme</i>	900.000	APBN
Pengembangan VTS, SBNP, Telkompel dan fasilitas lainnya		50.000.000	APBN	
5.	DIT. PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN			
	2022	Studi Desain Kapal Berbahan Bakar Ramah Lingkungan	1.000.000	APBN
6	DIT. KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI			
	2022	Studi Pangkalan PLP	700.000	APBN
	2023	Studi Desain Kapal Pengumpul Sampah	1.000.000	APBN
	2024	Pembangunan Kapal Pengumpul Sampah	15.000.000	APBN
TOTAL			2.368.035.487	

4.2 KERANGKA PENDANAAN

4.2.1 Indikasi Target dan Pendanaan Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2020-2024

Pada Lampiran III RPJMN 2020-2024 (Perpres No. 18 Tahun 2020) disampaikan target pembangunan dan pendanaan Prioritas Nasional (PN) di bidang transportasi laut untuk periode 2020-2024 seperti yang tercantum di dalam **Tabel 4.4**. Adapun detail dari usulan proyek/kegiatan strategis lainnya di bidang Perhubungan Laut yang diusulkan di dalam Renstra Ditjen Perhubungan Laut 2020-2024 disampaikan di **Lampiran**.

Tabel 4.4 Indikasi Target dan Pendanaan Prioritas Nasional Bidang Transportasi Laut dalam RPJMN 2020-2024

No	Program/Kegiatan/Proyek Strategis	Satuan	Target Tahunan					Total Target	Indikasi Belanja Non Operasional th 2020-2024 (Rp Milyar)
			2020	2021	2022	2023	2024		
1	Pengelolaan dan penyelenggaraan kegiatan di Bidang Kenavigasian								2.570,8
	Penyediaan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP)	Unit	67	70	73	75	77	362	1.118,2
	Penyediaan kapal navigasi	Unit	10	14	18	22	25	89	1.000,0
	Penyediaan vessel traffic services terintegrasi (VTS)	Unit	15	20	25	30	35	125	452,6
2	Pengelolaan dan penyelenggaraan kegiatan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut								10.267,4
	Subsidi Tol Laut	Trayek	21	22	23	24	25	25	2.398,0
	Subsidi Angkutan Laut Perintis	Trayek	113	113	113	113	113	113	6.498,9
	Pengembangan sistem Inaportnet dan sistem pelayanan terpadu	Lokasi	20	22	24	19	20	105	1.332,0
	Penyediaan Moda Kapal Ternak di Belu	Rute	1	1	1	1	1	5	38,5
3	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di Bidang Pelabuhan dan Pengerukan								12.482,7
	Pembangunan pelabuhan (Selesai)	Lokasi	-	-	1	1	3	5	5.072,2
	Pengembangan pelabuhan (Selesai)	Lokasi	10	9	2	15	21	57	3.034,6
	Rekonstruksi pelabuhan (Selesai)	Lokasi	-	-	3	-	-	3	1.044,0
	Pengadaan peralatan bongkar muat	Lokasi	8	8	8	8	8	40	2.000,0
	Penyelenggaraan pengerukan alur pelayaran	Lokasi	20	22	24	19	20	105	1.332,0

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

4.2.2 Kebutuhan Pendanaan Pelaksanaan Program Penyelenggaraan Transportasi Laut Tahun 2020-2024

Secara keseluruhan untuk setiap kegiatan yang tercakup di dalam program penyelenggaraan transportasi laut tersebut diperlukan total pendanaan sekitar Rp 64.228.000.000,00 untuk 5 tahun dari Tahun 2020-2024, tercakup di dalamnya untuk jenis belanja modal maupun belanja barang, serta berbagai sumber pendanaan, baik Rupiah Murni, PHLN, SBSN, KPBU maupun swasta murni.

Sebagaimana diketahui bahwa pada periode Tahun 2020 Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyelenggarakan Program Penyelenggaraan Transportasi Laut yang terdiri dari 6 (enam) jenis kegiatan yang mencakup:

1. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut;
2. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Kepelabuhanan;
3. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Perkapalan dan Kelautan;
4. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Kenavigasian;
5. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai;
6. Kegiatan pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Dukungan Manajemen dan Teknis.

Secara terperinci 6 (enam) kegiatan tersebut dalam Arsitektur dan Informasi Kinerja (ADIK) dokumen penganggaran dibagi menjadi Output dan Suboutput.

Pada periode Tahun 2021-2024 terdapat Restrukturisasi Program dalam Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyelenggarakan Program dan kegiatan sebagai berikut:

1. Program Infrastruktur Konektivitas;
 - a. Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Laut;
 - b. Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut;
 - c. Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Laut;
 - d. Kegiatan Pelayanan Transportasi Laut;
2. Program Dukungan Manajemen;
 - a. Kegiatan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Laut;
 - b. Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Laut;
 - c. Kegiatan Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Laut;
 - d. Kegiatan Legislasi dan Litigasi Transportasi Laut;
 - e. Kegiatan Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Laut;
 - f. Kegiatan Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Laut;

Secara terperinci masing-masing kegiatan tersebut dalam Arsitektur dan Informasi Kinerja (ADIK) dokumen penganggaran dibagi menjadi Klasifikasi Rincian Output (KRO) dan Rincian Output (RO).

Pada **Tabel 4.5** disampaikan rangkuman kebutuhan pendanaan tersebut, adapun detail kebutuhan pendanaan untuk setiap item untuk setiap kegiatan di bidang transportasi laut (berdasarkan struktur ADIK Periode Tahun 2020) disampaikan pada **Lampiran 3**.

Tabel 4.5 Kebutuhan Pendanaan Pelaksanaan Program Transportasi Laut 2020-2024

No	Kegiatan/Program	Kebutuhan Pendanaan Per Tahun (dalam Juta)						Keterangan
		2020	2021	2022	2023	2024	Total	
1	Kegiatan Pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	Rp1.702.151,446	Rp2.220.5420,904	Rp2.805.738,123	Rp2.901.487,108	Rp3.108.440,099	Rp12.723.237,68	
2	Kegiatan Pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Kepelabuhanan	Rp4.154.641,670	Rp3.583.020,673	Rp4.169.467,299	Rp3.314.8714,334	Rp2.854.041,059	Rp17.909.885,035	
3	Kegiatan Pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Perkapalan dan Kepelautan	Rp53.162,035	Rp196.843,838	Rp158.638,538	Rp163.038,909	Rp167.561,994	Rp739.245,314	
4	Kegiatan Pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Kenavigasian	Rp493.728,073	Rp1.247.016,155	Rp1.074.683,076	Rp1.578.216,389	Rp1.705.355,953	Rp6.098.999,646	
5	Kegiatan Pengelolaan dan penyelenggaraan di Bidang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai	Rp286.810,522	Rp437.468,238	Rp654.159,138	Rp823.951,611	Rp706.072,545	Rp.2.908.462,054	
6	Kegiatan Pelaksanaan Dukungan Manajemen dan Teknis Program Penyelenggaraan Transportasi Laut	Rp4.2566.179,001	Rp4.507.399,409	Rp4.725.170,307	Rp5.098.950,816	Rp5.273.491,703	Rp23.848.170,271	
TOTAL		Rp10.956.672,747	Rp12.177.169,217	Rp13.587.856,481	Rp13.691.338,202	Rp13.814.963,353	Rp64.228.000,000	

4.2.3 Skema Pendanaan Alternatif

Tingginya angka kebutuhan pembangunan infrastruktur perhubungan laut terkendala dengan keterbatasan anggaran pemerintah dalam melakukan pembangunan sektor transportasi laut, sehingga diperlukan perubahan paradigma dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur transportasi laut dengan sumber pendanaan selain APBN. Untuk itu di dalam rencana strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut perlu ditetapkan daftar proyek yang akan didanai pendanaan alternatif selain APBN Rupiah Murni.

Adapun perencanaan kegiatan untuk skema pendanaan selain APBN Rupiah Murni untuk periode Renstra 2020-2024 diantaranya:

- Penggunaan skema pendanaan alternatif untuk pengerukan alur pelayaran, dengan optimalisasi pemanfaatan jasa labuh, *chanel fee*, KPBU, konsesi, komersialisasi materi keruk, serta sinergi antara dana APBN/BUP/swasta.
- Pelaksanaan skema KPBU (Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha) untuk Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut di IKN dan pembangunan serta pengembangan pelabuhan di 10 lokasi pelabuhan diantaranya: Pembangunan Pelabuhan Tanjung Bulupandan, Pengembangan Pelabuhan Tanjung Api-api/Pelabuhan New Palembang, Pelabuhan Sanur, Pelabuhan baru di NTT, Pelabuhan Labuan Bajo (Terminal Multipurpose), Pelabuhan Bau-Bau, Pelabuhan Anggrek, Pelabuhan baru di Ambon, Pelabuhan Serui dan Pelabuhan Benoa.
- Pelaksanaan skema KPBU (Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha) yang terdapat dalam RPJMN Tahun 2020-2024, antara lain:
 - a. Pelabuhan Tanjung Bulupandan yang awalnya akan dikembangkan oleh BPWS (Badan Pengembangan Wilayah Surabaya – Madura), namun berdasarkan Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 112 tahun 2020 tentang Pembubaran Dewan Riset Nasional, Dewan Ketahanan Pangan, Badan Pengembangan Wilayah Surabaya-Madura, Badan Standardisasi dan Akreditasi Nasional Keolahragaan, Komisi Pengawas Haji Indonesia, Komite Ekonomi dan Industri Nasional, Badan Pertimbangan Telekomunikasi, Komisi Nasional Lanjut Usia, Badan Olahraga Profesional Indonesia, dan Badan Regulasi Telekomunikasi Indonesia, maka untuk pengembangannya akan disesuaikan dengan perkembangan selanjutnya;
 - b. Pengembangan Pelabuhan Tanjung Api-api/Pelabuhan New Palembang di Tanjung Carat akan dilaksanakan melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dengan dimungkinkan sebagian pendanaan menggunakan dana APBN, Pembangunan Pelabuhan New Palembang direncanakan sebagai Pelabuhan Hub di Sumatera Selatan sebagai alternatif pengganti Pelabuhan Boom Baru

Palembang yang lokasinya berada di tengah kota dan keterbatasan lahan pengembangan;

- c. Ditjen Hubla juga tidak mengusulkan Pelabuhan Sanur dengan menggunakan skema KPBU karena Pelabuhan Sanur telah dianggarkan dengan menggunakan dana APBN pada Tahun Anggaran 2020 - 2022 sebesar ± Rp. 350 Milyar;
 - d. Pelabuhan baru di NTT dan Pelabuhan baru di Ambon akan dilaksanakan melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan dimungkinkan sebagian pendanaan menggunakan dana APBN, pengembangan pelabuhan tersebut untuk mengantisipasi pertumbuhan kargo serta menjadi pusat pertumbuhan industri pengolahan ikan dan konsolidasi kargo dari wilayah Indonesia timur;
 - e. Sama halnya dengan Pelabuhan Sanur, Pelabuhan Labuan Bajo (Terminal *Multipurpose*) juga tidak diusulkan oleh Ditjen Hubla dengan menggunakan skema KPBU karena telah dianggarkan dengan menggunakan dana APBN pada Tahun Anggaran 2020 dan Tahun Anggaran 2021 (*multiyears*);
 - f. Untuk pengembangan pelabuhan di Ibu Kota Negara (IKN) harus ada payung hukum yang jelas terkait IKN tersebut. Ditjen Hubla juga perlu penegasan untuk lokasi yang lebih spesifik karena di sekitar wilayah IKN ini terdapat pelabuhan yang berada di wilayah kerja Balikpapan;
 - g. Pada saat ini, Pelabuhan Bau-Bau dan Pelabuhan Anggrek telah dilaksanakan dengan menggunakan skema pendanaan KPBU dan posisi saat ini Dokumen *Final Bussines Case* (FBC) tengah disempurnakan;
 - h. Hasil studi oleh Direktorat Kepelabuhanan menunjukkan bahwa Pelabuhan Serui tidak layak untuk dikembangkan karena masih dapat beroperasi dan mampu melayani kegiatan di pelabuhan sehingga Ditjen Hubla tidak mengusulkan Pelabuhan Serui dengan menggunakan skema KPBU;
 - i. Pelabuhan Benoa tidak diusulkan dengan menggunakan skema KPBU karena pada saat ini pelabuhan tersebut telah dilaksanakan konsesi dengan PT. Pelindo III.
- Ditjen Hubla mengusulkan kegiatan yang ada dilakukan dengan menggunakan skema KPBU namun belum tercantum dalam RPJMN Tahun 2020-2024 antara lain:
 - a. Ditjen Hubla mengusulkan Pelabuhan Patimban kegiatan KPBU Badan Usaha dengan total nilai anggaran Rp 8,6 Triliun;

