



DRAFT RANCANGAN TEKNOKRATIK RPJMN 2020 – 2024 PEMBANGUNAN TRANSPORTASI

Direktorat Transportasi

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional
Jakarta, 5 April 2019

Outline

- 01** **Highlight Isu Strategis**
- 02** **Arahan RPJMN 2020-2024**
- 03** **Kebijakan, Strategi dan Target Pembangunan Transportasi**
- 04** **Highlight Strategi Pembangunan Transportasi**
- 05** **Kerangka Pembiayaan dan Pendanaan dan Indikasi Proyek Prioritas**

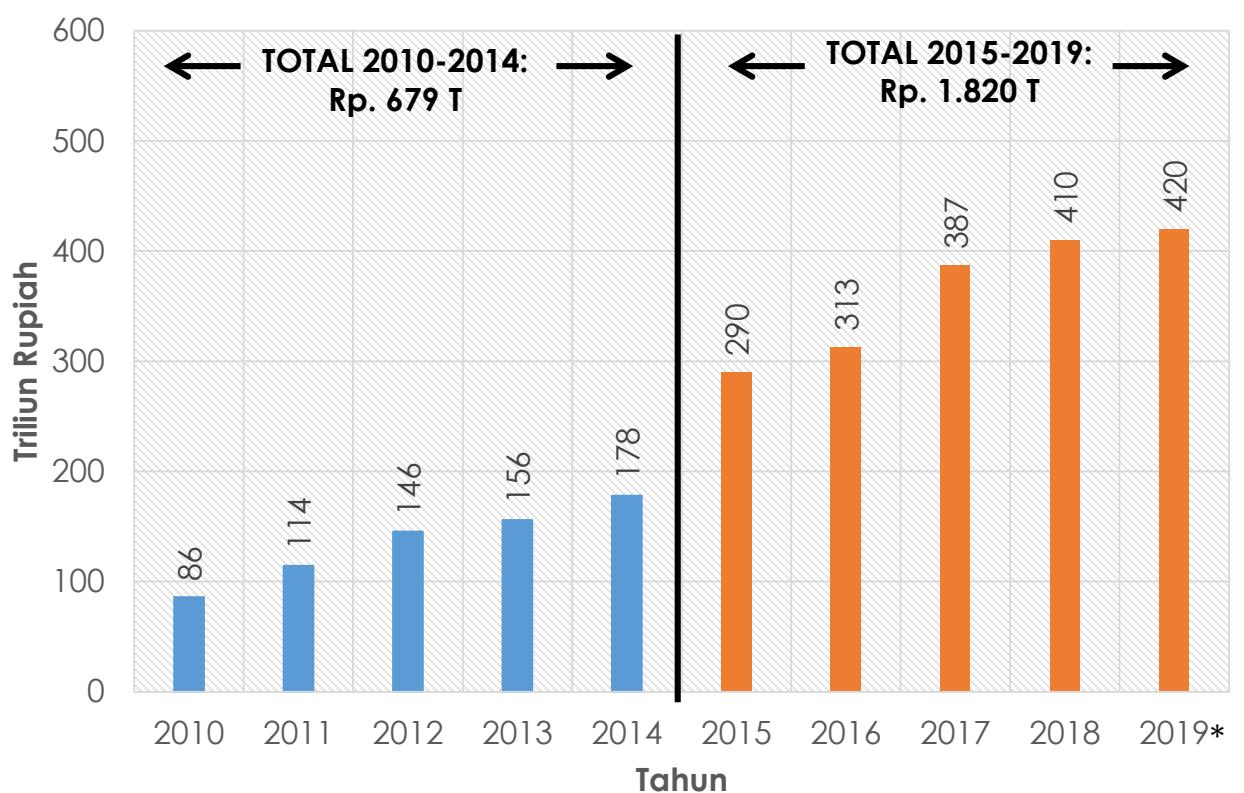
01

Highlight Isu Strategis

Isu Strategis Bidang Infrastruktur (1/2)

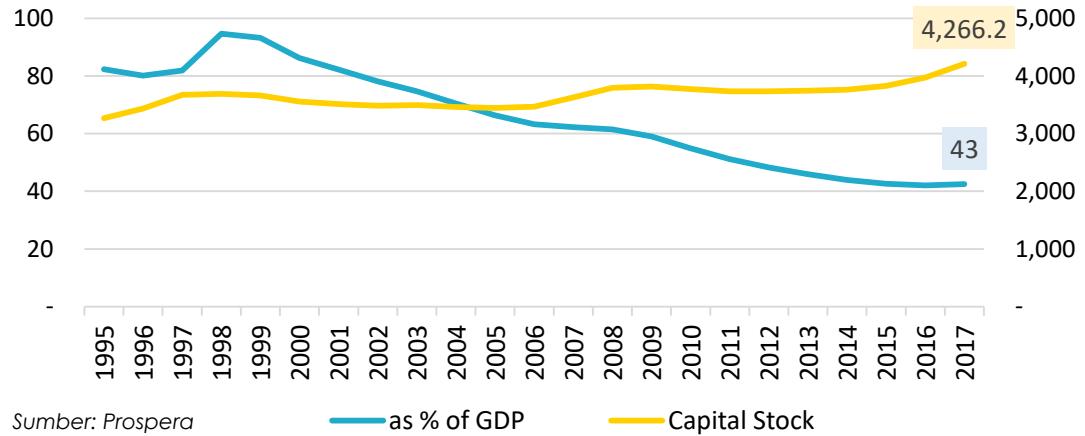
Alokasi Pembiayaan Infrastruktur Ditingkatkan Sehingga Penurunan Stok Infrastruktur Dapat Ditahan

ALOKASI PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR



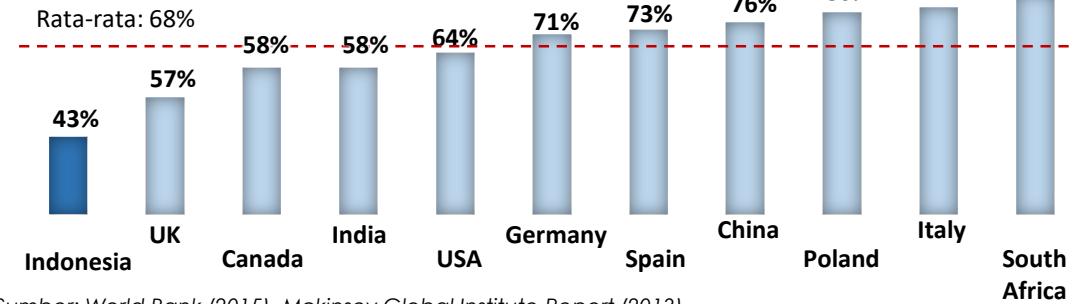
*Sumber: Nota Keuangan RAPBN 2019

STOK INFRASTRUKTUR INDONESIA (PERSEN PDB)



Berdasarkan Persentase PDB (LHS) dan Rp triliun (RHS)

PERBANDINGAN STOK INFRASTRUKTUR (PERSEN PDB)



Sumber: World Bank (2015), McKinsey Global Institute Report (2013)

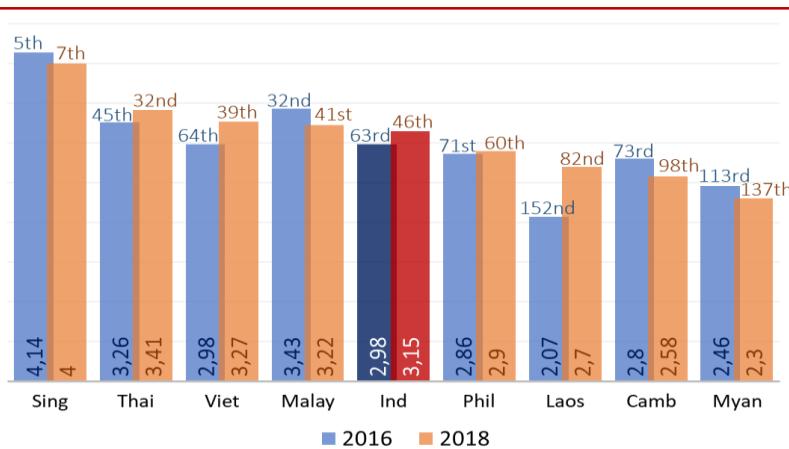
Stok infrastruktur Indonesia berdasarkan kajian Prospera (**43%**) masih dibawah rata-rata negara-negara maju (**68%**)

Isu Strategis Bidang Infrastruktur (2/2)

Peningkatan Kualitas Infrastruktur Indonesia

Nilai Logistic Performance Index (LPI) meningkat, namun masih di bawah Vietnam dan Thailand

OVERALL LOGISTIC PERFORMANCE INDEX SCORE
(2016-2018)



PERFORMANCE INDEX OF LOGISTIC INFRASTRUCTURE (2016-2018)

NEGARA	RANKING		NILAI	
	2016	2018	2016	2018
Singapore	5	7	4,14	4,00
Thailand	45	32	3,26	3,41
Vietnam	64	39	2,98	3,27
Malaysia	32	41	3,43	3,22
Indonesia	63	46	2,98	3,15
Philippines	71	60	2,86	2,90

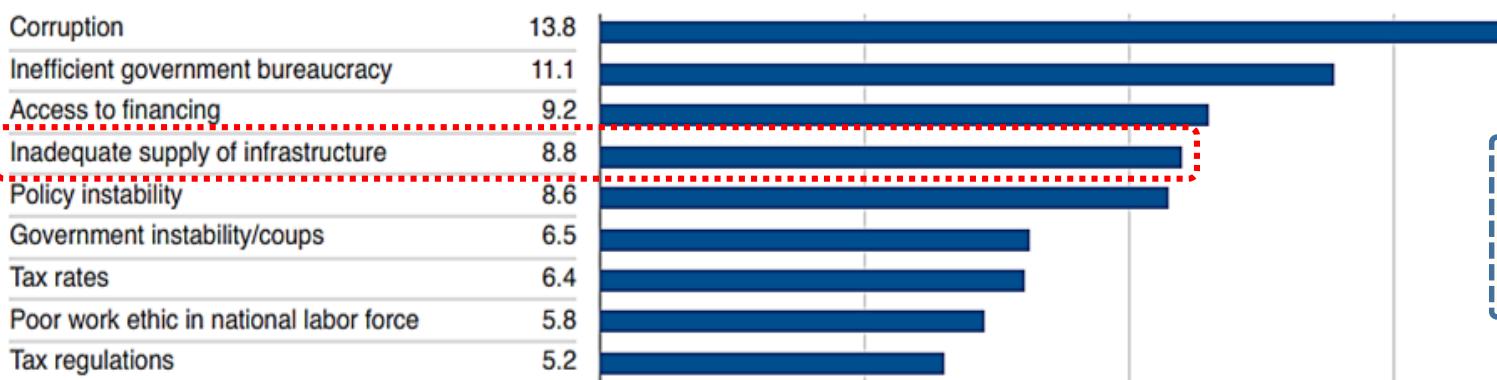
Ranking Kualitas Infrastruktur

	2014	2015	2016	2017
2nd pillar: Infrastructure	56	62	60	52
Quality of overall infrastructure	72	81	80	68
Quality of roads	72	80	75	64
Quality of railroad infrastructure	41	43	39	30
Quality of port infrastructure	77	82	75	72
Quality of air transport infrastructure	64	66	62	51
Available airline seat kilometers millions/week	14	15	14	14
Quality of electricity supply	84	86	89	86
Mobile-cellular telephone subscription /100 pop.	54	49	38	18
Fixed telephone lines /100 pop.	71	80	86	105

Sumber: The Global Competitiveness Report 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017 dan 2017-2018

Most problematic factors for doing business

Source: World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2017



Sebagian besar kualitas infrastruktur telah meningkat, namun tetap menjadi salah satu faktor utama penghambat melakukan usaha

Isu Pelabuhan (1/2)

Ketimpangan Pengembangan Pelabuhan

Pertumbuhan muatan meningkat hingga 14,4 juta TEU, namun 74% masih terkonsentrasi pada 4 pelabuhan utama akibat ketimpangan pengembangan pelabuhan



Isu Pelabuhan (2/2)

Indikator Tingkat Pelayanan Pelabuhan

Beberapa pelabuhan tampak menunjukkan layanan yang relatif lebih rendah dibandingkan dengan rerata global

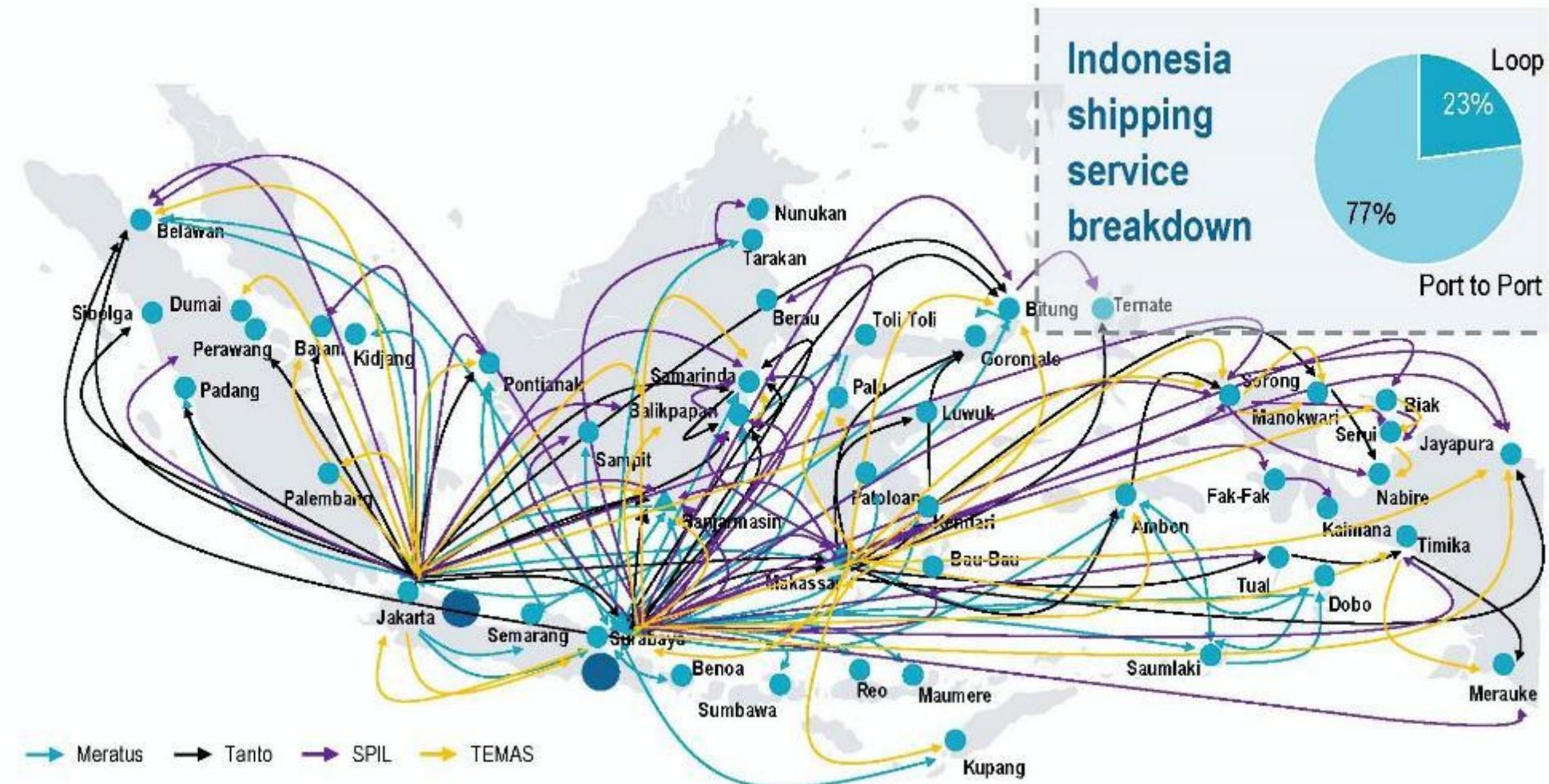
	Draft depth [m]	Waiting time [hours]	Port productivity [TEU/meter]	Berth Occupancy Ratio [%]	Max vessel size ¹⁾ [TEU]	IT [Inaport]
1 Belawan	Average: 15 9.5	Average: 1 2.1	Average: 1391 236.0	Average: 50 56.0	Average: 3,500 2,700.0	✓
2 Tj. Priok	12.0	0.4	789.0	28.0	3,000.0	✓
3 Tj. Perak	10.5	0.8	515.0	54.0	3,000.0	✓
4 Makassar	12.0	1.0	713.0	29.0	2,700.0	✓
5 Bitung	11.0	1.0	143.0	70.0	2,700.0	✓
6 Sorong	11.0	1.0	129.0	N/A	1,200.0	✓

1) Taken from maximum vessel size used by shipping lines

Isu Pelayaran

Dominasi Port to Port

Dari 132 layanan pelayaran komersial yang beroperasi di Indonesia, hanya 23% berupa rute loop



Isu Strategis Pengembangan Transportasi Perkotaan



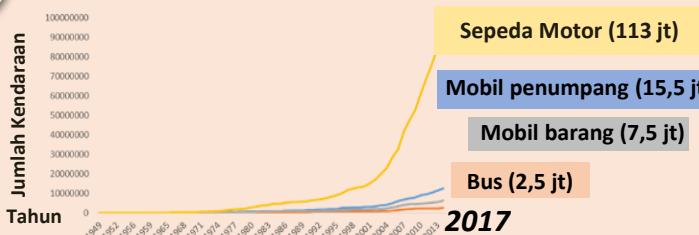
Urbanisasi yang berkembang pesat
(55% - 2017; 69% - 2045)



Pangsa angkutan umum sangat rendah
(Case: Jakarta <20%; Bangkok: 43%;
Singapura: 48% Tokyo: 51%;)



Dominasi sepeda motor dan eksternalitas:
kecelakaan lalu lintas, kebisingan, kemacetan



Kerugian ekonomi > 5 miliar \$/tahun di
Jabodetabek akibat kemacetan lalu lintas



Pengembangan transportasi kota masih
berbasis batas administratif (belum
melihat wilayah perkotaan)



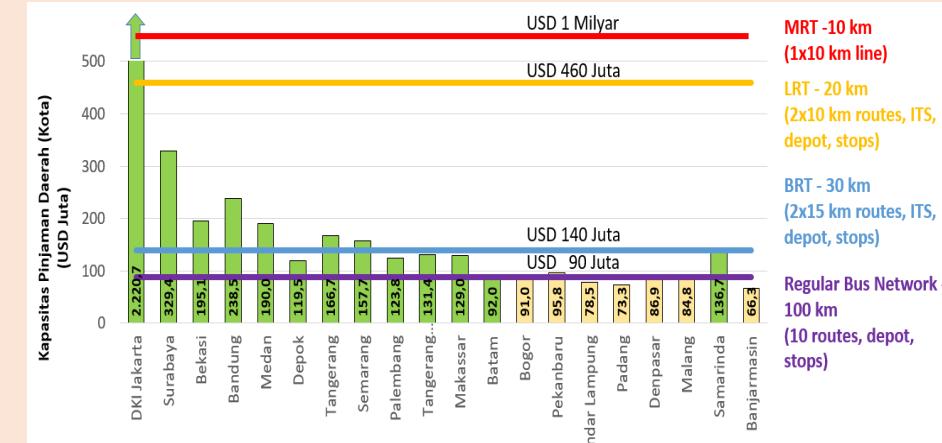
Belum adanya kebijakan atau rencana
mobilitas perkotaan yang mengatur
pergerakan penumpang dan barang



Keterbatasan
kapasitas
fiskal daerah:
APBD, Debt
Capacity



Keterbatasan kelembagaan/otoritas yang mampu mengintegrasikan pengembangan
transportasi perkotaan lintas administrasi dan operator lokal
(serta belum kuatnya wewenang penuh seperti membuat regulasi, perencanaan,
pembangunan, pengoperasian, marketing, hingga pengawasan dan pengendalian
dalam transportasi perkotaan)



Skema
dukungan
masih bersifat
arbitrary

Dukungan Pusat:
LRT Sumsel: 100%,
MRT Jakarta: 49%,
LRT Jabodebek:
Sinergi BUMN



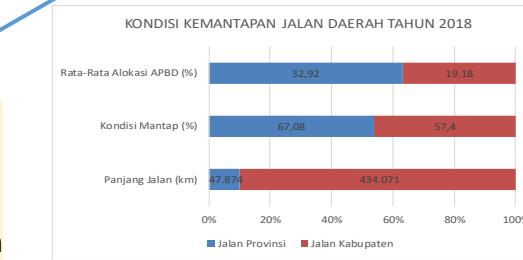
Isu Strategis Konektivitas Transportasi Jalan

Jalan Tol

- Tidak seluruh Kawasan Industri dan simpul transportasi terkoneksi dengan jalan Tol
- Tol Trans Kaimantan belum tersambung

Jalan Daerah

1. Proporsi jalan daerah lebih dari 90% dari seluruh jalan, menunjukkan peran penting jalan daerah pada konektivitas antar daerah
2. Penanganan jalan daerah melalui APBD lebih diprioritaskan pada prioritas daerah tidak inline dengan prioritas nasional
3. Penanganan jalan belum berkualitas dan berkelanjutan
4. Rendahnya kualitas jalan daerah



- Kemantapan jalan provinsi tahun 2018 67%, Proporsi Alokasi APBD untuk Jalan rata-rata 33%
- Kemantapan jalan kab tahun 2018 57%, Proporsi Alokasi APBD untuk Jalan rata-rata 19%

Jalan Jalur Utama

1. Belum tersedianya sistem jaringan logistik untuk kendaraan besar
2. Lintas-lintas utama Pulau kondisinya kurang mantab dan belum memenuhi standar
3. Jalan Trans Papua sepanjang 4.330 km masih belum berfungsi secara penuh (terdapat 2.57,39 km belum beraspal)
4. Biaya angkut dari Jayapura-Wamena rata-rata sebesar Rp 13.000/kg dengan moda pesawat, sementara lewat jalur darat berkisar Rp 7.000/kg.
5. Jalan Paralel Perbatasan Kalimantan sepanjang 1.919,98 km sebagian besar belum berfungsi penuh
6. Masih terdapat missing link pada Jalan Lintas Tengah Kalimantan penghubung Kalteng dan Kalbar



Jalan Mendukung Kawasan Prioritas & Simpul Transportasi

1. Terdapat 77 simpul transportasi yang belum ada jalan akses sesuai standar (akses jalan menuju 4 terminal Type A, 65 pelabuhan, dan 8 bandara baru)
2. Belum optimalnya infrastruktur strategis yang terbangun untuk mendukung pengembangan wilayah (contoh: Jembatan Suramadu)



Isu Strategis Konektivitas Transportasi Kereta Api



Banyaknya jalur KA yang non-aktif

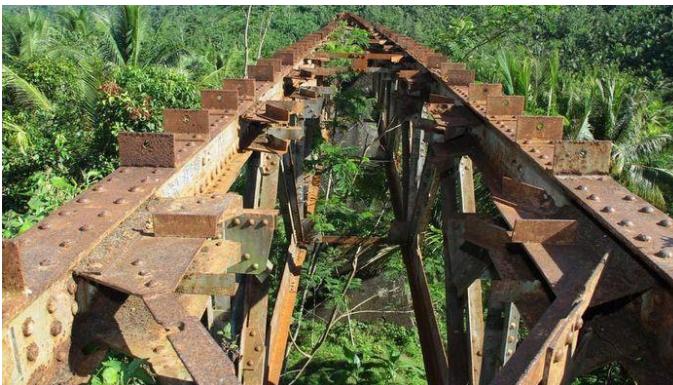
Terbatasnya infrastruktur berbasis rel di perkotaan maupun antarkota

Sarana KA berumur lebih dari 30 tahun

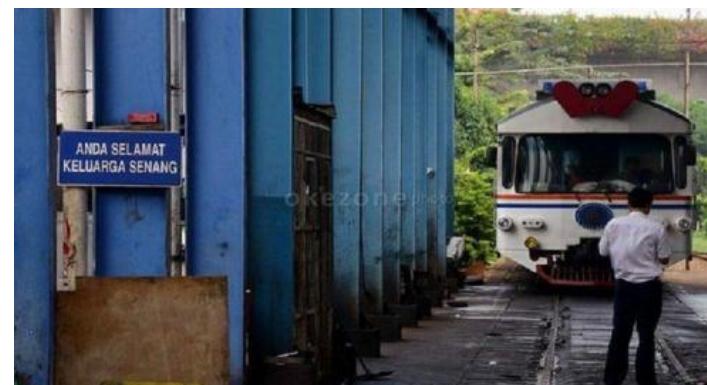
Belum optimalnya pemanfaatan jalur ganda KA untuk angkutan barang maupun penumpang

Banyaknya perlintasan sebidang KA dengan jalan yang tidak terjaga

Belum memadainya perawatan dan pengoperasian (IMO) perkeretaapian



Jalur non aktif KA Rangkasbitung – Pandeglang



Jalur Non Aktif Cibatu-Garut

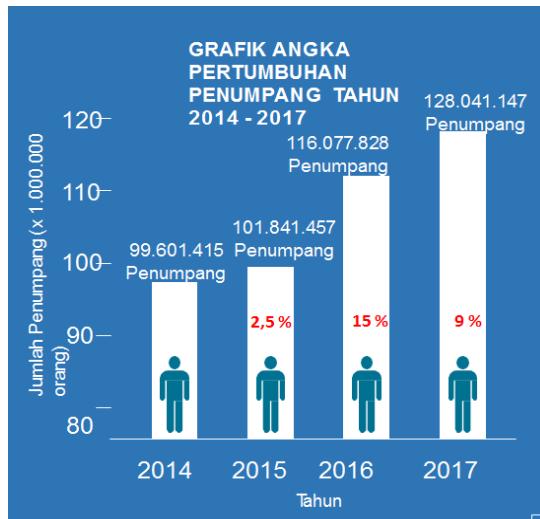


Perlintasan sebidang di bawah Flyover Jakarta

Isu Strategis Transportasi Udara

Mendukung Pertumbuhan Industri Pariwisata

Rata-rata pertumbuhan penumpang setiap tahun meningkat
9% membutuhkan peningkatan kapasitas layanan penerbangan



01

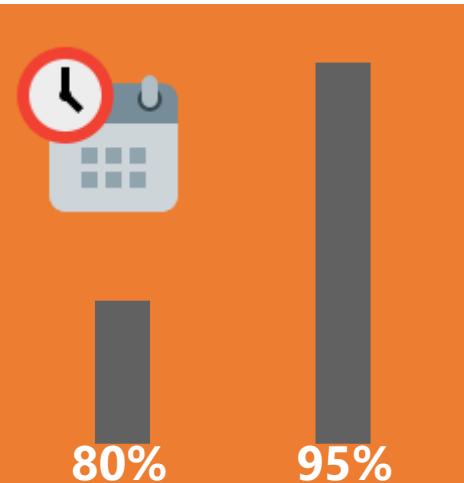
- Belum tersedianya kapasitas layanan penerbangan sesuai dengan pertumbuhan *demand* yang ada
- Isu interkoneksi dengan bandara lain dan integrasi dengan moda lain



02



Belum optimalnya fasilitas sisi udara yang memenuhi standar, serta manajemen crew dan kesiapan kelaikan pesawat oleh teknisi *airline*, serta perlunya modernisasi peralatan keselamatan dan sistem navigasi penerbangan



On Time Performance Penerbangan mencapai **80%** dari target RPJMN sebesar **95%**

03



Belum optimalnya cakupan layanan perintis penerbangan yang dapat menjangkau wilayah 3T (Terdepan, Terluar, dan Tertinggal).



