



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG
INFRASTRUKTUR DAN PEMBANGUNAN KEWILAYAHAN

BerAKHLAK
Berorientasi Pelayanan Akuntabel Kompeten
Harmonis Loyal Adaptif Kolaboratif

LAPORAN KINERJA



Deputi Bidang Koordinasi
Konektivitas

TRIWULAN I TAHUN 2026



PERHUBUNGAN
DARAT



PERHUBUNGAN
UDARA



PERHUBUNGAN
LAUT



PERKERETAAPIAN



TRANSPORTASI
BERKELANJUTAN

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan berkat, bimbingan, dan karunia-Nya, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dapat menyelesaikan penyusunan Laporan Kinerja Triwulan I Tahun 2026.

Laporan kinerja disusun sebagai bentuk akuntabilitas pelaksanaan tugas dan fungsi Deputi dalam mendukung peran Kementerian Koordinator Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan untuk mewujudkan pembangunan yang merata, berkeadilan, dan berkelanjutan. Laporan ini menjelaskan pencapaian kinerja indikator program, capaian output dan outcome. Berdasarkan Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2026 yang terdiri dari 3 Sasaran Program, 5 Indikator Kinerja dan 19 Output Kinerja yang di bidang konektivitas. Laporan Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas merupakan pencapaian kinerja selama Triwulan I Tahun 2026 dan juga mengidentifikasi isu-isu strategis yang ditangani oleh Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.

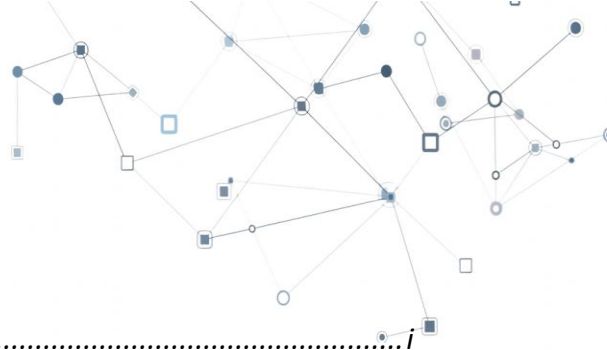


Pelaksanaan kegiatan dan pembuatan laporan ini tidak lepas dari bantuan kementerian/lembaga, pemerintah daerah, serta para pemangku kepentingan yang telah berkontribusi dalam pelaksanaan tugas dan pencapaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Oleh karena itu, kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak terkait atas bantuannya dalam rangka pelaksanaan dan penyusunan laporan kinerja ini sehingga dapat diselesaikan dengan baik dan lancar. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Jakarta, 30 April 2026
Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas,



Odo R.M. Manuhutu



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL.....	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
BAB I PENDAHULUAN	5
1.1. Latar Belakang.....	5
1.2. Maksud dan Tujuan	6
1.3. Tugas dan Fungsi.....	6
1.4. Struktur Organisasi	7
1.5. Sumber Daya Manusia	10
1.6. Sarana dan Prasarana.....	10
1.7. Sistematika Penulisan.....	11
BAB II PERENCANAAN KINERJA	12
2.1. Perencanaan Kinerja.....	12
2.2. Dukungan Anggaran Kinerja.....	15
2.3. Pengukuran Kinerja.....	15
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	17
3.1. Capaian Kinerja Organisasi	17
3.2. Analisis Capaian Kinerja	18
3.2.1. Sasaran Program 1: Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan	18
3.2.2. Sasaran Program 2: Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas	23
3.2.3. Sasaran Program 3: Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	64
3.3. Realisasi Anggaran	67
3.4. Capaian Kinerja Lainnya.....	69
BAB IV KESIMPULAN	72
4.1. Kesimpulan	72
4.2. Langkah Perbaikan Ke Depan	72
Lampiran	74



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Tahun 2026	12
Tabel 2. 2 Rincian Kinerja dari Indikator Kinerja 2026	13
Tabel 2. 3 Rincian Pagu Anggaran per IKU	15
Tabel 3. 1 Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2026	17
Tabel 3. 4 Capaian Indikator Kinerja SP.1	18
Tabel 3. 7 Capaian Indikator Kinerja SP.2	23
Tabel 3. 8 Capaian Indikator Kinerja SP.3	65
Tabel 3. 9 Realisasi Anggaran Triwulan I 2026	68
Tabel 3. 10 Realisasi Anggaran per-Unit Kerja triwulan I 2026	68
Tabel 3. 11 Rekapitulasi Pegawai D2 berdasarkan Jabatan	69



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.....	7
Gambar 1. 2 Komposisi Sumber Daya Manusia Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	10
Gambar 3. 1 Prioritas Nasional dan Kerangka Kebijakan terkait Konektivitas	20
Gambar 3. 2 Pelaksanaan Town Hall Meeting Dekarbonisasi Sektor Transportasi...	52
Gambar 3. 3 Pertemuan Dekarbonisasi Sektor Transportasi Sesi I.....	53
Gambar 3. 4 Pertemuan Dekarbonisasi Sektor Transportasi Sesi II.....	53
Gambar 3. 5 Hasil Pelaksanaan Survei SPKP	64
Gambar 3. 6 Hasil Pelaksanaan Survei SPAK	64
Gambar 3. 7 Penandatanganan PK Unit Eselon I Tahun 2026	67
Gambar 3. 8 Komposisi Pegawai D2	70



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis khatulistiwa memiliki luas perairan mencapai sekitar 5,8 juta km², yang terdiri atas 3,1 juta km² perairan teritorial dan 2,7 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Dishidros, 2015). Kondisi geografis tersebut menjadikan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan sebagai faktor kunci dalam mendukung konektivitas, pemerataan pembangunan, serta penguatan daya saing nasional.

Dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional yang berkelanjutan menuju Indonesia Emas 2045 yang mandiri dan sejahtera, Presiden Republik Indonesia menetapkan penguatan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan sebagai salah satu prioritas utama pembangunan. Kebijakan ini tidak hanya berfokus pada pembangunan infrastruktur berskala nasional, tetapi juga diarahkan untuk meningkatkan pemerataan pembangunan di daerah tertinggal, kawasan perbatasan, wilayah kepulauan, serta desa-desa terpencil yang selama ini relatif kurang tersentuh oleh pembangunan infrastruktur secara masif, sejalan dengan visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025–2029.

Sebagai tindak lanjut atas arah kebijakan tersebut, pada tanggal 8 November 2024 diterbitkan Peraturan Presiden Nomor 145 Tahun 2024 tentang Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan. Peraturan Presiden tersebut menegaskan pembentukan Kementerian Koordinator yang memiliki mandat untuk menyelenggarakan sinkronisasi, koordinasi, dan pengendalian urusan kementerian/lembaga dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang infrastruktur dan pembangunan kewilayahan.

Untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi tersebut secara efektif dan terstruktur, ditetapkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan (Kemenko Infra). Kehadiran Kemenko Infra diharapkan dapat mendorong pelaksanaan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan (backbone pembangunan berkelanjutan) berlangsung lebih terintegrasi, berkeadilan, dan berdampak nyata dalam mengurangi kesenjangan antarwilayah serta mendukung pencapaian tujuan pembangunan nasional.





Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas merupakan salah satu Unit Kerja Eselon I yang membantu pelaksanaan tugas Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan sesuai dengan Permenko di atas.

1.2. Maksud dan Tujuan

Laporan Kinerja ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban akuntabilitas kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada triwulan I tahun 2026 yang berkaitan dengan pelaksanaan program, kegiatan dan pengelolaan anggaran yang berdasarkan dengan sasaran atau target yang telah ditetapkan.

Penyusunan laporan ini bertujuan untuk melakukan pemantauan, evaluasi dan penilaian terhadap pencapaian sasaran atau target kinerja dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada triwulan I tahun 2026 yang hasilnya akan dijadikan sebagai bahan masukan dan referensi dalam penetapan kebijakan dan strategi pada triwulan II tahun 2026 berikutnya.

1.3. Tugas dan Fungsi

Berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas mempunyai tugas menyelenggarakan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas. Tugas tersebut dilaksanakan untuk memberikan dukungan, koordinasi pelaksanaan inisiatif, dan pengendalian kebijakan berdasarkan agenda pembangunan nasional dan penugasan Presiden secara inklusif dan terintegrasi.

Dalam melaksanakan tugas, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas menyelenggarakan fungsi:

1. Sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas;
2. Perumusan kebijakan dalam rangka sinkronisasi dan koordinasi kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas;
3. Pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas;



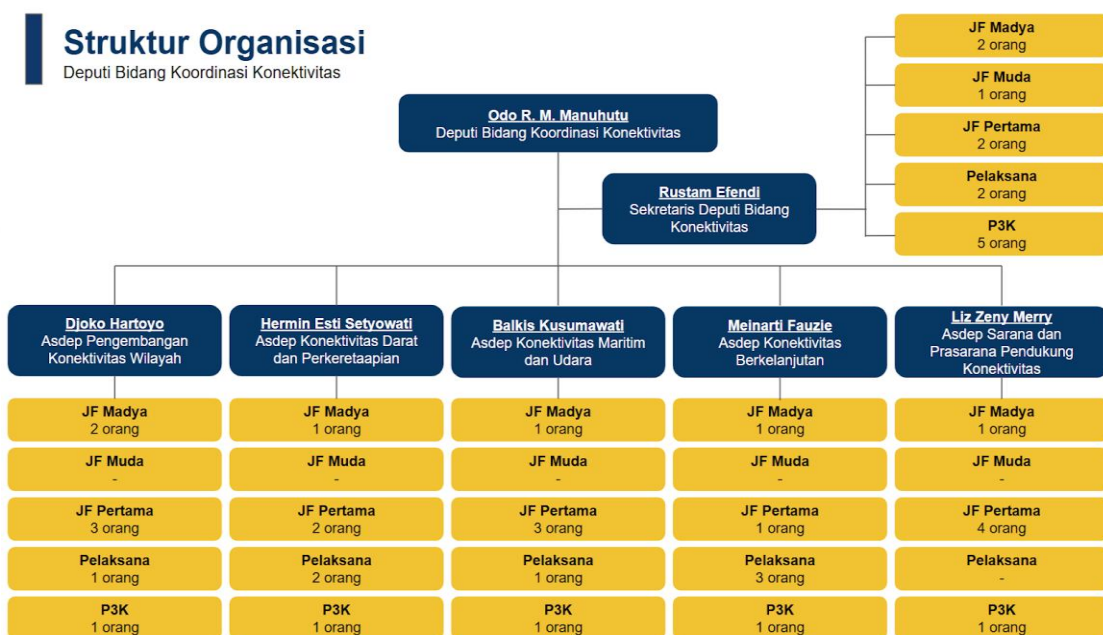


4. Pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang konektivitas; dan
5. Pelaksanaan administrasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas; dan
6. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator.

1.4. Struktur Organisasi

Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas terdiri atas:

1. Sekretariat Deputi;
2. Asisten Deputi Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah;
3. Asisten Deputi Konektivitas Darat dan Perkeretaapian;
4. Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara;
5. Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan;
6. Asisten Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas.



Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas mempunyai tugas untuk melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Sekretariat Deputi menyelenggarakan fungsi, yaitu:

- 1) koordinasi penyusunan rencana program, kegiatan, dan anggaran;
- 2) koordinasi pemantauan, analisis dan evaluasi program, anggaran, dan capaian kinerja;





- 3) pemberian dukungan pengelolaan data dan sistem informasi;
- 4) pemberian dukungan administrasi dalam penyusunan peraturan, perundang-undangan, kerja sama, ketatausahaan, organisasi dan tata laksana, sumber daya manusia, kearsipan, dan keuangan;
- 5) pemberian dukungan layanan pimpinan, pengelolaan rumah tangga, perlengkapan, dan barang/jasa, serta penatausahaan barang milik negara;
- 6) koordinasi penyusunan laporan; dan
- 7) koordinasi dukungan pelaksanaan reformasi birokrasi

Asisten Deputi Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah mempunyai tugas melaksanakan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang pengembangan konektivitas antar wilayah. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Asisten Deputi Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang pengembangan konektivitas antar wilayah;
- 2) penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu di bidang pengembangan konektivitas antar wilayah; dan
- 3) pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang pengembangan konektivitas antar wilayah.

Asisten Deputi Konektivitas Darat dan Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda Pembangunan nasional di bidang konektivitas darat dan perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Asisten Deputi Konektivitas Darat dan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang konektivitas darat dan perkeretaapian;
- 2) penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu di bidang konektivitas darat dan perkeretaapian; dan
- 3) pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang konektivitas darat dan





perkeretaapian.

Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara mempunyai tugas melaksanakan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas maritim dan udara. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang konektivitas maritim dan udara;
- 2) penyiapan pelaksanaan kebijakan pengendalian kementerian/lembaga yang terkait dengan isu di bidang konektivitas maritim dan udara; dan
- 3) pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang konektivitas maritim dan udara.

Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan mempunyai tugas melaksanakan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas berkelanjutan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang konektivitas berkelanjutan;
- 2) penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu di bidang konektivitas berkelanjutan; dan
- 3) pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang konektivitas berkelanjutan.

Asisten Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas mempunyai tugas melaksanakan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu di bidang sarana dan prasarana pendukung konektivitas. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Asisten



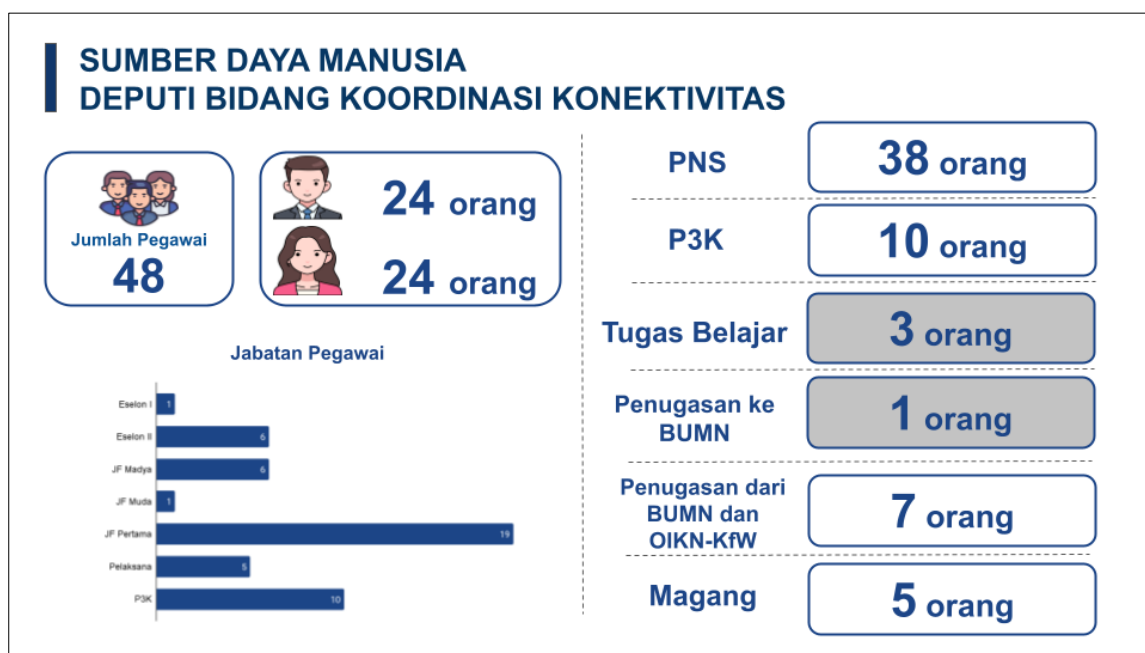


Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang sarana dan prasarana pendukung konektivitas;
- 2) penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang sarana dan prasarana pendukung konektivitas; dan
- 3) pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang sarana dan prasarana pendukung konektivitas.