- b. Skema pendanaan KPBU di Pelabuhan Garongkong dan Pelabuhan Pangkal Balam;
 - c. Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) Kapal Keperintisan melalui skema KPBU Badan Usaha.
- Pelabuhan Patimban, Pelabuhan Pangkal Balam dan Garongkong belum tercantum dalam dokumen RPJMN Tahun 2020-2024. Pada tahun 2020, Pelabuhan Pangkal Balam dan Garongkong dalam tahap awal studi pendahuluan KPBU.
- Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut berupa kegiatan pemeliharaan dan pengoperasian kapal perintis untuk dapat dilaksanakan melalui skema KPBU.
- Wacana untuk menerapkan skema KPBU untuk penyelenggaraan tol laut dalam rangka efisiensi pemanfaatan APBN bagi program tol laut dalam skema kerjasama dengan swasta untuk jangka panjang (dapat menggunakan pendekatan *availability payment*).
- Penggunaan dana yang bersumber pada SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) khusus untuk pembangunan pelabuhan baru dan mensu baru serta berbagai pengembangan fasilitas yang secara konstruksi terpisah dengan fasilitas yang sudah ada. Kegiatan yang diusulkan melalui skema pendanaan SBSN pada periode Renstra 2020-2024, antara lain kegiatan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Laut Nabire (Provinsi Papua), Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Kaimana (Provinsi Papua Barat), Pembangunan Menara Suar Tanjung Batu Tarakan beserta Pendukungnya di Distrik Navigasi Tarakan (Provinsi Kalimantan Utara), Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Karas (Provinsi Papua Barat), Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Arwala (Provinsi Maluku), Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Kambuno (Provinsi Sulawesi Selatan), Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Tanakeke (Provinsi Selatan, Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Laut Salisingan (Provinsi Sulawesi Barat) dan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Laut Seba (Provinsi Nusa Tenggara Timur).
- Terdapat beberapa usulan kegiatan yang akan masuk dalam *Blue Book* Tahun 2020-2024 antara lain :
 - a. Pembangunan 23 unit Kapal Kenavigasian Kelas III dengan nominal perkiraan nilai pembiayaan sebesar US\$ 131.150.000,-;
 - b. Development and Improvement of Indonesian Aids to Navigation Project (AToN) atau Pembangunan dan Pengembangan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dengan nominal perkiraan pembiayaan sebesar US\$ 67.255.000,-;
 - c. Lanjutan Pembangunan Pelabuhan Patimban Phase I-2 (Paket 5, 6 dan 7) dengan nominal perkiraan nilai pembiayaan sebesar US\$ 1.275.130.000,-;

- d. Rencana Pengembangan Pelabuhan di Indonesia Bagian Barat dengan nominal perkiraan nilai pembiayaan sebesar US\$ 80.069.444,-;
 - e. Rencana Pengembangan Pelabuhan di Indonesia Bagian Timur dengan nominal perkiraan nilai pembiayaan sebesar US\$ 187.013.889,-;
 - f. Pembangunan 25 unit Kapal Negara Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Kelas I Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan nominal perkiraan nilai pembiayaan sebesar US\$ 252.500.000,-.
- Usulan kegiatan Green Book Tahun 2020 adalah :
 - a. Rencana Lanjutan Pembangunan Pelabuhan Patimban Phase I - 2 (Paket 5,6, dan 7);
 - b. Development and Improvement of Indonesia Aids to Navigation (AtoN) on Economic Development Cooperation Fund (EDCF) Loan Programme.
- Usulan kegiatan KSP terdapat 21 pelabuhan yang akan di Kerjasama Pemanfaatan (KSP) BMN diantaranya:
 - a. KSP yang telah berjalan yaitu di Pelabuhan Sintete dan Pelabuhan Probolinggo;
 - b. Target pelaksanaan KSP pada tahun 2021, antara lain pada Pelabuhan Bima, Pelabuhan Waingapu, Pelabuhan Kupang, Pelabuhan Badas, Pelabuhan Tanjung Wangi, Pelabuhan Lembar, Pelabuhan Kalabahi, Pelabuhan Ende, Pelabuhan Ternate, Pelabuhan Manokwari, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Pare Pare, Pelabuhan Pantoloan, Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Arar, Pelabuhan Kendari, Pelabuhan Biak, Pelabuhan Fak-Fak dan Pelabuhan Merauke.

BAB V

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari dokumen perencanaan terkait dan juga penugasan sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Capaian pembangunan bidang perhubungan laut Tahun 2015-2019 relatif cukup besar (82,12%) jika dibandingkan dengan realisasi APBN terhadap Rencana Kebutuhan dalam Renstra/Reviu Renstra 2015-2019 yang hanya sekitar 55,5%. Namun tetap ada beberapa kegiatan strategis yang tidak terlaksana maksimal yang akan menjadi *rolling-plan* bagi Renstra 2020-2024, terutama kegiatan: pembangunan kapal rakyat, pengadaan peralatan bongkar muat pendukung tol laut, pembangunan kapal patroli, pengerukan alur pelayaran, pengadaan fasilitas pendukung perkapalan dan kepelautan, pembangunan kapal navigasi, pembangunan GMDSS.

Hambatan utama pelaksanaan pembangunan bidang perhubungan laut Tahun 2015-2019 umumnya berasal dari faktor *input*/masukan sumber daya, terutama: alokasi pendanaan APBN kecukupan dan kompetensi SDM, serta efektivitas pelaksanaan regulasi dan kebijakan (seperti: penerapan NCVS, penegakan hukum di laut terkait keselamatan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim, efektivitas layanan angkutan laut bersubsidi, penataan laur pelayaran, dlsb) yang berdampak pada capaian kinerja pelayanan transportasi laut (*compliance to standard*, konektivitas, daya saing, hingga biaya logistik dan dampak lingkungan).

Tantangan utama pembangunan bidang transportasi laut periode 2020-2024 terutama terkait dengan perkembangan perekonomian dunia, teknologi, dan energi serta perubahan iklim, di tengah kebutuhan layanan transportasi laut nasional yang harus dapat mendukung pemerataan dan percepatan pembangunan dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim.

Kebijakan utama yang penting untuk ditempuh dalam penyelenggaraan transportasi laut di periode 2020-2024 adalah terkait dengan: perwujudan logistik maritim dalam negeri dan penguatan konektivitas internasional, peningkatan penerapan teknologi, kinerja pelabuhan, peningkatan keterpaduan antarmoda dengan *hinterland*, pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana keselamatan, peningkatan efektivitas pemenuhan regulasi pelayaran dan penegakan hukum di lapangan, dukungan terhadap agenda prioritas nasional (IKN, KSPN, KEK, KI, SPKT, dan DTPK/3TP), serta

penyederhanaan regulasi dan birokrasi dalam penyelenggaraan transportasi nasional.

Dalam konteks tersebut di atas, pada satu sisi transportasi laut diharapkan tetap mampu menopang roda gerak perekonomian nasional untuk periode Renstra 2020-2024. Sementara itu, harus disadari bahwa kemampuan penyediaan sumber daya (SDM, sarana, prasarana, dan pendanaan) dirasakan sangat terbatas untuk menjalankan peran strategis tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini perlu ditempatkan sebagai sebuah dokumen perencanaan kinerja penyelenggaraan transportasi laut, yang dalam pelaksanaannya membutuhkan peran serta dari seluruh *stakeholders* terkait.

Berbagai target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini secara umum masih bersifat indikatif, di mana perlu mendapatkan pendetailan lebih lanjut di dalam perencanaan kinerja dan anggaran tahunan. Potensi adanya deviasi terhadap capaian target pendanaan maupun target kinerja masih cukup besar, namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target tersebut akan sangat berpengaruh terhadap pencapaian target pembangunan nasional secara keseluruhan, karena kinerja transportasi laut sangat berpengaruh terhadap kondisi ekonomi nasional secara keseluruhan.

Berbagai agenda pembangunan yang dicanangkan oleh Presiden, khususnya untuk mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam kerangka mendukung kerjasama regional dan global, sudah diakomodir di dalam dokumen Renstra ini. Beberapa inisiatif kebijakan untuk peningkatan konektivitas, integrasi, keselamatan, keamanan, dan juga peningkatan kinerja pelayanan transportasi laut sudah dijadikan sebagai arah kebijakan utama di dalam penyelenggaraan transportasi laut pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini.

Untuk menjalankan semua agenda yang tertera di dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini, diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi pelaksanaan perencanaan, konsistensi penerapan standar dan regulasi, dan berbagai upaya lainnya, khususnya untuk dapat meningkatkan kapasitas dan kinerja pelayanan transportasi laut serta *compliance* terhadap persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Kebutuhan pembiayaan dalam penyelenggaraan transportasi laut yang sedemikian besar, tidak akan terpenuhi seluruhnya oleh APBN, sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan, khususnya melalui pendanaan pihak swasta dalam bidang pelayaran termasuk skema proyek KPBU/swasta.

5.2 ARAHAN PIMPINAN

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan bagi seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Diharapkan setiap Unit Kerja untuk dapat menyusun Rencana Strategis masing-masing dengan mengacu pada dokumen ini.

Untuk implementasi Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, setiap Unit Kerja diharapkan menyusun Rencana Kerja (Renja) serta Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA) dengan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk Tahun 2020-2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3 MEKANISME EVALUASI

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020-2024 ini setidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

Lampiran 1

Matriks Kinerja dan Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020 – 2024

Program/ Kegiatan	Sasaran Program (Outcome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/ Indikator	Lokasi	Satuan	Target					Alokasi (dalam juta rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
				2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Program : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut									Rp10.956.672,747	Rp12.177.169,217	Rp13.587.856,481	Rp13.691.338,202	Rp13.814.963,353	
	SP1 Meningkatnya konektivitas transportasi laut													
	IKP1 Rasio konektivitas transportasi laut nasional		Rasio	0,89	0,89	0,90	0,91	0,92						Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut
	IKP2 Persentase pencapaian trayek pelayaran yang membentuk <i>loop</i> secara teratur		%	24	25	27	27	27						Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut
	SP2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi laut													
	IKP 3 Persentase On Time Performance Pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul		%	81	82	83	84	85						Direktorat Kepelabuhanan
	SP3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi laut													
	IKP4 Rasio kejadian kecelakaan transportasi laut		Rasio	1,23 per 10000 pelayaran	1.21 per 10000 pelayaran	1.09 per 10000 pelayaran	0.97 per 10000 pelayaran	0.85 per 10000 pelayaran						Dit. KPLP
	IKP5 Rasio penurunan gangguan keamanan transportasi laut		Rasio	0,30 per 100000 pelayaran	0,29 per 100000 pelayaran	0,28 per 100000 pelayaran	0,27 per 100000 pelayaran	0,26 per 100000 pelayaran						Dit. KPLP
	IKP 6 Tingkat kehandalan Kenavigasian		%	96,5	97,25	97,75	98,25	99						Dit. Kenavigasian
	SP4 Meningkatnya kinerja pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut													
	IKP 7 Rasio kapal yang menggunakan bahan bakar rendah sulfur (maksimal 0,5 m/m)		Rasio	0,2	0,4	0,6	0,8	1						Dit.Kappel
	IKP8 Persentase keberhasilan penanggulangan kejadian pencemaran laut oleh kegiatan kapal di pelabuhan		%	100	100	100	100	100						Dit. KPLP
Kegiatan 1 : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut									Rp1.702.151,446	Rp2.220.5420,904	Rp2.805.738,123	Rp2.901.487,108	Rp3.108.440,099	
	SK1 Meningkatnya kinerja pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengelolaan lalu lintas dan angkutan laut													
	IKK1 Tingkat keteraturan <i>voyage</i> kapal tol laut		%	100	100	100	100	100						
	IKK2 Pangsa muatan luar negeri oleh kapal berbendera Indonesia		%	5	5	5	5	5						

Program/ Kegiatan	Sasaran Program (Outcome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/ Indikator	Lokasi	Satuan	Target					Alokasi (dalam juta rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
				2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
	IKK3 Rasio operasi perusahaan angkutan laut khusus (validasi izin operasi perusahaan angkutan laut khusus)		Rasio	0,36	0,42	0,48	0,53	0,59						
	IKK4 Persentase pelaksanaan pembangunan kapal penunjang angkutan laut		%	93,75	100	100	100	100						
	IKK5 Persentase penerapan Inaportnet		%	38	54	70	85	100						
Kegiatan 2 : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di Bidang Kepelabuhanan									Rp4.154.641,670	Rp3.583.020,673	Rp4.169.467,299	Rp3.314.8714,334	Rp2.854.041,059	
	SK2 Meningkatnya kinerja pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengelolaan kepelabuhanan													
	IKK1 Persentase rencana lokasi pelabuhan yang memiliki dokumen Studi Kelayakan FS		%	8,78	9,92	11,05	12,19	13,32						
	IKK2 Persentase pelabuhan eksisting yang memiliki dokumen Rencana Induk Pelabuhan (RIP)		%	61,95	64,31	66,67	69,03	71,38						
	IKK3 Persentase DLK/DLKP yang telah ditetapkan		%	18,24	18,88	19,49	20,13	20,75						
	IKK4 Pencapaian target kegiatan pengerukan dalam rangka memenuhi persyaratan alur pelayaran/kolam pelabuhan non-komersial		%	0	87,50	87,50	91,67	93,75						
	IKK5 Persentase peningkatan pelaksanaan kegiatan Konsesi/KPBU/KSP Pelabuhan/Terminal		%	20	40	60	80	100						
	IKK6 Pencapaian Kinerja Pelabuhan Terhadap Standar Yang Ditetapkan Pada Pelabuhan Utama		%	81,00	82,00	83,00	84,00	85,00						
	IKK7 Persentase rencana lokasi pelabuhan yang memiliki dokumen Studi SID Faspel		%	33,40	33,55	33,71	33,86	34,01						
	IKK8 Persentase rencana lokasi pelabuhan yang memiliki dokumen Studi DED Faspel		%	36,59	39,63	42,68	45,73	48,78						
	IKK9 Jumlah Pengadaan Fasilitas Pendukung Kepelabuhanan berupa Peralatan Bongkar Muat		%	32,43	40	52,17	75	100						
	IKK10 Persentase penetapan perairan pandu		%	47,50	49,00	50,50	52,00	53,50						
	IKK11 Persentase Pelimpahan Pelayanan Pemanduan		%	63,50	65,50	67,50	69,50	71,50						
	IKK12 Persentase persetujuan penggunaan sarana bantu dan prasarana pemanduan		%	36,92	40,62	44,31	48,00	51,69						