Target
RPJMN
2015-2019

265 rute



Capaian
(sampai 2018)

249 rute

Rute Perintis Penerbangan dan subsidi angkutan udara belum mencapai target RPJMN

Isu Strategis Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP)

Dukungan ASDP untuk Pariwisata

Kebutuhan penyeberangan di daerah wisata kepulauan, wisata sungai dan danau, seperti di Wakatobi, Danau Toba, Labuan Bajo, Raja Ampat

Peningkatan Aksesibilitas dan distribusi Logistik di 3T

- Kebutuhan untuk menjangkau wilayah 3T yang melalui sungai, dan penyeberangan antar kepulauan, seperti pemanfaatan sungai besar di Kalimantan, Sumatera dan Papua, serta kebutuhan penyeberangan antar pulau-pulau kecil dan terluar
- Perkuatan kapasitas dermaga yang mengikuti demand kapal.



Efisiensi dan Efektifitas Subsidi

untuk mengurangi beban biaya subsidi maka angkutan penyeberangan perintis yang telah memiliki potensi peningkatan *demand* dapat ditingkatkan menjadi angkutan penyeberangan komersil dan subsidi dapat dialihkan ke lintas perintis baru.

| Terhubungnya Sabuk Penyeberangan Utara, Tengah, Selatan serta poros-poros penghubungnya

Pengembangan jaringan pelayanan penyeberangan, Pembangunan dan pengembangan Prasarana Pelabuhan Penyeberangan dan armada penyeberangan, dan subsidi penyelenggaraan pelayaran

| Keamanan Keselamatan Pelayaran di SDP

- Belum adanya moratorium dan seleksi kapal dengan standar tertentu
- Sungai-sungai besar di Sumatera dan Kalimantan
- mengalami degradasi karena sedimentasi, kerusakan wilayah hilir, dan daerah aliran sungainya sehingga tidak lagi layak untuk dilayari.
- Keterbatasan rambu sungai dan pelayaran
- Pengangkutan penumpang dan barang yang melebihi kapasita

| Pengurangan beban jalan ke angkutan sungai dan penyeberangan

Penyedian angkutan barang dengan pemakaian sungai-sungai besar seperti di Sumatera, Kalimantan dan Papua dan pemanfaatan armada ferry juga difungsikan untuk pengalihan moda dari transportasi jalan melalui pengembangan *Coastal Shipping*

| Feeder tol laut

Potensi ASDP bukan hanya penghubung jaringan jalan, namun juga sebagai penghubung pelabuhan pengumpul dengan pelabuhan pengumpulan

Isu Strategis Keamanan dan Keselamatan Transportasi

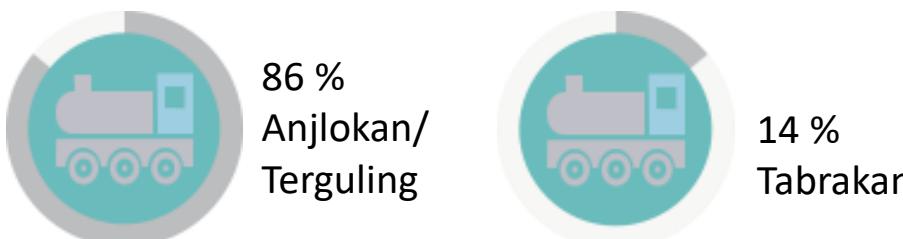
Tingginya proporsi usia produktif yang meninggal dunia akibat kecelakaan jalan memberikan dampak kerugian ekonomi nasional



Kerugian ekonomi yang ditimbulkan akibat dari kecelakaan jalan sebesar 2,9 – 3,1 % dari PDB nasional

Sumber : Laporan Pelaksanaan Dekade Aksi Keselamatan, 2018

Tingginya backlog perawatan komponen jalan rel berkontribusi meningkatkan resiko kecelakaan kereta api



Penurunan keandalan jalan rel tersebut berasal dari realisasi perawatan jalan rel yang tidak dapat mengatasi backlog perawatan tahun sebelumnya

Sumber : Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), 2018

Rendahnya kompetensi SDM transportasi udara ikut berkontribusi terhadap lemahnya pengawasan terhadap pengoperasian penerbangan



Rasio Pemenuhan Sertifikasi Bidang Pelayanan Navigasi Penerbangan pada tahun 2017 mengalami penurunan signifikan dari tahun sebelumnya

Sumber : Kementerian Perhubungan, 2018

Lemahnya pengawasan terhadap muatan barang yang diangkut kapal menyebabkan tingginya kecelakaan pelayaran jenis kebakaran

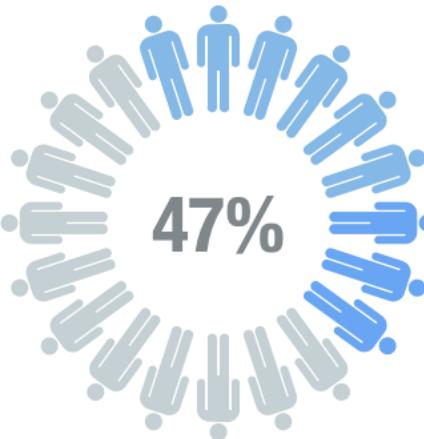


Banyak diketemukan ketidaksesuaian antara dokumen standar pengawasan dan penanganan muatan berbahaya dengan temuan dilapangan menjadi penyebab banyaknya kejadian kapal terbakar

Sumber : Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), 2018

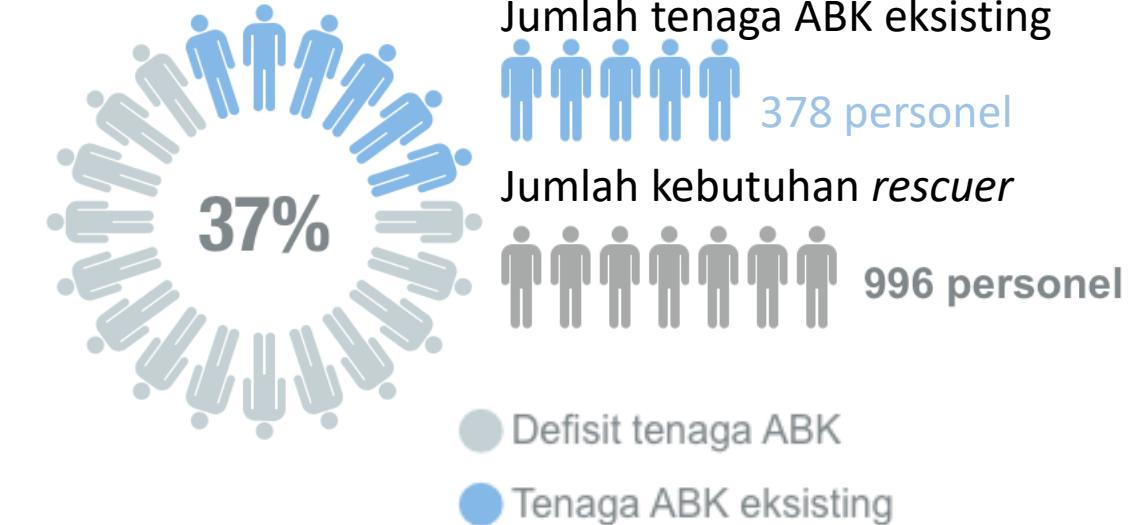
Isu Strategis Pencarian dan Pertolongan

Rendahnya kuantitas SDM



Jumlah rescuer eksisting	 1.673 personel
Jumlah kebutuhan rescuer	 3.564 personel

● Defisit rescuer
● Rescuer eksisting



Isu Strategis lainnya



Kebijakan/Strategi

- Mewujudkan peran dan kemampuan potensi pencarian dan pertolongan yang andal dan responsif
- Memenuhi sarana dan prasarana yang optimal berdasarkan standar internasional
- Mewujudkan sistem pengendalian operasi yang efektif dan berstandar internasional
- Mewujudkan sistem informasi dan komunikasi integral dalam penyelenggaraan operasi yang efektif, efisien dan andal



1. Tingginya ***transport cost*** di hinterland (50% dari *total transport cost*) akibat:
 - a. Kemacetan lalu-lintas meningkatkan biaya, lead-time dan uncertainty waktu delivery logistik.
 - b. Rendahnya ***intermodality*** (*low domestic containerization*), diantaranya disebabkan rendahnya pengembangan ***logistic center/dryport***, serta ***jalan akses*** di pelabuhan tidak mampu melayani angkutan kontainer.
 - c. Keterbatasan pemanfaatan ***kereta logistik***, diantaranya disebabkan masih banyaknya perlintasan sebidang di perkotaan, serta keterbatasan panjang *emplacement*.
2. **96% Domestic Freight** masih menggunakan angkutan darat (truk), karena metode penghitungan biaya truk mengabaikan faktor eksternalitas sedangkan kereta api dibebani *access charge*.

Contoh kasus: biaya angkutan logistik pupuk Jakarta-Surabaya (2014) Rp. 209 rb/ton (truck) dan Rp. 360 ribu/ton (kereta api).
3. Penggunaan **platform IT (software)** yang berbeda-beda disetiap pelabuhan, perusahaan pelayaran, dan ***logisitic center/warehousing***, menyebabkan hambatan intermodality dan tingginya jumlah “middle men” layanan logistik.

Pengembangan Wilayah Memanfaatkan Infrastruktur Terbangun



STRATEGI



Mempercepat pengembangan kawasan yang telah mendapatkan dukungan infrastruktur.

Contoh:

KEK Sei Mangkei, KSPN Mandalika, KEK Maloy, KEK Bitung, KEK Sorong, dan seterusnya.



Pengembangan kawasan-kawasan baru secara terpadu dengan infrastruktur yang telah terbangun.

Contoh:

- ❑ Sepanjang Koridor Jalan Tol
- ❑ Pada kawasan/hinterland Pelabuhan
- ❑ Sepanjang Jalur Kereta Api
- ❑ Pada kawasan/Hinterland Bandara

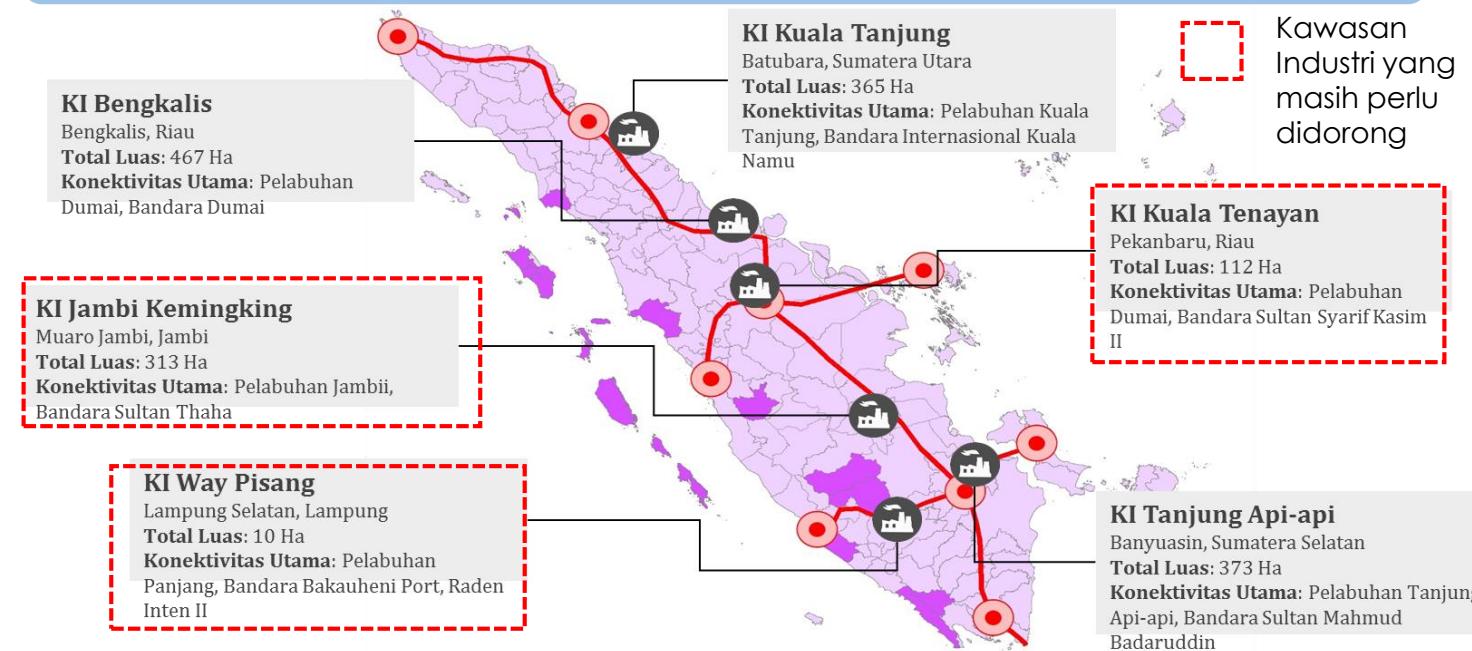


Stakeholders Terkait

Pembangunan Infrastruktur Pengembangan Kawasan

- ❑ Kementerian PUPR
- ❑ Kementerian Perhubungan
- ❑ Kementerian Perindustrian
- ❑ Kementerian Perdagangan
- ❑ Kementerian Pariwisata
- ❑ Kementerian BUMN
- ❑ BKPM

Contoh Potensi Kawasan Industri Baru Memanfaatkan Konektivitas Tol Trans Sumatera



Potensi Pengembangan Kawasan Baru pada Koridor Tol Trans Jawa

Penurunan Waktu Tempuh Kendaraan Penumpang Jakarta-Surabaya

12-24 Jam



Sebelum Tol
Jakarta-
Surabaya

8-12 Jam



Setelah Tol
Jakarta-
Surabaya

Penurunan Waktu Tempuh Kendaraan Barang Jakarta-Surabaya

24-36 Jam



Sebelum Tol
Jakarta-
Surabaya

12-24 Jam

Setelah Tol
Jakarta-
Surabaya

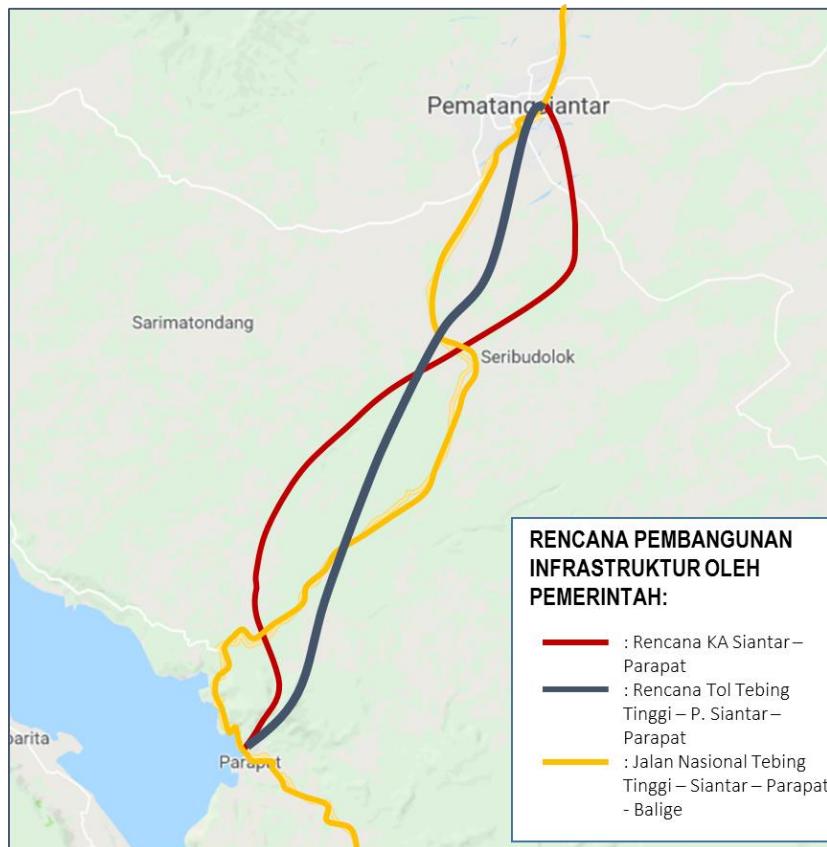
Isu Planning Cycle/Appraisal

Sinergi tahapan pembangunan infrastruktur untuk mendukung pengembangan kawasan



KETERPADUAN ANTAR MODA

- Sinergi **perencanaan pembangunan** infrastruktur: Pengembangan pelabuhan, jalan tol, dan KA.
- Sinergi **tahapan pembangunan** untuk memaksimalkan kemanfaatan infrastruktur.



Contoh Kasus Perencanaan

Program Mendukung KSPN Danau Toba



Pembangunan **Jalan Tol** dan Rencana Pembangunan **Kereta Api** Siantar - Parapat



Program Mendukung KEK Bitung

Pembangunan Jalan Tol Manado - Bitung (konstruksi) dan Rencana Pembangunan KA Manado - Bitung



KASUS: Pengembangan Aksesibilitas **KSPN Danau Toba**

Kajian Tim World Bank:

Fokus Infrastruktur transportasi untuk menurunkan waktu tempuh Kebutuhan Medan/Kualanamu-Parapat < 2 jam:

- Pembangunan **tol Medan/Kualanamu- Pematang Siantar (konstruksi)**;
- **Pelebaran jalan Nasional Pematang Siantar – Parapat - Balige** menjadi 2 lajur di tiap jalur untuk peningkatan kecepatan;
- **Pembangunan jalur KA Siantar-Parapat belum diperlukan.**

Isu Strategis Sumber Daya Manusia Sektor Transportasi..(1/2)

DEMAND PER TAHUN



Ahli
Defisit
(0,792 juta)

Teknisi / Analis
Defisit
(0,354 juta)

Operator / Pelaksana
Surplus
0,172 juta

SUPPLY PER TAHUN (2015)

Jml Lulusan Universitas 2015 0,564 juta
Jml Lulusan Institut 2015 0,038 juta
Jml Lulusan Sekolah Tinggi 2015 0,196 juta
Jml Lulusan Akademi 2015 0,072 juta
Jml Lulusan Politeknik 2015 0,034 juta
Jml Lulusan SMK 2015 1,248 juta
Jml Lulusan Pelatihan Kerja 2015 0,774 juta
BLK 0,095 juta
LPK Swasta 0,130 juta
BLKLN 0,340 juta
K/L Lain 0,176 juta
Pemagangan 0,033 juta

Terdapat gap supply dan demand kuantitas tenaga kerja nasional

Sumber : Statistik Pendidikan Tinggi, 2015, <http://niep.data.kemdikbud.go.id/index.php>, www.lemsar.net, www.pemagangan.com, <http://www.bnptki.go.id/>

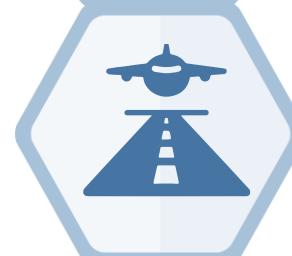
Isu Strategis Sumber Daya Manusia Sektor Transportasi..(2/2)



65.400 tenaga kerja untuk pembangunan jalan & jalan tol, antara lain juru ukur pekerjaan jalan/jembatan, juru gambar jalan/jembatan



94.526 TK untuk pembangunan sarana & prasarana perkeretaapian, antara lain manajemen transportasi perkeretaapian dan ahli penguji sarana & prasarana KA



6.750 TK untuk pembangunan bandara, antara lain ahli manajemen transportasi aviasi dan konstruksi bangunan & gedung



15.770 TK untuk pembangunan pelabuhan, antara lain ahli manajemen transportasi laut dan nautika kapal niaga/ komersial

PROYEK STRATEGIS NASIONAL

Tingginya kebutuhan tenaga kerja infrastruktur transportasi



30.299 TK untuk pembangunan Bus Rapid Transit (BRT) dan Angkutan Masal Cepat dengan kompetensi antara lain teknik kendaraan dan mesin



14.520 TK untuk pembangunan pelabuhan, antara lain ahli manajemen transportasi kelautan



1.250 TK untuk pengadaan kapal penyeberangan, antara lain nautika kapal niaga/ komersial



94.526 TK untuk pembangunan jalur kereta api, antara lain manajemen transportasi perkeretaapian dan ahli penguji sarana & prasarana KA

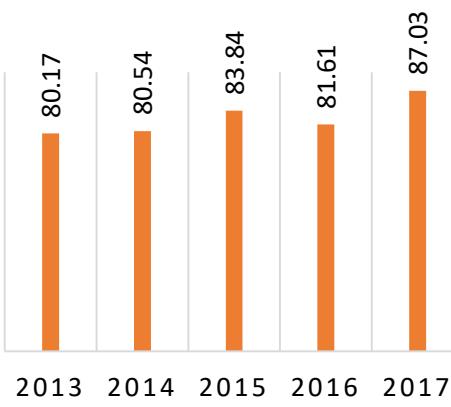
PROYEK NON STRATEGIS NASIONAL

Isu Strategis Infrastruktur Hijau dan Infrastruktur Tangguh Bencana



Capaian pembangunan lingkungan hidup nasional secara umum masih cenderung stagnan. Indeks kualitas udara menunjukkan sedikit perbaikan

INDEKS KUALITAS UDARA

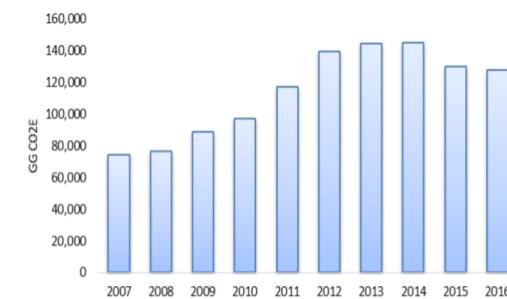


Sumber : Buku Indeks Kualitas Lingkungan Hidup (IKLH) 2017



kategori transportasi diperkirakan menyumbang emisi dalam jumlah besar di masa depan karena peningkatan konsumsi bahan bakar fosil

EMISI GRK PADA KATEGORI TRANSPORTASI



Tahun 2016 kategori transportasi mengeluarkan emisi sebanyak 127.881 Gg CO₂e dengan peningkatan rata-rata sebesar 6,69% per tahun

Sumber : Pusat Data dan Teknologi Informasi ESDM, 2017



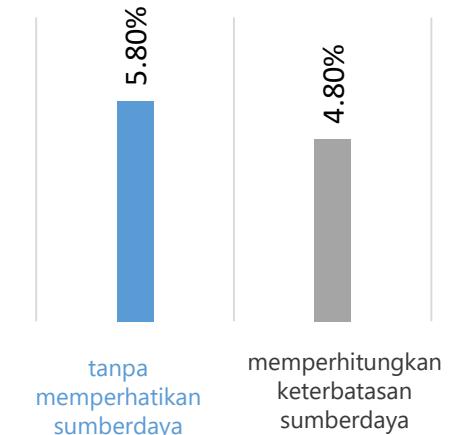
75%

infrastruktur industri dan konektivitas dasar di Indonesia, termasuk sarana pendukungnya dibangun pada **zona rentan/bahaya**



Penurunan pertumbuhan ekonomi akibat eksternalitas lingkungan dan deplesi sumber daya alam

PERTUMBUHAN EKONOMI TH 2045



Sumber : Kedeputian Ekonomi ,Bappenas, 2018

02 Arahan RPJMN 2020-2024

Arahan RPJPN 2005-2025 untuk RPJMN 2020-2024 (Tahap IV)

Visi Pembangunan 2005-2025 INDONESIA YANG MANDIRI, MAJU, ADIL DAN MAKMUR

Sasaran Pokok Pembangunan Jangka Panjang Nasional diupayakan secara bertahap melalui RPJMN lima tahunan sebagai berikut:



Sasaran Pembangunan Nasional 2024

... pertumbuhan ekonomi stabil, harga-harga terkendali serta angka penganguran, kemiskinan dan ketimpangan menurun ...