1.5. Sumber Daya Manusia

Dalam menjalankan tugas dan fungsi, Deputi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas didukung oleh Sumber Daya Manusia yang berjumlah 48 orang dengan rincian kompetensi dan gender sebagai berikut:



Gambar 1. 2 Komposisi Sumber Daya Manusia Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

1.6. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana yang mendukung kelancaran dalam melaksanakan tugas Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas triwulan I tahun 2026 dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 1. 1 Daftar Ruang Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

No	Uraian	Jumlah	Keterangan
1.	Ruang Deputi	1	Sisi Selatan
2.	Ruang Sekretaris Deputi (Sesdep)	1	Sisi Selatan
3.	Ruang Asisten Deputi Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah	1	Sisi Selatan
4.	Ruang Asisten Deputi Konektivitas Darat dan Perkeretaapian	1	Sisi Selatan
5.	Ruang Asisten Deputi Maritim dan Udara	1	Sisi Selatan
6.	Ruang Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan	1	Sisi Selatan
7.	Ruang Asisten Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas	1	Sisi Selatan
8.	Ruang Jabatan Fungsional Madya	1	Sisi Selatan
9.	Ruang Jabatan Fungsional Pertama dan Muda, Pelaksana, serta PPPK	1	Sisi Utara
10.	Ruang Rapat	1	Sisi Utara
11.	Ruang Lobby/Tunggu	1	Sisi Utara
12.	Ruang Mesin Fotocopy	1	Sisi Utara
13.	Ruang Mushola	1	Sisi Utara
14.	Ruang Pantry	1	Sisi Utara
15.	Ruang Locker Pegawai	1	Sisi Utara
16.	Toilet	2	Sisi Barat

1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika penyajian Laporan Kinerja adalah sebagai berikut:

1. Bab I Pendahuluan: Pada bab ini menjelaskan secara umum mengenai kedudukan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas, tugas dan fungsi, organisasi, peran strategis, sumber daya, serta sistematika penulisan.
2. Bab II Perencanaan Kinerja: Bab ini menjelaskan secara ringkas keterkaitan antar dokumen perencanaan dan penentuan indikator-indikator yang tertuang dalam dokumen perencanaan dan perjanjian kinerja. Bab ini terdiri dari rencana strategis, target kinerja, perjanjian kinerja dan pengukuran kinerja.
3. Bab III Akuntabilitas Kinerja: Pada bab ini menjelaskan capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas disertai dengan analisis keberhasilan pencapaian kinerja Sasaran Strategis untuk periode tahun anggaran 2025 berikut dengan realisasi anggaran yang dipergunakan untuk mencapai kinerja tersebut.
4. Bab IV Penutup: Bab ini sebagai penutup yang akan menguraikan kesimpulan dan tindak lanjut terhadap pencapaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas selama triwulan I tahun 2026.
5. Lampiran: Berisi dokumen yang mendukung informasi terkait Bab sebelumnya.



BAB II PERENCANAAN KINERJA

2.1. Perencanaan Kinerja

Perencanaan Kinerja merupakan penetapan program kegiatan dan anggaran yang akan dilakukan pada tahun anggaran 2026. Penetapan kegiatan dan indikator kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang akan dicapai. Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas diwujudkan dari sasaran program dengan keluaran yang berbentuk *outcome*.

Dikarenakan dokumen Renstra yang masih dalam tahap penyusunan, maka laporan kinerja ini berbasis perjanjian kinerja yang mengacu pada RPJMN. Sasaran program dan indikator kinerja yang tertuang dalam dokumen Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2026 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2. 1 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Tahun 2026

SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM		TARGET KINERJA
SP.1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan	IKSP.1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%
SP.2	Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Bidang Konektivitas yang Berkualitas	IKSP.2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%
		IKSP.2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,2
SP.3	Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	IKSP.3.1	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86
		IKSP.3.2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86

Sumber: Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas (2026)

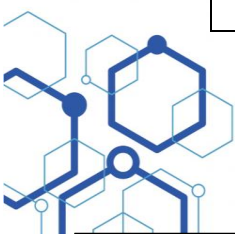




Detail rincian kinerja dari masing-masing Indikator Kinerja Sasaran Program Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2026 adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Rincian Kinerja dari Indikator Kinerja 2026

INDIKATOR KINERJA		JUDUL KINERJA/RINCIAN KINERJA	TARGET TAHUNAN (%)	JADWAL KELUARAN (TW)			
				I	II	III	IV
IKSP. 1.1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	1. Jumlah perjalanan kereta api	100				✓
		2. <i>On time performance</i> penerbangan	100				✓
		3. Peningkatan volume angkutan laut	100				✓
		4. Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	100				✓
		5. Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	100				✓
		6. Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten	100				✓
		7. Volume angkutan penyeberangan	100				✓
		8. Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	100				✓
		9. Waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional	100				✓
IKSP. 2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	1. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik	100	✓	✓	✓	✓
		2. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Penyelenggaraan Perkeretaapian Nasional	100	✓	✓	✓	✓
		3. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Percepatan Penanganan Kendaraan <i>Over Dimension Over Loading</i> (ODOL)	100	✓	✓	✓	✓
		4. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan dan Keselamatan Maritim	100	✓	✓	✓	✓





INDIKATOR KINERJA		JUDUL KINERJA/RINCIAN KINERJA	TARGET TAHUNAN (%)	JADWAL KELUARAN (TW)			
				I	II	III	IV
		5. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Pengembangan Jaringan Pelabuhan dan Bandar Udara Terpadu	100	✓	✓	✓	✓
		6. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Dekarbonisasi Sektor Transportasi	100	✓	✓	✓	✓
		7. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Penguatan Tata Kelola Sarana dan Prasarana Konektivitas	100	✓	✓	✓	✓
		8. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Percepatan Pengembangan Ekosistem Aviasi	100	✓	✓	✓	✓
IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	Nilai Survei Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	100				✓
IKSP 3.1	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	100			✓	
IKSP 3.2	Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	100			✓	





2.2. Dukungan Anggaran Kinerja

Pada Tahun 2026, dukungan anggaran terhadap pencapaian indikator kinerja seperti pada tabel berikut:

Tabel 2. 3 Rincian Pagu Anggaran per IKU

SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM		TARGET KINERJA	ANGGARAN
SP.1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan	IKSP.1.1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%	Rp2.546.488.000
SP.2	Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Bidang Konektivitas yang Berkualitas	IKSP.2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%	Rp7.402.798.000
		IKSP.2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,2	Rp15.000.000
SP.3	Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	IKSP.3.1	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	Rp252.112.000
		IKSP.3.2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	Rp89.019.000

2.3. Pengukuran Kinerja

- IKU 1. Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas** diukur berdasarkan perhitungan jumlah perjalanan kereta api, *on time performance* penerbangan, peningkatan volume angkutan laut, jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan, penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan, peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten, volume angkutan penyebrangan, dan jumlah penumpang angkutan kereta api.
- IKU 2. Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas** diukur berdasarkan rekomendasi kebijakan yang dihasilkan untuk penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas.
- IKU 3. Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian** diukur berdasarkan tingkat kepuasan pelayanan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dengan melakukan survei kepuasan pelayanan ke kementerian/lembaga/stakeholders terkait yang berada di bawah koordinasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.





- 4. IKU 4. Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas** diukur berdasarkan hasil penilaian mandiri atas pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas oleh Inspektorat.
- 5. IKU 5. Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas** diukur berdasarkan hasil evaluasi KemenPANRB terhadap pelaksanaan SAKIP di lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan.

Penghitungan capaian kinerja adalah dengan membandingkan nilai realisasi capaian dengan target yang ditetapkan. Berdasarkan rancangan Perjanjian Kinerja, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas memiliki lima Indikator Kinerja yakni (1) Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas (2) Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas (3) Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas (4) Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dan (5) Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.





BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

3.1. Capaian Kinerja Organisasi

Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja pada setiap indikator kinerja Sasaran Program (IKSP) di lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Capaian kinerja diukur dari perjanjian kinerja yang memuat sasaran strategis dan indikator kinerja utama. Setelah pengukuran dilakukan, langkah selanjutnya adalah melakukan analisis terhadap capaian kinerja tersebut. Secara umum, substansi muatan sasaran program dan indikator kinerja pada Perjanjian Kinerja tetap mengacu pada sasaran strategis dan indikator pada Renstra. Adapun capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada Triwulan I Tahun 2026 sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2026

SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA		TARGET	REALISASI Per-TRIWULAN				TARGET AKHIR RENSTRA 2026
			2026	I	II	III	IV	
Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan	IKSP.1.1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%	25%	50%	75%	100%	94%
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Bidang Konektivitas yang Berkualitas	IKSP2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%	25%	50%	75%	100%	94%
	IKSP2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,2	-	-	-	3,2	3,2
Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	IKSP3.1	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	-	-	-	86	81
	IKSP3.2	Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	-	-	-	86	76





Pada triwulan I tahun 2026, pelaksanaan kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas difokuskan pada penguatan fungsi koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan lintas kementerian/lembaga. Capaian pada periode ini masih didominasi oleh proses perencanaan, konsolidasi program serta penyusunan kebijakan sebagai fondasi untuk percepatan implementasi program sebagai fondasi untuk percepatan pelaksanaan pada triwulan berikutnya.

3.2. Analisis Capaian Kinerja

3.2.1. Sasaran Program 1: Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan

Sasaran Program ini bertujuan untuk meningkatkan keterpaduan dan aksesibilitas sistem transportasi guna mendukung mobilitas masyarakat, kelancaran distribusi barang, serta pemerataan pembangunan wilayah. Sasaran program ini diukur berdasarkan indikator kinerja Presentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas. Sasaran Program ini diukur berdasarkan satu indikator kinerja yaitu persentase capaian target pembangunan bidang konektivitas.

Indikator kinerja pada sasaran ini memiliki level ultimate outcome dengan bobot sebesar 0,4 dari total capaian kinerja dan ditetapkan menjadi Indikator Kinerja Utama (IKU) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Adapun capaian IKU pada triwulan I 2026 sebesar 61,23%, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Capaian Indikator Kinerja SP.1

No	Nama IKU	Target 2026	Realisasi TW I 2026	Capaian (%)
1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%	61,23%	61,23%

a. IKSP 1.1: Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas

Indikator ini mengukur tingkat pencapaian target pembangunan di sektor konektivitas yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan nasional, baik menengah (RPJMN) maupun tahunan (RKP). Persentase capaian dihitung berdasarkan realisasi terhadap target yang direncanakan dalam pembangunan infrastruktur transportasi, integrasi antarmoda, peningkatan aksesibilitas wilayah, serta optimalisasi sistem logistik nasional.

Indikator ini menjadi tolak ukur efektivitas pelaksanaan program dan kebijakan dalam meningkatkan konektivitas nasional. Pencapaiannya mencerminkan sejauh mana pembangunan sektor transportasi berjalan sesuai rencana guna mendukung





mobilitas masyarakat, kelancaran arus barang dan jasa, serta pertumbuhan ekonomi yang merata dan berkelanjutan.

Target yang ingin dicapai pada 2026 yaitu mengukur sejauh mana capaian indikator pembangunan sektor konektivitas pada RPJMN 2025-2029 dan melakukan identifikasi atas kendala dan tantangan yang dihadapi oleh Kementerian pengampu dalam pencapaiannya.

Indikator kinerja ini dihitung dengan menggunakan formula:

$$\frac{\text{Total Presentase Capaian Indikator
Pembangunan yang Dikoordinasikan}}{\text{Jumlah Indikator Pembangunan yang
Dikoordinasikan}} \times 100\%$$

Adapun cakupan capaian target pada Indikator Kinerja tersebut dirinci sebagai berikut:

- 1) Jumlah perjalanan kereta api;
- 2) On time performance penerbangan;
- 3) Peningkatan volume angkutan laut;
- 4) Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan;
- 5) Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan;
- 6) Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten;
- 7) Volume angkutan penyeberangan;
- 8) Jumlah penumpang angkutan kereta api.

Kegiatan pemantauan dan evaluasi capaian RPJMN Sektor Konektivitas rutin dilaksanakan pada periode triwulanan, namun pada triwulan I 2026 baru akan dijadwalkan pada bulan Mei 2026. Kegiatan dilakukan bersama pihak-pihak yang terkait dalam pencapaian indikator ini yaitu Kementerian Perhubungan, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, Kementerian Pekerjaan Umum, serta Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan.

Terdapat lima permasalahan utama di bidang pengembangan konektivitas, yaitu (i) tingginya biaya logistik nasional, (ii) ketimpangan infrastruktur antar wilayah, (iii) kinerja transportasi perkotaan belum optimal, (iv) tingkat keselamatan transportasi perlu mendapat perhatian, dan (v) kapasitas dan kualitas infrastruktur transportasi yang belum memadai.

Tujuan utama pengembangan sektor konektivitas Indonesia sampai dengan tahun 2029 adalah menurunkan biaya logistik nasional dari 14,1% (2023) menjadi



12,5% terhadap PDB, melalui penguatan integrasi transportasi multimoda dan peningkatan efisiensi infrastruktur transportasi laut, darat, udara, dan perkeretaapian.

Pencapaian delapan Indikator Program Prioritas (PP) RPJMN pada triwulan I tahun 2026 secara umum menunjukkan seluruh indikator *on-track* dalam progres pencapaiannya, namun beberapa indikator pencapaiannya masih dibawah 50%. Adapun capaian Indikator Kinerja Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas pada triwulan I 2026 adalah sebagai berikut:

Indikator Program Prioritas	Satuan	Baseline	Target 2026	Realisasi Tw I 2026	Persentase
 1 Volume Angkutan Penyeberangan	Juta Kendaraan	11,5 (2023)	11,8	3,46	29,32
 2 Penurunan Rasio Fatalitas Kecelakaan Jalan	Persen	53,68 (2023)	67	92,51	138,07
 3 Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685 (2023)	870	235,91 (DIKA -120,75) + (DIPD 115,17)	27,12
 4 Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86 (2024)	0,95	0,92	97,05
 5 Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501 (2024)	538	140,62	26,14
 6 Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	Persen	5,6 (2023)	14	3,72	26,57%
 7 On Time Performance Penerbangan	Persen	72,46 (2023)	81	76,89	94,93%
 8 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	Persen	85,5 (2023)	86	43,73	50,85%

Gambar 3. 1 Prioritas Nasional dan Kerangka Kebijakan terkait Konektivitas
Sumber: Bappenas dan Kemenhub (TW I 2026)

Perkembangan Isu Target Pembangunan Bidang Konektivitas

1. Pada 19 Februari 2026, telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Monitoring dan Evaluasi RPJMN Tahun 2025 dan Rencana Pencapaian Target RPJMN 2026. Rapat bertujuan untuk membahas pencapaian dan evaluasi target RPJMN sektor Konektivitas pada 2025 serta kendala yang dihadapi dalam pencapaian target tersebut.
2. Sebagaimana telah diamanahkan dalam Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025 – 2029, Kementerian Perhubungan mendapatkan tugas untuk menyelesaikan delapan indikator Program Prioritas (PP) dan 23 indikator Kegiatan Prioritas (KP).
3. Pencapaian delapan indikator PP per Triwulan IV 2025 adalah tujuh indikator telah melampaui target dan satu indikator (On Time Performance Penerbangan) belum mencapai target (masih on track) dengan realisasi sebesar 74,50% dari target 80% (capaian 93,12%).
4. Kementerian Perhubungan telah melakukan koordinasi dengan Kementerian



PPN/Bappenas terkait penyesuaian target On Time Performance (OTP) Tahun 2026. Telah diusulkan draf penyesuaian target yang disusun berdasarkan baseline tahun 2025. Terkait perbedaan data dengan BPKP, telah dilakukan rapat koordinasi untuk melakukan klarifikasi dan penyeselarasan data. Saat ini sedang dilakukan tindak lanjut berupa penyempurnaan sistem serta proses revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015; dan

5. Berdasarkan Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK), terdapat lima pilar aksi keselamatan jalan. Pilar tersebut terdiri dari: (i) Pilar 1: Sistem yang berkeselamatan, (ii) Pilar 2: Jalan yang berkeselamatan, (iii) Pilar 3: kendaraan yang berkeselamatan, (iv) Pilar 4: pengguna jalan yang berkeselamatan, dan (v) Pilar 5: penanganan korban kecelakaan. Sebagai penanggung jawab Pilar 3, Kemenhub diberikan kewenangan mengoordinasikan dan mengendalikan kebijakan terkait:
 - i. penyempurnaan regulasi keselamatan kendaraan;
 - ii. penyelenggaraan uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor;
 - iii. penguatan sistem informasi pengujian kendaraan;
 - iv. penegakan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan;
 - v. penerapan standar teknis keselamatan sesuai kaidah internasional; dan
 - vi. penguatan manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum. monitoring dan evaluasi pelaksanaan RUNK perlu diselaraskan dengan monitoring dan evaluasi berkala atas capaian RPJMN.