Program/ Kegiatan	Sasaran Program (Outcome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/ Indikator	Lokasi	Satuan	Target					Alokasi (dalam juta rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
				2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
	IKK13 Persentase sertifikasi pandu		%	6,87	39,70%	6,87	6,87	39,70						
Kegiatan 3 : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di Bidang Perkapalan dan Kepelautan									Rp53.162,035	Rp196.843,838	Rp158.638,538	Rp163.038,909	Rp167.561,994	
	SK3 Meningkatnya kinerja pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengelolaan perkapalan dan kepelautan													
	IKK1 Persentase Tenaga Fungsional di bidang Perkapalan dan Kepelautan yang telah dikukuhkan		%	100	100	100	100	100						
	IKK2 Persentase penerbitan sertifikat keahlian dan keterampilan serta dokumen kepelautan lainnya		%	99	99	99	99	99						
	IKK3 Persentase penerbitan perijinan/sertifikat Perlindungan Awak Kapal		%	97	97	97	97	97						
	IKK4 Persentase penerbitan pengesahan program lembaga diklat kepelautan		%	100	100	100	100	100						
	IKK5 Persentase penerbitan sertifikat Pengawasan dan pemenuhannya (<i>Document Minimum Safe Manning</i>) sesuai SOLAS 1974		%	99	99	99	99	99						
	IKK6 Persentase penerbitan jumlah sertifikat di bidang rancang bangun, stabilitas dan garis muat kapal		%	98	98	98	98	98						
	IKK7 Persentase penerbitan jumlah sertifikat/surat/dokumen di bidang pengukuran, pendaftaran dan kebangsaan kapal		%	99	99	99	99	99						
	IKK8 Persentase jumlah penerbitan sertifikat di bidang keselamatan kapal		%	99	99	99	99	99						
	IKK9 Persentase penerbitan sertifikat di bidang perlindungan lingkungan maritime (MARPOL, AFS, BWM, CLC)		%	99	99	99	99	99						
	IKK10 Persentase kapal barang dan penumpang yang menyampaikan data konsumsi bahan bakar		%	20	40	60	80	100						
	IKK11 Persentase penyusunan aturan sesuai konvensi-konvensi yang menjadi bahan audit IMSAS		%	60	80	100	100	100						
	IKK12 Persentase sertifikasi kelaikan peti kemas		%	0	10	40	70	99						
Kegiatan 4 : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di Bidang Kenavigasian									Rp493.728,073	Rp1.247.016,155	Rp1.074.683,076	Rp1.578.216,389	Rp1.705.355,953	

Program/ Kegiatan	Sasaran Program (Outcome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/ Indikator	Lokasi	Satuan	Target					Alokasi (dalam juta rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana	
				2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024		
	SK4 Meningkatnya kinerja pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengelolaan kenavigasian														
	IKK1 Tingkat kecukupan SBNP		%	61,49%	65,00%	68,51%	72,02%	75,53%							
	IKK2 Tingkat kehandalan SBNP		%	97,50	98,00	98,25	98,50	99,00							
	IKK3 Persentase SBNP yang menggunakan Solar Cell		%	89,82	90,07	90,31	90,55	90,79							
	IKK4 Tingkat kecukupan SROP/GMDSS		%	72,85	76,16	79,47	82,78	86,09							
	IKK5 Tingkat kehandalan SROP/GMDSS		%	95,00	96,00	97,00	98,00	99							
	IKK6 Tingkat kecukupan VTS		%	69,70	69,70	69,70	72,73	78,79							
	IKK7 Tingkat kehandalan VTS		%	96,00	97,00	97,50	98,00	99							
	IKK8 Tingkat kecukupan Kapal Negara Kenavigasian		%	66,12	69,42	73,55	77,69	81,82							
	IKK9 Persentase peningkatan jumlah alur dan perlintasan yang telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri dibandingkan dengan jumlah pelabuhan terbangun		%	13,84%	21,70%	29,56%	37,42%	45,28%							
Kegiatan 5 : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di Bidang Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai									Rp286.810,522	Rp437.468,238	Rp654.159,138	Rp823.951,611	Rp706.072,545		
	SK5 Meningkatnya kinerja pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengelolaan kesatuan penjagaan laut dan pantai														
	IKK1 Tingkat kecukupan kapal patroli		%	44,76	46,97	49,94	52,15	55,57							
	IKK2 Tingkat kehandalan kapal patroli yang tersedia		%	88,42	88,97	89,62	90,06	90,07							
	IKK3 Jumlah kapal yang telah memiliki sertifikat ISSC permanen		sertifikat	1.315	1.638	1.965	2.296	2.631							
	IKK4 Jumlah fasilitas pelabuhan yang memiliki sertifikat ISOCPF permanen		sertifikat	403	405	407	409	411							
	IKK5 Persentase terlaksananya kegiatan SAR		%	100	100	100	100	100							
	IKK6 Persentase terlaksananya kegiatan terkait perlindungan lingkungan maritime (termasuk penanggulangan pencemaran)		%	100	100	100	100	100							
	IKK7 Jumlah Jasa Salvage dan pekerjaan bawah air (ijin usaha, ijin membangun dan surat persetujuan kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air)		Surat izin	353	475	597	715	834							

Program/ Kegiatan	Sasaran Program (Outcome)/ Sasaran Kegiatan (Output)/ Indikator	Lokasi	Satuan	Target					Alokasi (dalam juta rupiah)					Unit Organisasi Pelaksana
				2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
	IKK8 Peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran di pelabuhan melalui penerbitan SPB		SPB	1,4 jt	1,3 jt	1,2 jt	1,1 jt	1 jt						
	IKK9 Persentase terlaksananya penegakan hukum pelayaran		%	100	100	100	100	100						
Kegiatan 6 : Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di Bidang Dukungan Manajemen dan Teknis Perhubungan Laut									Rp4.2566.179,001	Rp4.507.399,409	Rp4.725.170,307	Rp5.098.950,816	Rp5.273.491,703	
	SK6 Terlaksananya dukungan manajemen dan teknis di Lingkungan Ditjen Perhubungan Laut													
	IKK1 Persentase Peningkatan Alokasi kebutuhan SDM Ditjen Hubla oleh Kemenpan RB berdasarkan kebutuhan		%	9	9	9	9	9						
	IKK2 Peningkatan kompetensi SDM Ditjen Perhubungan Laut		sertifikat	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900						
	IKK3 Persentase kehandalan sistem informasi Ditjen Perhubungan Laut		%	82	84	86	88	90						
	IKK4 Kepuasan publik atas layanan informasi/kehumasan		Skala likert	4	4	4	4	4						
	IKK5 Disepakatinya perjanjian Kerja Sama di bidang transportasi laut		Kerjasama	12	16	21	26	30						
	IKK6 Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Laut		Nilai	85	86	88	89	90						
	IKK7 Nilai Maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Laut		Nilai	3	3	3	3	4						
	IKK8 Persentase Daya Serap Ditjen Perhubungan Laut		%	93,03	93,15	93,23	93,36	93,50						
	IKK9 Pencapaian target penyusunan konsep peraturan baru/revisi/ratifikasi regulasi di bidang transportasi laut		Konsep peraturan	10	12	14	17	20						
	IKK10 Pencapaian Target Penetapan Status Penggunaan (PSP) BMN		Status BMN	10	10	10	10	10						
	IKK11 Jumlah KSP yang dilaksanakan		KSP	3	6	9	11	15						

Lampiran 2

Matriks Kerangka Regulasi

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian Dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
1	Penyederhanaan proses perizinan				
	Omnibus Law	Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan <i>omibus law</i> di bidang transportasi laut. Perizinan tidak lagi diatur dalam Undang-Undang (UU) tetapi dialihkan dalam turunannya, yakni Peraturan Pemerintah (PP) atau Peraturan Menteri Perhubungan. Serta mendukung Inpres Nomor 7 Tahun 2019, terkait kewenangan perizinan usaha dari 22 Kementerian melalui BKPM.	Seluruh direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Tahun 2020-2021
	Deregulasi perizinan di masing-masing Direktorat dalam rangka meningkatkan kemudahan berinvestasi di bidang pelayaran (EoDB)	Deregulasi perizinan dalam rangka mendukung kebijakan kemudahan berinvestasi di bidang pelayaran. Peringkat <i>Ease of Doing Business (EoDB)</i> dari hasil survei <i>World Bank</i> posisi tahun 2020 Indonesia berada di peringkat 73 dari 190 negara. Dengan penyederhanaan perijinan investasi khususnya di bidang transportasi laut akan menjadi acuan para investor di bidang pelayaran untuk melakukan usaha atau berinvestasi di Indonesia. Adapun regulasi yang sudah ada adalah terbitnya Instruksi Presiden No 7 Tahun 2019 tentang Percepatan Kemudahan Berusaha. Dalam Inpres tersebut, terdapat enam poin yang pada poinnya memberikan kewenangan kepada Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) untuk mengurus perizinan dan insentif investasi.	Seluruh direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Tahun 2020
	Delegasi kewenangan penerbitan izin pada lini terdepan	Pendelegasian kewenangan penerbitan izin pada lini terdepan, dilaksanakan dengan ketentuan Pasal 88, Pasal 89, Pasal 98, dan Pasal 101 Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik, maka diperlukan pengaturan mengenai norma, standar, prosedur, dan kriteria perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik di bidang Perhubungan Laut, maka diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut. Dengan Permenhub ini, perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik atau <i>Online Single Submission (OSS)</i> . Perizinan Berusaha yang diterbitkan oleh Lembaga OSS untuk dan atas nama Menteri, Pimpinan Lembaga, Gubernur, atau Bupati/Walikota kepada Pelaku Usaha melalui sistem elektronik yang terintegrasi.	Seluruh direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Tahun 2020
2	Peningkatan kualitas pelayanan di bidang pelayaran				
	Regulasi pendukung penyelenggaraan dan pengusahaan pelayaran di pelabuhan	Diperlukan regulasi pendukung penyelenggaraan dan pengusahaan pelayaran di pelabuhan selain dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut, PM 146 tahun 2016 tentang perubahan atas PM 51 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.	Direktorat Kepelabuhanan	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Tahun 2020
	Pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan oleh Pemerintah Daerah (Pemda)	Pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan telah tertuang dalam UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Aspek-aspek yang perlu dipersiapkan Pemda terkait pengelolaan Pelabuhan: <ol style="list-style-type: none"> 1. Mempelajari dan memahami aspek legalitas dengan memperhatikan dan mencermati UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, bahwa Pelabuhan Regional (PR) dan Pelabuhan Lokal (PL) merupakan urusan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota, kecuali urusan keselamatan dan keamanan pelayaran yang menjadi urusan Pemerintah Pusat. 2. Menyiapkan SDM bidang kepelabuhanan, bidang operasional, bidang kemaritiman, bidang pemasaran, dan bidang ekspor-impor. 3. Memperhatikan aspek perencanaan, ini diatur dalam UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Perencanaan pembangunan pelabuhan di daerah harus berpedoman pada tata ruang wilayah provinsi dan pemerataan pembangunan antar provinsi serta berpedoman pada tata ruang wilayah Kabupaten/Kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan Kabupaten/Kota. 4. Menyiapkan secara matang aspek operasional yang terdiri dari kegiatan bongkar muat barang, jasa pergudangan, jasa pemanduan, dan pentarifan. 	Kementrian Perhubungan c.q Direktorat Kepelabuhanan	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Pemerintah Daerah (Provinsi, Kabupaten dan Kota)	Tahun 2020