RPJMN ke IV tahun 2020 – 2024 diformulasikan dengan menjadikan faktor kesejahteraan masyarakat sebagai tolak ukur keberhasilan pembangunan lima tahun kedepan. Komitmen pemerintah untuk memberikan akses pelayanan dasar yang merata kepada seluruh masyarakat menjadi kunci dalam keberhasilan pembangunan yang tercermin dari peningkatan dan perbaikan beragam indikator sosial dan budaya masyarakat.

5,3% ➡ **5,4%-6,0%**
(2018) (2024)

Pertumbuhan Ekonomi



3,2 ➡ **3,0**
(2018) (2024)

Inflasi

Pencapaian pertumbuhan dan perkembangan makro ekonomi tersebut tergantung dari efektivitas perbaikan kebijakan lintas sektor (kebijakan reformasi struktural)

Target-target Pembangunan Tahun 2024

2,99 juta ➡ **2,7-3,0 juta**
(Agustus 2018) (2024)

Penciptaan Kesempatan Kerja

9,82% ➡ **6,5-7,0%**
(Maret 2018) (2024)

Tingkat Kemiskinan

0,389 ➡ **0,370-0,374**
(Maret 2018) (2024)

Ketimpangan/ Gini Ratio

5,34% ➡ **4,0-4,6%**
(Agustus 2018) (2024)

Tingkat Pengangguran Terbuka

71,38 ➡ **75,35**
(2018) (2024)

IPM

Tema Rancangan Teknokratik RPJMN 2020-2024

“Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan”



Berpenghasilan Menengah-Tinggi

- Transformasi struktural berjalan.
- Produktivitas tenaga kerja meningkat.
- Iklim investasi kondusif.
- GNI per kapita USD 3.896 – USD 12.055.



Sejahtera

- Kualitas hidup meningkat.
- Perilaku disiplin dan beradab.
- SDM berkualitas dan berdaya saing.
- Indeks kebahagiaan meningkat.



Adil

- Ketimpangan menurun.
- Redistribusi berjalan baik.



Berkesinambungan

- Memperhatikan daya dukung dan daya tampung (*Low Carbon Development*).
- Selaras dengan agenda pembangunan global dan nasional.



Dukungan Pembangunan Infrastruktur dalam Tujuan Pembangunan Berkelanjutan

..sektor transportasi berkontribusi mendukung Goals 9 dan 11..



7 Target

1 Target



8 Target

1 Target



13 Target

2 Targets



10 Target

1 Target



9 Target

1 Target



8 Target

4 Targets

DUKUNGAN
INFRASTRUKTUR



5 Target

3 Targets



12 Target



2 Targets



10 Target



6 Targets



11 Target



5 Target

1 Target



10 Target

1 Target



12 Target

3 Targets



12 Target

3 Targets



19 Target

3 Targets



169 Targets

25 Targets

Contoh Dukungan Pembangunan Infrastruktur dalam Tujuan Pembangunan Berkelanjutan

9 INDUSTRI, INOVASI
DAN INFRASTRUKTUR



TUJUAN
PEMBANGUNAN
BERKELANJUTAN

8 Target

DUKUNGAN
INFRASTRUKTUR

2 Target

Target 9.1.

Mengembangkan infrastruktur yang berkualitas, andal, berkelanjutan dan tangguh, termasuk infrastruktur regional dan lintas batas, untuk mendukung pembangunan ekonomi dan kesejahteraan manusia, dengan fokus pada akses yang terjangkau dan merata bagi semua.

Indikator	Satuan	2019	2024
Kondisi mantap jalan nasional	%	94	98
Panjang pembangunan jalan tol (kumulatif 5 tahun)	km	1.000	3.000
Panjang jalur kereta api (kumulatif 5 tahun)	Km	834	1.350
Jumlah dermaga penyeberangan (kumulatif 5 tahun)	unit	25	30

Kriteria Penentuan Prioritas Kawasan

1. Keterjangkauan Konektivitas dan Aksesibilitas Pendukung

- a. Ketersediaan bandar udara utama yang diukur dengan keterjangkauan bandar udara dari lokasi KEK sejauh 30 km (+/- 1 jam perjalanan)
- b. Ketersediaan pelabuhan utama dan atau pelabuhan pendukung lainnya yang diukur dengan keterjangkauan pelabuhan dari lokasi KEK sejauh 30 km (+/- 1 jam perjalanan)
- c. Kedekatan dengan jalan nasional dalam radius 30 km (+/- 1 jam perjalanan)

3. Status Tata Ruang dan Kebencanaan

- a. RTRW pendukung
- b. Indeks kebencanaan IRBI

2. Keterjangkauan Infrastruktur Pendukung

- a. Ketersediaan sumber air baku untuk kebutuhan industri maupun pariwisata yang diukur dengan:
 - Ketersediaan bendungan dalam radius 30 km
 - Ketersediaan SPAM regional dalam radius 30 km
- b. Ketersediaan tempat pembuangan akhir (TPA) regional dalam radius 30 km.

4. Ketersediaan Kelembagaan dan Status Operasionalisasi Kawasan

- a. Status Operasionalisasi Kawasan
- b. Ketersediaan Kelembagaan Pengelola

Hasil Penyusunan Prioritas Kawasan Berdasarkan Kriteria Prioritas (1/2)

KAWASAN EKONOMI KHUSUS/KI/KSPN

Kawasan	Sektor	Bendungan	SPAM	TPA	Jalan Nasional	Pelabuhan	Pelabuhan Utama	Bandara	IRBI	Keterangan (Target Operasional)
KI/KEK Bitung	industri pengolahan perikanan, kelapa, farmasi herbal, dan logistik	●	●	●	●	●	●	●	163	21 Mei 2018 (perpanjangan), akan operasional Februari 2019
KSPN/KEK Morotai	Pariwisata, industri pengolahan ikan, dan logistik	●	●	●	●	●	●	●	166	1 Juli 2017 (perpanjangan), akan operasional Februari 2019
KEK Sorong	industri galangan kapal, pengolahan perkebunan, perikanan dan hutan, pertambangan, dan logistik	●	●	●	●	●	●	●	183	15-Mar-19
KSPN/KEK Tanjung Kelayang	Pariwisata	●	●	●	●	●	●	●	168	15-Mar-19
KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan	industri pengolahan kelapa sawit, pengolahan kayu, dan logistik	●	●	●	●	●	●	●	190	17 Oktober 2018 (perpanjangan), akan operasional Februari 2019
KEK Tanjung Api-Api	industri pengolahan karet, kelapa sawit, petrokimia, dan logistik	●	●	●	●	●	●	●	156	1 Juli 2018 (perpanjangan)

Legenda

*Indeks Risiko Bencana Indonesia (IRBI) 2015

- >144 (Tinggi)
- 13-144 (Sedang)
- <13 (Rendah)

- Tersedia dalam radius 30 km
- Tidak tersedia dalam radius 30 km

Hasil Penyusunan Prioritas Kawasan Berdasarkan Kriteria Prioritas (2/2)

KAWASAN INDUSTRI

Kawasan	Sektor	Bendungan	SPAM	TPA	Jalan Nasional	Pelabuhan	Pelabuhan Utama	Bandara	IRBI	Keterangan
KI Ketapang	Alumina	●	●	●	●	●	●	●	192	Tahap Pembangunan
KI Batulicin	Aneka Industri	●	●	●	●	●	●	●	155	Tahap Perencanaan
KI Konawe	Feronikel	●	●	●	●	●	●	●	172	Operasional (KI Prioritas)
KI Kendal	Aneka Industri	●	●	●	●	●	●	●	167	Operasional (PSN)
KI JIPE Gresik	Aneka Industri dan Pelabuhan	●	●	●	●	●	●	●	175	Operasional (PSN)
KI Wilmar Serang	Aneka Industri	●	●	●	●	●	●	●	203	Tahap Pembangunan
KI Dumai	Hilirisasi CPO	●	●	●	●	●	●	●	108	Operasional (PSN)
KI Jorong	Logistik	●	●	●	●	●	●	●	178	Tahap Pembangunan
KI Buli	Feronikel	●	●	●	●	●	●	●	173	Tahap Perencanaan
KI Bantaeng	Feronikel	●	●	●	●	●	●	●	174	Operasional (KI Prioritas)
KI Kuala Tanjung	Alumina	●	●	●	●	●	●	●	143	Tahap Pembangunan

Legenda

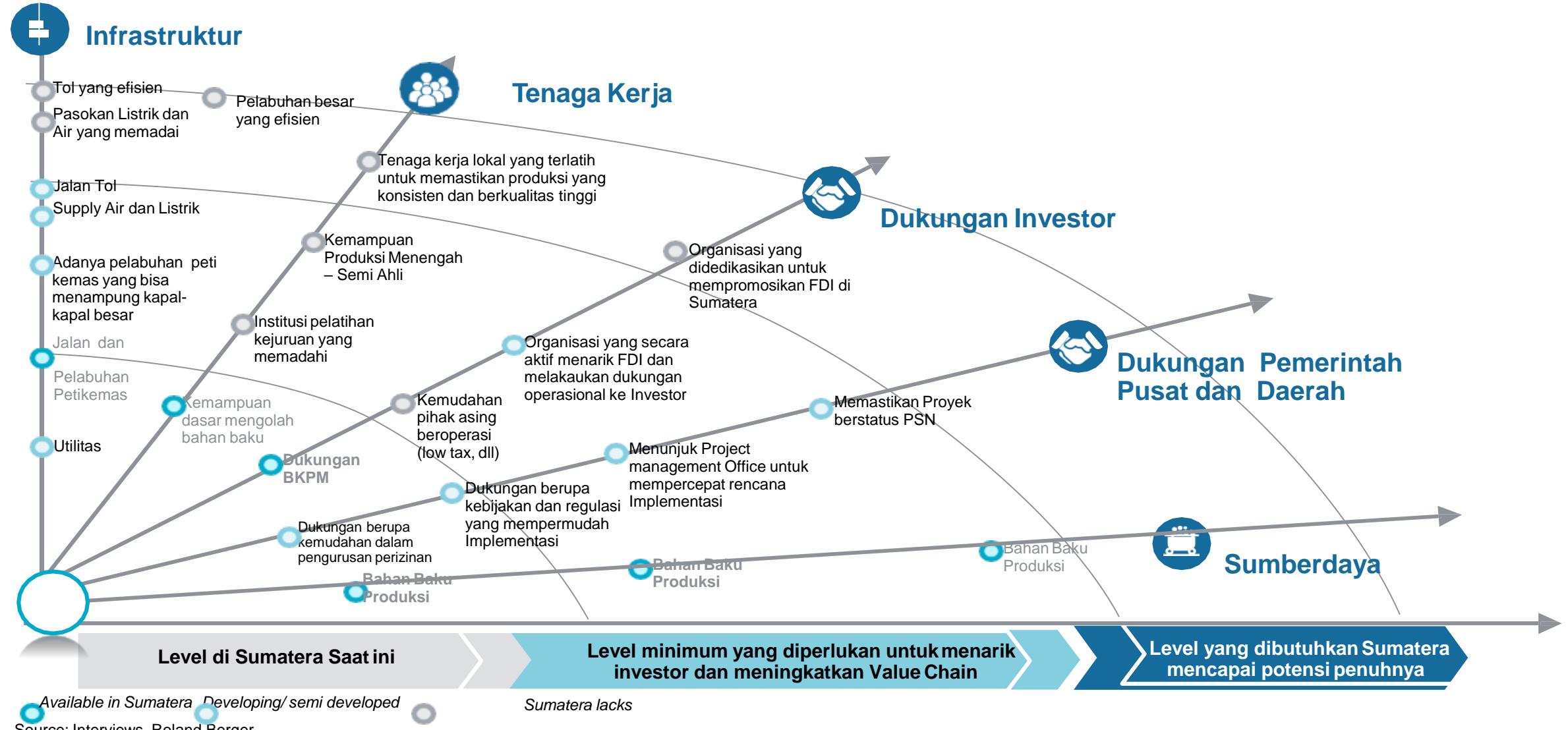
● Tersedia dalam radius 30 km
 ● Tidak tersedia dalam radius 30 km

*Indeks Risiko Bencana Indonesia (IRBI) 2015

● >144 (Tinggi) ● 13-144 (Sedang) ● <13 (Rendah)

Key Enablers untuk Pembangunan Kawasan (Case Sumatera)

Kapabilitas dan *key enablers* yang dibutuhkan dalam pembangunan Kawasan Industri di Sumatera



03

Kebijakan, Strategi dan Target Pembangunan Transportasi

Kerangka Pembangunan Infrastruktur 2020-2024

Infrastruktur Pelayanan Dasar

Penyediaan Akses Perumahan dan Permukiman Layak, Aman, dan Terjangkau



Pengelolaan Air Tanah dan Air Baku Aman Berkelaanjutan



Penyediaan Akses Air Minum dan Sanitasi (Air Limbah dan Sampah) Layak dan Aman



Keamanan dan Keselamatan Transportasi



Ketahanan Kebencanaan Infrastruktur

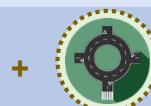


Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas



Tol Laut +



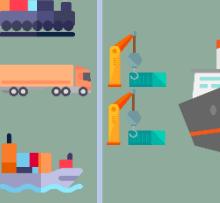
Antarmoda

Pengembangan Wilayah /
Pusat pertumbuhan



Kawasan Terbangun

Area Pelabuhan



Area Pelabuhan

TOL LAUT



Area Pelabuhan

Pengembangan Wilayah /
Pusat pertumbuhan



KTI / Daerah Tertinggal

Sektor Ekonomi



Pertanian-
Perkebunan-
Kelautan Perikanan



Industri Pengolahan



Jasa dan
Pariwisata

Infrastruktur Perkotaan



Pembangunan
Transportasi Perkotaan



Energi Berkelanjutan
untuk Perkotaan



Infrastruktur dan
Ekosistem ICT Perkotaan



Penyediaan Akses Air
Minum dan Sanitasi (Air
Limbah dan Sampah) yang
Layak dan Aman



Penyediaan Akses
Perumahan dan Permukiman
Layak, Aman, dan
Terjangkau di Perkotaan

Pembangunan Energi dan Ketenagalistrikan (Trilema)



Transformasi Digital

Pengarusutamaan



Kesetaraan Gender



Tata Kelola Pemerintahan yang Baik



Pembangunan Berkelaanjutan



Modal dan Sosial Budaya



Transformasi Digital

Arah Kebijakan dan Strategi: Infrastruktur Pelayanan Dasar

Keamanan dan Keselamatan Transportasi



Arah Kebijakan dan Strategi: Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Jalan



Arah Kebijakan dan Strategi: Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Kereta Api

Sasaran/Indikator	Arah Kebijakan	Strategi
Meningkatnya keselamatan perkeretaapian <ul style="list-style-type: none">Rasio kecelakaan KA per 1 juta km perjalanan KA	Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan perlengkapan keselamatan perkeretaapian sesuai standar SNI dan SI	<ul style="list-style-type: none">Pemenuhan alokasi kebutuhan IMO PerkeretaapianPemasangan perlengkapan keselamatan dan keamanan perkeretaapian
Terwujudnya konektivitas perkeretaapian <ul style="list-style-type: none">Panjang jalan KA terbangun, reaktivasi, jalur gandaKondisi jalan KA terpelihara sesuai SPMBerkurangnya waktu tempuh KAJumlah produksi angkutan penumpang dan barang /tahun / pulauOn Time Performance KA	<ul style="list-style-type: none">Pengembangan kereta api barang (trans Sumatera, Pantura, trans Sulawesi, Kalimantan)Pembangunan jalur KA Trans Sumatera dan Sulawesi serta jalur ganda reaktivasi KA di Pulau Jawa dan SumateraMendorong keterlibatan swasta dan mendorong penyiapan lahan melalui BLU LMAN	Melanjutkan pembangunan KA Trans Sulawesi
Terwujudnya integrasi multimoda yang optimal <ul style="list-style-type: none">Tersedianya akses KA menuju bandara, pelabuhan, terminal, dan kawasan pusat logistik	<ul style="list-style-type: none">Penyelenggaraan Sistem Transportasi multimodaPembangunan jalan akses dan jalur KA menuju simpul pelabuhan, bandara dan terminal serta pusat kegiatan logistikMendorong peran swasta dalam pelayanan dan penyelenggaraan layanan multimoda	Pembangunan Jalur KA Akses Bandara Pelabuhan, dan Terminal

Arah Kebijakan dan Strategi: Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Laut



Arah Kebijakan dan Strategi: Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Udara

Sasaran/Indikator	Arah Kebijakan	Strategi
Meningkatnya konektivitas dan pelayanan transportasi udara <ul style="list-style-type: none">• On Time Performance (OTP)• Jumlah rute subsidi perintis penerbangan• Jumlah rute subsidi perintis kargo udara• Jumlah bandara di daerah 3T	 <ul style="list-style-type: none">• Implementasi standar pelayanan jasa bandara, penumpang kelas ekonomi, perizinan online, dan bandara ramah lingkungan• Peningkatan cakupan layanan angkutan udara perintis (penumpang dan kargo) serta implementasi Program Jembatan Udara terintegrasi dengan tol laut• Penyesuaian kerangka regulasi tentang rencana induk pelayanan transportasi udara (hub-spoke-feeder) melalui Revisi PM 88/2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan• Peningkatan kualitas dan Kapasitas SDM dan penataan kelembagaan	 <ul style="list-style-type: none">• Standarisasi pelayanan penerbangan (sertifikasi bandara, pemenuhan dan modernisasi sarana dan prasarana)• Penyediaan pelayanan angkutan udara perintis (penumpang dan cargo) dan jembatan udara• Revisi berbagai rencana induk transportasi udara (tatanan kebandarudaraan, jaringan dan rute penerbangan, dan pelayanan penerbangan)• Diklat transportasi berbasis teknologi tinggi/ mutakhir memenuhi standar internasional
Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara <ul style="list-style-type: none">• Rehabilitasi/Pemeliharaan/Pembangunan 165 bandara• Pembangunan 25 Bandara Baru	<ul style="list-style-type: none">• Pembangunan/pengembangan bandara mendukung kawasan prioritas (destinasi prioritas/KSPN, KEK, perbatasan & rawan bencana, serta Papua)• Mendorong pendanaan alternatif (creative financing) dan keterlibatan swasta dalam pembangunan/ pengembangan, dan pengoperasian bandara• Pengembangan dan sertifikasi pesawat N219• Mendorong pengembangan industri perawatan pesawat di Indonesia bagian Timur	<ul style="list-style-type: none">• Pembangunan 25 bandara baru• Rehabilitasi dan pengembangan 165 bandara• Pembangunan waterbase airport (sea plane) mendukung destinasi wilayah kepulauan• Mengembangkan industri perawatan pesawat di wilayah barat dan wilayah timur Indonesia• Meningkatkan penyiapan proyek dan memperluas skema KPBU Bandara• Mendorong skema KPBU dan Investasi untuk perawatan pesawat
Meningkatnya keselamatan penerbangan <ul style="list-style-type: none">• Rasio insiden kecelakaan penerbangan per 1 juta flight cycle	<ul style="list-style-type: none">• Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan (standar ICAO, UE, dan Kategori I FAA)• Implementasi Performance Based Navigation• Implementasi System Wide Information Management (SWIM)	<ul style="list-style-type: none">• Pengadaan dan modernisasi sarana navigasi CNSA (Communication, Navigation, Surveillance dan Automation) dan penguatan kapasitas SDM• Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat• Meningkatkan pengawasan dan pembinaan kelaikan udara, serta penindakan terhadap pelanggaran standar keselamatan penerbangan• Pengadaan Pesawat Udara Kalibrasi

Arah Kebijakan dan Strategi: Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Darat dan Antarmoda



Arah Kebijakan dan Strategi: Infrastruktur Perkotaan

Sistem Angkutan Umum Masal Perkotaan

Sasaran/Indikator

Meningkatnya Penggunaan angkutan umum massal perkotaan

- Jumlah Penumpang pengguna angkutan Umum Massal per kota
- Pembangunan angkutan massal berbasis rel (KRL/ MRT/ LRT/ Tram/ Monorel) (Jumlah Kota/ Km/ lintas/ frekuensi)
- Pembangunan angkutan massal berbasis jalan (BRT dan Sistem Transit) (Kota/ Koridor/ jumlah kapasitas tempat duduk)
- Pembangunan sarana dan prasarana serta sistem transportasi perkotaan yang terpadu (Jumlah TOD/ Park and Ride/ akses)

Arah Kebijakan

Pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan

Menerapkan strategi *Transport Demand Management* (TDM) beserta Penguatan integrasi antara guna lahan dan perencanaaan transit

- Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD)
- Penguatan integrasi antara guna lahan dan perencanaaan transit

Pengembangan mekanisme dukungan pemerintah pusat untuk penyediaan angkutan umum masal perkotaan berbasis transit (skema KPBU)

Strategi

- Percepatan pembangunan angkutan umum massal perkotaan;
- Pengembangan mekanisme koridor dukungan Pemerintah dalam pembangunan angkutan umum massal perkotaan;
- Penguatan sinergi antar stakeholder untuk sharing pendanaan transportasi perkotaan;
- Pembagian peran pembiayaan transportasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan swasta;
- Penyediaan dukungan pembiayaan dan dukungan teknis penyiapan kepada Pemerintah Daerah;
- Peningkatan kapasitas kelembagaan dan SDM pemerintah daerah dalam penyiapan penyelenggaraan angkutan Umum dan KPBU;
- Penyusunan guidelines/pedoman kebijakan mobilitas perkotaan: terpadu dan berkelanjutan.