Kendala untuk Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas

1. Target OTP dalam RPJMN sebesar 85% dinilai sulit tercapai dengan kondisi ekosistem penerbangan saat ini. Selain penyesuaian metode perhitungan, terdapat rencana penguatan implementasi *Airport Collaborative Decision Making* (ACDM) dan *Airport Operation Control Center* (AOCC) pada lima bandara primer/open sky (CGK, DPS, KNO, UPG, SUB).
2. Faktor penyebab keterlambatan penerbangan didominasi oleh:
 - vii. manajemen Airlines: (1) ketidaksiapan pesawat udara (kerusakan pesawat); (2) keterlambatan ground handling; dan (3) menunggu penumpang check-in, transfer, dan/atau connecting flight; dan
 - viii. faktor teknis operasional (disebabkan kondisi bandara saat proses keberangkatan dan kedatangan): (1) Bandara keberangkatan atau tujuan tidak dapat digunakan untuk operasional Pesawat, (2) lingkungan menuju





bandar udara, atau landasan terganggu fungsinya, (3) terjadinya antrean pesawat (take off/landing) atau (departure slot time di bandara), dan (4) keterlambatan pengisian bahan bakar.

Rekomendasi dan Rencana Tindak Lanjut Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas

Pada Rapat Koordinasi Monev RPJMN Tahun 2025 dan Rencana Pencapaian Target RPJMN 2026, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas memberikan arahan yaitu:

2. Kemenhub agar melakukan pemetaan wilayah/kota dengan tingkat kecelakaan tinggi, dengan target pemetaan selesai di Maret 2026. Selanjutnya, perluasan pilot project peningkatan keselamatan dilakukan berdasarkan skala prioritas dan diselaraskan dengan pelaksanaan RUNK dan RAK LLAJ hingga ke tingkat daerah;
3. Terkait dengan On Time Performance (OTP), Kemenhub agar:
 - i. meninjau kembali parameter toleransi keterlambatan yang digunakan dalam pengukuran OTP untuk menetapkan ambang batas keterlambatan maupun metodologi pengukuran OTP, target penyelesaian pada Juni 2026; dan
 - ii. meninjau dan menyelaraskan kembali target OTP yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029 agar sejalan dengan metodologi pengukuran OTP yang telah diperbarui dan mencerminkan tingkat kompleksitas atau kondisi operasional penerbangan Indonesia.
4. Kemenhub dan Bappenas agar berkoordinasi untuk penajaman aspek maritim pada RPJMN, terutama peningkatan jumlah pergerakan orang lewat udara dan laut, menyesuaikan lansekap Indonesia sebagai negara maritim;
5. Kemenhub agar melakukan percepatan penyelesaian RUU Sistranas sebagai paying hukum penguatan pengembangan intermoda;
6. Akan dilakukan pertemuan dengan Wamen PU, Sekjen Kemenhub, Wamen PPN, dan Kapolri terkait isu penurunan tingkat fatalitas. Selanjutnya juga akan dilakukan pertemuan dengan Dirjen Hubud, Dirjen Hubla, dan Kepala BPSDM terkait indikator RPJMN yang sulit tercapai pada 2026; dan
7. Akan dilakukan Rakor tingkat Menko pada April 2026 dengan agenda monev indikator RPJMN yang sulit tercapai, Rencana Umum Nasional Keselamatan, dan Pengembangan Kereta Api Trans Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi.





3.2.2. Sasaran Program 2: Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas

Maksud dari sasaran ini yakni menunjukkan pelaksanaan tugas dan fungsi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yaitu koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan bidang konektivitas di Kementerian/Lembaga terkait. Keberhasilan pelaksanaan tugas ini akan mendukung peningkatan konektivitas transportasi nasional.

Pada Triwulan I Tahun 2026, capaian kinerja pada sasaran ini menunjukkan perkembangan yang cukup positif, khususnya dalam hal penguatan peran koordinasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dalam menangani berbagai isu strategis lintas sektor.

Dalam pelaksanaannya, Deputi Bidang Koordinasi Pemerataan Pembangunan Wilayah, Agraria dan Tata Ruang telah memfasilitasi berbagai forum koordinasi, baik dalam bentuk rapat koordinasi, focus group discussion, maupun konsultasi lintas kementerian/lembaga.

Capaian ini menunjukkan bahwa fungsi koordinasi dan sinkronisasi telah berjalan dengan baik, ditandai dengan meningkatnya keselarasan program antar K/L serta mulai teridentifikasinya solusi atas berbagai permasalahan strategis. Namun demikian, tingkat penyelesaian isu strategis secara menyeluruh masih memerlukan waktu, mengingat kompleksitas permasalahan yang bersifat lintas sektor dan memerlukan dukungan regulasi serta komitmen bersama.

Tabel 3. 3 Capaian Indikator Kinerja SP.2

No	Nama IKU	Target 2026	Realisasi TW I 2026	Capaian (%)
1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%	N/A	N/A
2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,2	3,64	113,9%

a. IKSP 2.1: Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas

Indikator ini mengukur penyelesaian isu strategis yang dikoordinasikan oleh Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Isu strategis merupakan bagian dari program strategis pemerintah dan penugasan dari Menteri Koordinator. Adapun





total isu strategis Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada tahun 2026 yaitu tujuh isu.

Indikator kinerja ini dihitung dengan menggunakan formula:

$$\frac{\text{Jumlah Isu Strategis yang Diselesaikan}}{\text{Jumlah Isu Strategis yang Ditugaskan untuk Diselesaikan}} \times 100\%$$

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik

Program tol laut yang telah dilaksanakan sejak tahun 2015, merupakan upaya pemerintah untuk membangun sistem transportasi laut nasional yang terjadwal, teratur, dan terjangkau. Pelaksanaan program tol laut merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan. Program ini bertujuan untuk menurunkan disparitas harga di berbagai daerah, memperkuat jaringan konektivitas antar wilayah, dan mendukung distribusi barang kebutuhan pokok, serta logistik nasional secara efisien, terutama ke daerah Tertinggal, Terdepan, Terluar dan Perbatasan (3TP). Program tol laut juga dimaksudkan untuk mendorong pemerataan ekonomi, menurunkan ketimpangan wilayah, serta memperkuat integrasi sistem transportasi multimoda antara laut, darat, dan udara.

Akhir tahun 2025 menunjukkan perkembangan yang signifikan, meskipun masih menghadapi tantangan dalam hal efisiensi dan pemerataan distribusi. Hingga 2025, jumlah trayek meningkat menjadi 39 trayek, dengan 37 kapal yang beroperasi, dibandingkan dengan hanya 3 trayek dan 3 kapal pada 2015. Jumlah pelabuhan singgah juga meningkat dari 11 menjadi 109 pelabuhan pada periode yang sama. Muatan yang diangkut juga menunjukkan tren positif, dengan volume mencapai 851,7 ton dan 24.556 TEU pada 2024. Meskipun ada peningkatan, beberapa tantangan masih menghambat optimalisasi Tol Laut seperti muatan balik yang rendah. Muatan balik kapal hanya mencapai sekitar 30%, mengindikasikan potensi kapasitas yang belum dimanfaatkan secara maksimal.

Target yang ingin dicapai pada triwulan I 2026 yaitu (i) draf awal Penyusunan Kepmenko Infra tentang Gugus Tugas Tol Laut, (ii) rapat koordinasi kementerian/Lembaga tentang Gugus Tugas (iii) Monitoring dan laporan data





trayek dan muatan kapal tol laut.

Perkembangan Isu Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik

Pada TW I 2026, sejumlah kegiatan berupa rapat koordinasi termasuk kunjungan kerja telah dilaksanakan dalam rangka optimasi tol laut, yaitu:

1. Pada 5 Februari 2026, telah dilaksanakan FGD Pendalaman Isu Strategis dan Kendala Penyelenggaraan Layanan Transportasi Bersubsidi secara hybrid dipimpin oleh Direktur Konektivitas dan Infrastruktur Logistik (KemenPPN/Bappenas) dan dihadiri juga oleh Sesdep D2 Kemenko Infra, Direktur Sistem dan Layanan Integrasi Transportasi Antarmoda Kemenhub, serta perwakilan dari Kemendes PDT, Kemendag, Kemendagri, dan akademisi/ahli/praktisi. FGD bertujuan untuk (a) upaya optimalisasi potensi penguatan layanan transportasi bersubsidi secara terpadu, (b) identifikasi permasalahan utama penyelenggaraan transportasi bersubsidi pada masing-masing moda dari aspek perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian, dan (c) inventarisasi isu strategis perencanaan transportasi bersubsidi lintas moda;
2. Pada 12 Februari 2026, telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Trayek dan Muatan Tol Laut bersama Direktur Sarana Perdagangan dan Logistik Kementerian Perdagangan yang bertempat di Kantor Kementerian Perdagangan. Rapat bertujuan untuk membahas trayek dan muatan Tol Laut pada tahun anggaran 2026, serta usulan Bank Indonesia terkait pemanfaatan tol laut untuk distribusi uang ke beberapa daerah tertentu;
3. Pada 19 Februari 2026, menghadiri Rapat Koordinasi Antisipasi Penumpukan Hewan Kurban 2026 yang diselenggarakan oleh Kemenko Pangan. Rapat dibuka oleh Plt. Asisten Deputi Peningkatan Daya Saing Produk Peternakan Kemenko Pangan. Rapat diikuti oleh perwakilan dari Kemenhub, Kementan, Barantan, Pemda NTB, Pemda DI Jakarta, Pemda Jawa Barat, Pemda Banten, Pelni, ASDP, dan Pelindo. Rapat bertujuan untuk membahas dua agenda yaitu: (a) Pembahasan penambahan trayek kapal ternak untuk menghindari penumpukan truk di pelabuhan termasuk tol laut dan (b) Identifikasi proyeksi kebutuhan hewan kurban pada tahun 2026;
4. Pada 27 Februari 2026, menghadiri Rapat Penguatan dan Reformasi Tata Kelola Logistik Nasional yang diselenggarakan oleh Kantor Staf Presiden (KSP). Rapat dibuka oleh Tenaga Ahli Utama Kedeputian II KSP. Rapat turut dihadiri oleh Deputi Bidang Karantina Hewan Barantan, Asdep Fasilitasi Perdagangan dan Pengembangan Ekspor Kemenko Perekonomian, Asisten Deputi Sistem





Distribusi Pangan Kemenko Pangan, Direktur Sarana Perdagangan dan Logistik Kemendag, Kepala Subdirektorat Efisiensi Proses Bisnis Ekspor LNSW, serta perwakilan dari Bappenas dan Setdukab. Rapat bertujuan untuk membahas empat agenda yaitu: (a) Akselerasi Penetapan Rancangan Peraturan Presiden (Perpres), (b) Pembentukan dan Mandat Satgas Logistik Nasional, (c) Mandatori Implementasi Single Submission (SSm) Pengangkut dan Integrasi Data SSm Ekspor, dan (d) Pengembangan Dashboard Satu Data Logistik Nasional. RPerpres mengamanatkan pembentukan Satgas Penguatan Logistik Nasional yang dipimpin oleh Kemenko Perekonomian untuk menjadi koordinator kebijakan lintas kementerian/lembaga. Satgas dimaksudkan sebagai mekanisme koordinasi operasional yang jelas: menetapkan peran, mekanisme pelaporan, dan titik pengambilan keputusan supaya tidak muncul tumpang-tindih di lapangan;

5. Pada 3-4 Maret 2026, telah melaksanakan kunjungan ke NTB dalam rangka penanganan isu penumpukan angkutan hewan ternak di wilayah NTB. Adapun rangkaian kunjungan kerja sebagai berikut: a. kunjungan lapangan ke Pelabuhan Gili Mas, Pelabuhan Penyeberangan Lembar, dan Balai Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan NTB di Kabupaten Lombok Tengah; dan b. menghadiri Rapat Koordinasi Kelancaran Lalu Lintas Ternak NTB Menuju Pulau Jawa bertempat di Kantor Dinas Perhubungan NTB di Kota Mataram. Kunjungan bertujuan untuk menindaklanjuti isu penumpukan angkutan hewan ternak menjelang Hari Raya Idul Adha di Wilayah NTB, antara lain: (i) penambahan trayek kapal untuk hewan ternak termasuk tol laut, (ii) penumpukan truk di dalam dan di luar area pelabuhan, dan (iii) kesiapan fasilitas badan karantina untuk menunjang penyeberangan hewan ternak dan hasil perkebunan; dan
6. Pada 30 Maret 2026, telah menghadiri rapat koordinasi dengan anggota satgas sebagai tindak lanjut Surat Keputusan Gubernur NTB Nomor 100.3.3.1-127 Tahun 2026 Tentang Pembentukan Satuan Tugas Terpadu Pelaksanaan Lalu Lintas Hewan Qurban 2026. Rapat dilakukan secara daring dan dipimpin oleh Plh Sekda Provinsi NTB, serta dihadiri oleh Asdep Logistik Pangan Dalam Negeri Kemenko Pangan, Kepala Dinas Peternakan NTB, Kepala Dinas Perhubungan NTB, anggota satgas, perwakilan KSOP Kelas III Lembar dan Asosiasi Peternak/Pengusaha Hewan Ternak di Wilayah NTB. 2. Rapat bertujuan untuk membahas pelaksanaan lalu lintas Hewan Qurban 2026, terkait isu utama yaitu



(1) pengaturan kuota dan (2) durasi untuk manajemen waktu serta pergerakannya.

Kendala/ Hambatan Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik

1. Terdapat lima permasalahan dan tantangan dalam penyelenggaraan pelayaran perintis dan tol laut yaitu: (a) banyak usulan jaringan trayek namun terbatasnya armada kapal perintis dan tol laut; (b) banyak pelabuhan singgah yang diusulkan oleh pemda belum dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan. Terhadap pelabuhan singgah yang tidak memiliki fasilitas pelabuhan dan tidak dapat disandari oleh kapal perintis, pemerintah daerah wajib menjamin penyediaan kapal feeder; (c) memastikan jaminan keamanan dan keselamatan terhadap kru dan kapal oleh pemda. Sebagai antisipasi jangka pendek, pemda wajib menyediakan personal safety equipment; (d) belum terintegrasinya jadwal pelayanan kapal perintis antar trayek; dan (e) keterbatasan alokasi anggaran;
2. Terkait Hewan Kurban, seluruh kapal beroperasi dalam skema subsidi (PSO) sehingga penambahan trayek tidak dapat dilakukan tanpa penambahan kapal baru. Dengan kondisi tersebut, ruang kebijakan untuk membuka rute tambahan sangat terbatas. Usulan penambahan channel muat melalui Pelabuhan Badas diajukan untuk mengurangi tekanan di Lembar dan Gili Mas. Opsi pengalihan jalur melalui Pelabuhan Padang Bai dan Pelabuhan Gilimanuk juga pernah diterapkan, namun perlu mitigasi ketat terkait kebijakan kesehatan hewan di Bali;
3. Distribusi ternak dari NTB ke Pulau Jawa menjelang Idul Adha 2026 berpotensi mengalami peningkatan signifikan, terutama pada periode H-50 sampai H-30. Berdasarkan tren tahun 2023–2025, puncak pengiriman terjadi pada April 2025, dengan 15.019 ekor sapi menuju DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten. Untuk tahun 2026, puncak pergerakan diprediksi terjadi pada 25–26 Maret hingga 6 April sehingga perlu langkah antisipatif sejak awal. Berdasarkan perhitungan dari asosiasi, potensi pergerakan kendaraan angkutan hewan ternak pada 2026 diperkirakan mencapai 400-500 unit tronton; dan
4. Update per hari ini (30 Maret 2026), surat rekomendasi dan Surat Persetujuan (SP) telah diterbitkan untuk 11.000 ekor namun tercatat baru sekitar 2.000 ekor yang melakukan pergerakan. Sehingga perlu menjadi perhatian tim satgas untuk percepatan mobilisasi 9.000 ekor yang telah memegang dokumen lengkap guna menghindari penumpukan di hilir.