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian Dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
		5. Membangun dan menyiapkan aspek sarana prasarana antara lain adalah fasilitas bongkar muat barang seperti dermaga, peralatan bongkar muat, lapangan penumpukan, gudang, jalan, kendaraan angkutan barang, perlengkapan/peralatan pengemasan, dan kantor penyelenggaraan pelabuhan.			
	Regulasi pendukung pelaksanaan KPBU, KSP, dan KSO pelabuhan	Regulasi pendukung pelaksanaan KPBU, KSP dan KSO sebagai tindak lanjut dari Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur kerjasama yang sebelumnya dikenal dengan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) selanjutnya disebut KPBU.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Tahun 2020
	Revisi peraturan dalam rangka memenuhi ketentuan internasional di bidang pelayaran	Revisi peraturan terkait dengan regulasi nasional di bidang pelayaran juga datang dari dunia pelayaran internasional. Berbagai konvensi internasional yang dikeluarkan oleh IMO (<i>International Maritime Organization</i>) terutama SOLAS (<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>), MARPOL (<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i>), dan STCW (<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>)	Kementerian Perhubungan	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
3	Transformasi kelembagaan di bidang pelayaran				
	Penetapan PP tentang Penjagaan Laut dan Pantai	Penyusunan kelembagaan Penjagaan Laut dan Pantai sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan penataan kelembagaan Penjagaan Laut dan Pantai dengan mengusulkan revisi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Direktorat Kesatuan Penjagan Laut dan Pantai serta Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai	2020-2021
	Penguatan kelembagaan di bidang PLP	Usulan penguatan kelembagaan <i>Sea and Coast Guard Base</i> tersebut dituangkan dalam naskah akademik usulan revisi KM Nomor 65 tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai.	Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Direktorat Kesatuan Penjagan Laut dan Pantai serta Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai	2020-2021
	Revisi Peraturan terkait Perubahan Kelembagaan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Revisi KM Nomor 65 tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai. Untuk penguatan kelembagaan <i>Sea and Coast Guard</i>	Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Direktorat Kesatuan Penjagan Laut dan Pantai serta Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai	2020-2021
	Penetapan regulasi mengenai P3D pelabuhan kepada daerah	Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor IM 16 Tahun 2018 tentang Pelaksanaan Hasil Rapat Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2018, khususnya Direktur Jenderal Perhubungan Laut terkait penyusunan Roadmap pengalihan Pelabuhan Pengumpan kepada Pemerintah Daerah, menyusun dan menyempurnakan NSPK baik proses pengalihan maupun pembinaan bidang laut kepada Pemerintah Daerah.	Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Direktorat Kepelabuhanan	2020-2021
	Regulasi pendukung pembentukan BLU atau Bentuk Kelembagaan Lainnya di bidang pelayaran	Badan Layanan Umum yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum belum dapat diimplementasikan dengan baik	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
4	Standarisasi teknis sarana, prasarana, dan SDM bidang transportasi laut				
	Reviu RIPN	Reviu atas Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional yang telah dirumuskan dengan pertimbangan perkembangan isu-isu strategis yang berpengaruh terhadap kepelabuhanan, diantaranya adalah pengembangan jaringan jalan, kereta api dan layanan kepelabuhanan, teknologi dan industri dalam pembangunan dan pengembangan kepelabuhanan, teknologi dan industri perkapalan, pengembangan kepelabuhanan yang berwawasan lingkungan, mendukung disabilitas, kesetaraan gender, poor, elderly, dan anak-anak, investasi dan pendanaan, Otonomi daerah dan seterusnya.	Direktorat Kepelabuhanan	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
	Standarisasi pelabuhan pada IPN	Perlu adanya sebuah Peraturan Presiden/Perpres untuk <i>Implementasi Integrated Port Network (IPN)</i> yang didalamnya berdasar pada tiga pilar strategis. "yaitu standarisasi infrastruktur, suprastruktur dan pola operasional di 7 pelabuhan utama, integrasi kawasan industri dengan pelabuhan, dan membentuk aliansi pelayaran untuk efisiensi operasional jaringan pelayaran melalui peningkatan ukuran kapal dan aktivasi rute pendulum (<i>looping service</i>)".	Kementerian Perhubungan	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian Dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
	Blue Print/Masterplan penyelenggaraan tol laut/perintisan	Pemerintah perlu segera merancang dan menetapkan rencana induk (<i>master plan</i>) Tol Laut/Perintis. Rencana induk diperlukan sebagai acuan Kementerian atau Lembaga terkait dalam mengimplementasikan Tol Laut. Acuan ini juga diperlukan bagi para pelaku dan para pihak (<i>stakeholders</i>) lainnya untuk terlibat dalam Program Tol Laut, termasuk perusahaan-perusahaan pelayaran. Rencana induk itu mencakup perencanaan rute, pelaku, mekanisme, rencana pengembangan pelabuhan dan infrastruktur lainnya, serta industri pendukung, termasuk galangan kapal.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
	Restrukturisasi jaringan trayek pelayaran nasional	Pembuatan dasar hukum penataan jaringan trayek pelayaran nasional	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan idirektorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
	Rencana umum pengembangan bidang kenavigasian (masteplan kenavigasian, penataan ruang wilayah perairan)	Tinjau ulang terhadap Master Plan Rencana Pengembangan Sistem Keselamatan Lalu Lintas Maritim (MTSDP) tahun 2002, dengan menyusun Masterplan Kenavigasian yang efektif dan efisien, yang mencakup aspek SBNP, Telekomunikasi pelayaran, penetapan alur pelayaran, serta penyediaan sarana kapal negara kenavigasian.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
	Rencana umum pengembangan bidang PLP	Revisi KM Nomor 65 tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai. Untuk penguatan kelembagaan <i>Sea and Coast Guard</i>	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Direktorat Kepelabuhanan	2020-2021
	Penguatan pelaksanaan regulasi NCVS	Implementasi Aturan standar kapal non konvensi yang tertuang pada KM Menteri Perhubungan No65/2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, dan SK Dirjen Perhubungan Laut No. Um.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
	Kewajiban penggunaan AIS terhadap seluruh kapal	Implementasi dari PM Nomor 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis (AIS) bagi Kapal yang Berlayar di wilayah Perairan Indonesia	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020
	Penerapan SOLAS secara bertahap hingga mencapai standar maksimal	Implemntasi SOLAS yang menjadi standar keselamatan maritim yang wajib diterapkan pada kapal niaga (<i>merchant vessel</i>) berukuran > 500 DWT dan menjadi induk bagi terbitnya berbagai standar (<i>code</i>) bagi kontruksi kapal, peralatan, dan pengoperasian.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
5	Pemenuhan (compliance) terhadap ketentuan internasional				
	Ratifikasi sejumlah konvensi IMO terkait dengan kepelabuhanan, kepelautan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim	Ratifikasi konvensi IMO yang belum dilaksanana, beberap ratfikasi yang sudah dilaksanakan adalh Perpres nomor 57 tahun 2017 tentang pengesahan <i>Protocol of 1988 Relating to The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)</i> , 1974 terkait dengan konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut, Instrument IMO di bidang perlindungan lingkungan maritim, yaitu <i>Anti Fouling System Convention (AFS)</i> , <i>Ballast Water Management Convention (BWM) 2004</i> , <i>MARPOL Annex V</i> terkait pencemaran dari sampah kapal, dan <i>London Convention/Protocol</i> .	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
6	Pemberdayaan angkutan laut nasional				
	Pelaksanaan <i>beyond cabotage</i>	Penerapan Peraturan Menteri Perdagangan No. 82/2017 yang mewajibkan penggunaan kapal nasional untuk ekspor CPO dan batu bara, serta impor beras dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
	Fasilitasi permodalan bagi perusahaan pelayaran nasional	Pasca berlakunya kebijakan <i>scrapping</i> yang mengharuskan semua kapal yang umurnya lebih dari 25 tahun harus dilebur, pemerintah perlu membantu pengadaan kapal baru dalam hal ini dukungan kebijakan pendanaan terhadap kredit perbankan untuk pengadaan kapal baru.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian Dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
	Pemberdayaan pelayaran rakyat	Dalam Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah RI No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan diamanatkan, bahwa pembinaan angkutan laut pelayaran rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut Pelayaran Rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional. keberadaan Pelayaran Rakyat akan membantu sistem transportasi nasional, terutama untuk daerah pedalaman, terpencil, dan terisolir.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
	Penyiapan implementasi MEA	Untuk menghadapi MEA yang berpotensi meningkatkan transaksi ekonomi antar negara ASEAN, salah satunya adalah <i>Beyond Cabotage</i> .	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
7	Fasilitasi peran stakeholders				
	Pengembangan kelembagaan penyelenggaraan pelayaran di Daerah (P3D)	Pembuatan dasar hukum untuk pembuatan NSPK baik proses pengalihan maupun pembinaan bidang laut kepada Pemerintah Daerah.	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut beserta pemerintah daerah	2020-2021
	Regulasi pendukung UMKM (termasuk TKBM) dalam perkuatan peran dan pengusahaannya	<i>Revisi KM 35 /2007 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.</i>	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2020-2021
8	Fasilitasi kepada seluruh lapisan masyarakat (secara fisik, ekonomi, dan sosial)				
	Penyesuaian dasar hukum pelaksanaan pelayaran perintis, PSO angkutan barang, dan kapal ternak	Pembuatan dasar hukum khusus pelaksanaan pelayaran perintis, PSO angkutan barang, dan kapal ternak, sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2022
	Standar pelayanan penumpang difable serta ibu hamil dan menyusui pada angkutan laut penumpang	Implementasi dan penyusunan SPM dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 98 Tahun 2017 Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Seluruh unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2022

Lampiran 3

Tabel Indikasi Pendanaan dan Lokasi Kegiatan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2020 – 2024 (dalam jutaan rupiah)