Sasaran dan Indikator Pembangunan Transportasi (1/2)

Memperkuat Infrastruktur untuk mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar

Program Prioritas/Kegiatan Prioritas	Indikator	Target	
		2020	2024
Penguatan Konektivitas	Indeks koneksi di pusat-pusat pertumbuhan ekonomi	Meningkat 5%	25%
	Persentase kondisi mantap jalan nasional dan daerah (provinsi, kabupaten/kota)	95/71/61	98/75/65
	Produksi angkutan barang dan penumpang kereta api*)	590 juta orang /60 juta ton	700 juta orang /70 juta ton
	Jumlah lintas yang dilayani short sea shipping (lintas)*)	2	5
Konektivitas Transportasi Jalan	Panjang jalan baru yang dibangun*)	800	3.000
	Panjang jalan tol baru yang terbangun*)	600	3.000
	Jumlah simpul transportasi yang didukung akses jalan*)	20	42
Konektivitas Transportasi Kereta Api	• Panjang jalur kereta api yang dibangun (termasuk jalur ganda dan reaktivasi)*)	353	1.350
	• Panjang jalur kereta api yang ditingkatkan*)	100	500
	• Jumlah simpul transportasi yang didukung akses kereta api*)	5	10

*) : Kumulatif 5 tahun

Sasaran dan Indikator Pembangunan Transportasi (2/2)

Program Prioritas/Kegiatan Prioritas	Indikator	Target	
		2020	2024
Konektivitas Transportasi Laut	Jumlah pelabuhan hub dengan infrastruktur sesuai standar operasional *)	2	7
	Jumlah layanan perintis di daerah tertinggal (rute) *)	157	165
	Jumlah pelabuhan di daerah 3T pendukung tol laut bersubsidi yang dikembangkan*)	10	18
Konektivitas Transportasi Udara	Jumlah bandara baru yang dibangun*)	12	20
	Jumlah bandara yang ditingkatkan kapasitasnya*)	74	140
	Jumlah layanan perintis penerbangan di daerah tertinggal (rute) *)	198	214
	Jumlah bandara di daerah tertinggal yang ditingkatkan kapasitasnya*)	37	50
Konektivitas Transportasi Darat	Jumlah pelabuhan penyeberangan baru yang dibangun*)	1	5
	Jumlah layanan ASDP perintis di daerah tertinggal*)	227	200
	Jumlah dermaga penyeberangan yang ditingkatkan*)	6	30
Keselamatan Transportasi	Menurunnya rasio fatalitas kecelakaan jalan per 10.000 kendaraan, terhadap baseline 2010 (%)	53	65
	Tingkat penggunaan helm sesuai standar	70%	85%
	Tingkat pelanggaran pembebanan berlebih kendaraan niaga	40%	10%

*) : Kumulatif 5 tahun

Indikator Indeks Konektivitas (1/2)

Jalan (dan Angkutan Umum)				
Kriteria	Indikator Kinerja	Ukuran	Unit	Sumber Data
Sediaan	Konektivitas jaringan jalan	Jumlah cycle/Jumlah cycle maksimum	(%)	IRMS
	Tingkat ketersediaan jalan	Panjang jalan/penduduk	(km/ribu ppdk)	BPS
	Tingkat ketersediaan terminal kelas A	Jumlah terminal/luas wilayah	(terminal/juta km2)	BPS
	Tingkat ketersediaan angkutan umum	Jumlah armada/penduduk	(kend/1000km2)	BPS
Kualitas Pelayanan	Kesesuaian lebar standar untuk jalan	% panjang jalan dg lebar memenuhi standar	(%)	IRMS
	Kualitas permukaan jalan	% kondisi baik dan sedang	(%)	IRMS
	Keselamatan	Jumlah kecelakaan/jumlah kendaraan	(kejadian/1 juta kend)	BPS
Utilisasi	Kapasitas jalan terpakai	% panjang jalan dgn VCR < 0.8	(%)	IRMS
	Kapasitas angkutan umum terpakai	Load factor angkutan umum	(%)	Kemenhub
Udara				
Kriteria	Indikator Kinerja	Ukuran	Unit	
Sediaan	Konektivitas	Flight Connectivity Index (Jumlah penerbangan, runway terpanjang)		BPS
	Tingkat ketersediaan bandara	Jumlah bandara/luas wilayah	(bandara/km2)	BPS
Kualitas Pelayanan	Kehandalan pelayanan	On Time Performance	(%)	Maskapai
	Keselamatan	Jumlah kecelakaan/1 juta trip	(kejadian/1 juta trip)	BPS
Utilisasi	Kapasitas terminal terpakai	Jml penumpang/kapasitas terminal	%	Maskapai
	Kapasitas pesawat terpakai penumpang	Load factor penumpang rata-rata	(%)	BPS
	Kapasitas pesawat terpakai barang	Load factor barang rata-rata	%	Maskapai

Indikator Indeks Konektivitas (2/2)

Laut				
Kriteria	Indikator Kinerja	Ukuran	Unit	
Sediaan	Konektivitas	Shipping Connectivity Index (Ship Call, Jumlah perusahaan pelayaran, kolam terdalam, panjang dermaga)		BPS dan Kemenhub
	Tingkat ketersediaan pelabuhan	Jumlah pelabuhan/luas wilayah	(plab/km2)	BPS dan Kemenhub
Kualitas Pelayanan	Tingkat kongesti pelabuhan	Waiting for Berth	(jam)	Kemenhub
	Tingkat pelayanan pelabuhan	Turn Around Time	(jam)	Kemenhub
	Kecelakaan	Jumlah kecelakaan/1 juta trip	(kejadian/1 juta trip)	BPS dan Kemenhub
Utilisasi	Kapasitas dermaga terpakai	Berth Occupancy Ratio	(%)	Kemenhub
	Kapasitas lapangan penumpukan terpakai	Yard Occupancy Ratio	(%)	Kemenhub
	Kapasitas kapal terpakai	Load factor rata-rata kapal	(%)	Kemenhub

Kereta Api				
Kriteria	Indikator Kinerja	Ukuran	Unit	
Sediaan	Konektivitas	Jml ibukota kab terhubung KA/jml ibukota kab	(%)	KAI, BPS
	Tingkat ketersediaan rel KA	Panjang jalur/penduduk	(track km/1000 pddk)	KAI
	Tingkat ketersediaan terminal	Jml stasiun/luas wilayah	(stasiun/juta km2)	KAI, BPS
Kualitas	Kehandalan pelayanan	Keterlambatan rata-rata	(menit)-ppn	KAI, BPS
	Keselamatan	Jumlah kecelakaan/1 juta trip	(kejadian/1 juta trip)	KAI, BPS
	Perlintasan dijaga	Rasio perlintasan dijaga	(%)	KAI, BPS
Utilisasi	Kapasitas terpakai penumpang	Produksi penumpang/panjang rel	pnp.km/track.km	KAI, BPS
	Kapasitas terpakai barang	Produksi barang/panjang rel	ton.km/track.km	KAI, BPS

Intermodalitas dan Perintis				
Kriteria	Indikator Kinerja	Ukuran	Unit	
Intermodalitas	Konektivitas antarmoda	Intermodal Connectivity Index		Peta
Perintis	Konektivitas perintis	Pioneer Shipping Connectivity Index (Jml penduduk, PDRB, realisasi pelayaran perintis)		Kemenhub

04

Highlight Strategi Pembangunan Transportasi

Upaya Menurunkan Biaya Logistik

Permasalahan

A

Inventory

1. Ketidakpastian waktu datangnya barang
2. Ketidakpastian waktu tunggu layanan logistik

B

Antarmoda - Multimoda

3. 96% **Domestic Freight** masih menggunakan angkutan darat (truk)
4. Tingginya **transport cost** di hinterland (50% dari total transport cost) akibat rendahnya intermodality dan pengembangan *logistic center*
5. Rendahnya **intermodality** (*low domestic containerization*)

C

Tol Laut

6. Rendahnya standar kualitas layanan pelabuhan (*berthing window*, water depth, LoLo & TKBM, 24/7, dan *pricing*-nya)
7. *Low backhaul*

D

Admin

8. Tingginya biaya admin di pergudangan
9. Tingginya biaya admin di land transportation
10. Tingginya biaya admin di water transportation

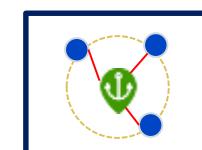
Strategi Tol Laut Terpadu



1 Peningkatan pengelolaan pelabuhan (*Berthing Window*, operasi 24 jam/7 hari/minggu, dsb)



2 Konektivitas utama melalui 7 hub port



3 Konektivitas dalam *loop* (Pelabuhan utama ke pelabuhan *feeder*)



4 Integrasi Pelabuhan & Kawasan Industri (termasuk *logistic center*)



5 Konektivitas *land side* (intermodality)



6 Mengurangi biaya administrasi dan meningkatkan fungsi Otoritas Pelabuhan



7 Membangun "intermodal information platform" untuk optimasi rantai-pasok logistik

Dampak

Penurunan Biaya Logistik (% PDB)

A. INVENTORY:

speeding up supply chain and increasing reliability

2.1%

B. ANTARMODA-MULTIMODA:

Trucking cost reduction, land-to-sea substitution

1.5%

C. TOL LAUT:

Lower direct costs, increased containerization, land-to-sea substitution

0.4%

D. ADMIN:

Savings in transportation and inventory

0.9%

TOTAL IMPACT TO GDP

~ 5%

Strategi “Integrated Port Network”

...Tiga pilar utama Integrated Port Network...

Integrated Port Network akan menurunkan biaya logistik nasional sebesar 1,6%, memperbaiki koneksi dan menyeimbangkan arus perdagangan antara Indonesia Barat dan Timur

Tujuan

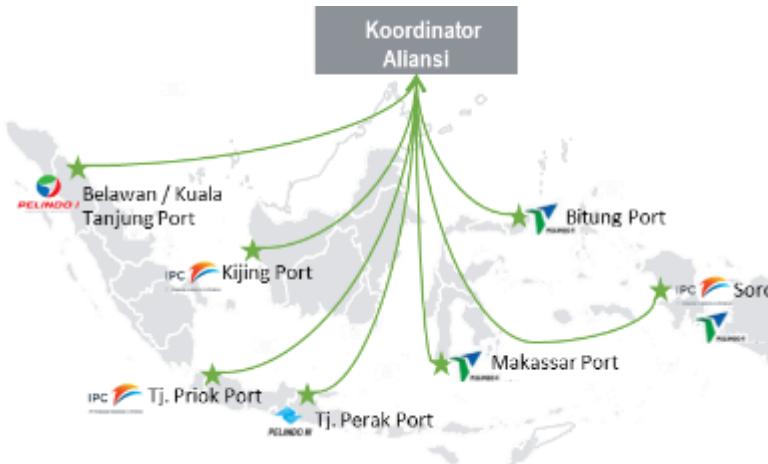
Sinergi Pelabuhan

Meningkatkan performa 7 pelabuhan utama

Standardisasi infrastruktur, suprastruktur dan pola operasional di 7 pelabuhan utama melalui pembentukan aliansi operatorship

Impact

Penurunan biaya operasional pelabuhan sebesar 15%



Aliansi Jaringan Pelayaran

Meningkatkan efisiensi jaringan pelayaran

Pembentukan aliansi pelayaran untuk efisiensi operasional jaringan pelayaran melalui peningkatan ukuran kapal dan aktivasi rute pendulum (*looping service*)

Penurunan biaya operasional pelayaran sebesar 15%

Komite Aliansi



Pengembangan Industri

Menurunkan biaya transportasi darat dan menyeimbangkan kargo

Integrasi kawasan industri dengan pelabuhan melalui pembangunan infrastruktur dasar dan peningkatan koneksi

Penurunan biaya transportasi darat sebesar 16%

Rencana Strategis



Port Tariff Review (1)

Jenis kebutuhan investasi infrastruktur pelabuhan

□ *The World Bank Port Reform* membedakan tiga (3) jenis infrastruktur pelabuhan :

1) infrastruktur jangka panjang; berbiaya tinggi (misalnya, pemecah gelombang, saluran, dan belokan) dimana manfaat tambahan dapat secara sewenang-wenang diberikan masing-masing *users* (pengguna) pelabuhan



2) infrastruktur jangka panjang, berbiaya tinggi (misalnya, dermaga dan terminal) dimana penggunaan dan manfaat tambahannya dapat dibagi secara proporsional dengan berbagai cara



3) superstruktur dan peralatan yang penggunaannya terkait dengan *users* tertentu dan sistem penyediaan layanan tertentu di pelabuhan



Port Tariff Review (2)

Tarif Pelabuhan berdasarkan jenis infrastruktur pelabuhan

Kondisi berbeda dari jenis infrastruktur pelabuhan (berumur panjang vs pendek/menengah, *sunken* vs *mobile*, sistem penyediaan layanan) memiliki implikasi pada siapa yang melakukan penghitungan investasi (publik vs swasta) dan bagaimana pendapatan dikumpulkan

1) infrastruktur jangka panjang; berbiaya tinggi (misalnya, pemecah gelombang, saluran, dan belokan) dimana manfaat tambahan dapat secara sewenang-wenang diberikan masing-masing *users* (pengguna) pelabuhan

Investasi ini umumnya dilakukan oleh kalangan publik (otoritas pelabuhan) karena periode pengembalian yang panjang. Iuran pelabuhan dibebankan ke kapal yang memanfaatkan pelabuhan untuk memulihkan investasi.

di Indonesia, ini dikumpulkan oleh Otoritas Pelabuhan sebagai Penghasilan Bukan Pajak (PNBP).

2) infrastruktur jangka panjang, berbiaya tinggi (misalnya, dermaga dan terminal) dimana penggunaan dan manfaat tambahannya dapat dibagi secara proporsional dengan berbagai cara

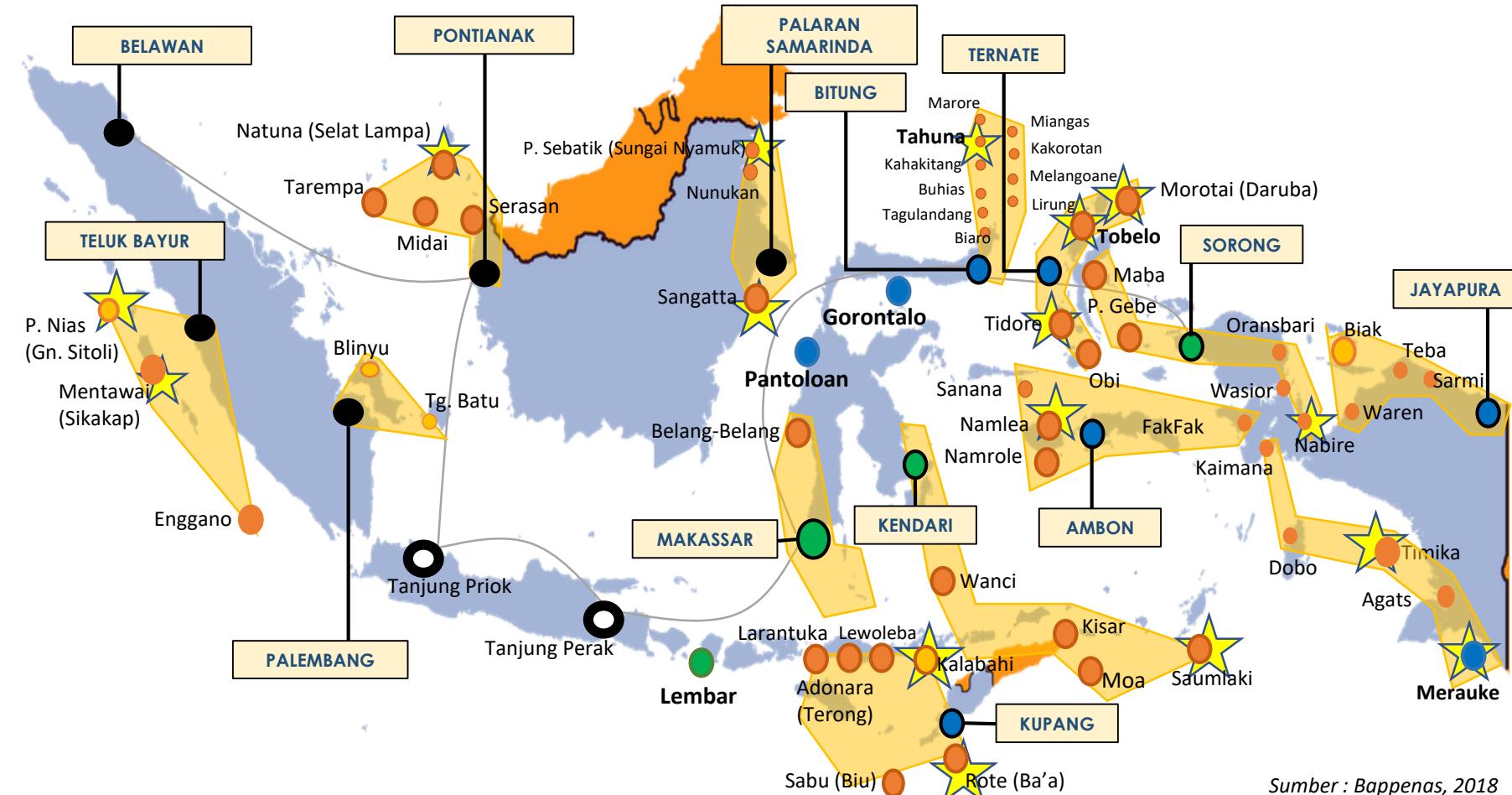
Investasi ini dapat dilakukan oleh publik dan swasta. Mengingat periode pengembalian yang panjang, investasi ini umumnya dilakukan oleh publik, dan setelah itu mengembalikan investasi melalui penerbitan konsesi kepada operator swasta. Operator swasta dapat melakukan investasi dalam jenis infrastruktur ini (BOT) tetapi membutuhkan periode konsesi yang relatif lama.

3) superstruktur dan peralatan yang penggunaannya terkait dengan *users* tertentu dan sistem penyediaan layanan tertentu di pelabuhan

Karena sifatnya yang *mobile* dan periode pengembalian jangka pendek/menengah, investasi ini umumnya dilakukan oleh kalangan swasta. Sebagai imbalan untuk layanan ini, kalangan swasta membebankan biaya seperti biaya penanganan terminal (THC) yang dapat dikenakan mekanisme pengaturan tarif oleh regulator.

Integrasi operasional jalur utama Tol Laut (Komersial) dan Rute Subsidi Tol Laut

- Lokasi Rumah Kita (Sentra Logistik): 16 Lokasi**
- Integrasi Subsidi Tol Laut dengan Rute Komersial Tol Laut sebagai satu-satuan sistem hub & feeder**
- Pelabuhan Tol Laut Komersial yang telah dilayani pelayaran komersial sebagai Hub Rute Subsidi Tol Laut (Pelni, ASDP, Swasta), perlu pengembangan**
- Pelabuhan Pangkal Subsidi Tol Laut**
- Pelabuhan yang Diusahakan yang dilayani rute subsidi tol laut saat ini (Kemenhub, 2018)**
- Pelabuhan yang Tidak Diusahakan yang dilayani rute subsidi tol laut saat ini (Kemenhub, 2018)**
- Delapan Pelabuhan Prioritas di KTI yang berdampak relatif cepat pada peningkatan ekonomi wilayah (seluruh pelabuhan telah komersial)
(World Bank: Eastern Port Dev. Platform, 2018)**
- Empat Pelabuhan Prioritas di KTI yang berdampak relatif cepat pada peningkatan ekonomi wilayah yang saat ini tengah direncanakan untuk dikembangkan oleh Pelindo (World Bank: Eastern Port Dev. Platform, 2018)**



Sumber : Bappenas, 2018

Penguatan Sistem Logistik Nasional untuk Mendorong Penurunan Disparitas Ekonomi Antar Wilayah

Menurunkan biaya logistik untuk mendorong pertumbuhan aktivitas ekonomi dan *outbond cargo* dari kawasan tertinggal yang cepat tumbuh

Strategi Dukungan Pemerintah dalam Pembangunan Angkutan Umum Massal Perkotaan

Kriteria Memperoleh Dukungan Pemerintah Untuk Pembangunan Angkutan Umum Massal

Eligibility criteria

- Kawasan Metropolitan (Berbasis Wilayah Perkotaan, Populasi > 1 juta penduduk)
- Memiliki kebijakan/strategi pengembangan mobilitas perkotaan
- Kapasitas fiskal daerah
- Komitmen kebijakan, anggaran, dan pengoptimalan sumber pendapatan lain

Readiness criteria

RTRW, RDTR, *Urban Mobility Plan and Policy, Masterplan Transportasi*

Project viability criteria

- Prastudi Kelayakan yang mengkomodasi pemilihan moda, kelayakan sosial, lingkungan
- Mengoptimalkan sumber pembiayaan badan usaha dan/atau swasta



Keterbatasan kelembagaan/otoritas yang mampu mengintegrasikan pengembangan transportasi perkotaan lintas administrasi dan lintas sistem angkutan di kawasan metropolitan



Ruang Lingkup Dukungan Pemerintah

- Dukungan Pemerintah dalam pembangunan angkutan umum massal perkotaan diberikan untuk:
 - Dukungan Pemerintah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal hanya dapat digunakan untuk prasarana;
 - Dukungan Pemerintah juga dapat diberikan untuk penyiapan dokumen kesiapan dan kelayakan proyek



Dukungan Fiskal

1. Dukungan kelayakan:
 - VGF
 - Dukungan sebagian konstruksi
 - Hybrid Financing
2. Insentif perpajakan;
3. Hibah;
4. Penerus-hibahan;
5. Penerusan pinjaman;
6. Penyertaan modal;
7. Penggantian biaya penugasan.