Rekomendasi dan Tindak Lanjut Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik.

1. KemenPPN/Bappenas, Kemenhub, dan Kemenkeu agar berkoordinasi untuk mengupayakan integrasi layanan transportasi bersubsidi mulai dari perencanaan, pendanaan, dan penyelenggaraan (termasuk di dalamnya pelayanan dan sistem digital serta inisiasi kerja sama dengan swasta dengan jangka waktu multi years);
2. KemenPPN/Bappenas, Kemenhub dan Pemda terkait agar berkoordinasi untuk (i) penguatan operator, armada, dan pola pelayanan tol laut serta angkutan udara perintis, (ii) SDM yang berkompetensi khusus, (iii) mengkaji kewajiban dan denda keterlambatan pelayanan, (iv) penguatan fungsi perencanaan, pelaksanaan, dan monev, (v) mendorong pemda untuk berperan aktif dalam menunjuk consignee dan menyediakan barang-barang muatan lokal, dan (vi) mendorong peran semua stakeholders dengan forkopimda terkait untuk daerah konflik;
3. Kemenko Perekonomian akan menuntaskan penyempurnaan Rancangan Perpres dengan menyesuaikan periode rencana aksi menjadi 2026–2029 serta menyelesaikan 14 rencana aksi yang masih memerlukan klarifikasi teknis. Hasil perbaikan akan segera disampaikan kembali kepada Kemensetneg untuk proses penetapan oleh Presiden;
4. Dinas Peternakan NTB bersama Dinas Perhubungan NTB akan membuat Satgas Lintas Sektor untuk Penanganan Isu Hambatan Lalu Lintas Angkutan Hewan Ternak melalui SK Gubernur NTB, melibatkan semua pemangku kepentingan di bidang transportasi, peternakan, aparat penegak hukum, dan karantina di Wilayah NTB; dan
5. Strategi untuk lalu lintas hewan qurban 2026 di NTB, adalah sebagai berikut: (a) Pengaturan ritme distribusi untuk mengatasi keterbatasan kapasitas angkut harian dan memaksimalkan kapasitas yang ada, yaitu Pelabuhan Gili Mas/Lembar yang melayani maksimal 35 truk dan jalur Jangkar yang melayani maksimal 10 truk per hari; (b) kanalisasi dan pembatasan pengiriman dari Wilayah Bima (Kabupaten & Kota) maksimal 20 tronton perhari guna menjaga stabilitas arus dan mencegah kemacetan di titik hilir; dan (c) guna memastikan kelancaran dan pengendalian lalu lintas hewan qurban, akan dibentuk pos pantau di masing-masing Kabupaten (Bima, Dompu, dan Sumbawa) yang berlokasi di pelabuhan dan titik batas wilayah. Pos-pos ini akan berfungsi



sebagai titik kendali pergerakan hewan qurban berdasarkan jadwal kapal yang tersedia serta menyediakan rest area untuk armada tronton

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Penyelenggaraan Perkeretaapian Nasional

Transportasi massal, khususnya perkeretaapian, memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Kereta api merupakan moda transportasi yang efisien, berkelanjutan, dan berkontribusi terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat, terutama bagi kelompok menengah dan bawah yang bergantung pada layanan yang terjangkau dan andal. Hal ini sejalan dengan arahan Presiden Republik Indonesia pada 4 November 2025, yang menegaskan bahwa sistem transportasi massal merupakan bagian penting dari kehidupan masyarakat modern.

Dalam kesempatan tersebut, Presiden juga mengarahkan perencanaan dan pengembangan Trans Sumatera Railway, Trans Kalimantan Railway, dan Trans Sulawesi Railway sebagai upaya memperluas konektivitas nasional berbasis rel. Pengembangan ini diharapkan membuka akses wilayah, meningkatkan efisiensi logistik, dan mendorong pemerataan pembangunan di seluruh Indonesia.

Selain itu, Indonesia terus berupaya mengembangkan transportasi massal sebagai bagian dari strategi memperkuat transformasi ekonomi Indonesia ke depan. Pengembangan Kereta Api Berkecepatan Tinggi merupakan bagian dari strategi nasional untuk meningkatkan kualitas infrastruktur dan konektivitas antarwilayah di Indonesia. Kebijakan ini selaras dengan indikator RPJMN 2025–2029, khususnya Prioritas Nasional (PN) 3, yakni Meningkatkan Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar, dengan target peningkatan Indeks Infrastruktur dan Konektivitas dari 66,6 (tahun 2022) menjadi 75,0 pada tahun 2029. Kehadiran Kereta Cepat diharapkan mampu mendorong dan mengakselerasi mobilitas orang dan barang, memangkas waktu tempuh antarwilayah strategis, dan mendorong pertumbuhan kawasan-kawasan ekonomi baru.

Untuk menjamin perencanaan yang terpadu, sinergi kebijakan, keberlanjutan, keamanan, dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional, diperlukan koordinasi dan sinkronisasi lintas sektor dalam pembentukan regulasi yang komprehensif. Disamping itu, dibutuhkan dukungan investasi dan skema pembiayaan yang berkelanjutan.



Target yang ingin diselesaikan pada tahun 2026 adalah mendorong percepatan pengesahan RPerpres tentang Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi dan RPP tentang Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi, serta penyusunan program prioritas pada pengembangan kereta api Trans Sumatera - Kalimantan - Sulawesi sebagaimana Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS). Sedangkan pada triwulan I yaitu (i) monitoring perkembangan RPerpres tentang Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi, (ii) mensinergikan masukan dari K/L terhadap pasal termuat pada RPP tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi, dan (iii) mengidentifikasi program prioritas perkeretaapian nasional berdasarkan Renstra DJKA 2025 - 2029.

Perkembangan Isu Penyelenggaraan Perkeretaapian Nasional

Pada Triwulan I Tahun 2026, Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan telah melaksanakan rapat koordinasi secara rutin untuk memonitor perkembangan berbagai isu strategis. Salah satu perkembangan utama yakni RPerpres tentang Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi telah diparaf oleh seluruh Menteri, kecuali Menkeu. Namun demikian, hasil rapat koordinasi tingkat Menteri pada 5 Maret 2026, Menkeu menyampaikan kesediaannya untuk memberikan paraf disertai catatan yang akan disampaikan kepada Mensesneg.

Selain itu, terdapat usulan perubahan pada beberapa pasal RPP tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi, khususnya pembagian peran antara BPKP dan Kemenhub. Dalam rapat disepakati bahwa BPKP memiliki kewenangan pengawasan terhadap aspek keuangan dan pembangunan. Sedangkan, peran Kemenhub memiliki kewenangan pengawasan terhadap aspek teknis dan operasional. Kesepakatan ini menjadi langkah penting dalam memperjelas tata kelola pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian nasional.

Secara luas, pengembangan perkeretaapian nasional dibagi menjadi empat pilar utama yaitu konektivitas, pelayanan, keselamatan, dan tata kelola. Perencanaan strategis yang dilakukan oleh Ditjen Perkeretaapian (DJKA) Kemenhub merujuk pada Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025–2029, yang memuat daftar kegiatan yang bersifat Prioritas Nasional (PN) maupun yang tercantum dalam Lampiran 4 (Non-PN). Pengembangan infrastruktur perkeretaapian, khususnya pada koridor Trans Sumatera - Kalimantan - Sulawesi, diarahkan untuk memperkuat layanan angkutan barang guna menunjang efisiensi





logistik nasional.

Dari sisi pendanaan, ruang fiskal APBN untuk sektor transportasi hingga tahun 2029 diperkirakan sebesar 217,19 T, yang terbagi menjadi sektor Prioritas Nasional (PN) sebesar 82,6 T dan non-PN sebesar 134,59 T. Sementara itu, total kebutuhan pendanaan sektor transportasi mencapai 932,96 T, sehingga terdapat kesenjangan pendanaan 668,8 T (71,69%) yang perlu dipenuhi melalui sumber non-APBN. Hal ini menegaskan pentingnya keterlibatan skema pembiayaan dan keterlibatan investor.

Lebih lanjut, hasil identifikasi terhadap Renstra DJKA 2025-2029 menghasilkan 52 kegiatan prioritas nasional, yang tersebar berbagai wilayah antara lain (i) 10 kegiatan berlokasi di Pulau Sumatera, (ii) 34 kegiatan berlokasi di Pulau Jawa, (iii) 1 kegiatan berlokasi di Pulau Kalimantan, dan (iv) 7 kegiatan berlokasi di Pulau Sulawesi. DJKA saat ini tengah melakukan reviu Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) yang ditargetkan selesai pada November 2026. Selain itu, DJKA juga akan menyusun master plan pembangunan perkeretaapian untuk Pulau Kalimantan, Sulawesi, dan Sumatera sebagaimana arahan Presiden.

Secara umum, hasil rapat koordinasi pada Triwulan I tahun 2026 menunjukkan kemajuan signifikan. Kemenko Infra melalui Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas, terus memperkuat sinergi lintas kementerian/lembaga dalam rangka percepatan penguatan kerangka hukum dan kelembagaan penyelenggaraan perkeretaapian kecepatan tinggi. Diharapkan, regulasi yang tengah disusun dapat segera disahkan sebagai landasan kokoh. Sejalan dengan itu, penyusunan skema perencanaan terpadu jaringan perkeretaapian Trans Sumatera - Kalimantan - Sulawesi diharapkan mampu memperluas konektivitas nasional, serta mendorong pemerataan pembangunan antarwilayah.

Kendala/ Hambatan Penyelenggaraan Perkeretaapian Nasional

Dalam pelaksanaan kegiatan, terdapat sejumlah kendala yang masih dihadapi antara lain, RPerpres tentang Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi yang masih belum diparaf oleh Menkeu sehingga berdampak pada tertundanya proses pengundangan. Selain itu, adanya usulan perubahan pasal pada RPP tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi menyebabkan dokumen tersebut masih menunggu proses harmonisasi dari Kemenkum.

Disisi perencanaan program, hasil identifikasi sementara antara Renstra DJKA Kemenhub dan RPJMN menunjukkan terdapat 89 kegiatan perkeretaapian yang ditargetkan selesai hingga tahun 2029. Namun demikian, implementasi kegiatan





tersebut berpotensi mengalami penyesuaian seiring dengan berbagai faktor, seperti keterbatasan anggaran, kesiapan lahan, dan kelengkapan dokumen perencanaan.

Dari aspek pendanaan, DJKA menyampaikan pada tahun 2026 alokasi APBN yang diterima sebesar Rp 5 triliun, lebih rendah dibandingkan alokasi awal sebesar Rp 8,7 triliun. Penurunan ini disebabkan oleh adanya blokir anggaran pada sejumlah kegiatan prioritas nasional. Sebagai contoh, pada kegiatan pembangunan Jalur Ganda KA Sepanjang - Wonokromo di Jawa Timur, terdapat blokir anggaran pada sisa pekerjaan sepanjang 7 KM. Saat ini, DJKA sedang berupaya untuk membuka blokir anggaran tersebut agar pelaksanaan kegiatan berjalan sesuai rencana.

Selain kendala pendanaan, hambatan juga terjadi pada aspek kesiapan dokumen perencanaan seperti feasibility study dan detailed engineering design. Proses penyusunan dokumen tersebut memerlukan waktu relatif panjang karena harus melalui tahapan analisis komprehensif, serta memperoleh persetujuan dari Balai Teknis Perkeretaapian dan direktorat terkait. Di samping itu, proses pembebasan lahan juga menjadi tantangan sendiri yang berpotensi mempengaruhi pelaksanaan kegiatan.

Secara keseluruhan, berbagai hambatan tersebut menunjukkan masih adanya perbedaan pandangan antar kementerian/lembaga, khususnya terkait pembagian kewenangan, struktur kelembagaan dan mekanisme pengawasan penyelenggaraan kereta cepat. Selain itu, kesiapan anggaran dan dokumen administrasi lengkap menjadi faktor kunci yang perlu penguatan, guna memastikan kelancaran pelaksanaan program perkeretaapian ke depan.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Penyelenggaraan Perkeretaapian Nasional

Sebagai tindak lanjut atas berbagai kendala yang dihadapi dalam proses penyelesaian isu penyelenggaraan perkeretaapian nasional, telah disiapkan sejumlah langkah strategis. Pertama, penguatan koordinasi lintas kementerian/lembaga dilakukan melalui penjadwalan rapat koordinasi secara berkala, baik pada tingkat Eselon I maupun Eselon II, guna mempercepat proses harmonisasi RPP tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi. Kedua, dilakukan penyusunan draf komite pengembangan perkeretaapian nasional untuk kegiatan pengembangan jaringan perkeretaapian Trans Sumatera - Kalimantan - Sulawesi. Langkah-langkah tersebut diharapkan dapat mempercepat penyelesaian proses penyusunan regulasi serta penyelenggaraan perkeretaapian nasional.





ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Percepatan Penanganan Angkutan Over Dimension Over Loading (ODOL)

Tata kelola transportasi darat di Indonesia saat ini menghadapi berbagai tantangan multidimensi yang kompleks. Permasalahan mencakup inefisiensi dalam perencanaan lintas wilayah, lemahnya penegakan regulasi, serta belum optimalnya koordinasi dan integrasi antar-lembaga dalam hal pengawasan dan pelayanan. Salah satu isu krusial yang memberikan dampak signifikan terhadap infrastruktur, keselamatan, dan perekonomian nasional adalah maraknya praktik kendaraan dengan muatan dan dimensi berlebih, atau yang dikenal sebagai Over Dimension and Over Loading (ODOL).

Praktik ODOL tidak hanya mempercepat degradasi infrastruktur jalan nasional dan daerah, tetapi juga secara langsung meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas serta menimbulkan kerugian ekonomi yang cukup besar dalam jangka panjang. Berdasarkan data terkini, kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan ODOL menyumbang sekitar 11% dari total kecelakaan lalu lintas. Selain itu, hasil pemeriksaan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) pada tahun 2024 menunjukkan bahwa sebanyak 24% kendaraan angkutan barang masih melanggar ketentuan ODOL. Meskipun penegakan hukum telah dilakukan melalui berbagai inisiatif, pelanggaran terhadap aturan ODOL masih terus terjadi. Hal ini disebabkan oleh lemahnya pengawasan di lapangan, kurangnya koordinasi antarinstansi terkait, serta rendahnya kesadaran pelaku usaha terhadap dampak jangka panjang dari praktik ODOL.

Sebagai wujud komitmen pemerintah dalam meningkatkan keselamatan jalan serta efisiensi sistem logistik nasional, diperlukan penyusunan dan implementasi program penanganan ODOL yang lebih terstruktur, kolaboratif, dan berkelanjutan. Program ini harus melibatkan berbagai pemangku kepentingan serta dilaksanakan secara bertahap hingga akhir tahun 2026, guna memastikan terwujudnya sistem transportasi darat yang aman, tertib, dan efisien. Dengan demikian, penerapan kebijakan Zero ODOL pada 1 Januari 2027 dapat berjalan secara optimal dan efektif.

Target yang ingin diselesaikan pada tahun 2026 adalah mendorong percepatan penanganan kendaraan lebih dimensi lebih muatan / ODOL melalui implementasi Rencana Aksi Nasional (RAN) yang termuat pada RPerpres Penguatan Logistik Nasional, sekaligus mempersiapkan pelaksanaan menuju kebijakan Zero ODOL pada 1 Januari 2027. Sedangkan target pada triwulan I 2026





yaitu (i) monitoring perkembangan pengesahan RPerpres tentang Penguatan Logistik Nasional, (ii) mendorong percepatan implementasi RAN penanganan kendaraan lebih dimensi lebih muatan / ODOL bersama K/L terkait, dan (iii) pengusulan konten penanganan kendaraan lebih dimensi lebih muatan pada microsite jaga.id milik KPK.