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut (2020)	Rp10.956.672,747		Rp12.177.169,217		Rp13.587.856,481		Rp13.691.338,202		Rp13.814.963,353		Rp64.228.000,000	
	Program Infrastruktur Konektivitas (2021-2024)												
1	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	Rp1.702.151,446		Rp2.205.420,904		Rp2.805.738,123		Rp2.901.487,108		Rp3.108.440,099		Rp12.723.237,680	
	a. Penyelenggaraan Angkutan Laut Perintis	Rp979.202,942	113 trayek	Rp1.109.800,000	113 trayek	Rp1.303.300,000	113 trayek	Rp1.433.660,000	113 trayek	Rp1.597.927,058	113 trayek	Rp6.498.890,000	113 trayek
	Lokasi Tahun 2020	Meulaboh 1 try, Calang 1 try, Teluk Bayur 2 try, Bengkulu 1 try, Tg. Pinang 2 try, Kijang 1 try, Sunda Kelapa 1 try, Sintete 1 try, Pontianak 1 try, Kotabaru 1 try, Tarakan 1 try, Semarang 3 try, Cilacap 1 try, Surabaya 4 try, Bima 4 try, Kupang 5 try, Maumere 4 try, Waingapu 2 try, Poso, 2 try, Wani 2 try, Pagimana 1 try, Kolonedale 1 try, Bitung 2 try, Tahuna 2 try, Kendari 4 try, Gorontalo 1 try, Tilamuta 1 try, Kwandang 1 try, Makassar 3 try, Mamuju 1 try, Ambon 8 try, Tual 6 try, Saumlaki 8 try, Ternate 4 try, Babang 2 try, Sanana 2 try, Jayapura 5 try, Biak 3 try, Merauke 7 try, Manokwari 4 try, Sorong 7 try.											
	Lokasi Tahun 2021	Meulaboh 1 try, Calang 1 try, Teluk Bayur 2 try, Bengkulu 1 try, Tg. Pinang 2 try, Kijang 1 try, Sunda Kelapa 1 try, Sintete 1 try, Pontianak 1 try, Kotabaru 1 try, Tarakan 1 try, Semarang 3 try, Cilacap 1 try, Surabaya 4 try, Bima 4 try, Kupang 5 try, Maumere 4 try, Waingapu 2 try, Poso, 2 try, Wani 2 try, Pagimana 1 try, Kolonedale 1 try, Bitung 2 try, Tahuna 2 try, Kendari 4 try, Gorontalo 1 try, Tilamuta 1 try, Kwandang 1 try, Makassar 3 try, Mamuju 1 try, Ambon 8 try, Tual 6 try, Saumlaki 8 try, Ternate 4 try, Babang 2 try, Sanana 2 try, Jayapura 5 try, Biak 3 try, Merauke 7 try, Manokwari 4 try, Sorong 7 try.											
	Lokasi Tahun 2022	Meulaboh 1 try, Calang 1 try, Teluk Bayur 2 try, Bengkulu 1 try, Tg. Pinang 2 try, Kijang 1 try, Sunda Kelapa 1 try, Sintete 1 try, Pontianak 1 try, Kotabaru 1 try, Tarakan 1 try, Semarang 3 try, Cilacap 1 try, Surabaya 4 try, Bima 4 try, Kupang 5 try, Maumere 4 try, Waingapu 2 try, Poso, 2 try, Wani 2 try, Pagimana 1 try, Kolonedale 1 try, Bitung 2 try, Tahuna 2 try, Kendari 4 try, Gorontalo 1 try, Tilamuta 1 try, Kwandang 1 try, Makassar 3 try, Mamuju 1 try, Ambon 8 try, Tual 6 try, Saumlaki 8 try, Ternate 4 try, Babang 2 try, Sanana 2 try, Jayapura 5 try, Biak 3 try, Merauke 7 try, Manokwari 4 try, Sorong 7 try.											
	Lokasi Tahun 2023	Meulaboh 1 try, Calang 1 try, Teluk Bayur 2 try, Bengkulu 1 try, Tg. Pinang 2 try, Kijang 1 try, Sunda Kelapa 1 try, Sintete 1 try, Pontianak 1 try, Kotabaru 1 try, Tarakan 1 try, Semarang 3 try, Cilacap 1 try, Surabaya 4 try, Bima 4 try, Kupang 5 try, Maumere 4 try, Waingapu 2 try, Poso, 2 try, Wani 2 try, Pagimana 1 try, Kolonedale 1 try, Bitung 2 try, Tahuna 2 try, Kendari 4 try, Gorontalo 1 try, Tilamuta 1 try, Kwandang 1 try, Makassar 3 try, Mamuju 1 try, Ambon 8 try, Tual 6 try, Saumlaki 8 try, Ternate 4 try, Babang 2 try, Sanana 2 try, Jayapura 5 try, Biak 3 try, Merauke 7 try, Manokwari 4 try, Sorong 7 try.											
	Lokasi Tahun 2024	Meulaboh 1 try, Calang 1 try, Teluk Bayur 2 try, Bengkulu 1 try, Tg. Pinang 2 try, Kijang 1 try, Sunda Kelapa 1 try, Sintete 1 try, Pontianak 1 try, Kotabaru 1 try, Tarakan 1 try, Semarang 3 try, Cilacap 1 try, Surabaya 4 try, Bima 4 try, Kupang 5 try, Maumere 4 try, Waingapu 2 try, Poso, 2 try, Wani 2 try, Pagimana 1 try, Kolonedale 1 try, Bitung 2 try, Tahuna 2 try, Kendari 4 try, Gorontalo 1 try, Tilamuta 1 try, Kwandang 1 try, Makassar 3 try, Mamuju 1 try, Ambon 8 try, Tual 6 try, Saumlaki 8 try, Ternate 4 try, Babang 2 try, Sanana 2 try, Jayapura 5 try, Biak 3 try, Merauke 7 try, Manokwari 4 try, Sorong 7 try.											
	b. Penyelenggaraan Tol Laut dengan mekanisme Penugasan dan Swasta	Rp439.837,173	21 trayek	Rp458.757,200	22 trayek	Rp479.609,800	23 trayek	Rp500.462,400	24 trayek	Rp519.333,427	25 trayek	Rp2.398.000,000	26 trayek
	Lokasi Tahun 2020	Surabaya 7 try, Belawan 1 try, Teluk Bayur 1 try, Tg Priok 2 try, Makassar 2 try, Luwuk 1 try, Kendari 1 try, Saumlaki 1 try, Kupang 2 try, Tahuna 1 try, Morotai 1 try, Dobo 1 try.											
	Lokasi Tahun 2021	Surabaya 7 try, Belawan 1 try, Teluk Bayur 1 try, Tg Priok 2 try, Makassar 3 try, Luwuk 1 try, Kendari 1 try, Saumlaki 1 try, Kupang 2 try, Tahuna 1 try, Morotai 1 try, Dobo 1 try.											
	Lokasi Tahun 2022	Surabaya 7 try, Belawan 1 try, Teluk Bayur 1 try, Tg Priok 2 try, Makassar 3 try, Luwuk 1 try, Kendari 1 try, Saumlaki 1 try, Kupang 2 try, Tahuna 1 try, Morotai 1 try, Dobo 1 try, Ambon 1 try.											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Lokasi Tahun 2023	Surabaya 7 try, Belawan 1 try, Teluk Bayur 1 try, Tg Priok 2 try, Makassar 3 try, Luwuk 1 try, Kendari 1 try, Saumlaki 1 try, Kupang 2 try, Tahuna 1 try, Morotai 1 try, Dobo 1 try, Ambon 1 try, Sorong 1 try.											
	Lokasi Tahun 2024	Surabaya 8 try, Belawan 1 try, Teluk Bayur 1 try, Tg Priok 2 try, Makassar 3 try, Luwuk 1 try, Kendari 1 try, Saumlaki 1 try, Kupang 2 try, Tahuna 1 try, Morotai 1 try, Dobo 1 try, Ambon 1 try, Sorong 1 try.											
	c. Pelayanan Angkutan Kapal Ternak	Rp46.600,000	6 trayek	Rp48.930,000	6 trayek	Rp51.376,500	6 trayek	Rp53.945,325	6 trayek	Rp56.642,592	6 trayek	Rp257.494,417	6 trayek
	Lokasi Tahun 2020	Kupang 5 try, Kwandang 1 try.											
	Lokasi Tahun 2021	Kupang 5 try, Kwandang 1 try.											
	Lokasi Tahun 2022	Kupang 5 try, Kwandang 1 try.											
	Lokasi Tahun 2023	Kupang 5 try, Kwandang 1 try.											
	Lokasi Tahun 2024	Kupang 5 try, Kwandang 1 try.											
	d. Penyelenggaraan Kapal Rede (Angkutan Perairan Pelabuhan)	Rp24.000,000	20 unit	Rp25.200,000	20 unit	Rp26.460,000	20 unit	Rp27.783,000	20 unit	Rp29.172,150	20 unit	Rp119.353,635	20 unit
	Lokasi Tahun 2020	Tanjung Balai Karimun, Karimun Jawa, Probolinggo, Sapeken, Selayar, Tidore, Likupang, Kupang, Manado, Bitung, Bau Bau (Buton Selatan), Gili Trawangan, Lewoleba, Larantuka, Raha, Tarakan, Sapudi, Kwandang (Gorontalo Utara), Yellu (Sorong)											
	Lokasi Tahun 2021	Tanjung Balai Karimun, Karimun Jawa, Probolinggo, Sapeken, Selayar, Tidore, Likupang, Kupang, Manado, Bitung, Bau Bau (Buton Selatan), Gili Trawangan, Lewoleba, Larantuka, Raha, Tarakan, Sapudi, Kwandang (Gorontalo Utara), Yellu (Sorong)											
	Lokasi Tahun 2022	Tanjung Balai Karimun, Karimun Jawa, Probolinggo, Sapeken, Selayar, Tidore, Likupang, Kupang, Manado, Bitung, Bau Bau (Buton Selatan), Gili Trawangan, Lewoleba, Larantuka, Raha, Tarakan, Sapudi, Kwandang (Gorontalo Utara), Yellu (Sorong)											
	Lokasi Tahun 2023	Tanjung Balai Karimun, Karimun Jawa, Probolinggo, Sapeken, Selayar, Tidore, Likupang, Kupang, Manado, Bitung, Bau Bau (Buton Selatan), Gili Trawangan, Lewoleba, Larantuka, Raha, Tarakan, Sapudi, Kwandang (Gorontalo Utara), Yellu (Sorong)											
	Lokasi Tahun 2024	Tanjung Balai Karimun, Karimun Jawa, Probolinggo, Sapeken, Selayar, Tidore, Likupang, Kupang, Manado, Bitung, Bau Bau (Buton Selatan), Gili Trawangan, Lewoleba, Larantuka, Raha, Tarakan, Sapudi, Kwandang (Gorontalo Utara), Yellu (Sorong)											
	e. Penyelenggaraan Mudik Gratis Sepeda Motor Dengan Kapal Laut	Rp20.418,902	1 paket	Rp21.439,848	1 paket	Rp22.511,841	1 paket	Rp23.637,434	1 paket	Rp24.819,306	1 paket	Rp112.827,331	1 paket
	Lokasi Tahun 2020	Tanjung Priok, Tanjung Emas											
	Lokasi Tahun 2021	Tanjung Priok, Tanjung Emas											
	Lokasi Tahun 2022	Tanjung Priok, Tanjung Emas											
	Lokasi Tahun 2023	Tanjung Priok, Tanjung Emas											
	Lokasi Tahun 2024	Tanjung Priok, Tanjung Emas											
	f. Pembangunan Kapal Pelayaran Rakyat	Rp22.153,239	8 unit	Rp28.317,200	10 unit	Rp0	0	Rp0	0	Rp0	0	Rp50.470,440	18 unit
	Lokasi Tahun 2020	lokasi masyarakat / pemda penerima hibah akan ditentukan kemudian											
	Lokasi Tahun 2021	lokasi masyarakat / pemda penerima hibah akan ditentukan kemudian											
	Lokasi Tahun 2022	-											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Lokasi Tahun 2023	-											
	Lokasi Tahun 2024	-											
	g. Pembangunan Kapal Penunjang bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	Rp60.000,000	8 unit	Rp75.000,000	5 unit	Rp0	0	Rp0	0	Rp0	0	Rp60.000,000	13 unit
	Lokasi Tahun 2020	a. Kapal Bottom Glass : 4 unit, Labuhan Bajo (2 unit) dan Likupang (2 unit) b. Kapal Rumah sakit : 4 unit											
	Lokasi Tahun 2021	Kapal Rumah Sakit 5 unit											
	Lokasi Tahun 2022	-											
	Lokasi Tahun 2023	-											
	Lokasi Tahun 2024	-											
	h. Dukungan Terhadap Pembangunan Infrastruktur Laut dalam Mewujudkan Ibu Kota Negara (IKN)	Rp0	0	Rp370.934,000	0	Rp370.934,000	0	Rp371.634,000	0	Rp385.934,000	0	Rp1.499.434,800	
	Detail Kegiatan Tahun 2020	Subsidi Operasional PSO Kapal Pelni (3 kapal)											
	Detail Kegiatan Tahun 2021	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut (2 trayek) dan Subsidi Operasional Kapal Pelni (3 kapal)											
	Detail Kegiatan Tahun 2022	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut (2 trayek) dan Subsidi Operasional Kapal Pelni (3 kapal)											
	Detail Kegiatan Tahun 2023	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut (2 trayek), Subsidi Operasional Kapal Pelni (3 kapal) dan Studi Subsidi Operasional <i>Inland Waterways</i>											
	Detail Kegiatan Tahun 2024	Subsidi Operasional Kapal Tol Laut (2 trayek), Subsidi Operasional Kapal Pelni (3 kapal) dan Subsidi Operasional <i>Inland Waterways</i>											
	i. Pembangunan/ Pengadaan Fasilitas Pendukung Lalu lintas dan Angkutan Laut	Rp3.605,000	20 lokasi	Rp6.190,310	22 lokasi	Rp487.035,000	23 lokasi	Rp421.920,000	20 lokasi	Rp421.929,690	20 lokasi	Rp1.340.680,000	105
	1. Pengembangan Sistem Inaportnet dan Sistem Pelayanan Terpadu	Rp1.925,000	20	Rp4.190,310	22	Rp484.035,000	23	Rp420.920,000	20	Rp420.929,690	20	Rp1.332.000,000	105
	Lokasi Tahun 2020	KSOP KLS II Teluk Palu, KSOP KLS III Manado, KSOP KLS III Gorontalo, KSOP KLS III Pare-Pare, KSOP KLS III Sunda Kelapa, KSOP KLS II Patimban, KSOP KLS II Buton, KSOP KLS III Kuala Tanjung, KSOP KLS III Lembar, KSOP KLS III Sampit, KSOP KLS III Tarakan, KSOP KLS III Biak, KSOP KLS III Kijang, KSOP KLS III Tanjung Wangi, KSOP KLS III Kupang, UPP Kelas I Bau Bau, UPP Kelas III Satui, KSOP KELAS IV Kepulaun Seribu, KSOP KELAS IV Marunda, KSOP KELAS IV Muara Angke.											
	Lokasi Tahun 2021	KSOP KELAS IV Sabang, KSOP KELAS IV Kuala Langsa, KSOP KELAS IV Meulaboh, KSOP KELAS IV Lhokseumawe, KSOP KELAS IV Malahayati, KSOP KELAS IV Pangkalan Susu, KSOP KELAS IV Sibolga, KSOP KELAS IV Tanjung Balai Asahan, KSOP KELAS IV Gunung Sitoli, KSOP KELAS IV Cinaku, KSOP KELAS IV Bagan Siapi-Api, KSOP KELAS IV Bengkalis, KSOP KELAS IV Kuala Enok, KSOP KELAS IV Tembilahan, KSOP KELAS IV Selat Panjang, KSOP KELAS IV Kuala Tungkal, KSOP KELAS IV Muara Sabak, KSOP KELAS IV Pangkal Balam, KSOP KELAS IV Tanjung Pandan, KSOP KELAS IV Muntok, KSOP KELAS IV Bakaheuni, KSOP KELAS IV Probolinggo.											
	Lokasi Tahun 2022	KSOP KELAS IV KETAPANG, KSOP KELAS IV Pangkalan BUN, KSOP KELAS IV Pulau Pisau KSOP KELAS IV Sukamara KSOP KELAS IV Toli-Toli KSOP KELAS IV Kumai KSOP KELAS IV Nunukan KSOP KELAS IV Banda Naira KSOP KELAS IV Merauke KSOP KELAS IV Manokwari KSOP KELAS IV Fak-Fak KSOP KELAS IV TegaL KSOP KELAS IV Kalianget, KSOP KELAS IV Panarukan.											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Lokasi Tahun 2023	UPP KELAS II Tarempa UPP KELAS II Jepara UPP KELAS II Branta UPP KELAS II Gilimanuk UPP KELAS II Nusa Penida UPP KELAS II Atapupu UPP KELAS II Labuan Bajo UPP KELAS II Reo UPP KELAS II Larantuka UPP KELAS II Benete UPP KELAS II Tanjung Selor UPP KELAS II Rangga Ilung UPP KELAS II Sangatta UPP KELAS II Tana Paser UPP KELAS I Tanjung Uban UPP KELAS I Mamuju UPP KELAS I Tobelo UPP KELAS II Tanjung Beringin UPP KELAS II Linau Bintuhan.											
	Lokasi Tahun 2024	UPP KELAS II Bintuni UPP KELAS II Rajaampat UPP KELAS II Pomako UPP KELAS II Serui UPP KELAS II Nabire UPP KELAS II Raha UPP KELAS II Bajoe UPP KELAS II Garongkong UPP KELAS II Palopo UPP KELAS II Bulukumba UPP KELAS II Maccini BAJI UPP KELAS II Angrek UPP KELAS II Tual UPP KELAS II Tulehu UPP KELAS II BABANG UPP KELAS II Tanjung Redeb UPP KELAS II Amurang UPP KELAS II Tahuna UPP KELAS II Luwuk UPP KELAS II Banggai.											
	2. Penerapan e-ticketing dan Gate in	Rp1.680,000	0	Rp2.000,000	0	Rp3.000,000	0	Rp1.000,000	0	Rp1.000,000	0	Rp8.680,000	0
	Lokasi Tahun 2020	Integrasi dengan Vessel tracking dan INAPORTNET dan pemberlakuan di Pelabuhan Utama											
	Lokasi Tahun 2021	Pengembangan ticketing di pelabuhan UPP											
	Lokasi Tahun 2022	Pengembangan dengan artificial intelligent untuk human recognition											
	Lokasi Tahun 2023	Pengembangan sistem di pelabuhan untuk penumpang											
	Lokasi Tahun 2024	Integrasi dengan data penumpang pada seluruh sistem terkait											
	k. Kegiatan Pendukung Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	Rp106.334,190		Rp60.852,650		Rp64.511,280		Rp68.445,250		Rp72.682,170		Rp372.825,540	
	- Belanja Operasional	Rp1.900,000		Rp2.185,000		Rp2.294,250		Rp2.408,960		Rp2.529,410		Rp11.317,620	
	Detail Kegiatan	Honor Operasional Satuan Kerja Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Laut serta Pengiriman Blanko PNBP											
	- Belanja Non Operasional	Rp104.434,190		Rp58.667,346		Rp62.216,732		Rp66.035,989		Rp70.152,466		Rp361.507,920	
	Detail Kegiatan	Kajian, monitoring, bimbingan teknis, Peningkatan Sumber Daya Manusia, Docking Kapal dan Project Management Unit (PMU)											
2	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kepelabuhanan	Rp4.154.641,670		Rp3.583.020,673		Rp4.169.467,299		Rp3.148.714,334		Rp2.854.041,059		Rp17.909.885,035	
	a. Pembangunan/ Lanjutan-Penyelesaian/ Pengembangan/ Rehabilitasi Pelabuhan Laut	Rp3.983.037,270		Rp2.932.783,590		Rp3.363.918,020		Rp2.335.271,800		Rp2.038.720,470		Rp14.653.731,140	
	1. Pelabuhan Baru (Mulai Pembangunan)	Rp129.266,924	5 Lokasi	Rp548.187,574	6 Lokasi	Rp345.000,000	12 Lokasi	Rp225.000,000	7 Lokasi	Rp292.630,633	9 Lokasi	Rp1.540.085,131	39 Lokasi
	Lokasi Tahun 2020	5 Lokasi Pelabuhan : Sanur, Tanjung Ular, Lebiti, Munse, Mesuji											
	Lokasi Tahun 2021	6 Lokasi Pelabuhan : Karas, Dendang, Salisingan, Kambuno, Arwala, Tanakeke											
	Lokasi Tahun 2022	12 Lokasi Pelabuhan : Salakan, Pulau Mulles, Buranga, Hollat, Batu Goyang, Gane Dalam, Asiki, Pulau Moor, Pagerungan, Teluk Sasah, Kilo, Canti											
	Lokasi Tahun 2023	7 Lokasi Pelabuhan : Tomia, Sukun, Wanam, Iteng, Pulau Bunyu, Sawaerma, Kasipute											
	Lokasi Tahun 2024	9 Lokasi Pelabuhan : Binongko, Katundu, Kajang, Sampolawa, Sumuraman, Kapiroya, Bungin, Posi-Posi, Wapoga											
	2. Lanjutan dan Penyelesaian Pelabuhan (Dari Pelabuhan Baru)	Rp3.160.294,232	11 Lokasi	Rp1.280.302,298	10 Lokasi	Rp1.043.765,772	23 Lokasi	Rp1.272.122,501	24 Lokasi	Rp1.124.807,616	17 Lokasi	Rp7.881.292,419	85 Lokasi