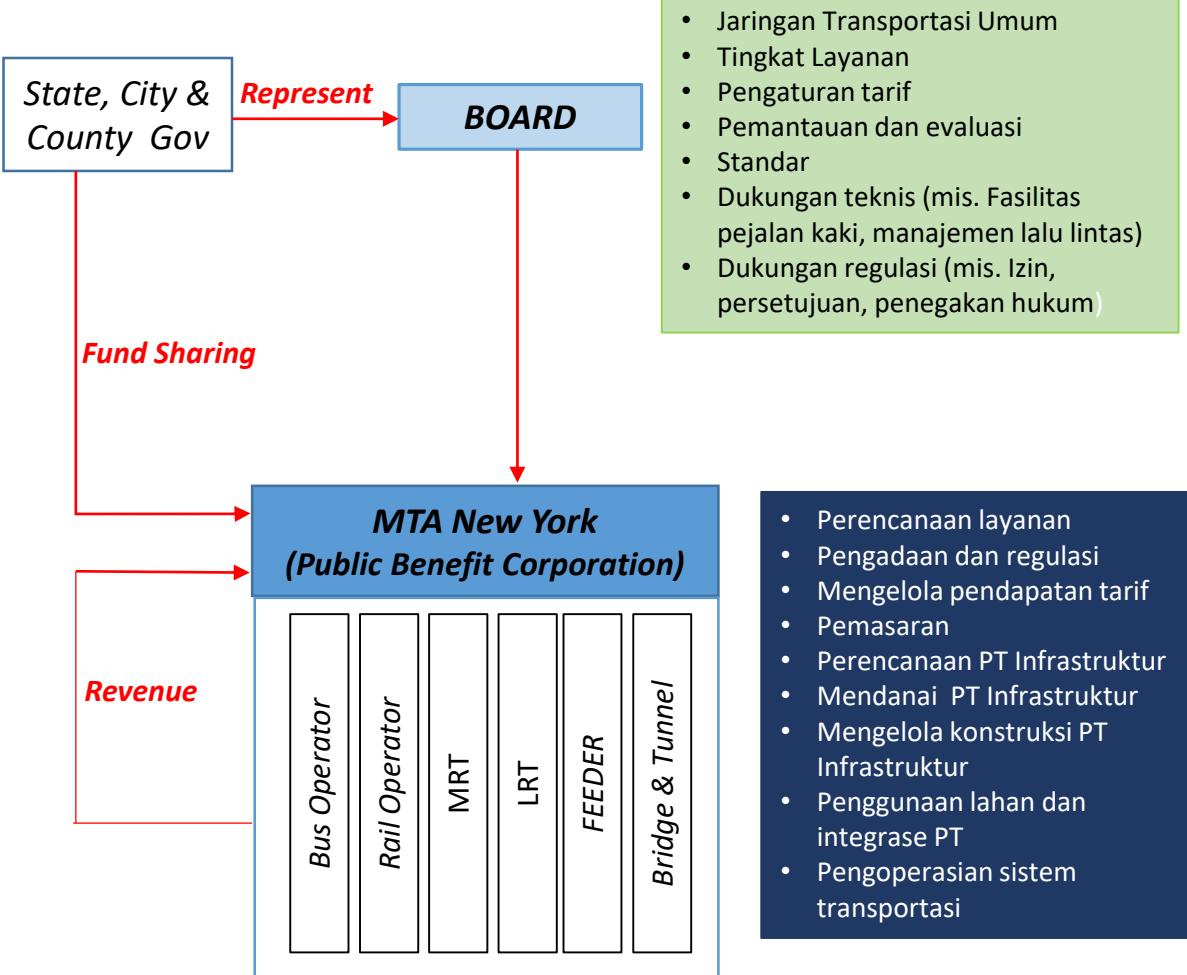
dapat diberikan sampai dengan 100% dari total biaya investasi prasarana

Dukungan Non Fiskal

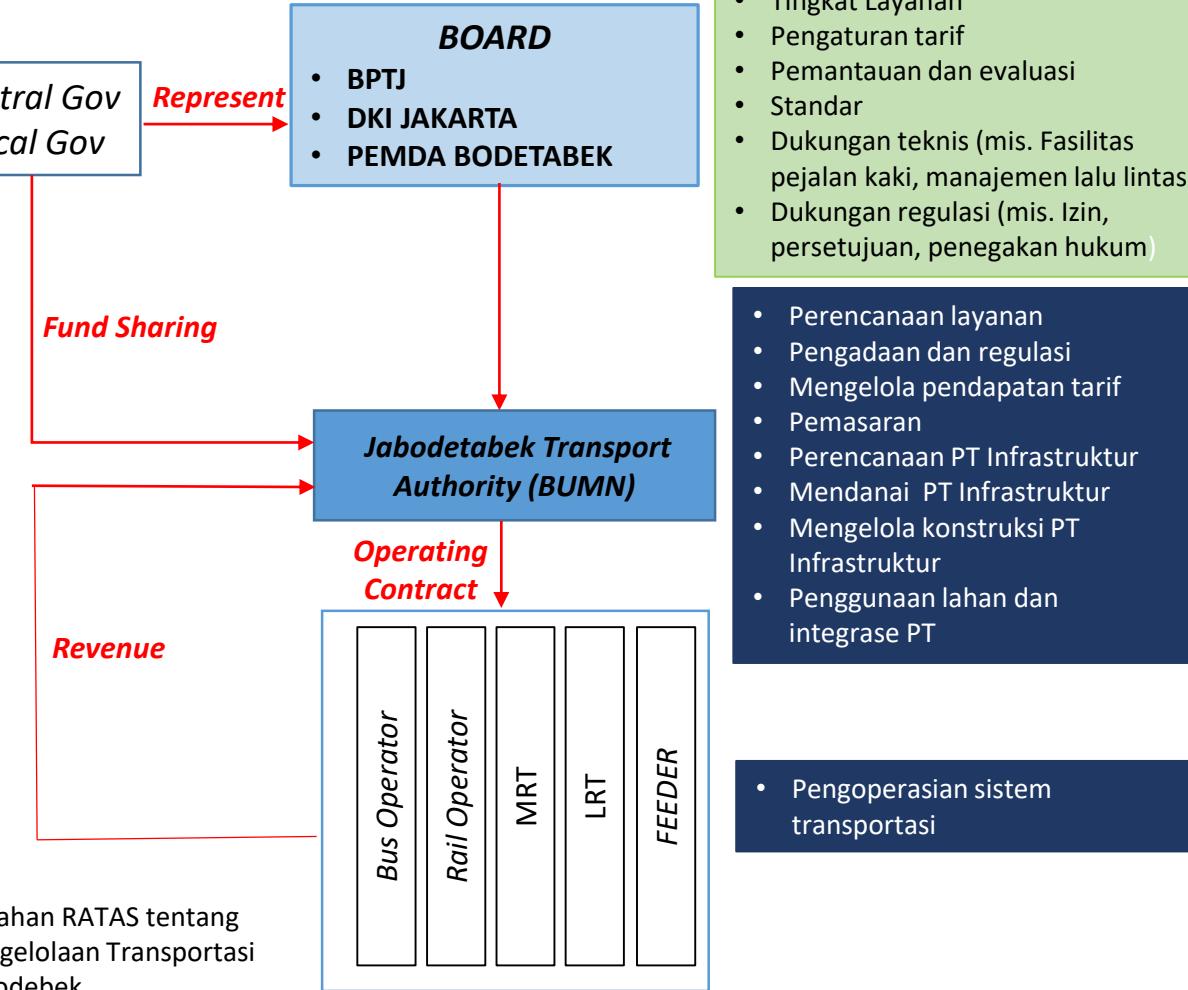
- 
1. Dukungan perizinan;
 2. Dukungan kebijakan; dan/atau
 3. Dukungan dalam bentuk lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Strategi Kelembagaan Otoritas Transportasi Perkotaan

New York Transportation Authority



Jabodetabek Transportation Authority



Strategi Transportasi Udara

Mendukung Pertumbuhan Industri Pariwisata

Potensi Wisata Nasional : Indonesia mendapat Peringkat 2 Halal Tourism World
Destination Global Muslim Travel Index (GMTI), setelah Malaysia *sumber: the jakarta post, 2018*



Perlu penyediaan kapasitas layanan penerbangan sesuai dengan pertumbuhan **demand** yang ada serta mengembangkan *lowcost airport* untuk mendukung peningkatan destinasi pariwisata

Tujuan	Modernisasi peralatan dan sistem navigasi penerbangan	Pembangunan <i>waterbase airport (sea plane)</i>	Peningkatan Kapasitas Sarana dan Prasarana Bandara	IMPACT
	Mempertahankan dan meningkatkan keselamatan penerbangan	Menjangkau kawasan pariwisata, terutama mengurangi interkoneksi pulau kecil secara nasional	Meningkatkan kapasitas prasarana dan pelayanan untuk mendukung peningkatan destinasi nasional	
Inisiasi Strategi	<ul style="list-style-type: none">Pengadaan dan modernisasi sarana navigasi CNSA (Communication, Navigation, Surveillance and Automation) dan penguatan kapasitas SDMPeningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan daruratPengawasan dan pembinaan kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udaraPengadaan Pesawat Udara Kalibrasi	<ul style="list-style-type: none">Pengembangan dan sertifikasi pesawat N219Mendorong pendanaan alternatif (<i>creative financing</i>) dan keterlibatan swasta dalam pembangunan/ pengembangan dan pengoperasian bandara	<ul style="list-style-type: none">Pembangunan 25 bandara baruRehabilitasi/pengembangan 165 bandaraRevisi berbagai rencana induk transportasi udara (tatanan kebandarudaraan, jaringan dan rute penerbangan, pelayanan penerbangan)Diklat transportasi berbasis teknologi tinggi/mutakhir memenuhi standar internasionalStandarisasi pelayanan penerbangan (sertifikasi bandara, pemenuhan dan modernisasi sarana dan prasarana)Pembangunan industri perawatan pesawat di Wilayah timur IndonesiaIntegrasi dengan moda lain	



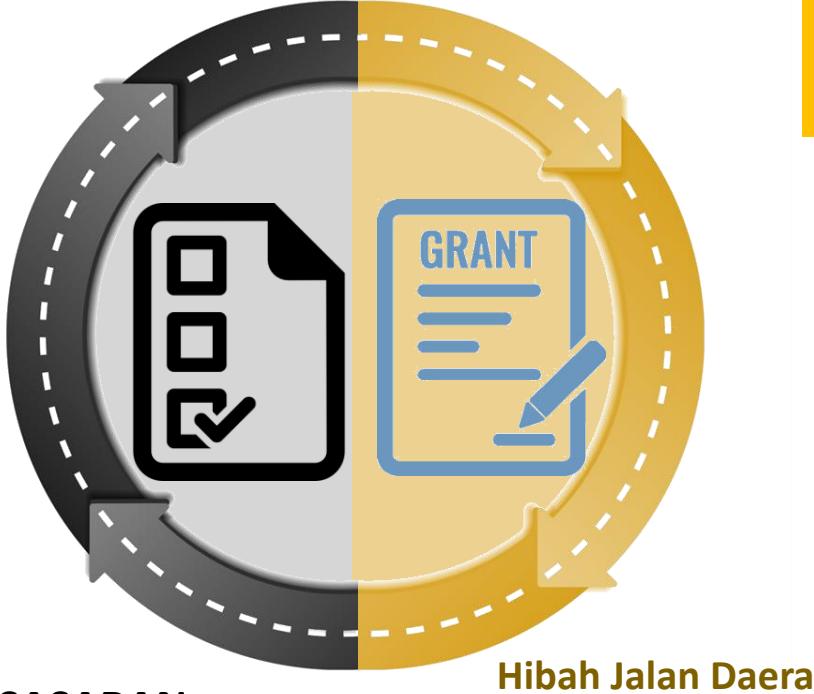
Pesawat amfibi mendarat di dekat dermaga resor mewah Amanwana, Pulau Moyo di Indonesia Timur (*sumber: voaindonesia*)

Integrasi Konsep Hibah Jalan Daerah dengan DAK Penugasan

Perbaikan Tata Kelola Penanganan Jalan Daerah

upaya keseimbangan antara konektifitas yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi daerah dan kewilayahan melalui skema pembiayaan Jalan Daerah melalui **cost sharing** yang melibatkan kontribusi APBN dan APBD

DAK Penugasan



SASARAN :

Berkontribusi pada tujuan prioritas nasional

berdasarkan kedekatan dengan wilayah perbatasan, jalan akses untuk kawasan strategis/industri khusus (KEK/KI), potensi wisata, kebutuhan untuk mendorong kemajuan daerah tertinggal, dan konektivitas simpul transportasi

Meningkatkan mantap jalan daerah

Komitmen Pemerintah Daerah

Komitmen untuk tata kelola pemerintahan yang baik, yang dibuktikan dengan dibentuknya atau akan dibentuknya Lalu Lintas&Angkutan Jalan (FLLAJ) dan komunitas , termasuk kegiatannya dalam konsultasi publik dan partisipasi dalam forum perencanaan;

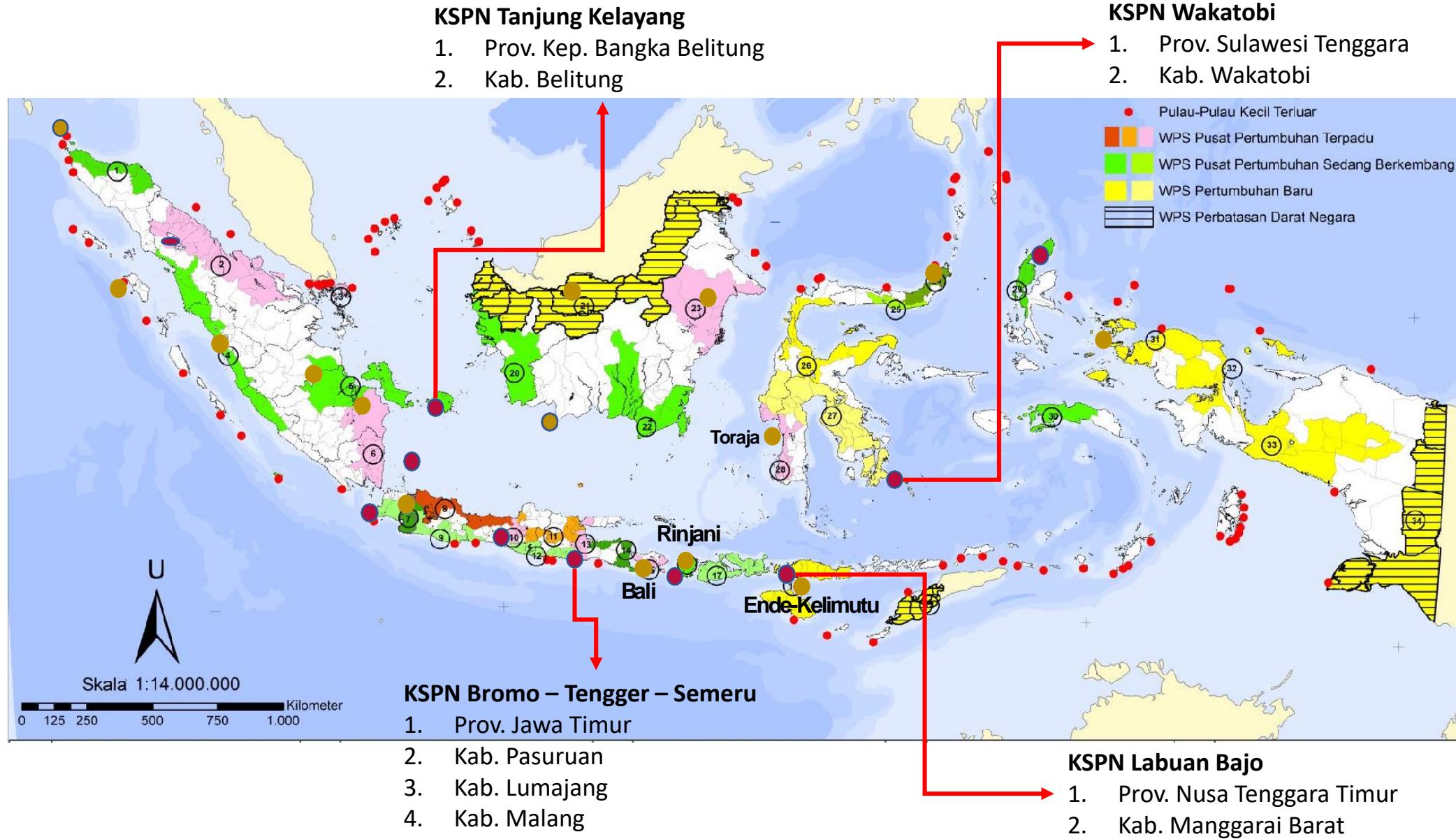
Komitmen untuk menyusun program tahunan dan tahun-jamak menggunakan pendekatan perencanaan, pemrograman dan penganggaran yang rasional (seperti penggunaan PRMS/ KRMS);

Komitmen terhadap verifikasi hasil pekerjaan yang independen, sebagai prasyarat untuk penggantian/pencairan dana/incentif;

Komitmen untuk meningkatkan kualitas infrastruktur jalan;

Kesiapan program, adanya rencana atau desain proyek jalan.

Daerah Penerima Program Hibah Jalan Daerah Berdasarkan Pagu Anggaran BUN TA. 2019



Strategi Konektivitas Perkeretaapian



Sasaran:



Peningkatan jumlah penumpang kereta api

→ **424.683.403** juta/tahun



Peningkatan jumlah kapasitas angkutan barang →

<2% dari pasar logistik nasional



Peningkatan keselamatan kereta api → **0,26**

kecelakaan/10.000 km perjalanan



Strategi:

Peningkatan jumlah penumpang kereta api

- Pembangunan jalur ganda untuk lintas padat
- Pembangunan jalur kereta api menuju bandara
- Peningkatan struktur dan perbaikan lengkung track existing untuk mempercepat waktu tempuh
- Pembaruan lokomotif yang berusia diatas 20 tahun untuk mempercepat waktu tempuh dan keandalan kereta api
- Reaktivasi jalur kereta api existing

Peningkatan jumlah kapasitas angkutan barang

- Peningkatan angkutan kereta api barang dilintas pantura seiring dengan pembangunan kereta api express jakarta – semarang – surabaya
- Reaktivasi dan pembangunan jalur kereta api menuju pelabuhan
- Optimalisasi dryport yang sudah terbangun di kawasan industri dan pengembangan dryport baru dikawasan industri serta kemudahan handling dari dryport ke pelabuhan
- Pembangunan jalur kereta api khusus barang di kalimantan

Peningkatan keselamatan kereta api

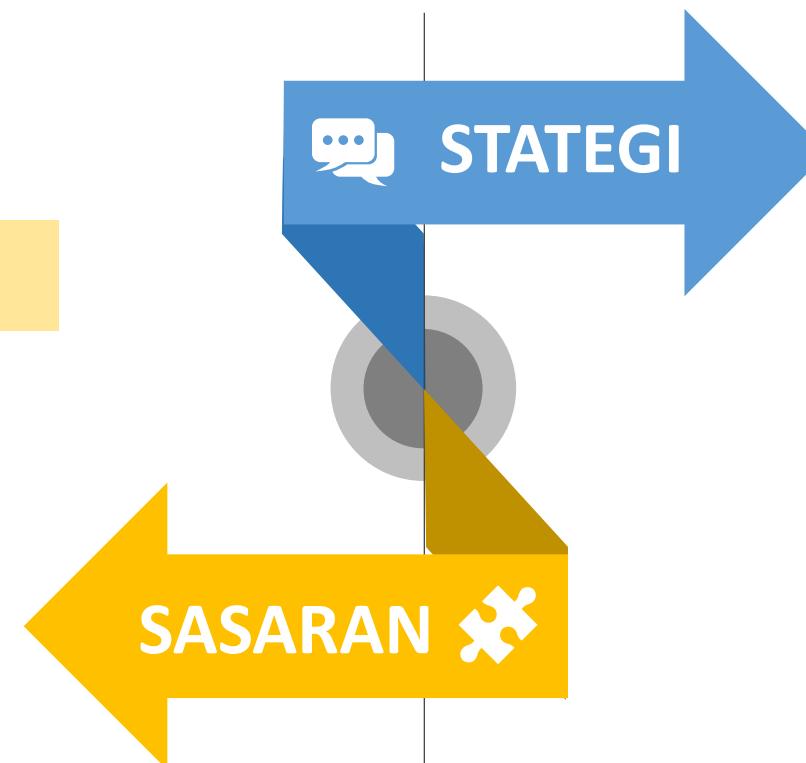
- Pembangunan flyover dan underpass di lintas sebidang
- Peningkatan perawatan prasarana perkeretaapian

Strategi Arah Kebijakan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan



Peningkatan keselamatan angkutan
penyeberangan

Peningkatan konektivitas
penyeberangan di daerah 3T, dan
Kawasan Pariwisata



Peningkatan keselamatan angkutan
penyeberangan

- Peningkatan standard pelayanan minimal pelabuhan penyeberangan
- Pemasangan rambu sungai dan danau
- Pengecekan kelayakan armada angkutan penyeberangan

Peningkatan konektivitas penyeberangan
didaerah 3 T dan kawasan pariwisata

- Pembangunan pelabuhan penyeberangan di daerah 3T
- Penyediaan subsidi angkutan penyeberangan yang tepat di daerah 3T
- Peningkatan pelayanan di daerah pariwisata
- Pengadaan bus air untuk kawasan pariwisata

Perlu single platform teknologi/ICT yang
mengintegrasikan dan memonitoring
pergerakan moda.

Strategi Penanganan Overloading

Mengintegrasikan pembangunan UPPKB
dengan Hub Transportasi Logistik (Pelabuhan, dermaga penyeberangan dan Bandara) serta integrasi dengan Kawasan Industri dan Jalan Tol



Penanganan Hulu

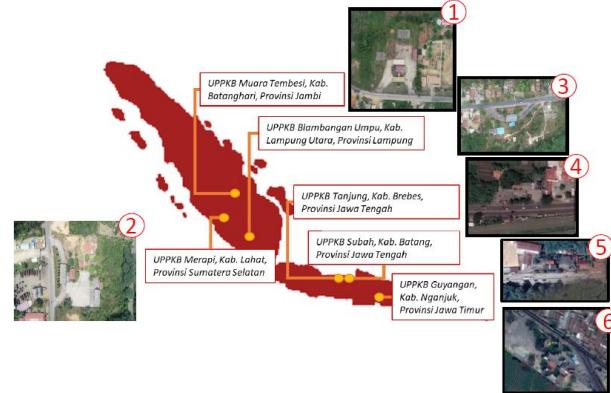
- Review regulasi
- Koordinasi dengan : Instansi terkait, Asosiasi terkait dan Pemilik barang
- Kawasan industri
- ASKRINDO (Asosiasi Karoseri Indonesia)
- KADIN
- Kepolisian (cek fisik)

Penanganan Hilir

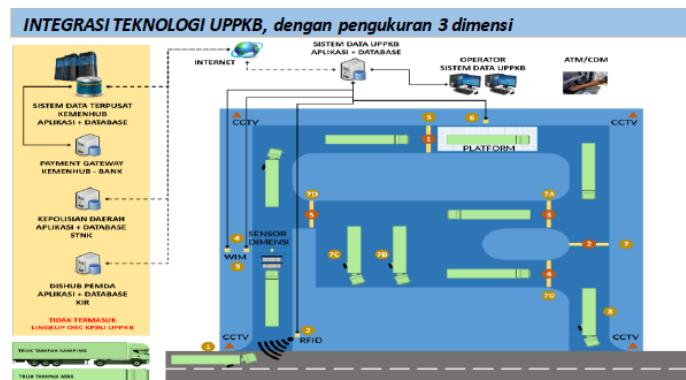
1. Pengoperasian & pendampingan UPPKB. (KPBU AP pemeliharaan jalan)
2. Penerapan iso 9001 : 2015
3. Penggunaan jembatan timbang portable
4. E – tilang