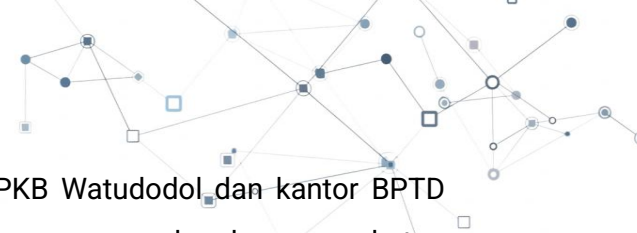
Perkembangan Isu Percepatan Penanganan Angkutan ODOL

Pada Triwulan I Tahun 2026, telah dilaksanakan serangkaian kegiatan koordinasi monitoring implementasi Rencana Aksi Nasional (RAN) Penanganan Kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) secara rutin setiap minggu. Monitoring ini meliputi berbagai isu strategis, antara lain perkembangan RPerpres Penguatan Logistik Nasional yang saat ini masih menunggu ditandatangani oleh Presiden, seluruh Menteri terkait telah memberikan paraf pada dokumen tersebut. Selain itu, pembahasan juga meliputi integrasi data lintas sistem dan kementerian/lembaga, tersedianya mekanisme pendaftaran ulang terhadap kendaraan angkutan barang sesuai ketentuan berlaku, peningkatan, penambahan alat ukur dimensi terhadap pengawasan, pencatatan, serta penindakan kendaraan angkutan barang di fasilitas penimbangan.

Dalam rangka memperluas diseminasi kebijakan Zero ODOL, Kemenko Infra mengusulkan konten edukatif melalui platform jaga.id milik KPK. Inisiatif ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman kepada masyarakat melalui penyediaan informasi yang terbuka dan mudah di akses. Adapun usulan konten yang disampaikan antara lain kampanye tentang kebijakan Zero ODOL, edukasi tentang kebijakan Zero ODOL, dan penanganan pungli pada sektor angkutan darat, serta kanal keluhan dan diskusi.

Seiring dengan penguatan monitoring, turut dilaksanakan kunjungan kerja sebagai bagian dari upaya percepatan implementasi kebijakan. Menko Infra melakukan kunjungan kerja ke Provinsi Sumatera Selatan guna membahas insiden yang disebabkan kendaraan angkutan barang ODOL yang mengangkut batubara, sehingga menyebabkan robohnya jembatan penyeberangan. Dalam kunjungan tersebut, juga dilaksanakan peninjauan ke command center milik Polda Sumsel untuk mengetahui proses pengawasan, pencatatan, dan penindakan kendaraan angkutan barang. Selain itu, dilaksanakan kunjungan kerja di PT Perkebunan Nusantara IV, dengan memberikan sosialisasi kepada para mitra PTPN IV mengenai kebijakan Zero ODOL serta alternatif moda transportasi, seperti kereta





api. Kunjungan kerja lainnya, dilakukan di UPPKB Watudodol dan kantor BPTD Kelas II Bali untuk mengetahui perkembangan penanganan kendaraan angkutan barang lebih dimensi lebih muatan / ODOL, serta implementasi program normalisasi kendaraan bermotor sesuai himbauan Kemenhub sebagaimana tertuang dalam SE Nomor AJ.502/14/20/DJPD/2026.

Secara umum, kegiatan dan keluaran yang tercantum dalam RAN telah memperoleh persetujuan dari kementerian/lembaga terkait dan terus menunjukkan perkembangan positif. Kemenko Infra melalui Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas, terus memperkuat sinergi dan mendorong percepatan pelaksanaan bersama pemangku kepentingan guna mencapai target yang telah ditetapkan.

Kendala/Hambatan Percepatan Penanganan Angkutan ODOL

Pelaksanaan berbagai kegiatan dalam rangka implementasi Rencana Aksi Nasional (RAN) Penanganan Kendaraan ODOL menghadapi sejumlah kendala dan hambatan yang bersifat struktural maupun koordinatif. Salah satu kendala utama adalah keterlambatan penyampaian dokumen RPerpres Penguatan Logistik Nasional kepada Kemensesneg yang melewati tahun 2025, disebabkan keterlambatan paraf dari salah satu Menteri. Kondisi ini menyebabkan dokumen tersebut perlu dievaluasi kembali oleh Kemensesneg bersama Kemenko Perekonomian sebagai pemrakarsa, serta kementerian/lembaga terkait termasuk Kemenko Infra. Keterlambatan ini, pada akhirnya berdampak pada terhambatnya capaian keluaran yang telah ditetapkan dalam RAN Penanganan Kendaraan ODOL. Selain itu, masih terdapat tantangan dalam aspek koordinasi, khususnya belum optimalnya respon dan komitmen sejumlah kementerian/lembaga terhadap isu-isu strategis seperti integrasi data dan sistem antara Kemenhub dengan ETLE Korlantas Polri.

Di sisi lain, kendala yang terjadi pada saat implementasi di lapangan disebabkan karena terbatasnya ketersediaan fasilitas penimbangan, yang berdampak belum optimalnya pengawasan dan pencatatan kendaraan angkutan barang. Hal ini memicu kemacetan yang disebabkan antrian panjang kendaraan di jalan, keterbatasan jumlah operator (SDM), serta kebutuhan perbaikan sarana dan prasarana yang pendukung.

Secara keseluruhan, berbagai hambatan tersebut menunjukkan bahwa meskipun arah kebijakan dan dukungan politik telah terbentuk, masih diperlukan penguatan koordinasi lintas sektor, percepatan respons kebijakan dari K/L, serta





pendekatan implementatif yang lebih adaptif untuk menjawab tantangan di lapangan.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Percepatan Penanganan Angkutan ODOL

Memasuki Triwulan II, kegiatan koordinasi dalam rangka monitoring implementasi Rencana Aksi Nasional (RAN) Penanganan Kendaraan ODOL tetap dilaksanakan secara rutin setiap minggu. Rapat koordinasi ini berfungsi sebagai forum strategis untuk menindaklanjuti isu-isu lintas sektor serta memastikan konsistensi pelaksanaan kebijakan Zero ODOL di tingkat pusat maupun daerah. Sebagai bagian dari penguatan pengambilan keputusan lintas kementerian/lembaga, direncanakan penyelenggaraan Rapat Tingkat Menteri pada Mei 2026 yang difokuskan pada mengevaluasi progres implementasi RAN Penanganan Kendaraan ODOL. Selain itu, juga tengah persiapan diseminasi hasil kajian pengukuran dampak penerapan kebijakan bebas kendaraan lebih dimensi lebih muatan terhadap biaya logistik, inflasi, dan perekonomian di sejumlah Kab/Kota.

Lebih lanjut, sebagai tindak lanjut atas kesepakatan antara DPR RI, Kemenhub, Kemensetneg, Setkab, dan Asosiasi pengemudi, tengah diusulkan penyusunan RKeppenko Infra tentang Tim Koordinasi Peningkatan SDM dan Stimulus bagi Pengemudi Angkutan Barang dalam rangka mendukung penanganan kendaraan lebih dimensi lebih muatan. Inisiatif ini merupakan bagian dari komitmen pemerintah untuk membuka ruang dialog yang konstruktif serta memperkuat kolaborasi dengan masyarakat.

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan dan Keselamatan Maritim

Pengembangan pelabuhan penyeberangan Merak–Bakauheni merupakan agenda strategis untuk memperkuat tulang punggung konektivitas antara Pulau Jawa dan Sumatra. Sebagai simpul logistik nasional, pelabuhan ini tidak hanya menopang mobilitas penumpang, tetapi juga menjamin kelancaran rantai pasok barang. Upaya peningkatan kapasitas, modernisasi fasilitas, dan digitalisasi layanan di kawasan ini menjadi krusial untuk menekan waktu tunggu, mengurangi biaya ekonomi akibat antrean, serta meningkatkan keandalan layanan penyeberangan. Guna mewujudkan hal tersebut, pemerintah telah menetapkan





Kawasan Terintegrasi Merak-Bakauheni sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN) yang memerlukan percepatan penyelesaian.

Dalam pelaksanaannya, pengembangan PSN menghadapi kompleksitas tata kelola karena melibatkan 11 sub-proyek lintas Kementerian/Lembaga dan Badan Usaha, termasuk di antaranya pengembangan infrastruktur oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perhubungan, serta modernisasi layanan oleh PT ASDP Indonesia Ferry. Keselarasan antara dokumen perencanaan, kepastian status lahan, dan integrasi antarmoda, khususnya konektivitas dengan perkeretaapian di Stasiun Merak, menjadi prasyarat yang harus segera dituntaskan. Tanpa koordinasi yang solid, progres pembangunan kawasan berpotensi terhambat oleh tumpang tindih kewenangan dan perbedaan prioritas antar pemangku kepentingan.

Di sisi lain, penguatan keselamatan dan kedaulatan maritim nasional tidak kalah mendesak. Indonesia, sebagai pemilik armada Kapal Berbendera Indonesia (KBI) terbesar dunia untuk kapal di atas 100 GT, memiliki tanggung jawab untuk memastikan seluruh armadanya memenuhi standar keselamatan internasional. Performa teknis KBI menjadi indikator utama yang dinilai oleh Port State Control (PSC) di bawah Tokyo MoU, di mana Indonesia saat ini harus mempertahankan posisi amannya dalam White List. Kegagalan menjaga standar ini tidak hanya berisiko meningkatkan jumlah kapal yang didetensi di luar negeri, tetapi juga mencederai reputasi maritim nasional.

Oleh karena itu, Pemerintah bergerak melalui dua jalur strategis pada tahun 2026: memastikan kejelasan status dan pengampu PSN Kawasan Merak-Bakauheni, serta memperkuat sinergi kelembagaan untuk meningkatkan performa teknis KBI melalui transformasi digital pengawasan kapal dan penguatan kerja sama internasional demi mendukung pencalonan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sebagai anggota penuh International Association of Classification Societies (IACS).

Target Akhir yang ingin diselesaikan pada tahun 2026 adalah (i) mempercepat pembangunan PSN Kawasan Merak-Bakauheni dengan disahkannya Rencana Induk Pelabuhan (RIP) dan terbitnya surat komitmen dari K/L pengampu sebelas sub-proyek, dan (ii) mempertahankan status White List Indonesia melalui peningkatan performa teknis KBI dan penguatan kelembagaan BKI menuju keanggotaan IACS. Sedangkan target pada triwulan I 2026 yaitu (i) tersusunnya informasi status terkini proyek PSN Kawasan Merak-Bakauheni, dan (ii) tersusunnya daftar rencana program kerja, target keluaran, dan lini masa kegiatan





tiap bidang dalam Pokja Peningkatan Performa Teknis KBI.

Perkembangan Isu Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan dan Keselamatan Maritim

Pada Triwulan I 2026, serangkaian rapat koordinasi, audiensi, dan pembahasan teknis telah dilaksanakan untuk mendorong percepatan pengembangan pelabuhan penyeberangan dan penguatan keselamatan maritim, dengan perkembangan sebagai berikut:

1. Perkembangan PSN Kawasan Merak-Bakauheni diawali dari capaian di akhir tahun 2025 yang menjadi fondasi bagi langkah-langkah di Triwulan I. Pada 18 Desember 2025, telah terbit Surat Rekomendasi dari Pemerintah Kota Cilegon, yang disusul dengan terbitnya Surat Rekomendasi dari Pemerintah Kabupaten Lampung Selatan pada 23 Desember 2025. Menyusul hal tersebut, Rencana Induk Pelabuhan (RIP) sebagai dokumen perencanaan utama kawasan langsung diajukan oleh PT ASDP kepada Pemerintah Provinsi Banten dan Lampung, sesuai dengan petunjuk teknis dari Kementerian Perhubungan.
2. Memasuki tahun 2026, fokus beralih pada penyelesaian ketidakpastian status PSN. Pada 23 Februari 2026, telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Pembahasan PSN Kawasan Terintegrasi Merak-Bakauheni yang melibatkan Bappenas, PT ASDP Indonesia Ferry, Pemerintah Provinsi Banten, dan Kementerian Perhubungan (Ditjen Prasarana Perkeretaapian dan Ditjen Integrasi Multimoda). Rapat bertujuan untuk mengklarifikasi kembali perkembangan 11 sub-proyek yang ada. Beberapa temuan penting yang mengemuka dalam rapat tersebut antara lain: (a) RIP yang telah diajukan ke Pemprov Banten masih belum mendapatkan surat rekomendasi, sehingga diperlukan klarifikasi antara ASDP, BPTD, dan Kemenhub mengenai ketepatannya; (b) adanya dilema terkait amanat relokasi Stasiun Merak dalam dokumen RIP, di mana PT KAI menyatakan komitmennya dengan syarat kejelasan lahan, sementara terdapat kekhawatiran akses pejalan kaki akan menjauh bagi penumpang yang notabene bertujuan akhir di kawasan Merak; serta (c) perlunya peninjauan kembali terhadap kajian-kajian terdahulu sebagai dasar pengembangan kawasan yang lebih terpadu.
3. Pada 31 Maret 2026 dilaksanakan audiensi antara Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara Kemenko Infra dengan Direktur Infrastruktur dan Konektivitas Logistik Kementerian PPN/Bappenas. Audiensi ini secara spesifik membahas kebuntuan penetapan PIC Lead/Champion untuk keseluruhan PSN.





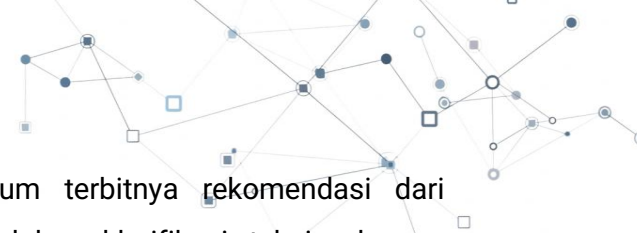
Bappenas menekankan bahwa pendekatan awal sebaiknya diarahkan pada quick wins perbaikan kinerja layanan kapal ferry, alih-alih langsung pada pengembangan kawasan secara luas, mengingat PT ASDP tidak memiliki kewenangan pengembangan kawasan secara mandiri. Pertemuan ini menghasilkan kesepakatan untuk segera memetakan pengampu utama dengan pengawasan dari BPKP pada akhir bulan April.

4. Pada 4 Maret 2026, telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Pokja KBI tingkat Eselon I yang dihadiri oleh tim pengarah beserta seluruh anggota Pokja dari perwakilan kementerian/lembaga terkait. Rapat ini bertujuan untuk memfinalisasi arah kerja Pokja dengan penyampaian lini masa target output atas tiap-tiap bidang Pokja KBI untuk memastikan performa Indonesia tetap bertahan dalam White List. PT Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) menyatakan kesiapan untuk menyusun materi sosialisasi bagi para pemilik kapal guna memperkuat pemenuhan standar internasional yang diperlukan dalam proses penilaian. Selain itu, perlu disepakati integrasi antara dashboard monitoring KBI milik Lembaga National Single Window (LNSW) Kementerian keuangan, dengan dashboard yang dikembangkan oleh Kemenhub serta data dari PT BKI, guna mewujudkan sistem pemantauan detensi kapal yang terpusat dan real-time. Sebagai tindak lanjut rapat tersebut, ditetapkan bahwa setiap bidang Pokja wajib melaksanakan program kerja sesuai lini masa dan menyampaikan laporan pelaksanaan secara berkala setiap tiga bulan sekali kepada Ketua Pokja dan Tim Penasihat, dimulai pada Mei 2026. Lebih lanjut, Pokja KBI diminta untuk menyampaikan laporan kepada Ketua Pengarah pada Juni 2026, yang mencakup hasil penilaian resmi yang diterbitkan oleh Sekretariat Tokyo MoU beserta rencana tindak lanjut atas hasil dimaksud.