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Lokasi Tahun 2020	11 Lokasi Pelabuhan : Patimban, Sebuku, Depapre, Raha, Moor, Mansalean, Labuhan Bajo, Waren, Sebuku, Meranti, Ujung Jabung											
	Lokasi Tahun 2021	10 Lokasi Pelabuhan : Patimban, Sanur, Bagan Siapi-api, Tanjung ular, Lebiti, Biu, Labuhan Bajo, Marabatuan, Matasiri, Meranti											
	Lokasi Tahun 2022	23 Lokasi Pelabuhan : Patimban, Sanur, Karas, Kajang, Tanjung Ular, Dendang, Salisingan, Lebiti, Kambuno, Tanakeke, Munse, Arwala, Palaran, Teluk Tapang, Meranti, Dompok, Mocoh, Malarko, Ambarawang, Kuala Samboja, Pangandaran, Pacitan, Ujung Jabung, Nun Baun Sabu											
	Lokasi Tahun 2023	24 Lokasi Pelabuhan : Gane Dalam, Teluk Sasah, Patimban, Salakan, Pulau Mules, Buranga, Hollat, Batu Goyang, Tanjung Selor, Asiki, Pulau Moor, Pagerungan, Kilo, Tangkiang, Canti, Palaran, Tanah Ampo, Penajam Paser, Dompok, Mocoh, Malarko, Kuala Samboja, Pacitan, Ujung Jabung											
	Lokasi Tahun 2024	17 Lokasi Pelabuhan : Pulau Bunyu, Patimban, Tomia, Luwuk, Sukun, Wanam, Iteng, Panarukan, Sawaerma, Teluk Sasah, Kasipute, Waren, Palaran, Tanah Ampo, Mocoh, Malarko, Ujung Jabung											
	3. Pengembangan Fasilitas Pelabuhan	Rp392.657,737	18	Rp480.391,438	24	Rp762.164,013	24	Rp718.345,092	25	Rp497.023,340	25	Rp2.850.581,620	116
			Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi
	Lokasi Tahun 2020	18 Lokasi Pelabuhan : Kaledupa, Tahuna, Marore, Serui, Nabire, Bajoe, Tobilota, Kendidi Reo, Kaimana, Selayar, Bintuni, Kokas, Labuhan Bajau, Likupang, Wonreli, Gili Trawangan, Seba, Labuhan Bajo											
	Lokasi Tahun 2021	24 Lokasi Pelabuhan : Marore, Ippi, Saumlaki, Tapa, Kaimana, Tual, Dobo, Tobelo, Kotabunan, Telaga Biru, Namlea, Pangandaran, Tulehu, Ba'a, Rembang, Labuhan Bajau, Likupang, Soasio, Jojame, Laiwui, Gili Trawangan, Rajjua, Seba, Labuhan Bajo											
	Lokasi Tahun 2022	24 Lokasi Pelabuhan : Wanci, Sebuku, Maloy, Depapre, Saumlaki, Larantuka, Kendal, Bau-Bau, Tual, Dobo, Tobelo, Kotabunan, Tanjung Selor, Tua Pejat, Nusa Penida, Ba'a, Pomako, Sirombu, Labuhan Bajau, Banggai, Belang-Belang, Soasio, Gili Trawangan, Seba											
	Lokasi Tahun 2023	25 Lokasi Pelabuhan : Wanci, Maloy, Saumlaki, Larantuka, Wini, Tanjung Batu Kunder, Pelaihari, Tual, Dobo, Tobelo, Namlea, Mesuji, Tilamuta, Ba'a, Pomako, Labuhan Bajau, Simalepet, Pasapat, Banggai, Belang-Belang, Soasio, Geser, Gorom, Gili Trawangan, Rajjua											
	Lokasi Tahun 2024	25 Lokasi Pelabuhan : Tahuna, Wuring, Fak-Fak, Nabire, Larantuka, Wini, Tanjung Batu Kunder, Palopo, Kolaka, Tual, Ampa, Dobo, Mesuji, Garongkong, Batutua, Pomako, Batang, Simalepet, Banggai, Geser, Gorom, Bula, Kobisadar, Wahai, Rajjua											
	4. Rehabilitasi dan Replacement Fasilitas Pelabuhan	Rp300.818,377	29	Rp623.902,279	35	Rp1.212.988,236	17	Rp119.804,202	5	Rp124.258,876	5	Rp2.381.771,970	91
			Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi
	Lokasi Tahun 2020	29 Lokasi Pelabuhan : Wanci, Tahuna, Sangkulirang, Molu, Sarmi, Panarukan, Tanjung Batu, Tual, Miangas, Amahai, Dobo, Waikelo, Jamepa, Weda, Pomako, Soasio, Geser, Moe, Ilwaki, Buli, Bula Calabai, Pamenang, Rajjua, Wasior, Anggrek, Pantoloan, Donggala, Wani											
	Lokasi Tahun 2021	35 Lokasi Pelabuhan : Tahuna, Boepinang, Gudang Arang, Mangga Dua, Ternate, Pulau Banyak, Tanjung Buton, Sangkulirang, Tana Paser, Adault, Atapupu, Wini, Carocok Painan, Tanjung Batu, Tanjung Silopo, Kadatua, Lawele, Liana Banggai, Wamengkoli, Tual, Ampa, Amahai, Branta, Patani, Nusa Penida, Pomako, Ogoamas, Pasangkayu, Gorom, Geser, Dodinga, Lakor, Pantoloan, Donggala, Wani											
	Lokasi Tahun 2022	17 Lokasi Pelabuhan : Boepinang, Tana Paser, Sarmi, Selayar, Sailus, Pantoloan, Donggala, Wani, Binanatu, Waikelo, Agats, Branta, Panipahan, Ogoamas, Pasangkayu, Moe, Calabai											
	Lokasi Tahun 2023	5 Lokasi Pelabuhan : Pulau Banyak, Benteng, Kotabunan, Ogoamas, Calabai											
	Lokasi Tahun 2024	5 Lokasi Pelabuhan : Lewoleba, Telaga Biru, Kuala Gaung, Calabai, Malakoni Enggano											
	b. Jumlah lokasi pengerukan untuk memenuhi persyaratan alur pelayaran/ kolam pelabuhan	Rp0,00	0	Rp95.984,600	5	Rp197.870,000	8	Rp130.100,000	8	Rp148.470,000	8	Rp572.424,600	29
			Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi
	- Capital	Rp0,00	0	Rp78.775,000	3	Rp131.230,000	4	Rp49.490,000	4	Rp28.280,000	2	Rp287.775,000	13
			Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi		Lokasi
	Lokasi Tahun 2020	0 Lokasi											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Lokasi Tahun 2021	3 Lokasi Pelabuhan : Kolonodale, Tilmuta, Dobo											
	Lokasi Tahun 2022	4 Lokasi Pelabuhan : Tanjung Api Api, Wini, Sukadana, Kota Agung											
	Lokasi Tahun 2023	4 Lokasi Pelabuhan : Susoh, Penajam Paser, Teluk Batang (Padang Tikar), Sangkulirang											
	Lokasi Tahun 2024	2 Lokasi Pelabuhan : Arar, Tanjung Tiram											
	- Maintenance	Rp0	0 Lokasi	Rp17.209,600	2 Lokasi	Rp66.640,000	4 Lokasi	Rp80.610,000	4 Lokasi	Rp120.190,000	6 Lokasi	Rp284.649,600	16
	Lokasi Tahun 2020	0 Lokasi											
	Lokasi Tahun 2021	2 Lokasi Pelabuhan : Rembang & Karangantu											
	Lokasi Tahun 2022	4 Lokasi Pelabuhan : Brondong, Palopo, Muara Padang, Teminabuan											
	Lokasi Tahun 2023	4 Lokasi Pelabuhan : Jepara, Karangantu, Dobo, Kendal											
	Lokasi Tahun 2024	6 Lokasi Pelabuhan : Rembang, Batang, Juwana, Kwandang, Muara Padang, Sukadana											
	c. Pengadaan Peralatan Bongkar Muat	Rp0	0	Rp1.250,000	1	Rp20.055,000	5	Rp19.404,000	5	Rp72.467,326	15	Rp113.176,326	26
	- Pengadaan Truk Kontainer	Rp0	0	Rp1.250,000	1	Rp2.730,000	2	Rp2.866,500	2	Rp6.019,650	4	Rp12.866,150	9
	- Pengadaan Forklift 28 Ton	Rp0	0	Rp0	0	Rp11.760,000	2	Rp6.174,000	1	Rp32.413,500	5	Rp50.347,500	8
	- Pengadaan Mobile crane	Rp0	0	Rp0	0	Rp5.565,000	1	Rp5.843,250	1	Rp24.541,650	4	Rp35.949,900	6
	- Pengadaan Excavator	Rp0	0	Rp0	0	Rp0	0	Rp4.520,250	1	Rp4.746,263	1	Rp9.266,513	2
	- Pengadaan Loader	Rp0	0	Rp0	0	Rp0	0	Rp0	0	Rp4.746,263	1	Rp4.746,263	1
	Lokasi Tahun 2020	Penempatan menyesuaikan lokasi baru penambahan trayek tol laut											
	Lokasi Tahun 2021	Penempatan menyesuaikan lokasi baru penambahan trayek tol laut											
	Lokasi Tahun 2022	Penempatan menyesuaikan lokasi baru penambahan trayek tol laut											
	Lokasi Tahun 2023	Penempatan menyesuaikan lokasi baru penambahan trayek tol laut											
	Lokasi Tahun 2024	Penempatan menyesuaikan lokasi baru penambahan trayek tol laut											
	d. Dukungan Terhadap Pembangunan Infrastruktur Laut dalam Mewujudkan Ibu Kota Negara (IKN)	Rp0	0	Rp2.800,000	0	Rp29.000,000	0	Rp100.000,000	0	Rp0	0	Rp131.800,000	
	Detail Kegiatan Tahun 2020	-											
	Detail Kegiatan Tahun 2021	Studi FS, RIP, SID/DED Pelabuhan Mentawir, Studi Lingkungan Rehabilitasi Dermaga, trestle dan lapangan penumpukan Pelabuhan Penajam Paser											
	Detail Kegiatan Tahun 2022	Studi lingkungan pembangunan Pelabuhan Mentawir, Rehabilitasi dermaga, trestle, dan lapangan penumpukan Pelabuhan Penajam Paser											
	Detail Kegiatan Tahun 2023	Pembangunan Pelabuhan Laut Mentawir											
	Detail Kegiatan Tahun 2024	-											
	e. Kegiatan Pendukung Bidang Kepelabuhanan	Rp171.604,400		Rp550.202,487		Rp558.624,278		Rp563.938,539		Rp594.383,268		Rp2.438.752,972	
	- Belanja Operasional	Rp1.914,373		Rp2.201,529		Rp2.311,606		Rp2.427,187		Rp2.548,547		Rp11.403,242	