Rencana Lokasi Pembangunan UPPKB

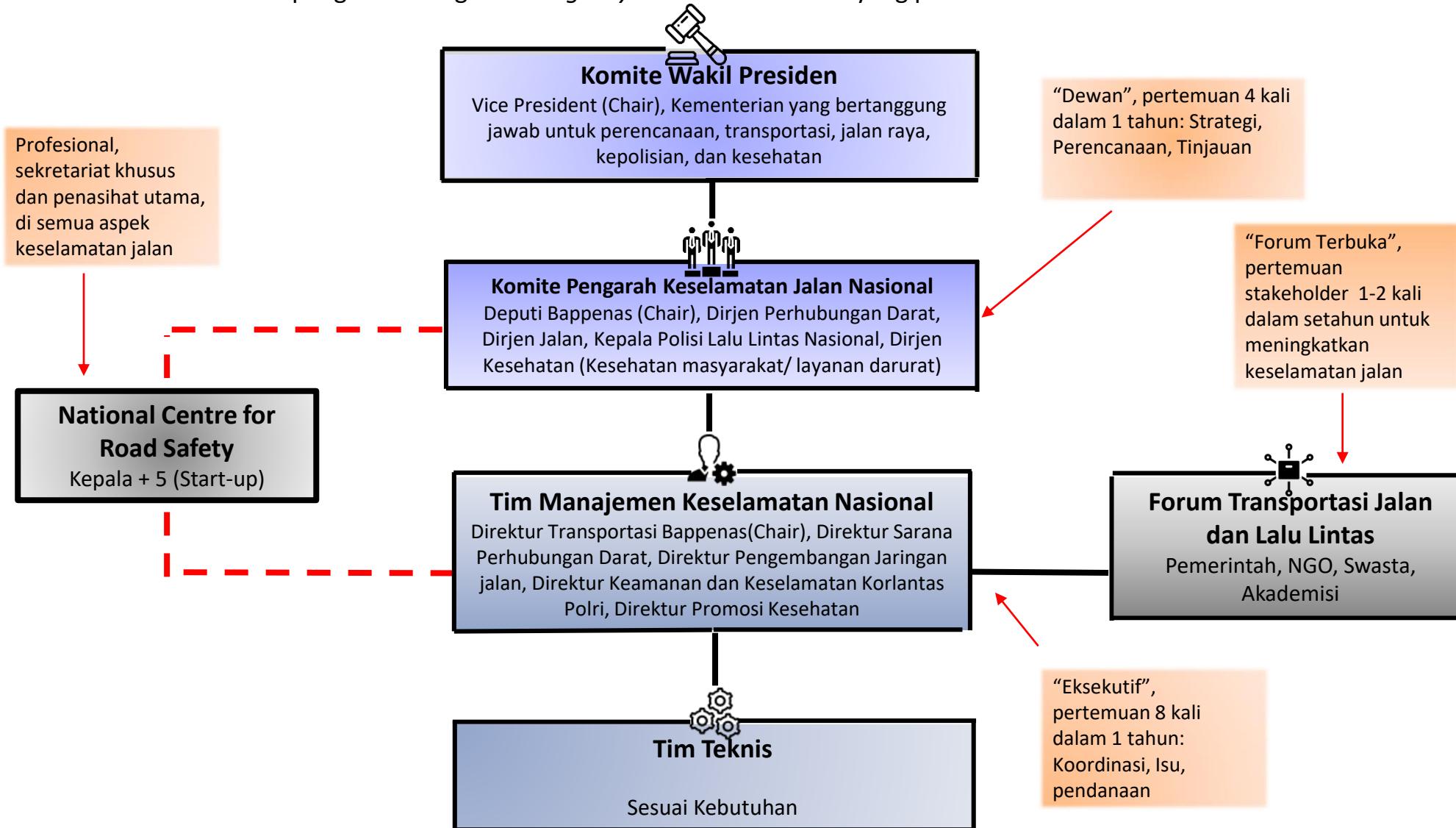


Penerapan Teknologi Pengukuran 3 Dimensi

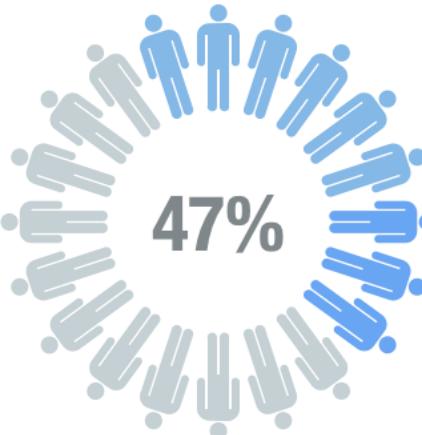


Strategi Manajemen Keselamatan Jalan Nasional

Penguatan Kelembagaan Manajemen Keselamatan Jalan di Indonesia dapat dilakukan melalui penyiapan mekanisme tata kelola serta penguatan fungsi '*lead agency*' Keselamatan Jalan yang profesional



Rendahnya kuantitas SDM

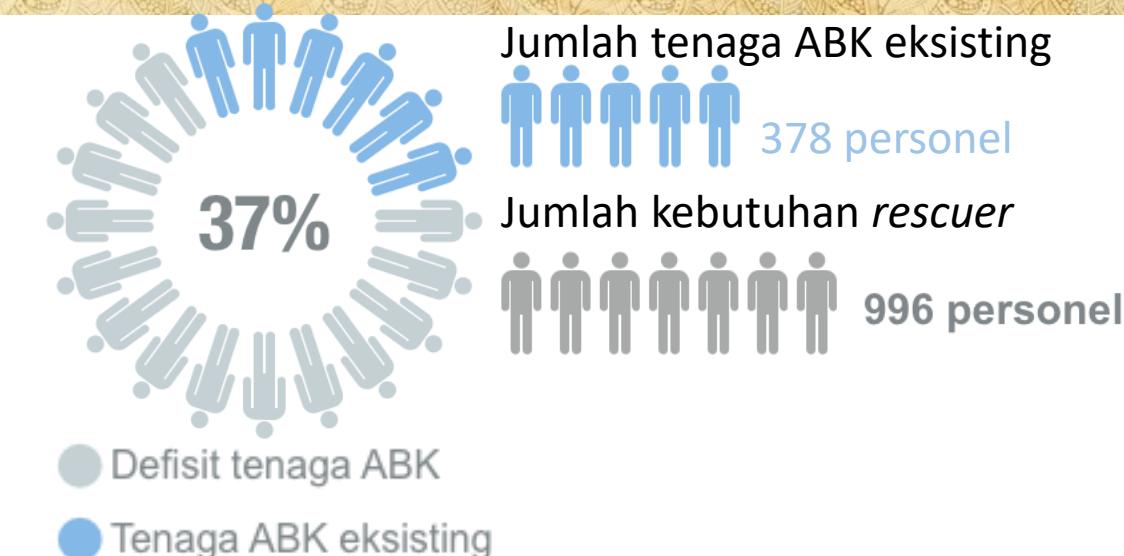


Jumlah rescuer eksisting	1.673 personel
Jumlah kebutuhan rescuer	3.564 personel

- Defisit rescuer
- Rescuer eksisting

Isu Strategis lainnya

- Luasnya layanan SAR
- Terbatasnya Kuantitas SDM berkompeten
- Terbatasnya jumlah dan keandalan Perlengkapan SAR



Arah Kebijakan/Strategi

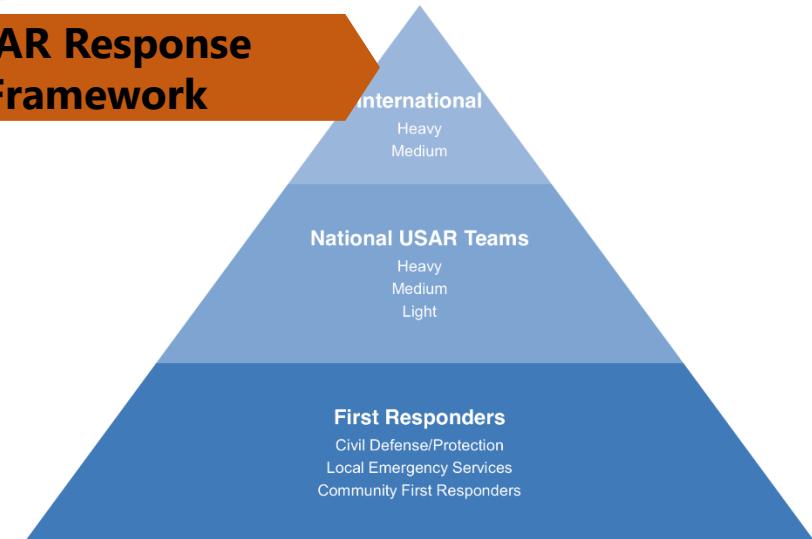
- Mewujudkan sistem informasi dan komunikasi integral dalam penyelenggaraan operasi yang efektif, efisien dan andal
- Mewujudkan kerjasama antarlembaga dalam skala nasional dan internasional yang aktif, terbuka dan setara
- Mewujudkan peran dan kemampuan potensi pencarian dan pertolongan yang andal dan responsif.
- Membina hubungan baik dengan masyarakat guna menunjang kesuksesan penyelenggaraan operasi
- Pemenuhan kecukupan sarana dan prasarana, serta jumlah dan kompetensi SDM pencarian dan pertolongan
- Pemenuhan fasilitas Perlengkapan SAR meliputi SAR Darat, Laut, Udara, dan Perkotaan
- Peningkatan kompetensi dan kuantitas SDM serta perlengkapan (sarana dan prasarana) pencarian dan pertolongan kejadian kecelakaan penerbangan dan pelayaran
- Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Potensi SAR Baik SDM maupun Perlengkapan dengan Mitra
- Penyelenggaraan Pendidikan dan pelatihan SDM SAR sesuai standar kompetensi

Arah Kebijakan Pencarian dan Pertolongan 2020-2024 (2/2)



Arah Kebijakan/Strategi Urban SAR (USAR)

USAR Response Framework



USAR Response Cycle



Sasaran/Indikator



Terwujudnya jaringan utama yang memadai

- Persentase kondisi mantap jalan nasional dan jalan daerah
- Panjang km jalan tol dan non tol yang terbangun
- Panjang jalan KA terbangun

Terwujudnya integrasi antarmoda yang optimal

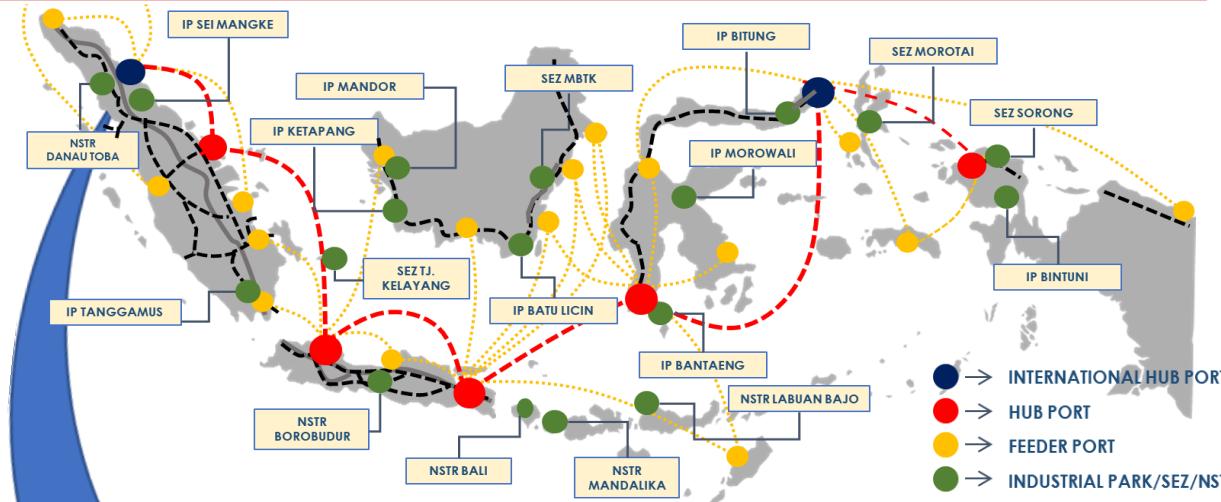
- Jumlah lokasi akses antarmoda (jalan dan KA) yang terhubung dengan simpul Transportasi
- Persentase jembatan timbang yang beroperasi efektif

Strategi

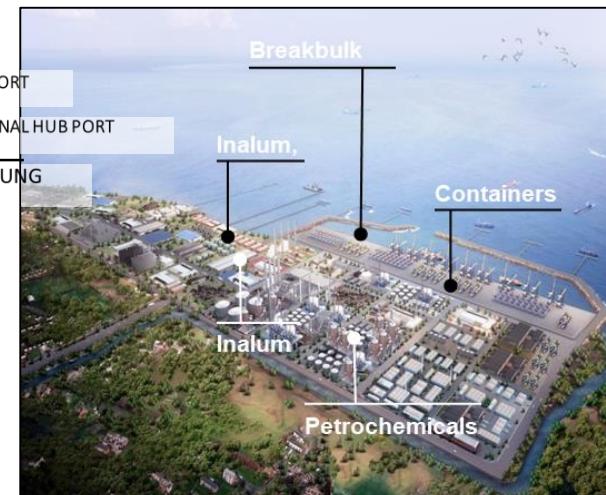
1. Preservasi kondisi jalan sesuai standar
2. Meningkatkan kinerja kemantapan jalan daerah (jalan provinsi, kabupaten/kota)
3. Pembangunan jaringan jalan tol di jalur logistik utama
4. Pengembangan kereta api barang (trans Sumatera, Pantura, trans Sulawesi, Kalimantan), short sea shipping
5. Pembangunan jalur KA Trans Sumatera dan Sulawesi serta jalur ganda reaktivasi KA di Pulau Jawa dan Sumatera
6. Mendorong keterlibatan swasta dalam layanan multimoda dan mendorong penyiapan lahan melalui BLU LMAN
7. Pembangunan jaringan utama jalan nasional non tol di tiap Pulau Utama menuju kawasan KEK, KI, dan KSPN
8. Pembangunan jalan akses dan jalur KA menuju simpul pelabuhan, bandara dan dry port serta pusat kegiatan logistik
9. Pengembangan penyelenggaraan jembatan timbang di jalur utama logistik (Pantura, Lintas timur Sumatera)

Integrasi Pengembangan Kawasan dan Infrastruktur

KONEKTIVITAS LAUT SEBAGAI “BACK BONE” SISTEM TRANSPORTASI



INTEGRASI PELABUHAN DAN KAWASAN (CASE SEI MANGKEI - KUALA TANJUNG)



Makassar – Pare-Pare Railway Development

PENGEMBANGAN KA

- Double Track Kereta Api Selatan Jawa
- Kereta Api Trans Sumatra
- Trans Sulawesi Railway (Makassar - Pare-Pare)
- HST Kereta Api (Jakarta - Bandung)

“Waterways” dan transportasi laut sebagai moda transportasi yang lebih hemat energi



Source: Proceedings of the 6th SoNorA University Think Tank Conference, October 2010



Sasaran

Menurunnya *gap supply dan demand* ketersediaan skill tenaga kerja transportasi

- Jumlah lulusan pelatihan diklat masyarakat (Non-ASN) SDM transportasi darat, laut, udara dan KA
- Jumlah sertifikat kompetensi yang diberikan kepada SDM transportasi darat, laut, udara dan KA



Mengembangkan program/materi/kurikulum diklat berbasis skema sertifikasi/kompetensi



Wajibkan peserta didik/latih mengikuti uji kompetensi/ sertifikasi kompetensi



Meningkatkan kuantitas dan kualitas sarana dan prasarana balai/badan diklat



Pengalokasian APBN untuk bantuan sertifikasi kompetensi

Sasaran/Indikator



Penurunan emisi GRK sebesar 27,2% dan intensitas emisi GRK sebesar 25,6% **pada tahun 2024 ...dari baseline Gg CO₂e**

Arah Kebijakan



1 Sinkronisasi kebijakan sektor industri dan transportasi untuk program efisiensi energi



2 transportasi massal ramah lingkungan dan *Non Motorized Transport*



3 *Traffic Management Innovation;* dan *Smart street lighting*



4 Penataan guna lahan

Strategi

- 1
 - a. Menerapkan kebijakan penggunaan bahan bakar dan teknologi alternatif termasuk biodiesel, CNG, mobil bertenaga listrik atau *hybrid-electric*
 - b. Menerapkan kebijakan penggunaan bahan bakar berkualitas sesuai dengan standar Euro 4
- 2
 - a. Penggunaan Gas Alam sebagai bahan bakar angkutan umum perkotaan
 - b. Sistem transit (BRT/semi BRT)
 - c. Peremajaan armada angkutan umum
 - d. Pemasangan *Converter Kit* (Gasifikasi angkutan umum)
 - e. Pembangunan angkutan massal berbasis rel (KRL/MRT/LRT/ Tram/Monorel)
 - f. Penyelenggaraan Transportasi Ramah Lingkungan (Jalur sepeda, Pedestrian)
 - g. Penyelenggaraan kegiatan *Smart Driving*
 - h. Pembangunan fasilitas integrasi moda
- 3
 - a. Pembangunan *Intelligent Transport System* (ITS)
 - b. Penerapan Pengendalian Dampak Lalu-Lintas (*Traffic Impact Control/TIC*)
 - c. *Congestion Charging* dan *Road Pricing* (dikombinasikan dengan angkutan umum massal cepat)
- 4 Menerapkan *Transit Oriented Development* (TOD) sebagai integrasi antara guna lahan dan perencanaaan transit



Pengurangan jumlah kerusakan infrastruktur dan lingkungan



Pengembangan infrastruktur & layanan konektivitas di daerah rawan bencana



1 meningkatkan ketahanan bangunan

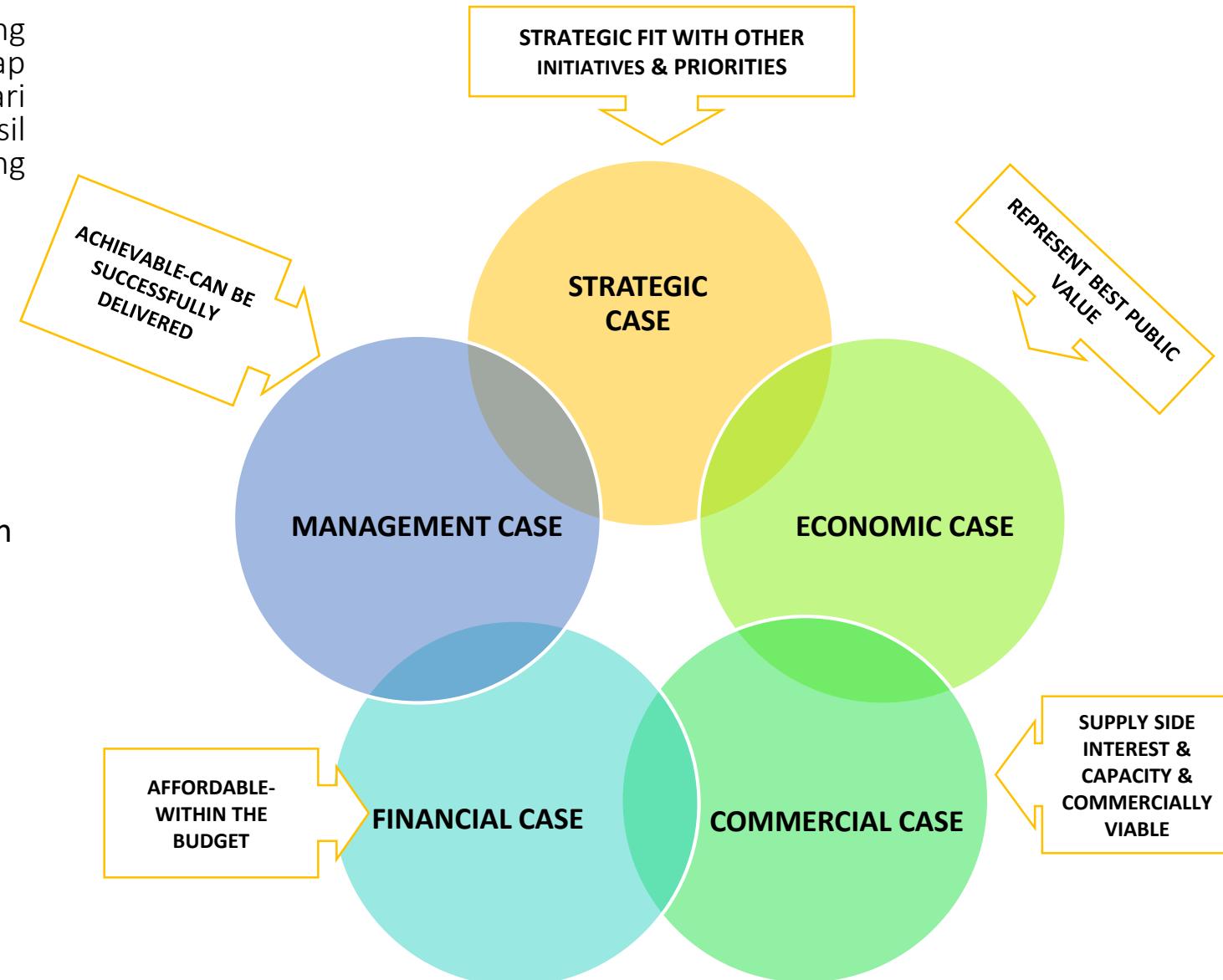


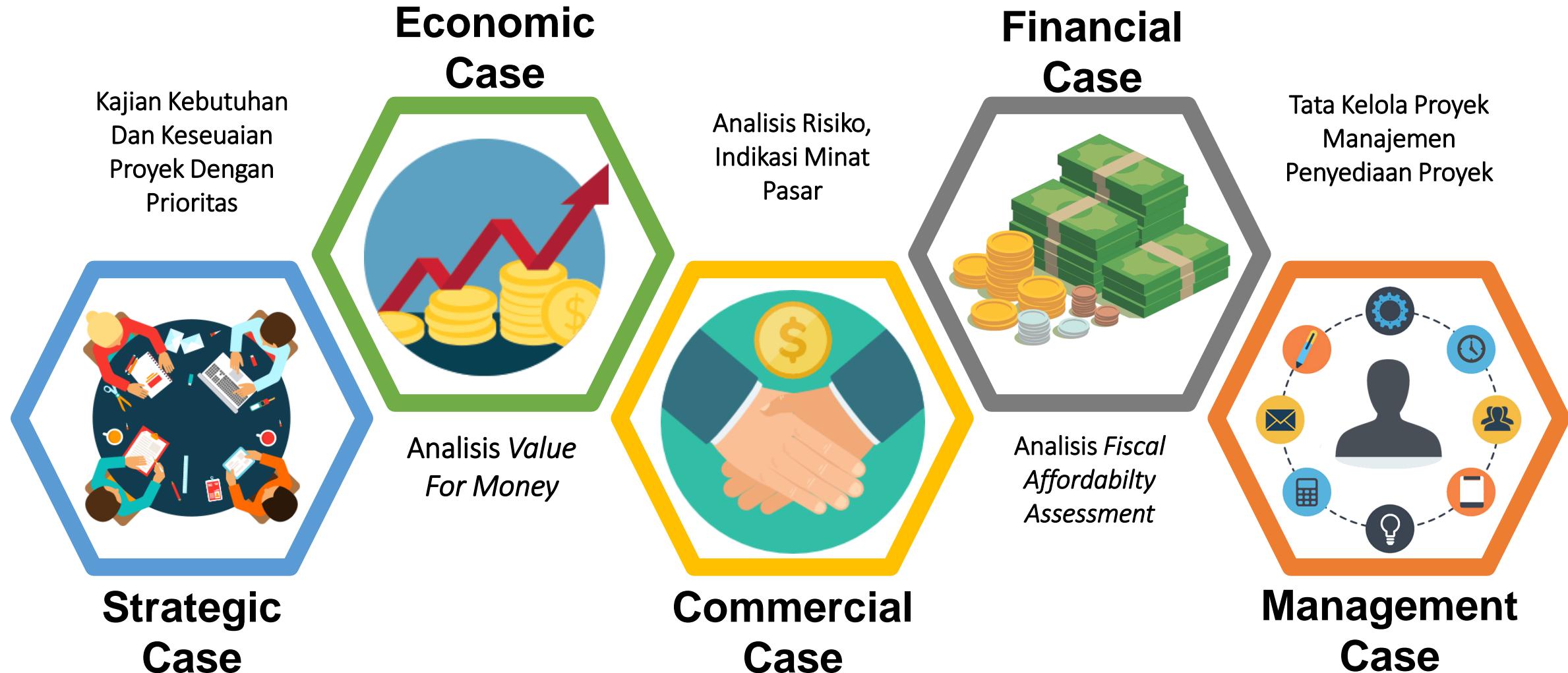
2 Penyediaan infrastruktur trasnportasi di daerah rawan bencana

- 1
 - a. Menerapkan SNI/uniform building code keamanan struktural bangunan tahan gempa pada jalan, jembatan, bandar udara, pelabuhan dan terminal dengan kategori *safety critical obyektif* yang tetap harus dapat beroperasi meskipun terjadi bencana dengan kategori kuat, sebagai jalur evakuasi dan jalur logistik
 - b. Pembangunan infrastruktur konektifitas dengan memperhatikan zona rawan bencana, sesuai kondisi hazard dan karakteristik wilayah rawan bencana
- 2
 - a. Pembangunan dan pengembangan jalan, jembatan, bandar udara, pelabuhan dan terminal di daerah rawan bencana dengan pemenuhan standar pelayanan minimal
 - b. Pembangunan inftastruktur trasnportasi yang sekaligus dapat difungsikan sebagai bangunan mitigasi bencana (misal: jalan yang dibangun sebagai tangul di daerah pesisir untuk mengurangi dampak bencana banjir rob atau tsunami)

Penguatan Perencanaan melalui Five Case Model

- **Five Case Model** adalah metodologi Business Case yang dikembangkan sebagai dokumen yang hidup selama tahap persiapan program atau proposal proyek. Tujuan dari Business Case ini adalah untuk menjelaskan hasil-hasil studi dan analisis yang diperlukan untuk mendukung proses pengambilan keputusan yang transparan.
- **Fungsi Five Case Model:**
 - Memberikan kerangka kerja untuk evaluasi dan persetujuan proyek
 - Sebagai salah satu faktor penentu bagi para pengambil keputusan dalam memutuskan apakah suatu proyek atau program akan **dilanjutkan atau tidak**
 - Sebagai alat **perencanaan penganggaran** pemerintah
 - **Sebagai bukti audit** pengambilan keputusan yang transparan
- **Manfaat Five Case Model:**
 - Memberikan **struktur persiapan proyek** untuk memastikan proyek tersebut telah dipersiapkan dengan baik untuk pasar dan tingkat kesuksesan proyek yang besar
 - Memastikan asas **Value for Money** dioptimalkan
 - Memberikan **Transparansi, Kepastian, dan Konsistensi** kepada investor





Analisis Jenis dan Tahapan Infrastruktur yang Dibutuhkan (2/2)

Analytical Framework for Mode and Corridors Selection

Tujuan Kerangka Analisis Pemilihan
Moda dan Koridor:

1. Rekomendasi pengembangan infrastruktur transportasi di level koridor, berdasarkan aktifitas ekonomi dan populasi.
2. Rekomendasi moda transportasi.