Kendala/Hambatan Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan dan Keselamatan Maritim

1. Ketidakjelasan penanggung jawab utama PSN. Belum ditetapkannya PIC Lead/Champion untuk keseluruhan PSN Kawasan Merak-Bakauheni dan masing-masing sub-proyeknya mengakibatkan koordinasi penganggaran dan eksekusi di lapangan berjalan lambat. Tidak ada kejelasan apakah pengampu utama berada di Kemenhub atau PT ASDP.
2. Ketidakpastian regulasi dan tata ruang Kawasan. Pengesahan RIP oleh Menteri





Perhubungan masih terhambat oleh belum terbitnya rekomendasi dari Pemerintah Provinsi Banten, yang memerlukan klarifikasi teknis dengan Kemenhub. Selain itu, adanya rencana relokasi stasiun yang belum final menimbulkan dilema antara pengembangan kawasan dengan kemudahan akses pengguna jasa.

3. Potensi tumpang tindih pemeriksaan kapal. Belum terstandarisasinya Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) dan perbedaan definisi "pemeriksaan berulang" antara Kemenhub dan Bakamla. Kemenhub memandang kapal dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) telah laik laut, sementara Bakamla tetap melakukan pemeriksaan berbasis indikasi lapangan. Hal ini menimbulkan potensi multi-interpretasi dan pemeriksaan ulang yang menghambat kelancaran operasional kapal.
4. Keterbatasan data dan kapasitas aparatur. Akses Bakamla terhadap data operasional kapal seperti SPB dan LHP masih terbatas karena distribusi data Kemenhub yang terpusat melalui Pusdatin. Di sisi lain, peningkatan kepatuhan KBI terhadap standar internasional memerlukan sosialisasi dan pendampingan masif kepada badan usaha, sementara kapasitas SDM pengawas jumlahnya terbatas

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan Pelabuhan Penyebrangan dan Keselamatan Maritim

1. Bappenas agar segera memfasilitasi pertemuan langsung dengan PT ASDP dan BPKP untuk menetapkan secara definitif PIC Lead/Champion pada PSN Kawasan Merak-Bakauheni beserta sebelas sub-proyektnya. Selain itu, Bappenas agar merilis hasil asesmen terhadap sebelas sub-proyek tersebut sebagai dasar kepastian perencanaan dan penganggaran lintas K/L.
2. Kemenhub (c.q. Ditjen Integrasi Multimoda) agar memfasilitasi percepatan penerbitan rekomendasi RIP dari Pemprov Banten melalui koordinasi intensif dengan ASDP, Ditjen Hubdat, Ditjen Hubla, dan BPTD Banten-Lampung. Kemenhub juga agar meninjau kembali hasil Kajian BKT dan kajian intermoda eksisting guna memberikan kejelasan arahan fungsi pelabuhan dan jalur kereta api, termasuk menyelesaikan dilema relokasi Stasiun Merak berbasis kebutuhan pengguna jasa.
3. Pokja Peningkatan Performa Teknis KBI agar melaksanakan seluruh program kerja sesuai lini masa yang telah ditetapkan dalam rapat koordinasi 4 Maret





2026, termasuk memulai sosialisasi dan pendampingan kepatuhan kepada pemilik kapal pada April 2026. Secara kelembagaan, Pokja agar menyampaikan laporan pelaksanaan triwulanan kepada Ketua Pokja dan Tim Penasihat mulai Mei 2026, serta melaporkan hasil penilaian Tokyo MoU beserta rencana tindak lanjutnya kepada Ketua Pengarah pada Juni 2026.

4. Koordinator Bidang Kerja Sama Internasional Pokja KBI bersama Kementerian Luar Negeri agar segera melakukan pendekatan diplomatik kepada NDRC (RRT) untuk mengamankan dukungan penuh atas pencalonan Indonesia sebagai anggota IACS, serta secara paralel melobi dua belas negara anggota IACS lainnya. Di sisi domestik, Kemenhub agar mengawal percepatan revisi Permenhub 12/2021 dan Permenhub 61/2024 guna memberikan landasan hukum bagi pembentukan dan operasionalisasi entitas "BKI Nusantara" sebagai langkah strategis onboarding IACS.
5. Kemenhub, LNSW Kemenkeu, dan PT BKI agar segera merealisasikan integrasi dashboard monitoring KBI guna mewujudkan sistem pemantauan detensi kapal yang terpusat, akurat, dan real-time sebagai alat bantu pengambilan keputusan bersama.

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan Jaringan Pelabuhan dan Bandar Udara Terpadu

A. Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

Pembangunan Pelabuhan Patimban sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN) merupakan agenda strategis untuk mewujudkan jaringan pelabuhan terpadu yang mampu mengurangi beban Pelabuhan Tanjung Priok dan memperkuat tulang punggung logistik nasional. Terletak di Kabupaten Subang, Jawa Barat, pelabuhan ini dirancang sebagai simpul utama dalam sistem logistik koridor utara Jawa yang terintegrasi dengan pengembangan Kawasan Rebana sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2021 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat Bagian Selatan. Pengembangan Pelabuhan Patimban tidak hanya berfungsi sebagai gerbang ekspor-impor kendaraan dan peti kemas, melainkan juga sebagai katalisator pertumbuhan ekonomi regional melalui keterpaduan dengan kawasan industri, pertanian, dan pariwisata di enam kabupaten/kota sekitarnya.

Dalam pelaksanaannya, proyek ini memiliki kompleksitas tinggi karena melibatkan pembangunan multi-fase dengan total investasi mencapai JPY 272,5





miliar (ekuivalen Rp 32,1 triliun) yang bersumber dari tiga pinjaman JICA (IP-577, IP-583, dan IP-589), pelaksanaan konstruksi dalam beberapa paket pekerjaan simultan, serta integrasi dengan rencana pengembangan Kawasan Rebana melalui kerja sama teknis Indonesia–JICA. Koordinasi lintas Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, dan mitra internasional menjadi prasyarat mutlak guna memastikan tidak terjadi tumpang tindih kewenangan, menjamin ketepatan waktu penyelesaian paket konstruksi, serta menyelaraskan perencanaan pelabuhan dengan pengembangan hinterland yang berkelanjutan.

Di sisi lain, proyek ini menghadapi tantangan teknis berupa penurunan tanah berlebih (*excessive ground settlement*) pada area pekerjaan Paket 5 dan Paket 6 yang berdampak pada perubahan metode konstruksi untuk Paket 7a dan 7b, serta kendala eksternal berupa pembatasan operasional angkutan material di wilayah Jawa Barat yang mempengaruhi ketersediaan dan harga material konstruksi. Sementara itu, penguatan koordinasi pengembangan kawasan hinterland melalui Joint Coordinating Committee (JCC) bersama JICA terus didorong untuk memastikan sinergi antara operasional pelabuhan dan pertumbuhan ekonomi kawasan.

Target Akhir yang ingin diselesaikan pada tahun 2026 adalah (i) penyelesaian pekerjaan paket 5 car terminal dan paket 6 container terminal II pengembangan pelabuhan Patimban; dan (ii) berlanjutnya pekerjaan paket 7a dan 7b container terminal pengembangan pelabuhan Patimban. Sedangkan target pada triwulan I 2026 yaitu terselesaikannya dokumen bidding dan pelaksanaan tender paket 7a dan 7b container terminal.

Perkembangan Isu Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

Pada Triwulan I 2026, serangkaian rapat koordinasi, pertemuan teknis, dan forum pengambilan keputusan telah dilaksanakan untuk mendorong percepatan pembangunan Pelabuhan Patimban dan integrasinya dengan Kawasan Rebana, dengan perkembangan sebagai berikut:

1. Progres konstruksi Paket 5 (Car Terminal Construction) dan Paket 6 (Container Terminal No. 2 Construction) menunjukkan capaian positif. Per 8 Februari 2026, progres fisik Paket 5 mencapai 95,88% (deviasi +0,75% terhadap rencana 95,13%) dengan sisa waktu konstruksi 159 hari menuju target penyelesaian 17 Juli 2026. Sementara itu, progres fisik Paket 6 mencapai 93,79% (deviasi +1,58% terhadap rencana 92,21%) dengan sisa waktu konstruksi 249 hari menuju target





penyelesaian 15 Oktober 2026. Namun demikian, realisasi keuangan TA 2025 pada Paket 5 (IP-583) hanya terserap 84,00% akibat dampak penurunan tanah berlebih yang menyebabkan pergeseran sejumlah pekerjaan ke tahun 2026, termasuk Basin Dredging, Service Boat Berth, RoRo Berth, dan pekerjaan pavement.

2. Pada 4 Februari 2026, telah dilaksanakan The 3rd Joint Coordinating Committee (JCC) Meeting of Project for Rebana Area Development which is related to Patimban International Port yang dipimpin oleh Plt. Deputi Bidang Koordinasi Industri, Ketenagakerjaan, dan Pariwisata, Kemenko Perekonomian, dan dihadiri oleh perwakilan K/L, Pemerintah Provinsi Jawa Barat, Pemerintah Kabupaten/Kota se-Kawasan Rebana, serta JICA. Rapat ini menghasilkan beberapa keputusan strategis, antara lain: (a) disepakatinya perpanjangan periode proyek kerja sama teknis hingga September 2026 yang akan diformalkan melalui amandemen Record of Discussion; (b) kesepakatan untuk menghasilkan keluaran nyata (tangible results) berupa pengesahan Master Plan, refleksi rencana ke dalam revisi Perpres 87/2021, dan pelembagaan mekanisme koordinasi melalui Badan Konsultatif; serta (c) pembahasan rencana detail Green Industry Hub dengan tujuh arah kebijakan yang difokuskan pada tiga KPI, yaitu KPI Kota Baru Patimban, KPI Subang Cipali, dan KPI Indramayu.
3. Isu penurunan tanah berlebih (excessive ground settlement) yang terjadi pada area Paket 5 dan Paket 6 telah dilakukan evaluasi mendalam. Tim teknis telah melakukan reviu kedua terhadap dokumen DED dan Draft Bidding Documents Paket 7a dan 7b dengan mempertimbangkan pengalaman dari paket sebelumnya. Beberapa penyesuaian signifikan meliputi: (a) removal/dredging terhadap seluruh material upheave soil termasuk lapisan 50 cm di bawah seabed; (b) penambahan durasi konstruksi dari 33/30 bulan menjadi 34 bulan untuk masing-masing Paket 7a dan 7b; serta (c) perubahan metode pada Cement Deep Mixing (CDM), Cement Pipe Mixing (CPM), dan penambahan maintenance dredging pada access channel untuk Paket 7b. Studi perbandingan lima opsi countermeasure telah dilakukan dan Opsi 4 (air-mixing hingga 1,5 m dari seabed serta removal upheaved and air-mixed soils) direkomendasikan dengan residual settlement terendah sebesar 2,2 cm.
4. Pada 18 Februari 2026, telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Progres Pembangunan Pelabuhan Patimban yang dipimpin oleh Asisten Deputi





Konektivitas Maritim dan Udara, Kemenko Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, dengan melibatkan Direktorat Kepelabuhanan dan KSOP Kelas II Patimban. Rapat ini membahas secara komprehensif overview proyek Fase I-1 dan I-2, progres Paket 5 dan 6, persiapan Paket 7a dan 7b, status kesiapan pembiayaan, serta kebutuhan dukungan. Beberapa temuan penting yang mengemuka: (a) total alokasi pembiayaan dari tiga loan JICA mencapai JPY 272,5 miliar dengan rincian IP-577 sebesar JPY 118,9 miliar, IP-583 sebesar JPY 70,2 miliar, dan IP-589 sebesar JPY 83,4 miliar; (b) kebutuhan anggaran TA 2026 untuk Paket 7a dan 7b masing-masing sebesar Rp 129,6 miliar untuk advance payment; serta (c) proyeksi kebutuhan anggaran TA 2027 mencapai Rp 2,66 triliun yang akan digunakan untuk pembayaran interim Paket 7a, 7b, dan supervisi.

5. Sinkronisasi pengembangan hinterland menjadi perhatian utama dalam rapat JCC. Pemerintah Kabupaten Subang, Indramayu, Majalengka, Sumedang, Kuningan, dan Kota/Kabupaten Cirebon menyampaikan berbagai isu strategis yang perlu ditindaklanjuti, antara lain: (a) perlunya revisi RTRW Kabupaten Subang terkait lahan pertanian LSD dan KP2B sebagai respons terhadap pengembangan Aerocity; (b) kewajiban Kabupaten Indramayu mempertahankan 89% LP2B dari total luas lahan baku sawah dengan kelebihan ± 4.000 ha yang dapat menjadi lahan cadangan industri; (c) siklus banjir lima tahunan di pesisir Subang yang berpotensi mempengaruhi operasional Pelabuhan Patimban; (d) perlunya studi ketenagakerjaan untuk memahami kebutuhan industri; serta (e) usulan pengembangan pariwisata pegunungan di Kabupaten Kuningan yang perlu didasarkan pada perencanaan berbasis risiko bencana.

Kendala/ Hambatan Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

1. Penurunan tanah berlebih pada area konstruksi. Fenomena excessive ground settlement yang terjadi pada area pekerjaan Paket 5 dan Paket 6 telah menyebabkan pergeseran penyelesaian sejumlah item pekerjaan ke tahun 2026, memerlukan perpanjangan waktu (Extension of Time), dan berdampak pada penyerapan anggaran TA 2025 yang tidak sesuai target awal. Dampak lanjutannya, metodologi konstruksi pada Paket 7a dan 7b harus disesuaikan dengan penambahan durasi dan biaya, yang memerlukan evaluasi teknis





mendalam sebelum tender dimulai.

2. Pembatasan operasional angkutan material di Jawa Barat. Adanya pembatasan kegiatan pertambangan dan operasional angkutan barang (alat berat/dump truck) di beberapa wilayah Jawa Barat mengakibatkan pasokan material konstruksi untuk pekerjaan reklamasi menjadi terhambat. Kontraktor telah berupaya mencari alternatif sumber quarry, namun pembatasan tersebut menyebabkan meningkatnya permintaan dan kenaikan harga material secara signifikan, yang berpotensi mempengaruhi kelancaran penyelesaian konstruksi sesuai jadwal.
3. Kompleksitas koordinasi pengembangan hinterland. Pengembangan Kawasan Rebana melibatkan tujuh pemerintah daerah (kabupaten/kota) dengan karakteristik dan kepentingan yang beragam. Terdapat ketegangan antara kebutuhan lahan untuk pengembangan industri/logistik dengan kewajiban mempertahankan lahan pertanian pangan berkelanjutan (LP2B), khususnya di Kabupaten Indramayu sebagai lumbung pangan nasional. Selain itu, belum seluruh Pemda memenuhi kelengkapan data untuk penyusunan Master Plan Kawasan Rebana.
4. Kepastian jadwal tender Paket 7a dan 7b. Proses reviu kedua dokumen DED dan Bidding Documents masih berlangsung hingga Februari 2026, dengan target penerbitan Rekomendasi Teknis dari Direktorat Kepelabuhanan pada Maret 2026. Mengingat estimasi waktu tender mencapai 8 bulan, keterlambatan pada tahap ini dapat menggeser target penandatanganan kontrak yang direncanakan pada November 2026, dan selanjutnya berdampak pada jadwal penyelesaian konstruksi yang ditargetkan selesai pada September 2029.
5. Perlunya sinkronisasi rencana induk pelabuhan dengan tata ruang wilayah. Rencana Induk Pelabuhan Patimban (KM 34 Tahun 2024) memerlukan kalibrasi ulang untuk menangkap potensi pertumbuhan permintaan industri di Kawasan Rebana secara lebih akurat, karena studi yang ada saat ini masih terbatas pada proyeksi pertumbuhan populasi dan PDRB. Selain itu, penyesuaian RTRW di beberapa kabupaten, khususnya Subang dan Indramayu, perlu segera dilakukan untuk memberikan kepastian hukum bagi pengembangan kawasan.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

1. Kemenhub (c.q. Ditjen Perhubungan Laut dan KSOP Kelas II Patimban) agar memastikan percepatan penyelesaian Paket 5 sesuai target 17 Juli 2026 dan





Paket 6 sesuai target 15 Oktober 2026, termasuk memitigasi dampak penurunan tanah berlebih dan mengawal ketersediaan material konstruksi melalui koordinasi dengan Pemerintah Provinsi Jawa Barat terkait pembatasan operasional angkutan barang.