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Detail Kegiatan	Honor Operasional Satuan Kerja Peningkatan Fungsi Pelabuhan dan Pengerukan Pusat serta Pengiriman Blanko PNB											
	- Belanja Non Operasional	Rp169.690,027		Rp548.000,955		Rp556.312,672		Rp561.511,352		Rp591.834,721		Rp2.427.349,730	
	Detail Kegiatan	Kajian, Monitoring, Bimbingan teknis, Project Management Unit (PMU), Kajian Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Studi dan Kegiatan pembangunan/ rehabilitasi/ replacement fasilitas pendukung bidang kepelabuhanan											
3.	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Perkapalan dan Kepelautan	Rp53.162,035		Rp196.843,838		Rp158.638,538		Rp163.038,909		Rp167.561,994		Rp739.245,314	
	a. Pengadaan Perangkat dan Pengembangan Sistem Informasi Buku Pelaut On line	Rp0	0	Rp35.171,015	15	Rp13.081,000	9	Rp13.716,000	9	Rp15.014,000	10	Rp76.982,015	43
	Lokasi Tahun 2020	-											
	Lokasi Tahun 2021	KSOP Kelas IV Tembilahan, KSOP Kelas IV Probolinggo, KSOP Kelas IV Toli-toli, KSOP Kelas IV Sabang, KSOP Kelas IV Bakahueni, KSOP Kelas IV Pangkalan Bun, UPP Kelas I Tanjung Uban, UPP Kelas II Tahuna, KSOP Kelas IV Kuala Cinaku, KSOP Kelas IV Gunung Sitoli, KSOP Kelas IV Muntok, KSOP Kelas IV Muara Angke, KSOP Kelas IV Pulang Pisau, UPP Kelas II Bulukumba, UPP Kelas II Lhok Tuan, UPP Kelas II Sangatta, UPP Kelas I Tobelo, UPP Kelas III Pelabuhan Ratu, UPP Kelas III Pangandaran, UPP Kelas II Gilimanuk, UPP Kelas II Luwuk, UPP Kelas III Kaimana, UPP Kelas II Labuhan Bajo											
	Lokasi Tahun 2022	KSOP Kelas I Tanjung Buton, KSOP Kelas II Teluk Palu, KSOP Kelas IV Kepulauan Seribu, Kalianget, KSOP Kelas IV Laurentius Say, KSOP Kelas IV Ketapang Kaltim, UPP Kelas II Tarempa, UPP Kelas II Serui, UPP Kelas II Biringkasi/Maccini Baji											
	Lokasi Tahun 2023	KSOP Kelas III Kuala Tanjung, KSOP Kelas IV Sukamara, KSOP Kelas IV Bengkalis, UPP Kelas II Nusa Penida, UPP Kelas II Jepara, UPP Kelas II Pemenang, UPP Kelas II Banggai, UPP Kelas II Raha, UPP Kelas II Pomako											
	Lokasi Tahun 2024	KSOP Kelas III Pekanbaru, KSOP Kelas IV Panarukan, KSOP Kelas IV Celukan Bawang, KSOP Kelas IV Badas, KSOP Kelas IV Tanjung Pandan, KSOP Kelas IV Kuala Langsa, UPP Kelas II Reo, UPP Kelas II Benete, UPP Kelas II Babang, UPP Kelas II Tanjung Beringin											
	b. Pengadaan Perangkat Sistem Informasi Seafares's Identity Document	Rp0	0	Rp34.721,448	6	Rp17.582,000	2	Rp18.469,000	2	Rp18.824,000	2	Rp89.596,448	12
	Lokasi Tahun 2020	-											
	Lokasi Tahun 2021	Kantor Pusat (Ditkapel), KSU Belawan, KSU Makassar, KSOP Kelas I Tanjung Emas, KSOP Khusus Batam, KSU Tanjung Perak											
	Lokasi Tahun 2022	KSOP Kelas I Balikpapan, KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun											
	Lokasi Tahun 2023	KSOP Kelas I Sorong, KSOP Kelas I Dumai											
	Lokasi Tahun 2024	KSOP Kelas I Panjang, KSOP Kelas I Banjarmasin											
	c. Pengadaan Perangkat dan Pembangunan Sistem Informasi e-Pas Kecil	Rp0	0	Rp17.327,370	60	Rp13.997,000	50	Rp14.416,910	50	Rp14.849,417	50	Rp60.590,697	210
	Lokasi Tahun 2020	-											
	Lokasi Tahun 2021	Kantor Pusat (Ditkapel), Tanjung Priok, Surabaya, Makassar, Belawan, Pulau Seribu, Pelabuhan Ratu, Ambon, Balikpapan, Bena, Juwana, Probolinggo, Cirebon, Indramayu, Semarang, serta 45 lokasi UPT Ditjen Hubla											
	Lokasi Tahun 2022	50 lokasi UPT Ditjen Hubla											
	Lokasi Tahun 2023	50 lokasi UPT Ditjen Hubla											
	Lokasi Tahun 2024	50 lokasi UPT Ditjen Hubla											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	d. Dukungan Terhadap Pembangunan Infrastruktur Laut dalam Mewujudkan Ibu Kota Negara (IKN)	Rp0	0	Rp0	0	Rp1.000,000	0	Rp0	0	Rp0	0	Rp1.000,000	
	Detail Kegiatan Tahun 2020	-											
	Detail Kegiatan Tahun 2021	-											
	Detail Kegiatan Tahun 2022	Studi desain kapal berbahan bakar ramah lingkungan											
	Detail Kegiatan Tahun 2023	-											
	Detail Kegiatan Tahun 2024	-											
	e. Kegiatan Pendukung Bidang Perkapalan dan Kepelautan	Rp53.162,035		Rp109.624,005		Rp112.978,538		Rp116.436,999		Rp118.874,577		Rp511.076,154	
	- Belanja Operasional	Rp2.861,346		Rp3.290,548		Rp3.455,076		Rp3.627,830		Rp3.809,222		Rp17.044,022	
	Detail Kegiatan	Honor Operasional Satuan Kerja Peningkatan Fungsi Perkapalan dan Kepelautan Pusat serta Pengiriman Blanko PNB											
	- Belanja Non Operasional	Rp50.300,689		Rp106.333,457		Rp109.523,462		Rp112.809,169		Rp115.065,355		Rp494.032,132	
	Detail Kegiatan	Kajian, monitoring, bimbingan teknis dan Project Management Unit (PMU) serta Pengadaan peralatan dan perlengkapan pemeriksaan tenaga fungsional (auditor, marine inspector, ahli ukur, surveyor), pemeliharaan aplikasi di bidang perkapalan dan kepelautan (SIMKAPEL, sertifikasi pelaut, pendaftaran kapal, dll), bimbingan teknis dan kajian teknis di bidang Perkapalan dan Kepelautan, monitoring dan evaluasi di bidang Perkapalan dan Kepelautan, peningkatan kompetensi SDM di bidang Perkapalan dan Kepelautan, rapat koordinasi teknis											
4	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Kenavigasian	Rp493.728,073		Rp1.247.016,155		Rp1.074.683,076		Rp1.578.216,389		Rp1.705.355,953		Rp6.098.999,646	
	a. Jumlah Pembangunan baru kapal negara Kenavigasian	Rp10.173,150	2	Rp20.010,672	4	Rp98.039,745	7	Rp396.941,732	15	Rp474.834,701	16	Rp1.000.000,000	44
	Lokasi Tahun 2020	Boat Survey (2)											
	Lokasi Tahun 2021	Boat Survey (4)											
	Lokasi Tahun 2022	Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian Kelas III (2) dan Boat Survey (5)											
	Lokasi Tahun 2023	Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian Kelas III (10) dan Boat Survey (5)											
	Lokasi Tahun 2024	Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian Kelas III (11) dan Boat Survey (5)											
	b. Jumlah Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	Rp225.803,149	132	Rp112.846,630	97	Rp294.289,981	107	Rp236.712,000	77	Rp248.547,600	77	Rp1.118.199,360	490
	Lokasi Tahun 2020	Disnav Pontianak 6 lokasi, Disnav Banjarmasin 2 lokasi, Disnav Samarinda 2 lokasi, Disnav Bitung 2 lokasi, Disnav Makassar 5 lokasi, Disnav Kendari 5 lokasi, Disnav Ambon 8 lokasi, Disnav Benoa 2 lokasi, Disnav Kupang 10 lokasi, Disnav Jayapura 22 lokasi, Disnav Sorong 3 lokasi, Disnav Merauke 6 lokasi, Disnav Tanjung Priok 12 lokasi, Disnav Semarang 5 lokasi, Disnav Cilacap 3 lokasi, Disnav Surabaya 12 lokasi, Disnav Sabang 1 lokasi, Disnav Belawan 3 lokasi, Disnav Sibolga 4 lokasi, Disnav Teluk Bayur 6 lokasi, Disnav Dumai 2 lokasi, Disnav Palembang 6 lokasi, Disnav Tarakan 1 lokasi (SNSN) dan Disnav Tual 4 lokasi											
	Lokasi Tahun 2021	Disnav Belawan 1 lokasi, Disnav Tanjung Pinang 2 lokasi, Disnav Palembang 1 lokasi, Disnav Tg. Priok 3 lokasi, Disnav Semarang 4 lokasi, Disnav Benoa 3 lokasi, Disnav Pontianak 2 lokasi dan Satker Pengembangan Kenavigasian Pusat (PHLN)											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Lokasi Tahun 2022	Disnav Ambon 15 lokasi, Disnav Belawan 1 lokasi, Disnav Benoa 5 lokasi, Disnav Dumai 1 lokasi, Disnav Jayapura 14 lokasi, Disnav Kendari 5 lokasi, Disnav Kupang 2 lokasi, Disnav Makassar 7 lokasi, Disnav Merauke 7 lokasi, Disnav Palembang 5 lokasi, Disnav Samarinda 1 lokasi, Disnav Sibolga 3 lokasi, Disnav Sorong 12 lokasi, Disnav Tarakan 10 lokasi, Disnav Teluk Bayur 5 lokasi, Disnav Tanjung Pinang 9 lokasi, Disnav Tanjung Priok 2 lokasi dan Disnav Tual 3 lokasi											
	Lokasi Tahun 2023	Disnav Ambon 6 lokasi, Disnav Belawan 1 lokasi, Disnav Benoa 1 lokasi, Disnav Dumai 1 lokasi, Disnav Jayapura 7 lokasi, Disnav Kendari 3 lokasi, Disnav Makassar 6 lokasi, Disnav Merauke 7 lokasi, Disnav Palembang 5 lokasi, Disnav Samarinda 1 lokasi, Disnav Sibolga 3 lokasi, Disnav Sorong 12 lokasi, Disnav Tarakan 9 lokasi, Disnav Teluk Bayur 5 lokasi, Disnav Tanjung Pinang 4 lokasi, Disnav Tanjung Priok 2 lokasi dan Disnav Tual 4 lokasi											
	Lokasi Tahun 2024	Disnav Ambon 7 lokasi, Disnav Belawan 1 lokasi, Disnav Dumai 1 lokasi, Disnav Jayapura 5 lokasi, Disnav Kendari 1 lokasi, Disnav Kupang 3 lokasi, Disnav Makassar 3 lokasi, Disnav Merauke 5 lokasi, Disnav Palembang 6 lokasi, Disnav Sabang 3 lokasi, Disnav Samarinda 1 lokasi, Disnav Sibolga 3 lokasi, Disnav Sorong 14 lokasi, Disnav Tarakan 9 lokasi, Disnav Teluk Bayur 5 lokasi, Disnav Tanjung Pinang 3 lokasi, Disnav Tanjung Priok 1 lokasi dan Disnav Tual 6 lokasi											
	c. Pembangunan / Peningkatan/ Rehabilitasi/ Pengadaan di bidang Telekomunikasi Pelayaran	Rp0	0	Rp378.086,100	16	Rp227.787,239	16	Rp180.555,008	13	Rp156.895,403	13	Rp943.323,750	58
	1. Pembangunan VTS	Rp0	0	Rp174.442,160	2	Rp28.000,000	1	Rp28.420,000	1	Rp28.834,754	1	Rp259.696,914	5
	Lokasi Tahun 2020	Kebijakan Tahun 2020 tidak ada pembangunan VTS baru											
	Lokasi Tahun 2021	Pembangunan VTS Kupang, VTS Labuan Bajo											
	Lokasi Tahun 2022	Pembangunan VTS Jayapura											
	Lokasi Tahun 2023	Pembangunan VTS Kuala Tanjung											
	Lokasi Tahun 2024	Pembangunan VTS Patimban											
	2. Pengembangan VTS	Rp0	0	Rp69.359,430	5	Rp68.207,680	5	Rp20.000,000	2	Rp35.319,580	2	Rp192.886,690	14
	Lokasi Tahun 2020	Tahun 2020 tidak ada pengembangan VTS											
	Lokasi Tahun 2021	Disnav Tanjung Pinang, Disnav Palembang, Disnav Surabaya, Disnav Makassar, Disnav Sorong											
	Lokasi Tahun 2022	Disnav Belawan, Disnav Teluk Bayur (1 Lokasi), Disnav Samarinda, Disnav Dumai (1 Lokasi), Disnav Bitung (1 Lokasi)											
	Lokasi Tahun 2023	Disnav Semarang (1 Lokasi), Disnav Benoa (1 Lokasi)											
	Lokasi Tahun 2024	Disnav Banjarmasin (1 Lokasi), Disnav Tg. Priok											
	3. Pembangunan GMDSS	Rp0	0	Rp72.109,510	6	Rp52.500,000	5	Rp55.125,000	5	Rp57.881,250	5	Rp237.615,760	21
	Lokasi Tahun 2020	Kebijakan Tahun 2020 tidak ada pembangunan GMDSS											
	Lokasi Tahun 2021	Disnav Belawan, Disnav Dumai, Disnav Tarakan, Disnav Makassar, Disnav Kendari, Disnav Jayapura											
	Lokasi Tahun 2022	Tersebar di seluruh wilayah kerja Distrik Navigasi											
	Lokasi Tahun 2023	Tersebar di seluruh wilayah kerja Distrik Navigasi											
	Lokasi Tahun 2024	Tersebar di seluruh wilayah kerja Distrik Navigasi											
	4. Pengembangan GMDSS	Rp0	0	Rp62.175,000	3	Rp79.079,559	5	Rp77.010,008	5	Rp34.859,819	5	Rp253.124,386	18
	Lokasi Tahun 2020	Kebijakan Tahun 2020 tidak ada pengembangan GMDSS											
	Lokasi Tahun 2021	Disnav Tg. Priok dan Disnav Ambon											
	Lokasi Tahun 2022	Tersebar di seluruh wilayah kerja Distrik Navigasi											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Lokasi Tahun 2023	Tersebar di seluruh wilayah kerja Distrik Navigasi											
	Lokasi Tahun 2024	Tersebar di seluruh wilayah kerja Distrik Navigasi											
	d. Jumlah Alur Pelayaran yang Telah Ditetapkan	Rp4.000,000	43	Rp0	55	Rp82.687,500	50	Rp86.821,875	50	Rp91.162,969	50	Rp264.672,344	248
	Lokasi Tahun 2020	Tersebar di seluruh wilayah kerja 20 Distrik Navigasi (Survey Mandiri) & 2 Lokasi Survey alur di Pelabuhan Panjang dan Pelabuhan Anggrek											
	Lokasi Tahun 2021	Tersebar di seluruh wilayah kerja 24 Distrik Navigasi (Survey Mandiri)											
	Lokasi Tahun 2022	Tersebar di seluruh wilayah kerja 25 Distrik Navigasi (Target 2 Alur per Distrik)											
	Lokasi Tahun 2023	Tersebar di seluruh wilayah kerja 25 Distrik Navigasi (Target 2 Alur per Distrik)											
	Lokasi Tahun 2024	Tersebar di seluruh wilayah kerja 25 Distrik Navigasi (Target 2 Alur per Distrik)											
	e. Dukungan Terhadap Pembangunan Infrastruktur Laut dalam Mewujudkan Ibu Kota Negara (IKN)	Rp0	0	Rp48.550,687	0	Rp0	0	Rp0	0	Rp50.900,000	0	Rp99.450,687	
	Detail Kegiatan Tahun 2020	Studi Penetapan Alur											
	Detail Kegiatan Tahun 2021	Rencana Induk Kenavigasian, Pengembangan GMDSS, VTS dan SBNP serta Studi Penetapan Alur dan Penataan Lalu Lintas Kapal di Mentawir											
	Detail Kegiatan Tahun 2022	-											
	Detail Kegiatan Tahun 2023	-											
	Detail Kegiatan Tahun 2024	Studi Penetapan <i>Traffic Separation Scheme</i> dan Pengembangan VTS, SBNP, Telkompel serta fasilitas lainnya											
	f. Kegiatan Pendukung Bidang Kenavigasian	Rp253.751,774		Rp687.522,066		Rp371.878,611		Rp677.185,774		Rp683.015,280		Rp2.673.353,505	
	- Belanja Operasional	Rp695,910		Rp800,297		Rp840,312		Rp882,328		Rp926,445		Rp4.145,292	
	Detail Kegiatan	Honor Operasional Satuan Kerja Pengembangan Kenavigasian Pusat dan Pengiriman Blanko PNPB											
	- Belanja Non Operasional	Rp253.055,864		Rp686.721,769		Rp371.038,299		Rp676.303,446		Rp682.088,835		Rp2.669.208,213	
	Detail Kegiatan	Kajian, Monitoring, Bimbingan teknis, Project Management Unit (PMU) dan kegiatan pendukung teknis bidang kenavigasian antara lain: Perbaikan dan Perawatan Kapal / Pengadaan CCTV Surveillance System / Genset / Mobil crane/ Kendaraan Operasional / Pengadaan Sistem Pengamatan Alur / Peralatan Survey Telkompel / Reporting System, Remote Cliane VTS / Vessel Monitoring sistem Kapal /Pelampung Suar / Sistem Lampu Suar untuk SBNP / Perangkat Penunjang Operasional Mensu/ Water Treatment/ Reverse Osmosis/ Multibeam Shallow Water/ Unmanned Surface Vehicle Survey Hidrografi/ Peralatan Identifikasi Permukaan Bawah Air/ Sistem Pengolah Data Survey Hidrografi/ AIS Base Station/ Improvement System GMDSS (IP) Base/ Pengadaan Drone Surveillance System/ Pengadaan DGPS Station/ Peralatan Laboratorium Pengamatan Laut/ Rigid Inflatable Boat (RIB) serta survey alur mandiri)											
5	Kegiatan Pengelolaan dan Penyelenggaraan di Bidang Penjagaan Laut dan Pantai	Rp286.810,520		Rp437.468,240		Rp654.159,140		Rp823.951,610		Rp706.072,550		Rp2.908.462,054	
	a. Pembangunan Kapal Patroli	Rp180.046,510	19	Rp243.850,000	20	Rp492.650,000	27	Rp651.850,000	20	Rp492.650,000	31	Rp2.061.046,510	117
	-Kelas Utama	Rp0	0	Rp0	0	Rp40.000,000	0	Rp120.000,000	0	Rp40.000,000	1	Rp200.000,000	1
	- Kelas I	Rp0	0	Rp0	0	Rp96.000,000	0	Rp288.000,000	0	Rp96.000,000	3	Rp480.000,000	3
	- Kelas II	Rp0	0	Rp66.600,000	0	Rp155.400,000	3	Rp66.600,000	0	Rp155.400,000	3	Rp444.000,000	6
	- Kelas III	Rp64.546,510	3	Rp48.000,000	0	Rp72.000,000	4	Rp48.000,000	0	Rp72.000,000	4	Rp304.546,510	11