Growth Factors

- Personal Travel: population, income
- Product Growth Factors
- KEK.. forecasts
- KSPN Forecasts



Traffic Forecasts

- Future traffic in daily vehicles,
- Future traffic in Tons,



Mode Selection

Mode Benchmarks

- International Experience, Research:
 - Terrain /
 - Commodity
 - Scale of Demand
 - Distance
 - Timing

User Cost Functions

- Transport Cost
 - Terminal Costs
- For Road, Rail, Ferry Ship, Airplane, Port, Transfer

05

Kerangka Pembiayaan dan Pendanaan dan Indikasi Proyek Prioritas

Alokasi Pada Prioritas

Pasal 1

Proyek Prioritas adalah proyek yang dilaksanakan oleh **Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau badan usaha** yang memiliki sifat strategis dan jangka waktu tertentu untuk mendukung pencapaian **prioritas pembangunan**.



Integrasi Sumber-Sumber Pendanaan

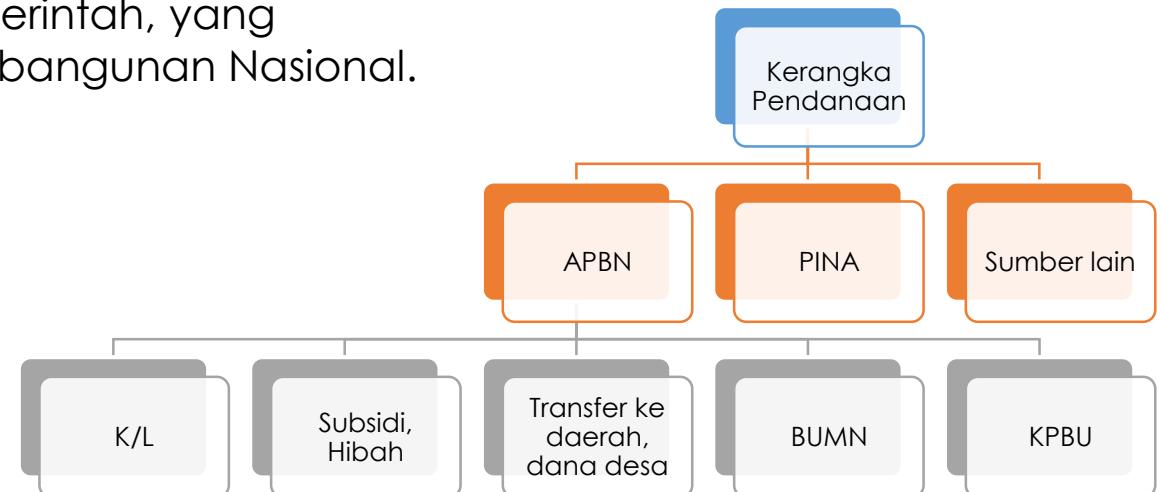
Pasal 4 ayat 1

Kerangka Pendanaan dilakukan melalui **pengintegrasian sumber pendanaan**, baik sumber pendanaan pemerintah maupun non-pemerintah, yang dimanfaatkan dalam rangka pencapaian Sasaran Pembangunan Nasional.

Hal baru di RKP 2019

Integrasi pendanaan yang bersumber dari :

- Subsidi/Hibah (kebijakan)
- BUMN (proyek prioritas)
- KPBU (proyek prioritas)
- PINA (proyek prioritas)

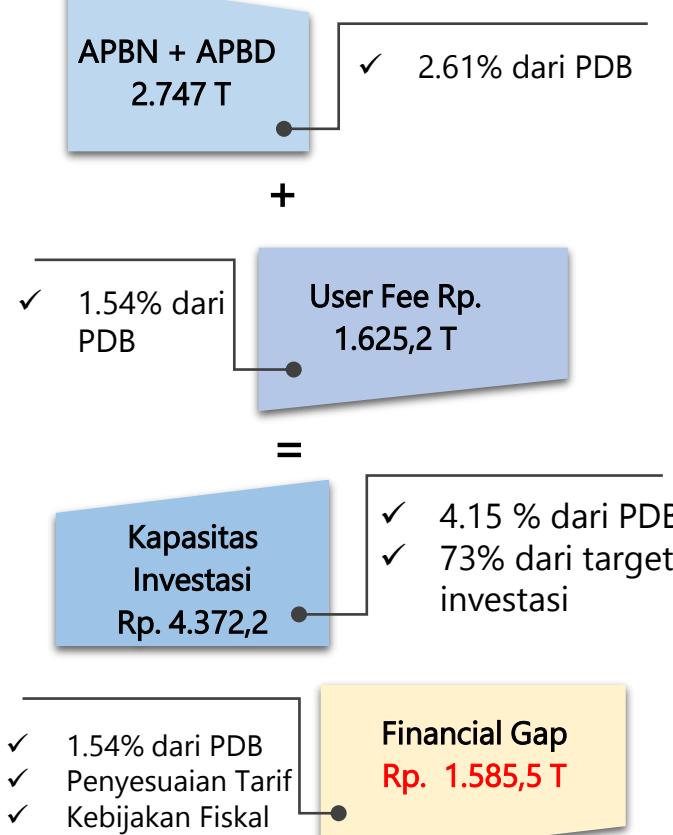


Kerangka Pembiayaan Infrastruktur 2020-2024

Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur

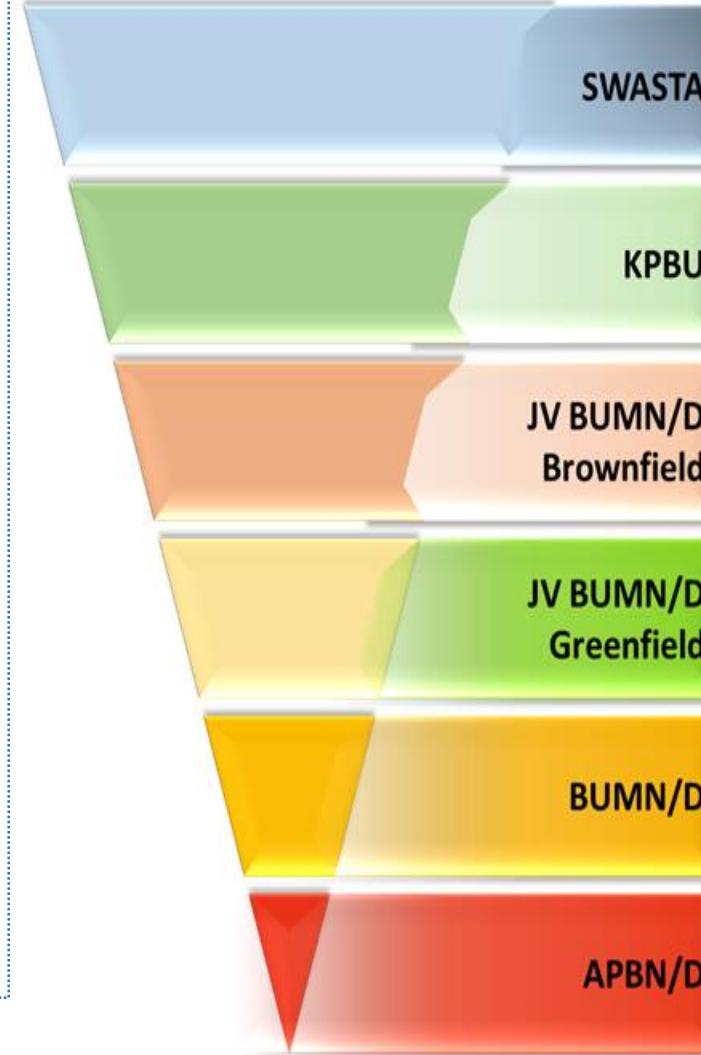
Skenario Menengah

(Target Stok Infrastruktur 48,7%)



*Dalam proses finalisasi

Paradigma Baru Pembangunan Infrastruktur



- Kepastian Usaha
- Perizinan
- Incentif

Peluang
Pemanfaatan KPBU:
Perpres 38/2015

Proyek yang memberikan *value for money* bagi pemerintah sehingga pembangunan akan *on-budget, on-schedule* dan *on-service*.

- Dibentuk *Special Purpose Company (SPC)* Untuk Proyek Yang Sudah Beroperasi
- Dilakukan Divestasi Saham SPC
- Meningkatkan Kemampuan Ekspansi BUMN Tanpa PMN

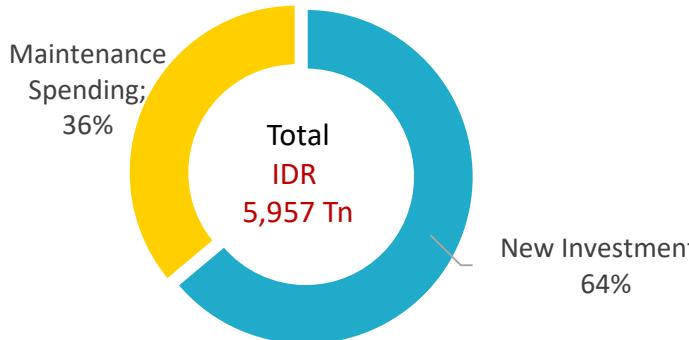
- Dibentuk SPC Untuk Proyek yang Sedang Disiapkan
- Dilakukan Kerjasama dengan Swasta dalam SPC tersebut
- Meningkatkan Kemampuan Ekspansi BUMN Tanpa PMN

PMN Untuk
Penugasan

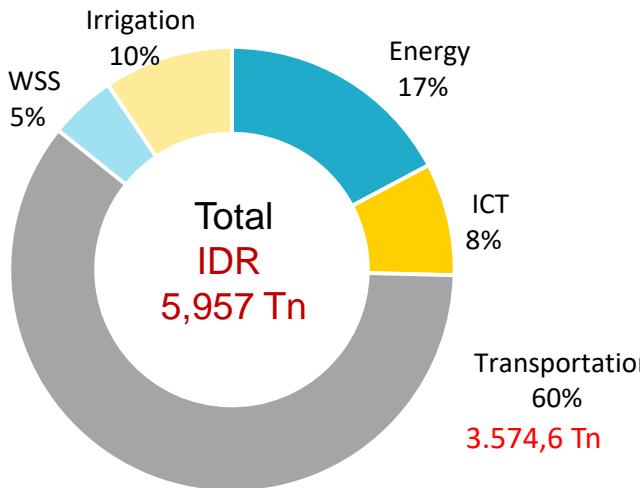
Sumber: Perpres Nomor 79 Tahun 2017 tentang RKP 2018

Investasi Infrastruktur Sektor Transportasi 2020-2024

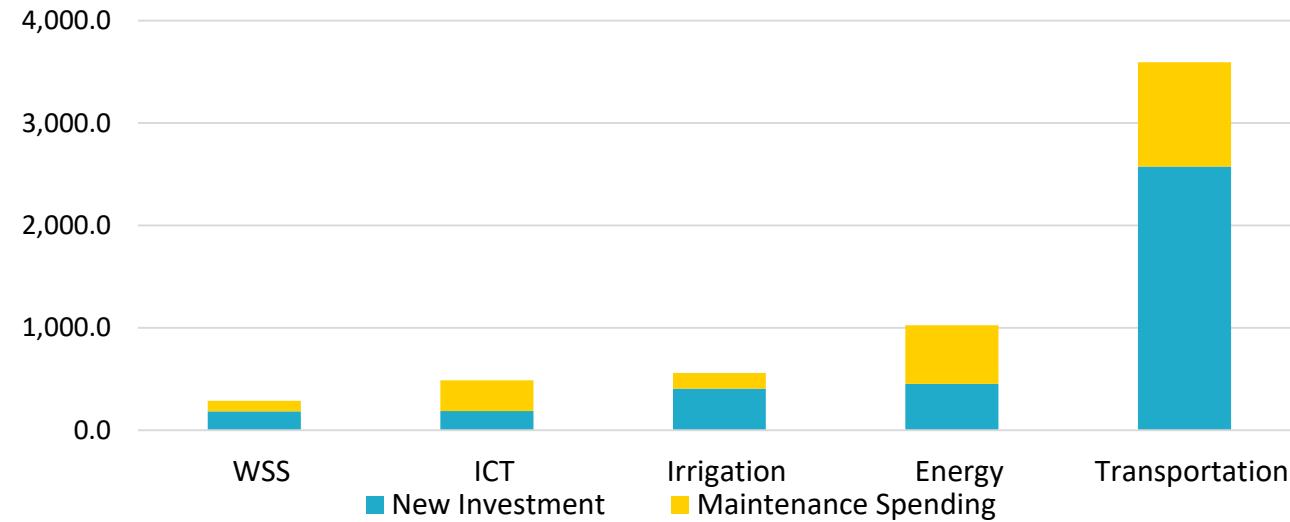
New Investment vs Maintenance Spending



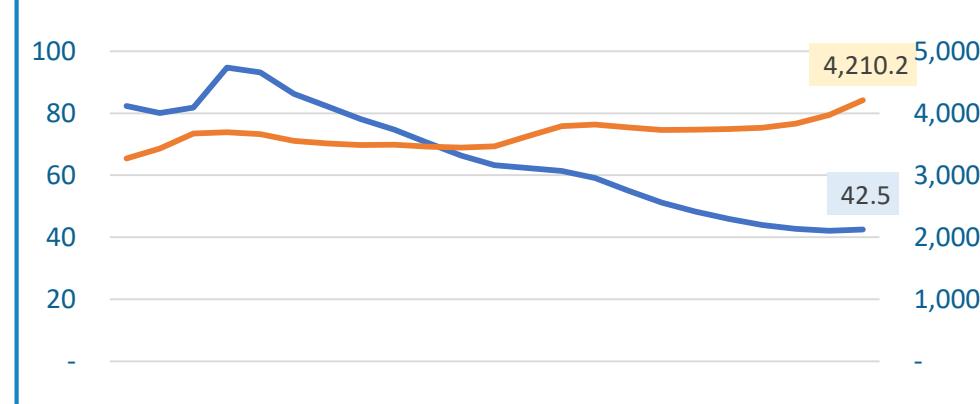
Total Investment by Sector



Investment by Sector and Function
(IDR Tn Nominal)



Infrastructure Capital Stock

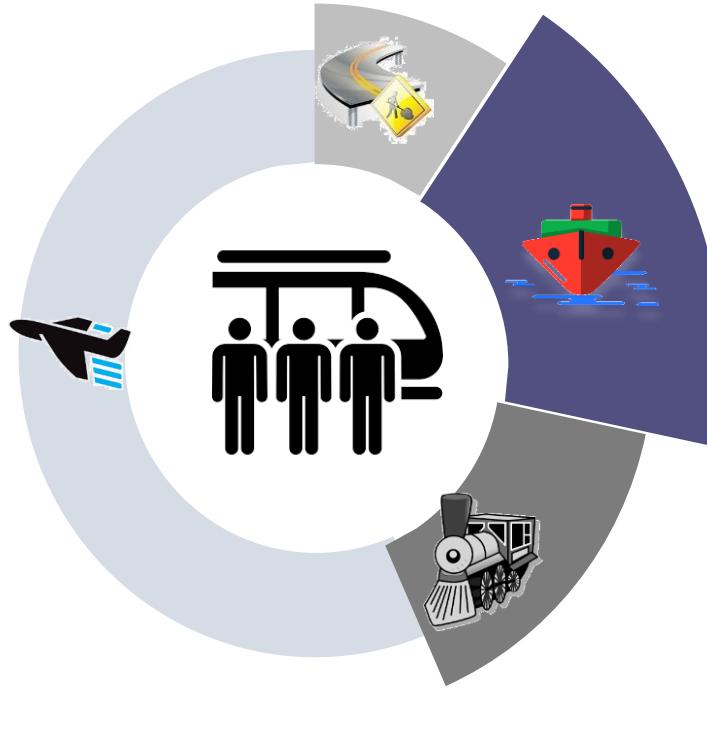


Sumber: Hasil Studi dan Proyeksi PROSPERA 2018

- Saat ini investasi infrastruktur memang sudah meningkat
- Namun kenaikan proporsi investasi infrastruktur masih dibutuhkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi sesuai target medium

INDIKASI MAJOR PROJECTS

Memperkuat Infrastruktur Untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi Dan Pelayanan Dasar



1. Pembangunan jalan tol trans sumatera
2. Pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak terintegrasi tanggul Laut
3. Pembangunan Jalan Trans Papua
4. Pembangunan Jalan Perbatasan Kalimantan, NTT dan Papua

5. Pembangunan KA Cepat Jakarta – Semarang - Surabaya
6. Pembangunan KA Sulawesi Makasar-Pare-Pare

7. Pengembangan Pelabuhan Tol Laut Terpadu

8. Pembangunan 25 bandara baru

9. Pembangunan Sistem Angkutan Massal Perkotaan di 6 Kota Metropolitan

Proyek Prioritas RPJMN 2020-2024

Wilayah Sumatera



Penanganan Jalan

- Jalan Lintas Barat dan Penghubung Sumatera; Tol Trans Sumatera (18 Ruas)
- Pembangunan jalan mendukung kawasan prioritas KEK: Tanjung Api-api; Tanjung Kelayang; Sei Mangkei; Galang Batang; Arun Lhoksumawe . KI: Kuala Tanjung KSPN: Danau Toba;
- Akses Jalan Pelabuhan Kuala Tanjung, Ujung Jabung, Teluk Tapang
- Jalan lintas pulau terluar: Nias, Mentawai, Natuna

Pembangunan Jalur KA

- Jalur Ganda KA parsial lintas Palembang - Tarahan
- KA akses Bandara: Juanda, Adi Sumarmo, Kulonprogo, Raden Inten, Hasanudin
- KA akses Pelabuhan: Tanjung Emas, Teluk Lamong, Tarahan, Patimban, Garongkong, Merak

Pelabuhan Hub Utama

- Standarisasi infrastruktur 7 Pelabuhan Hub: Belawan/Kuala Tanjung,

Peningkatan Bandara dan Pembangunan Bandara Baru

- Minangkabau (Padang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang),
- Bandara Baru Bukit Malintang
- Bandara Rokot, Depati Parbo,

Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan

- Sabuk Selatan (Padang Bai-Lembar)
- KSPN Tanjung Kelayang: Tanjung Nyato
- KSPN Danau Toba

Pembangunan Angkutan Umum Masal Perkotaan

- KA Perkotaan Metropolitan Medan
- BRT Medan, Batam, Pekanbaru (full BRT/Jalur dedicated)

Proyek Prioritas RPJMN 2020-2024

Wilayah Jawa

KEK Kepulauan Seribu

DKI Jakarta
Total Luas: 1.500 Ha
Konektivitas Utama: Kapal penyeberangan Kep. Seribu



KEK Tanjung Lesung

Pandeglang, Prov. Banten
Total Luas: 1.500 Ha
Konektivitas Utama: Jalur KA Rangkasbitung-Labuan, Lintas Pansela (on going)

KI Kendal

Kendal, Jawa Tengah
Total Luas: 100 Ha
Konektivitas Utama: Pelabuhan Kendal, Bandara Ahmad Yani, Lintas Pantura Jawa, Jalan Tol Trans Jawa

KI Gresik

Gresik, Jawa Timur
Total Luas: 1.700 Ha
Konektivitas Utama: Pelabuhan Gresik, Pelabuhan Tanjung Perak, Bandara Juanda, Jalan Tol Trans Jawa

KSPN Borobudur

Magelang, Jawa Tengah
Total Luas: 300 Ha
Konektivitas Utama: Bandara Adi Sumarmo, Bandara Adi Sucipto, Bandara Kulon Progo (on going), Jalur KA Yogyakarta-Solo, Tol Bawen-Yogyakarta, KA Bandara Adi Sumarmo (on going)

KSPN Bromo Tengger Semeru

Jawa Timur
Total Luas: 50.276 Ha
Konektivitas Utama: Bandara Juanda, Bandara Abdurrahman Saleh, Jalur Ganda KA Selatan Jawa

Penanganan Jalan:

- Jalan Lintas Selatan Jawa; Tol Trans Jawa Ruas (Probolinggo-Banyuwangi; Tol Semarang – Demak; Tol Solo – Jogja; Tol Jogja – Bawen

Pembangunan Jalur KA:

- KA Jakarta-Surabaya
- KA Jakarta-Bandung

Standarisasi Infrastruktur Pelabuhan Hub Utama:

- Pelabuhan Tanjung Priok; Pelabuhan Patimban; Pelabuhan Tanjung Perak

Peningkatan Bandara dan Pembangunan Bandara Baru

- Bandara Soekarno-Hatta (runway 3); Bandara Blimbingsari (Banyuwangi); Bandara Adi Soemarmo (Solo); Bandara Ahmad Yani (Semarang); Bandara Juanda (Surabaya)
- Bandara Kediri, Bandara Masalembu, Bandara Wirasaba, Bandara Ngleram,

Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan

- Sabuk Selatan (Merak-Bakauheni)

Pembangunan Angkutan Umum Masal Perkotaan

- Metropolitan Jakarta; MRT North-South Fase II, MRT East-West, Elevated Loop Line Jabodetabek, Outer Ring Road KA, LRT DKI Jakarta, KA Perkotaan Metropolitan Surabaya; Tram dan LRT, KA Perkotaan Metropolitan Bandung, KA Perkotaan Metropolitan Semarang, KA reguler Gerbang Kertasusila (Surabaya), Double Track Bandung-Cicalengka