2. Kemenhub (c.q. Direktorat Kepelabuhanan) agar segera menerbitkan Rekomendasi Teknis atas dokumen DED dan Bidding Documents Paket 7a dan 7b paling lambat Maret 2026, guna memastikan proses tender dapat dimulai sesuai jadwal dan penandatanganan kontrak tercapai pada November 2026. Kemenhub juga agar memastikan adopsi Opsi 4 countermeasure penurunan tanah pada dokumen tender dan kontrak, dengan tetap menjaga efisiensi biaya dan waktu konstruksi.
3. Kemenko Perekonomian (c.q. Asisten Deputi Pengembangan Kawasan Ekonomi dan Proyek Strategis) agar memfasilitasi finalisasi dan pengesahan Master Plan Pengembangan Kawasan Rebana yang telah disempurnakan, serta mendorong refleksi rencana ke dalam revisi Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2021. Secara paralel, agar segera melembagakan mekanisme koordinasi melalui Badan Konsultatif (Consultative Bodies) yang melibatkan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi Jawa Barat, Pemerintah Kabupaten/Kota, dan pemangku kepentingan lainnya.
4. Kemenko Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan (c.q. Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara) agar memfasilitasi rapat koordinasi lintas K/L dan Pemda pada triwulan II 2026 untuk membahas: (a) sinkronisasi revisi Rencana Induk Pelabuhan Patimban dengan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota di Kawasan Rebana; (b) penyelesaian kendala pembebasan lahan dan revisi RTRW di Kabupaten Subang dan Indramayu; serta (c) penanganan isu banjir lima tahunan di pesisir Subang yang berpotensi mempengaruhi operasional pelabuhan.
5. Kemenkeu dan Bappenas agar memastikan alokasi anggaran TA 2027 sebesar Rp 2,66 triliun untuk pembayaran interim Paket 7a dan 7b, supervisi konsultan, serta Defect Notification Period (DNP) Paket 5 dan Paket 6, sesuai dengan proyeksi jangka menengah yang telah disusun. Selain itu, agar melakukan evaluasi dampak selisih kurs terhadap ketersediaan alokasi pinjaman, mengingat fluktuasi nilai tukar JPY-IDR dapat mempengaruhi kecukupan dana hingga tahun 2031.
6. Pemerintah Provinsi Jawa Barat (c.q. BP Rebana dan BAPPEDA) agar





mempercepat penyusunan rencana detail Green Industry Hub dengan fokus pada tiga KPI prioritas (Kota Baru Patimban, Subang Cipali, dan Indramayu), termasuk menyiapkan studi ketenagakerjaan, rencana penyediaan infrastruktur pendukung (SPAM Jatigede, pengelolaan limbah KPI, TPA), dan mekanisme keterlibatan sektor swasta paska proyek kerja sama teknis.

7. Pemerintah Kabupaten Subang, Indramayu, Majalengka, Sumedang, Kuningan, dan Kota/Kabupaten Cirebon agar: (a) segera melengkapi data dan masukan untuk penyempurnaan Draft Masterplan Kawasan Rebana paling lambat 27 Februari 2026; (b) memulai proses revisi RTRW sesuai rekomendasi Kementerian ATR/BPN; serta (c) menyiapkan dukungan anggaran daerah untuk pengembangan infrastruktur pendukung, promosi investasi, dan pemberdayaan masyarakat lokal.

B. Pengembangan Jaringan Bandar Udara Terpadu

Arahan Presiden untuk membuka sebanyak-banyaknya bandar udara internasional di berbagai daerah merupakan terobosan strategis guna mempercepat perputaran ekonomi dan mendongkrak pariwisata daerah. Menindaklanjuti hal tersebut, Pemerintah menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2025 tentang Penetapan Bandar Udara Internasional yang menetapkan 36 bandara berstatus internasional. Kebijakan ini bertujuan memperkuat industri penerbangan nasional, mendorong perdagangan dan investasi, serta mewujudkan pemerataan ekonomi.

Namun, data tahun 2023–2025 menunjukkan ketimpangan yang tajam. Bandara Soekarno-Hatta (CGK) dan I Gusti Ngurah Rai (DPS) melingkupi 97,2% pergerakan wisatawan mancanegara (wisman) dan 98,6% arus kargo internasional. Lebih dari 10 bandara internasional lainnya mencatat defisit jumlah wisatawan mancanegara (wisman) terhadap wisatawan nasional (wisnas) dengan total selisih negatif 3,38 juta kunjungan, serta potensi defisit devisa hingga sekitar USD 8,12 miliar akibat pengeluaran wisnas yang lebih besar. Kondisi ini menegaskan perlunya evaluasi menyeluruh dan pengembangan jaringan bandara terpadu yang tidak sekadar mengubah status, melainkan mengintegrasikan perencanaan rute, infrastruktur, promosi, dan komitmen Pemerintah Daerah.

Kemenko Infra kemudian melakukan evaluasi terhadap seluruh bandara yang telah ditetapkan sebagai bandara internasional dengan menggunakan empat parameter evaluasi: lalu lintas (traffic), kinerja keuangan, infrastruktur, serta





strategi nasional & regional. Hasil akhir diharapkan dapat menjadi justifikasi pemerintah dalam melanjutkan atau tidak melanjutkan kebijakan yang telah diambil guna mengoptimalkan jaringan bandara internasional yang telah ada.

Target akhir yang ingin diselesaikan pada tahun 2026 yaitu (i) monitoring dan evaluasi bandara yang telah ditetapkan berupa ranking. Penilaiannya berdasarkan parameter dan pembobotan penilaian sesuai kaidah penerbangan dan disepakati oleh seluruh stakeholders, (ii) hasil monitoring dan evaluasi bandara diformulasikan, ditetapkan dan disampaikan langsung oleh Bapak Menko guna mendapatkan perhatian K/L; dan (iii) hasil penilaian monitoring dan evaluasi bandara dilaporkan kepada Presiden. Sedangkan target pada triwulan I 2026 yaitu (i) termonitornya status kesiapan sarana dan prasana untuk 19 bandara internasional tambahan dari Kemenhub dan Kemenhan, (ii) terselesaikannya perumusan parameter dan pembobotannya bersama tim dan BPKP, dan (iii) terselenggaranya rapat Eselon I guna persiapan rapat tingkat Menteri.

Perkembangan Isu Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

Pada Triwulan I 2026, serangkaian rapat koordinasi, audiensi, dan pembahasan teknis telah dilaksanakan untuk mendorong percepatan pengembangan jaringan bandara terpadu, dengan perkembangan sebagai berikut:

1. Perkembangan pengembangan jaringan bandara terpadu diawali dari capaian pada bulan Agustus tahun 2025 yang awalnya menetapkan 18 parameter terukur untuk optimasi pemanfaatan bandara internasional. Sampai dengan Triwulan IV, proses pengumpulan data dari Kemenhub, Kemenimipis, Kemenpar, InJourney, dan Pemerintah Daerah dikumpulkan. Secara bertahap, Kemendagri juga dilibatkan untuk sosialisasi teknis penilaian dan *coaching clinic* pengumpulan data dari 67 Pemda Provinsi dan Kota/Kabupaten yang memiliki bandara internasional di wilayahnya. Penilaian pemeringkatan bandara dilaksanakan oleh Tim Penilai yang terdiri dari Kementerian Perhubungan dan BPKP dengan pendampingan dari Kemenko Infrawil.
2. Seyogyanya penyampaian hasil penilaian dan evaluasi bandara dilakukan pada M2 Oktober 2025 setelah sebelumnya dilaksanakan rapat koordinasi tingkat eselon I di bulan September 2025 dilaksanakan. Namun demikian, karena satu dan lain hal penyelenggaraan penyampaian hasil pada tingkat Menko terpaksa





diundur beberapa kali pada bulan November dan Desember 2025.

3. Memasuki tahun 2026, target penyampaian hasil pada tingkat Menko terus didorong sambil menunggu arahan dan waktu dari Bapak Menko. Sambil menunggu, parameter yang sudah dihimpun senantiasa diuji dari waktu ke waktu. Pada 19 Februari 2026, telah dilakukan rapat Penyampaian Penilaian Bandara Internasional sebagai Tindak Lanjut Monitoring dan Evaluasi Bandar Udara Internasional dengan agenda: (i) pengecekan kesiapan sarana dan prasarana bandara internasional per 8 Februari 2026 (merujuk pada batas akhir pengajuan bandara internasional), dan (ii) penerimaan masukan atas hasil penilaian evaluasi bandara internasional. Pada pertemuan tersebut dilaporkan bahwa masih terdapat 4 bandara yang belum mendapatkan izin pembukaan oleh Kemhan sementara untuk urusan kelengkapan kelayakan penerbangan oleh komite FAL masih ada 10 bandara lagi yang belum sesuai bahkan tercatat masih ada 4 bandara yang belum pernah ada catatan penerbangan internasional baik regular maupun irregular.
4. Pada 24 Februari 2026, telah dilaksanakan audiensi dengan BPKP sebagai tindaklanjut arahan Pak Deputi untuk melibatkan lebih banyak BPKP dalam assessment dimana disepakati untuk dilaksanakan konsinyering penajaman parameter pada 26 Februari 2026.
5. Pada 26 Februari 2026, dalam konsinyering yang dihadiri oleh BPKP, Kemenhub dan InJourney, forum menyepakati: (i) pemeringkatan dilakukan berdasarkan kelas bandara yang dihitung berdasarkan jumlah penumpang dengan rentang kelas bandara besar dengan 5 juta atau lebih penumpang, kelas bandara sedang pada jumlah penumpang 1 sampai dengan 5 juta dan kelas bandara kecil untuk jumlah penumpang di bawah 1 juta, (ii) menghilangkan dataset tahun 2020 - 2021 dan (iii) penetapan bobot pada traffic (50%), kinerja keuangan (20%), infrastruktur (20%) dan strategi nasional dan regional (10%).
6. Pada 3 Maret 2026, telah dilakukan rapat koordinasi tingkat eselon 1 dimana mengamanahkan untuk dilaksanakan rapat koordinasi satu putaran lagi guna perbaikan metodologi yang lebih tajam sekaligus membahas penilaian skytrax guna dimasukkan ke dalam salah satu parameter penilaian mengingat bandara CGK dan DPS sedang didorong masuk ke dalam top 10 airports.

Kendala/Hambatan Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

1. Ketimpangan distribusi lalu lintas internasional. Mayoritas bandara internasional yang baru ditetapkan belum mencapai skala ekonomi yang





memadai. Trafik wisman dan kargo sangat terpusat di CGK dan DPS, sedangkan bandara lainnya beroperasi dengan load factor rendah dan jumlah rute terbatas, sehingga berpotensi membebani operasional.

2. Belum optimalnya koordinasi perencanaan rute dan promosi. Belum terdapat klusterisasi yang jelas antar-bandara berdekatan (Batam-Tanjung Pinang, Soetta-Kertajati, Juanda-Dhoho, Semarang-Solo-YIA), sehingga berpotensi menciptakan persaingan tidak sehat. Di sisi lain, promosi pariwisata oleh Kemenpar belum sepenuhnya selaras dengan rute penerbangan internasional yang tersedia.
3. Kesenjangan kesiapan fasilitas dan personel CIQ. Sejumlah bandara masih dalam masa transisi pemenuhan fasilitas kepabeanan, imigrasi, dan karantina sesuai tenggat 6 bulan pasca terbitnya KM 37/2025. Keterbatasan alat x-ray, jalur pemeriksaan, dan SDM di bandara kecil hingga sedang mempengaruhi kecepatan layanan dan kenyamanan penumpang.
4. Rendahnya partisipasi data dan anggaran Pemda. Dari 72 Pemda, 28 di antaranya belum menyampaikan data pendukung evaluasi. Padahal, komponen strategi nasional dan regional (alokasi promosi, kontribusi PAD pariwisata, realisasi investasi, tenaga kerja) memegang bobot signifikan dalam penilaian kinerja bandara.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

1. Kemenhub bersama InJourney Airports agar segera menyusun klusterisasi bandara wilayah barat, tengah, dan timur yang disesuaikan dengan potensi permintaan penumpang. Penyusunan rute internasional antar-bandara harus dirancang saling mendukung, bukan bersaing, serta mempercepat implementasi konsep multi-airport system pada bandara yang berdekatan seperti Soekarno-Hatta-Kertajati, Juanda-Dhoho, dan Semarang-Solo-YIA.
2. Kemenhub agar membuat dashboard pemantauan kinerja bandara secara berkala berdasarkan parameter evaluasi yang telah ditetapkan; serta menyusun Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk penanganan bandara yang belum mencapai target jumlah penumpang sebagaimana ditetapkan dalam Feasibility Study (FS).
3. Kemenpar agar menyusun roadmap target kunjungan pariwisata sebagai rujukan pengembangan wilayah dan bandara, memberikan rekomendasi pola perjalanan, serta menyelaraskan promosi destinasi unggulan dengan





pengembangan rute penerbangan internasional dan hub prioritas. Dukungan anggaran promosi yang memadai baik di tingkat nasional maupun daerah perlu dipastikan.

4. Kemenkeu (c.q. DJBC), Kemenimpas (c.q. Ditjen Imigrasi), dan Barantin agar memastikan kecukupan fasilitas dan personel CIQ di seluruh bandara internasional sesuai tenggat waktu, serta mengharmonisasikan regulasi antara Permenhub dan PMK terkait penyiapan fasilitas penunjang penerbangan internasional. Integrasi informasi larangan karantina ke dalam sistem all-in-one agar segera direalisasikan.
5. Kemenhan agar memberikan surat rekomendasi pemenuhan aspek keamanan dan mendorong efisiensi rute melalui fleksibilitas penggunaan ruang udara bersama untuk rute internasional.
6. Seluruh Pemerintah Daerah yang wilayahnya memiliki bandara internasional agar segera melengkapi data parameter evaluasi, menyelaraskan perencanaan tata ruang dan infrastruktur pendukung bandara (akses jalan, transportasi umum), serta meningkatkan alokasi anggaran promosi dan kemudahan perizinan investasi untuk membangun ekosistem pariwisata dan kargo di sekitar bandara. Pemberdayaan masyarakat lokal melalui pelatihan dan akses ekonomi perlu diprioritaskan.
7. Kemenko Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan (IPK) agar memfasilitasi rapat koordinasi tingkat menteri pada triwulan II untuk memfinalisasi klaster bandara, mengunci komitmen anggaran lintas K/L dan Pemda, serta menetapkan mekanisme pemantauan terpadu melalui dashboard evaluasi bandara.

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Dekarbonisasi Sektor Transportasi

Sebagaimana target RPJMN 2025–2045, sektor transportasi di Indonesia diarahkan untuk menerapkan prinsip berkelanjutan dan inklusivitas guna mendukung pembangunan nasional yang berkeadilan dan rendah emisi. Sejalan dengan hal tersebut, Indonesia tengah melakukan upaya dekarbonisasi di seluruh sektor, termasuk sektor transportasi sebagai salah satu kontributor emisi yang signifikan (12-15% dari total emisi nasional). Upaya ini diharapkan dapat mendukung pencapaian target Net Zero Emission (NZE) Indonesia pada tahun 2060, sekaligus meningkatkan daya saing sektor transportasi nasional dalam menghadapi tuntutan global terhadap praktik transportasi yang ramah lingkungan.





Pada 26 Januari 2026 untuk pertama kalinya Pemerintah melalui Kemenko Infra berhasil melaksanakan kegiatan Town Hall Meeting Dekarbonisasi Transportasi secara hybrid (Gambar 5). Kegiatan tersebut turut dipimpin langsung oleh Menko Infra dan dihadiri oleh K/L terkait, BUMN/BUMD/Swasta, dan organisasi penelitian independen, asosiasi, pers, dan lainnya. Secara umum, peserta kegiatan menyepakati inisiasi dan percepatan dekarbonisasi sektor transportasi sebagai agenda strategis dan mendesak untuk menurunkan emisi Gas Rumah Kaca nasional. Peta jalan ini diperlukan sebagai acuan sektor transportasi dalam mendukung pencapaian ekonomi hijau nasional dengan sistem transportasi rendah karbon.