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	- Kelas IV	Rp66.000,000	6	Rp55.000,000	5	Rp55.000,000	5	Rp55.000,000	5	Rp55.000,000	5	Rp286.000,000	26
	- Kelas V	Rp49.500,000	10	Rp74.250,000	15	Rp74.250,000	15	Rp74.250,000	15	Rp74.250,000	15	Rp346.500,000	70
	Lokasi Tahun 2020	Kapal Kelas III: 'KSU Tanjung Perak, KSOP Kelas I Sorong, KSOP Kelas III Manado; Kapal Kelas IV: 'KSOP kelas II Samarinda, KSOP Kelas II Bena, KSOP Kelas III Malahayati, KSOP kelas IV Tegal, UPP Kelas III Probolinggo, UPP Wanci; Kapal Kelas V: 'KSOP kelas II Patimban, KSOP Kelas III Teluk Palu, UPP Kelas III Pamenang, UPP Kelas III Calabai, UPP Kelas III Bade, UPP Kelas III Palopo, UPP Kelas III Reo, UPP Tanjung Medang, UPP Bunta, KSOP Laurentius Say;											
	Lokasi Tahun 2021	Kapal Kelas IV: UPP Likupang, KSOP Panarukan, KSOP Nunukan, KSOP Bitung, UPP Labuhan Bajo; Kapal Kelas V: KSOP Kuala Langsa, UPP Tarempa, UPP Raha, UPP Sangatta, UPP Singkil, UPP Sinabang, UPP Teluk Dalam, UPP Sirombu, UPP Raja Ampat, UPP Leidong, UPP Batang, UPP Baa, UPP Waikelo, UPP Lewoleba, UPP Satu											
	Lokasi Tahun 2022	Kapal Kelas II: PLP Perak, PLP Tual, PLP Bitung; Kapal Kelas III: KSU Tanjung Priok, KSU Belawan, KSU Makassar, KSOP Ambon; Kapal Kelas IV: KSOP Banjarmasin, UPP Bintuni, KSOP Lhoksumawe, KSOP Kalianget, KSOP Dumai; Kapal Kelas V: KSOP Kuala Cinaku, UPP Banggai, UPP Bulukumba, KSOP Muara Sabak, UPP Susoh, UPP Barus, UPP Siuban, UPP Jepara, UPP Malakoni Enggano, UPP Kota Agung, UPP Marapokot, UPP Labuhan Lombok, UPP Paloh, KSOP Padang Tikar, UPP Sigintung;											
	Lokasi Tahun 2023	Kapal Kelas IV: UPP Kaimana, KSOP Bena, KSOP Jayapura, UPP Masalemba, KSU Tanjung Perak; Kapal Kelas V: UPP Kwandang, UPP Bula, UPP Kairatu, UPP Buli, UPP Sanana, UPP Sikakap, UPP Serui, KSOP Ternate, UPP Sadai, UPP Pangandaran, UPP Kolonedale, UPP Selayar, UPP Jamea, UPP Pomalaa, UPP Labuhan Maringgai;											
	Lokasi Tahun 2024	Kapal Kelas Utama di PLP Tanjung Priok; Kapal Kelas I di 'PLP Perak, Tual, dan Bitung; Kapal Kelas II: 'PLP Tanjung Priok (2), PLP Uban; Kapal Kelas III: 'KSOP Tanjung Emas, KSOP Balikpapan, KSOP Teluk Palu, KSOP Patimban; Kapal Kelas IV: 'UPP Agats, UPP Gilimanuk; Kapal Kelas V: KSOP Kuala Tungkal, KSOP Bengkalis, KSOP Sukamara, UPP Linau Bintuhan, UPP Kuala Mendahara, UPP Korido, UPP Teminabuan, UPP Labuhan Mesuji, UPP Pulau Tello, UPP Muara Siberut, UPP Karimun Jawa, UPP Molawe, UPP Jailolo, UPP Waren, KSOP Kalabahi;											
	b. Pembangunan/Pengadaan Fasilitas Pendukung Penjagaan Laut dan Pantai	Rp84.032,451		Rp151.647,197		Rp131.469,528		Rp140.122,004		Rp178.494,988		Rp685.766,168	
	Detail Kegiatan Tahun 2020	Pengembangan Pangkalan (Pengadaan Lahan, Pembangunan Gedung dan Dermaga) Peralatan Pendukung Kapal Patroli (RBB), Docking Kapal Patroli, Penggantian Mesin Kapal, Pembangunan Garasi Kapal Patroli											
	Detail Kegiatan Tahun 2021	Pengadaan RBB, Pengadaan Peralatan SAR, Pengadaan Senjata, Pengadaan Oil Boom, Docking Kapal Patroli, Penggantian Mesin Kapal, Pembangunan Garasi Kapal Patroli											
	Detail Kegiatan Tahun 2022	Pengadaan RBB, Pengadaan Senjata, Pengadaan Peralatan SAR, Pengadaan Oil Boom, Docking Kapal Patroli, Penggantian Mesin Kapal											
	Detail Kegiatan Tahun 2023	Pengadaan Vigy Observer, Pengadaan RBB, Pengadaan Senjata, Pengadaan Peralatan SAR, Pengadaan Oil Boom, Pengadaan ROV, Docking Kapal Patroli, Penggantian Mesin Kapal											
	Detail Kegiatan Tahun 2024	Pengadaan Xray, Pengadaan RBB, Pengadaan Peralatan SAR, Pengadaan Oil Boom, Pengadaan ROV, Docking Kapal Patroli, Penggantian Mesin Kapal											
	c. Dukungan Terhadap Pembangunan Infrastruktur Laut dalam Mewujudkan Ibu Kota Negara (IKN)	Rp0		Rp15.000,000		Rp700,000		Rp0		Rp0		Rp15.700,000	
	Detail Kegiatan Tahun 2020	Studi Desain Kapal Pengumpul Sampah											

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT 2020-2024

No	Program/ Kegiatan Strategis	Tahun 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Tahun 2023		Tahun 2024		Total indikasi Anggaran 2020-2024	Target 2020 - 2024
		Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target	Indikasi Anggaran	Target		
	Detail Kegiatan Tahun 2021	Pembangunan Kapal Pengumpul Sampah											
	Detail Kegiatan Tahun 2022	Studi Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai											
	Detail Kegiatan Tahun 2023	-											
	Detail Kegiatan Tahun 2024	-											
	d. Kegiatan Pendukung Bidang Penjagaan Laut dan Pantai	Rp22.731,561		Rp26.971,041		Rp29.339,610		Rp31.979,607		Rp34.927,557		Rp145.949,376	
	- Belanja Operasional	Rp2.411,309		Rp2.773,006		Rp2.911,657		Rp3.057,240		Rp3.210,102		Rp14.363,314	
	Detail Kegiatan	Honor Operasional Satuan Kerja Peningkatan Fungsi Penjagaan Laut dan Pantai dan Pengiriman Blanko PNB											
	- Belanja Non Operasional	Rp20.320,252		Rp24.198,035		Rp26.427,953		Rp28.922,367		Rp31.717,455		Rp131.586,062	
	Detail Kegiatan	Studi teknis bidang Penjagaan Laut dan Pantai, monitoring, bimbingan teknis, sosialisasi dan Project Management Unit (PMU)											
6	Kegiatan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Laut	Rp4.266.179,001		Rp4.507.399,409		Rp4.725.170,307		Rp5.075.929,851		Rp5.273.491,703		Rp23.848.170,271	
	Belanja Pegawai	Rp1.889.613,795		Rp2.078.575,314		Rp2.182.504,216		Rp2.291.629,561		Rp2.406.211,185		Rp10.848.534,071	
	Detail Kegiatan	Pembayaran Gaji dan Tunjangan Kinerja											
	Belanja Operasional	Rp1.018.601,084		Rp1.120.461,323		Rp1.176.484,530		Rp1.235.308,896		Rp1.297.336,601		Rp5.848.192,434	
	Detail Kegiatan	Pengadaan pakaian dinas, Pengadaan bahan permakanan, Pengadaan obat-obatan, Jamuan rapat, Pemeliharaan gedung, Pemeliharaan kendaraan, Langganan daya dan jasa, Jasa pos/giro, Belanja sewa, Perjalanan dinas pimpinan, Honor Non ASN, Uang makan dan uang lembur non ASN, Sertifikat (utk yg sertifikatnya hilang)											
	Belanja Non Operasional	Rp1.357.964,122		Rp1.308.362,772		Rp1.366.181,561		Rp1.548.991,394		Rp1.569.943,917		Rp7.151.443,766	
	Detail Kegiatan	Pemeliharaan / operasional sarana dan prasarana, Pemantauan dan evaluasi, Penyelenggaraan kegiatan kehumasan, Penyelenggaraan kegiatan kepegawaian, Penanganan Virus Corona (COVID-19) di lingkungan Ditjen Hubla (20M pada tahun 2020), Pemindahan Pegawai ke IKN (10,921 M pada tahun 2024)											