Penanganan Jalan Tol dan Non-Tol Perkotaan

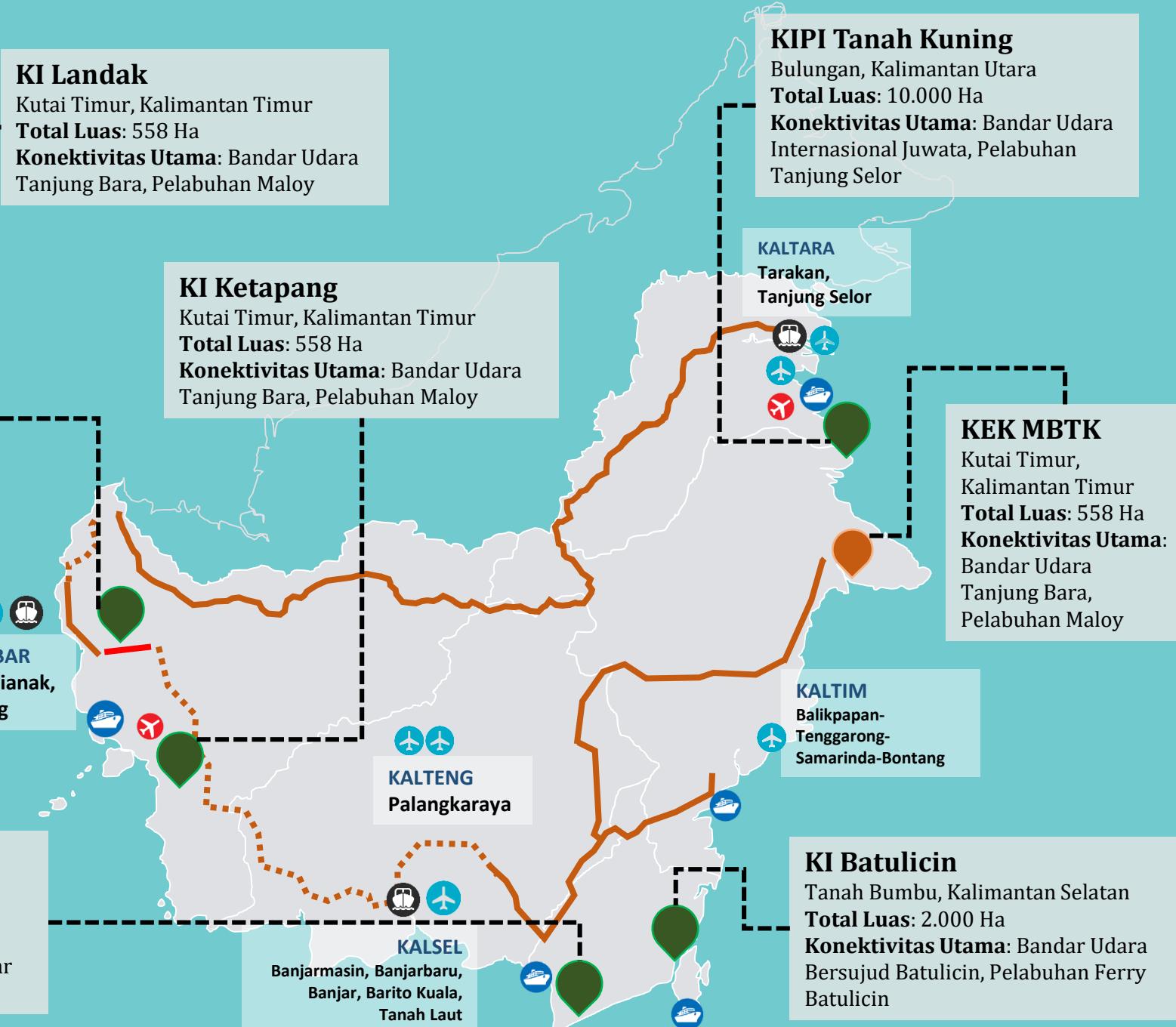
- Jalan tol dan Outer Ring Road Jabodetabek (6 Ruas Tol DKI Jakarta (67 km); Serpong Balaraja (30 km); Jakarta-Cikampek II Elevated (36,4 km); Jakarta-Cikampek II Sisi Selatan (64 km)

Proyek Prioritas RPJMN 2020-2024

Wilayah Kalimantan

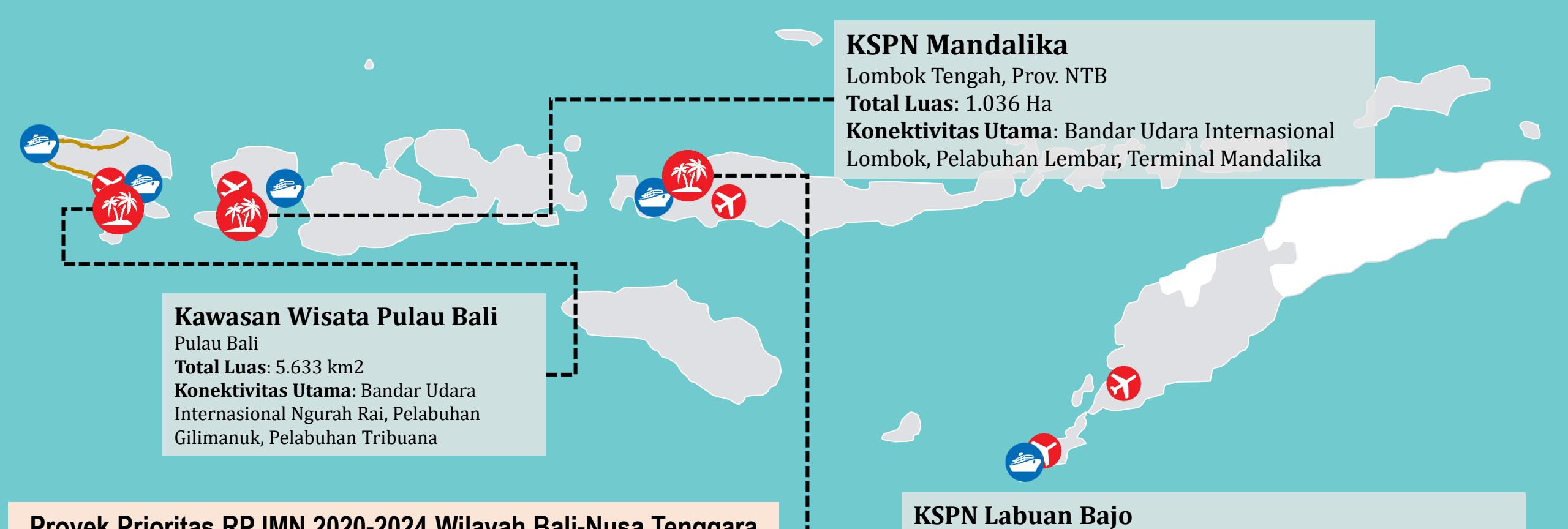
- Penanganan Jalan
 - Jalan Perbatasan Kalimantan
 - Jalan Lintas Tengah Trans Kalimantan
- Standarisasi Pelabuhan Hub Utama Kijing
- Pelabuhan KIPI Tanah Kuning*
- Terminal penumpang dan barang antar-negara di Aruk, Nanga Badau, Sambas
- Peningkatan Jembatan Udara di Kaltara
- Peningkatan Bandara Syamsuddin Noor, Kalsel
- Pembangunan Bandara Baru:
 - Bandara Tanjung Selor, Kaltara

KI Jorong
Tanah Laut, Kalimantan Selatan
Total Luas: 1.200 Ha
Konektivitas Utama: Pelabuhan Swarangan, Pelabuhan Trisakti, Bandar Udara Syamsudin



KIPI Tanah Kuning
Bulungan, Kalimantan Utara
Total Luas: 10.000 Ha
Konektivitas Utama: Bandar Udara Internasional Juwata, Pelabuhan Tanjung Selor

Banjarmasin, Banjarbaru,
Banjar, Barito Kuala,
Tanah Laut



Proyek Prioritas RPJMN 2020-2024 Wilayah Bali-Nusa Tenggara

Penanganan Jalan

- Pembangunan jalan mendukung kawasan prioritas KEK: Mandalika, KSPN: Labuan Bajo;

Penanganan Pelabuhan

- Pelabuhan cruise Tanah Ampo/Tj. Benoa, Labuan Bajo, Gili Emas

Peningkatan Bandara

- Bandara Ngurah Rai (Bali)
- Bandara Bali Baru
- Bandara Labuan Bajo,

Penanganan Terminal Penumpang

- NTT: Motaain

KI Palu

Kota Palu, Sulawesi Tengah

Total Luas: 1.500 Ha

Konektivitas Utama:

Pelabuhan Pantoloan, Bandara

Mutiara

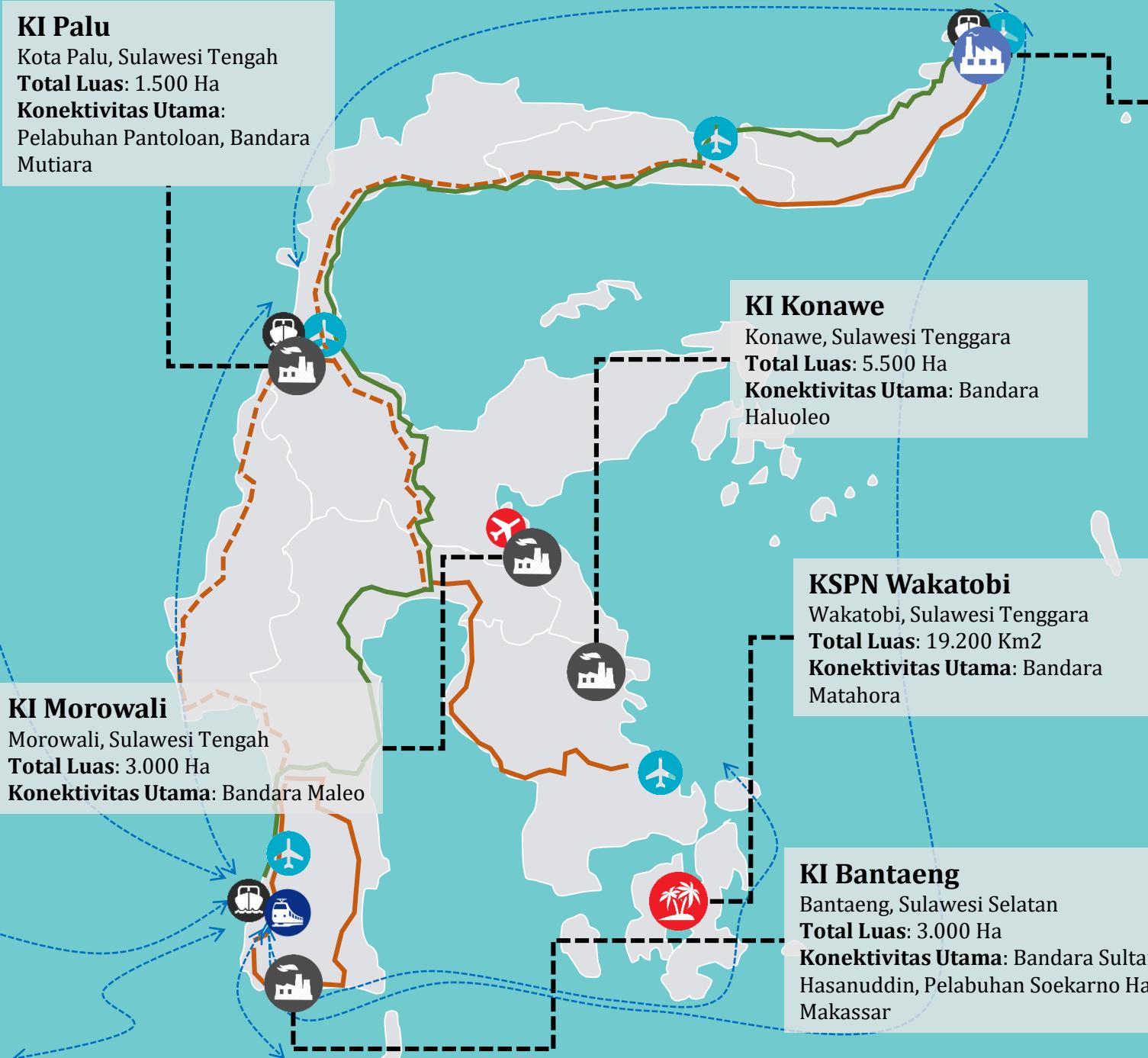
KEK Bitung

Kota Bitung, Sulawesi Utara

Total Luas: 534 Ha

Konektivitas Utama: Pelabuhan Bitung, Bandara

Sam Ratulangi Manado, Tol Manado-Bitung



Proyek Prioritas RPJMN 2020-2024 Wilayah Sulawesi

Penanganan Jalan

- Jalan lintas tengah dan tenggara Sulawesi
- Pembangunan jalan mendukung kawasan prioritas KEK Konawe; KEK Bantaeng, KSPN Wakatobi;
- Jalan Akses Bandara Buntukunik

Pembangunan Jalur KA

- KA Trans Sulawesi Makassar – Pare-pare
- KA akses Bandara: Hasanudin
- KA akses Pelabuhan: Garongkong

Pelabuhan Hub Utama

- Standarisasi infrastruktur 7 Pelabuhan Hub: Makassar, Bitung

Penanganan Bandara

- Sam Ratulangi (Manado), Hasanuddin (Makassar),

Pembangunan Bandara Baru

- Bandara Pahuwato, Bandara Masalembu, Bandara Banggai Laut, Bandara Bolaang Mongondow,

Pengembangan Pusat Perawatan (MRO) Pesawat di Wilayah Timur Indonesia

- Matahara Wakatobi

Penanganan Pelabuhan Penyeberangan

- Long Distance Ferry Makassar-Mamuju-Poso-Palu-Bitung
- KSPN Wakatobi: Tomini, Binongko, Kaledupa

KEK Morotai

Pulau Morotai, Maluku Utara

Total Luas: 1.102 Ha

Konektivitas Utama: Bandar Udara Pitu
Morotai, Pelabuhan Daruba



KI Buli

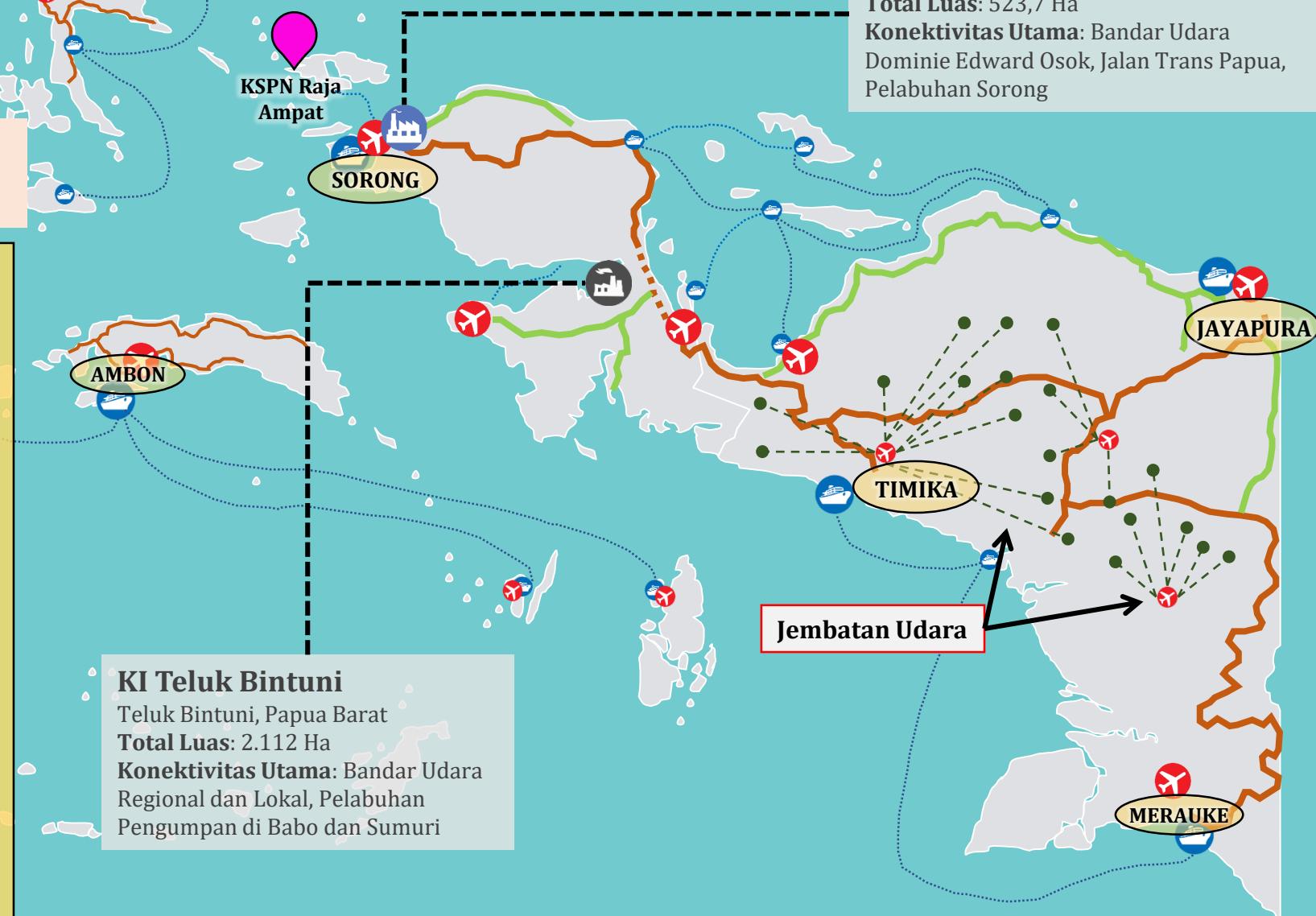
Halmahera Timur, Maluku Utara

Total Luas: 300 Ha

Konektivitas Utama: Bandar Udara Buli, Pelabuhan Buli

Proyek Prioritas RPJMN 2020-2024 Wilayah Papua-Maluku

- Penanganan Jalan
 - Jalan Trans Papua
 - Jalan Lintas Utara Papua
 - Jalan Perbatasan Papua
 - Jalan Akses Bandara Nabire Baru
- Standarisasi Pelabuhan Hub Utama Sorong
- Pelabuhan Penyeberangan
 - Pelabuhan Klademak
- Peningkatan Jembatan Udara
- Peningkatan Bandara:
 - Bandara DEO Sorong
- Pembangunan Bandara Baru:
 - Bandara Siboru Fak-fak
 - Bandara Nabire Baru
 - Bandara Wasior Baru



KEK Sorong

Sorong, Papua Barat

Total Luas: 523,7 Ha

Konektivitas Utama: Bandar Udara
Dominie Edward Osok, Jalan Trans Papua,
Pelabuhan Sorong

REPUBLIC
INDONESIA

Indikasi Proyek Prioritas

PP 2: Penguatan Konektivitas

PP	KP	Proyek Prioritas
PP 2: Penguatan Konektivitas	KP 1: Konektivitas Transport asi Jalan	<p>1. Pembangunan Jalan pada jalur utama:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Jalan Lintas Tengah Trans Kalimantan ❖ Jalan Trans Papua ❖ Jalan Lintas Barat dan Penghubung Sumatera ❖ Jalan Perbatasan Kalimantan ❖ Jalan Lintas Selatan Jawa ❖ Jalan lintas tengah dan tenggara Sulawesi <p>2. Pembangunan jalan tol:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Tol Trans Jawa Ruas (Probolinggo-Banyuwangi) ❖ Tol Trans Sumatera (18 Ruas) ❖ Tol Semarang – Demak ❖ Tol Solo – Jogja ❖ Tol Jogja – Bawen ❖ Tol Samarinda – Bontang <p>3. Pembangunan jalan mendukung kawasan prioritas KEK: Sorong; Tanjung Api-Api; Tanjung Kelayang; Sei Mangkei; Mandalika; Galang Batang; Arun Lhoksumawe . KI: Wilmar; Kuala Tanjung; Ketapang; Batulicin; Buli; Jorong; Kendal; JIPE Gresik; Dumai; Konawe; Bantaeng. KSPN: Danau Toba; Bromo Tengger Semeru; Labuan Bajo; Wakatobi; Mandalika; Borobudur; Tanjung Kelayang; Tanjung Lesung; Morotai; Kepulauan Seribu.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Jalan Nasional ❖ Hibah Jalan Daerah dan DAK penugasan Bidang Jalan <p>4. Pembangunan akses Jalan mendukung simpul transportasi (pelabuhan, bandara)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Akses Jalan Pelabuhan Patimban, Kijing, Kuala Tanjung, Ujung Jabung, Teluk Tapang, Pelaihari ❖ Akses Jalan Bandara Buntukunik, Nabire Baru, Kertajati, Singkawang <p>5. Pembangunan jalan akses 3T</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Jalan lintas pulau terluar: Nias, Mentawai, Morotai, Natuna

Indikasi Proyek Prioritas

PP 2: Penguatan Konektivitas

PP	KP	Proyek Prioritas
PP 2: Penguatan Konektivitas	KP 2: Konektivitas Transportasi Kereta Api	<p>1. Pembangunan Jalur KA utama</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Pembangunan Double Track Jalur KA Lintas Selatan Jawa, Reaktivasi jalur KA Rangkasbitung-Merak, dan peningkatan Jalur KA Bandung-Banjar-Kroya ❖ Jalur Ganda KA parsial lintas Palembang - Tarahan ❖ KA Trans Sulawesi Makassar – Pare-pare ❖ IMO/Biaya perawatan prasarana dan operasi* <p>3. Pembangunan Jalur KA cepat untuk penumpang:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ KA Jakarta-Surabaya ❖ KA Jakarta-Bandung <p>3. Pembangunan Akses KA mendukung simpul transportasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ KA akses Bandara: Juanda, Adi Sumarmo, Kulonprogo, Raden Inten, Hasanudin ❖ KA akses Pelabuhan: Tanjung Emas, Teluk Lamong, Tarahan, Patimban, Garongkong, Merak
	KP 3: Konektivitas Transportasi Laut	<p>1. Tol Laut mendukung pertumbuhan ekonomi;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Standarisasi infrastruktur 7 Pelabuhan Hub: Belawan/Kuala Tanjung, Kijing, Tanjung Priok/Patimban, Tanjung Perak, Makassar, Bitung, Sorong ❖ Pengerukan alur pelayaran ❖ Pengelolaan Terminal Peti Kemas Domestik Terpadu (IPN)* <p>2. Tol Laut menurunkan disparitas harga</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Program angkutan barang tol laut bersubsidi <p>3. Pelabuhan mendukung kawasan</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Pelabuhan cruise Tanah Ampo/Tj. Benoa, Labuan Bajo, Gili Emas ❖ Pelabuhan KIPI Tanah Kuning, Morowali

Indikasi Proyek Prioritas

PP 2: Penguatan Konektivitas

PP	KP	Proyek Prioritas
PP 2: Penguatan Konektivitas	KP 4: Konektivitas Transportasi Udara	<p>1. Bandara Utama (Capacity Expansion)</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bandara Soekarno-Hatta (runway 3), Minangkabau (Padang), Sultan Thaha (Jambi), Blimbingsari (Banyuwangi), Depati Amir (Pangkal Pinang), Adi Soemarmo (Solo), Ahmad Yani (Semarang), Sam Ratulangi (Manado), Ngurah Rai (Bali), Samsuddin Noor (Banjarmasin), Hasanuddin (Makassar), Juanda (Surabaya) <p>2. Bandara Baru</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bandara Bali Baru, Kediri, Waisor Baru, Siboru-Fak-fak, Nabire Baru, Singkawang, Banggai Laut, Ketapang Baru, Tanjung Harapan, Weda ❖ Pengembangan Pusat Perawatan (MRO) Pesawat di Wilayah Timur Indonesia <p>3. Bandara mendukung kawasan prioritas</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Bandara Labuan Bajo, Banyuwangi, Lombok, DEO-Sorong, Marinda-Waisai, Matahora Wakatobi, Rokot, Departi Parbo, Susilo Sintang, Haliwen Atambua, Bintuni, Dewadaru Karimun Jawa, Kalimara ❖ Pembangunan Water Based Airport (Seaplane) mendukung pariwisata kepulauan/perairan ❖ Masterplan pengaturan hub/spoke/feeder kebandarudaraan <p>4. Jembatan Udara mendukung daerah 3T</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Jembatan udara di Papua dan Kalimantan Utara ❖ Sertifikasi dan pemanfaatan produk industri dirgantara nasional

Indikasi Proyek Prioritas

PP 2: Penguatan Konektivitas

PP	KP	Proyek Prioritas
PP 2: Penguatan Konektivitas	KP 5: Konektivitas Transportasi Darat	<p>1. Pelabuhan Penyeberangan pada Jalur Utama Logistik (Sabuk tengah, utara, dan selatan)</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Sabuk Selatan (Merak-Bakauheni, Ketapang Gilimanuk, Padang Bai-Lembar, Kayangan-Pototano)❖ Sabuk Tengah: Balikpapan – Mamuju❖ Long Distance Ferry Surabaya-NTT, Makassar-Mamuju-Poso-Palu-Bitung <p>2. Pelabuhan penyeberangan mendukung KSPN:</p> <ul style="list-style-type: none">❖ KSPN Wakatobi: Tomini, Binongko, Kaledupa❖ KSPN Raja Ampat: Klademak (Sorong)❖ KSPN Tanjung Kelayang: Tanjung Nyato❖ KSPN Danau Toba❖ KSPN Kep. Seribu <p>3. Terminal penumpang dan barang antar negara</p> <ul style="list-style-type: none">❖ Kalimantan Barat: Aruk, Nanga Badau, Sambas❖ NTT: Motaain

TERIMA KASIH

Bahan paparan dapat diunduh di:
bit.ly/SMTransport