Target yang ingin dicapai pada akhir tahun 2026 yaitu (i) penetapan Peta Jalan Dekarbonisasi Sektor Transportasi Jangka Menengah (2026 - 2030) dan Jangka Panjang (2031-2060), serta (ii) finalisasi penyusunan Peta Jalan Dekarbonisasi Sektor Transportasi Jangka Panjang. Sedangkan fokus pada triwulan I adalah (i) pelaksanaan *Town Hall Meeting* Dekarbonisasi sektor Transportasi, (ii) identifikasi potensi isu dekarbonisasi sektor transportasi, (iii) penyusunan rencana aksi, target IKU, dan identifikasi pemangku kepentingan terkait.



Gambar 3. 2 Pelaksanaan Town Hall Meeting Dekarbonisasi Sektor Transportasi

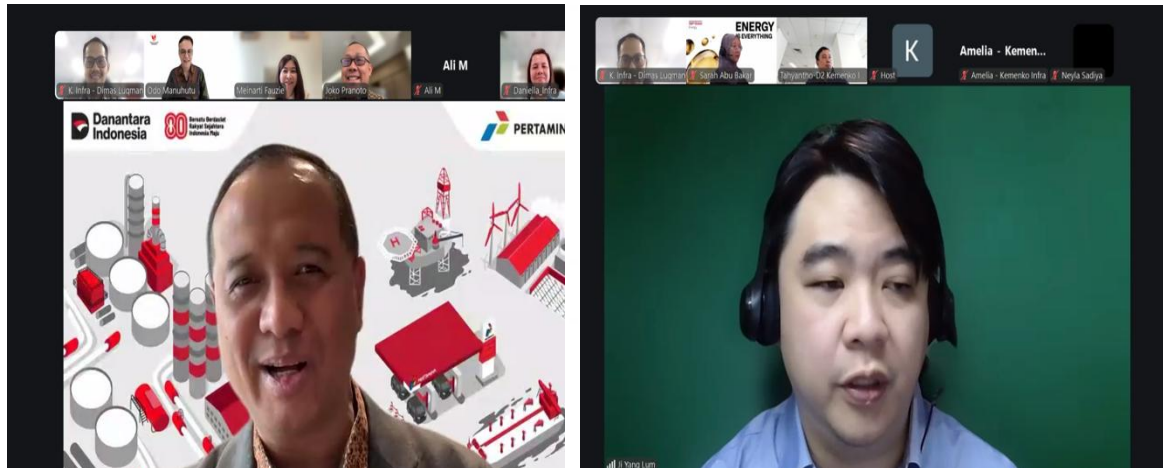
Perkembangan Isu Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

1. Dekarbonisasi dan Transportasi Berkelanjutan

Tindak lanjut dari pertemuan *town hall meeting* adalah perlunya penyempurnaan secara menyeluruh pada draf peta jalan dekarbonisasi, khususnya rencana aksi yang *actionable*. Penyempurnaan tersebut memerlukan sinergi lintas kementerian/lembaga serta pelibatan para pemangku kepentingan terkait guna memperkaya substansi rencana aksi mitigasi. Termasuk juga dalam hal penyusunan strategi yang lebih komprehensif, realistis, dan selaras dengan kebutuhan serta dinamika sektor transportasi nasional



Untuk itu, pada 2 - 19 Februari 2026, telah dilaksanakan serangkaian audiensi dengan berbagai pemangku kepentingan terkait. Audiensi telah dilaksanakan sebanyak 58 kali bersama perwakilan Kemenhub, KemenESDM, KemenLH, Kemenkeu, Kemendagri, KemenATR/BPN, BRIN, Bank Indonesia, BUMN/BUMD/Swasta, organisasi penelitian, dan asosiasi.



Gambar 3. 3 Pertemuan Dekarbonisasi Sektor Transportasi Sesi I

Selanjutnya, pada 2 - 17 Maret 2026 telah dilaksanakan rangkaian audiensi tahap II dengan berbagai pemangku kepentingan terkait (Gambar 7) sebanyak 58 kali. Audiensi turut dihadiri oleh perwakilan Kemenko Ekon, Kemenperin, Keminvest, Kemenkeu, Kemenhub, Kemendag, Polri, Himbara, organisasi/lembaga penelitian, dan industri.



Gambar 3. 4 Pertemuan Dekarbonisasi Sektor Transportasi Sesi II

Secara umum seluruh mitra audiensi mendukung program dekarbonisasi sektor transportasi di Indonesia dan menggarisbawahi pentingnya peta jalan



disusun secara komprehensif. Sebagaimana audiensi tahap I, audiensi tahap II menunjukkan sejumlah hal yang perlu diperhatikan dan dipersiapkan dengan matang untuk program dekarbonisasi sektor transportasi, antara lain:

- a. kendaraan listrik (target yang realistis dan jelas, pengembangan ekosistem khususnya infrastruktur, riset dan penyusunan kebijakan teknologi, regulasi pembatasan/pengaturan kendaraan BBM, serta dukungan insentif fiskal dan non fiskal);
- b. pengalihan moda transportasi (pribadi ke publik, mobil ke kereta, serta penggunaan transportasi laut untuk logistik;
- c. pengembangan transportasi massal perkotaan dan transit oriented development (TOD) yang terpadu
- d. pengembangan bahan bakar nabati (kebijakan pemanfaatan biofuel dan riset pengembangan biofuel); dan
- e. skema pembiayaan inovatif, termasuk insentif lainnya

Pada triwulan ini, target yang disampaikan dalam *Town Hall Meeting* Dekarbonisasi telah tercapai dengan baik. Namun, target terkait identifikasi isu, penyusunan rencana aksi, serta penetapan IKU masih memerlukan proses lanjutan yang melibatkan para pemangku kepentingan. Proses tersebut mencakup diskusi untuk menyepakati rencana ke depan yang bersifat actionable serta dapat dilaksanakan secara efektif dan merata.

2. Pembangunan MRT dan Konektivitas Transportasi Bagian dari Dekarbonisasi

MRT dan pembangunan konektivitas transportasi seperti *Bus Rapid Transit* merupakan bagian dari program dekarbonisasi sektor transportasi. Beberapa kegiatan yang telah dilakukan pada triwulan I antara lain:

- a. pada 26 Februari 2026, Tim Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan telah mengikuti rapat pembahasan kajian penyesuaian lokasi stasiun MRT Senen di Ruang Rapat Lantai 7, Gedung Kemenko Infra. Rapat tersebut dipimpin oleh Asisten Deputi Penyelenggara Tata Ruang dan Penataan Agraria. Pokok pembahasan adalah pengadaan lahan pada lokus stasiun MRT Pasar Senen menimbulkan sejumlah isu, diantaranya penolakan masyarakat dan pelaku usaha setempat, serta proses pembebasan lahan eks PT Asuransi Jiwasraya yang izin usahanya telah dicabut pada Januari 2025. selain permasalahan lahan, rencana pembangunan trase tersebut juga mendapatkan keberatan PT PLN yang berkaitan dengan tower jaringan listrik; dan
- b. pada 6 Maret 2026, telah dilaksanakan kunjungan lapangan ke Dinas





Perhubungan Provinsi Jawa Barat. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat memiliki prioritas program pada pengembangan BRT Bandung Raya. Kemenhub masih mempersiapkan pembangunan infrastruktur BRT yang direncanakan pada tahun 2028 dapat mencakup 18 koridor, 21 rute feeder, sekitar 737 km jaringan layanan, serta ratusan halte, stasiun BRT, 7 depo operasional di kawasan Bandung Raya. Untuk mendukung upaya dekarbonisasi, 30% dari armada BRT ditargetkan menggunakan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB).

Kendala/Hambatan Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

1. Kurangnya komitmen kementerian/lembaga dalam melaksanakan upaya dekarbonisasi sektor transportasi. Hal ini tercermin pada belum terintegrasinya kebijakan dan program dekarbonisasi antar kementerian/lembaga secara menyeluruh.
2. Alokasi pendanaan dekarbonisasi terutama pada sektor transportasi belum menjadi prioritas utama pemerintah, sehingga kementerian/lembaga menjadi ragu dalam menyusun target dekarbonisasi
3. Pada beberapa isu dan atau terkait dengan isu lingkungan lainnya, seperti rencana pengembangan SAF dan biodisel. hal ini berakibat dalam penyusunan rencana aksi dekarbonisasi memerlukan pengetahuan teknis yang agar target yang disusun tidak berdampak negatif pada sektor lain

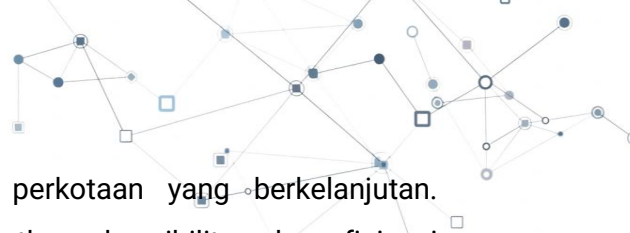
Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu

1. Koordinasi penyelesaian rencana aksi draf awal Peta Jalan Dekarbonisasi Sektor Transportasi dengan lintas K/L.
2. Pembahasan skema pendanaan dekarbonisasi sektor transportasi dan pembiayaan operasional transportasi publik. Skema ini sangat diperlukan untuk percepatan implementasi dekarbonisasi agar seluruh badan usaha dapat melaksanakan program dekarbonisasi secara optimal
3. Koordinasi pembahasan pemberian lanjutan insentif fiskal dan non fiskal sebagai langkah percepatan implementasi dekarbonisasi sektor transportasi.

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Kebijakan Penguatan Tata Kelola Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas

Pengembangan kawasan berorientasi transit (Transit Oriented Development/TOD) menjadi salah satu strategi kunci dalam mendorong integrasi





antara sistem transportasi dan tata ruang perkotaan yang berkelanjutan. Pendekatan ini tidak hanya bertujuan meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi mobilitas masyarakat, tetapi juga mengoptimalkan pemanfaatan ruang, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, serta mendorong pertumbuhan ekonomi di sekitar simpul transportasi. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan akan konektivitas antarmoda dan pengembangan kawasan perkotaan yang terintegrasi, pemerintah memandang perlu adanya kerangka regulasi yang komprehensif sebagai acuan bersama lintas sektor. Dalam konteks ini, Kementerian Perhubungan tengah menyusun regulasi berupa Peraturan Presiden (Perpres) yang bersifat umum serta Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) yang bersifat teknis untuk memastikan arah kebijakan dan implementasi TOD berjalan selaras.

Di samping itu, mengingat keterlibatan berbagai kementerian/lembaga dalam pengembangan TOD, diperlukan kesepakatan bersama terkait konsep, definisi, serta kriteria TOD yang akan digunakan sebagai acuan nasional. Kesepahaman ini menjadi penting untuk menghindari perbedaan interpretasi antar sektor, khususnya dalam mengakomodasi perluasan konsep TOD yang tidak hanya berbasis rel, tetapi juga mencakup berbagai simpul transportasi lainnya. Tanpa adanya konsep yang disepakati bersama, terdapat risiko terjadinya disharmoni kebijakan, tumpang tindih regulasi, serta ketidaksinkronan dalam implementasi di lapangan.

Lebih lanjut, pengembangan TOD juga diarahkan untuk tidak terbatas pada simpul berbasis rel, tetapi mencakup berbagai moda transportasi lainnya, sehingga memerlukan penyesuaian kebijakan dengan kementerian/lembaga terkait seperti Kementerian ATR/BPN dan Bappenas. Selain aspek regulasi, implementasi TOD juga dihadapkan pada kebutuhan percepatan proyek-proyek strategis yang menjadi katalis, seperti pengembangan Stasiun Ekstensi Bekasi dan akses menuju kawasan Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) di Karawang. Oleh karena itu, diperlukan koordinasi yang intensif, baik dalam penyusunan kebijakan, penyelesaian perizinan, pengadaan lahan, maupun penguatan kelembagaan dan sumber daya manusia, agar pengembangan TOD dapat berjalan efektif dan memberikan dampak optimal.

Adapun target yang ingin dicapai pada Tahun 2026 adalah tersedianya draf regulasi untuk mengatur kawasan berorientasi transit. Adapun target pada triwulan I yaitu tersusunnya IKU 12 Elemen TOD.





Perkembangan Isu Kebijakan Penguatan Tata Kelola Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas

Upaya percepatan pengembangan TOD diawali dengan diskusi bilateral pada 11 Februari yang menegaskan bahwa Kementerian Perhubungan tengah menyusun draf Perpres dan Permenhub, dengan pembagian substansi berupa indikator pada tingkat Perpres dan sub-indikator pada Permenhub. Proses ini kemudian diperkuat melalui breakfast meeting pada 13 Februari yang dihadiri oleh Kemenhub, Kementerian ATR/BPN, dan Bappenas, dengan fokus pada penyamaan persepsi terkait konsep TOD, termasuk perluasan cakupan yang tidak hanya berbasis rel. Dalam forum tersebut, Kementerian ATR/BPN menyatakan kesiapan untuk menyesuaikan regulasi yang ada guna mendukung arah kebijakan dimaksud.

Sebagai tindak lanjut, koordinasi lanjutan dilakukan pada 25 Februari bersama Direktorat Tata Ruang untuk memperdalam kesepahaman konsep TOD sekaligus mengidentifikasi lokasi-lokasi potensial pengembangannya. Di saat yang sama, upaya integrasi TOD ke dalam dokumen perencanaan nasional juga mulai dilakukan melalui audiensi dengan Bappenas, dengan target agar program TOD dapat diakomodasi dalam RKP 2027, meskipun masih terbuka ruang penyempurnaan hingga akhir tahun.

Dari sisi implementasi proyek, pengembangan Stasiun Ekstensi Bekasi telah mencapai tahap kesiapan administratif, namun masih menunggu penerbitan izin pembangunan dari Kementerian Perhubungan. Sementara itu, pada pengembangan akses menuju kawasan KCJB Karawang, telah dilakukan kunjungan lapangan dan rapat teknis lanjutan yang menghasilkan beberapa kemajuan, antara lain keluarnya izin crossing untuk jalan akses Delta serta berjalannya proses pengadaan lahan yang telah memasuki tahap penilaian oleh KJPP.

Selanjutnya, pada 11 Maret telah dilakukan kunjungan lapangan dan rapat koordinasi teknis pelaksanaan integrasi di kawasan TIP TMII. Dalam perkembangan tersebut, Jasa Marga telah menyampaikan surat permohonan penambahan titik pemberhentian bagi rute Transjakarta yang terdampak kepada Dinas Perhubungan DKI Jakarta, serta mengajukan permohonan izin Prinsip Penataan Ruang (IPPR) dan audiensi dengan Wali Kota Jakarta Timur kepada Sekretaris Daerah DKI Jakarta. Namun, karena surat tersebut baru diterima pada minggu pertama Maret, prosesnya masih menunggu tindak lanjut dari pihak terkait. Selain itu, Jasa Marga juga perlu memastikan kepada Dishub DKI Jakarta terkait





kebutuhan penyusunan analisis dampak lalu lintas (andalalin) untuk kedua lokasi rencana pengembangan TIP tersebut.

Selain itu, penguatan aspek kelembagaan dan sumber daya manusia juga turut menjadi perhatian, yang ditunjukkan melalui inisiasi percepatan penyusunan Statuta PTKL dengan melibatkan Kemenko PMK dan Ditjen Dikti. Secara keseluruhan, perkembangan ini menunjukkan bahwa proses pengembangan TOD telah bergerak dari tahap penyusunan kebijakan menuju penguatan koordinasi lintas sektor serta mulai memasuki tahap implementasi di beberapa proyek prioritas, meskipun masih memerlukan penyelarasan lebih lanjut.

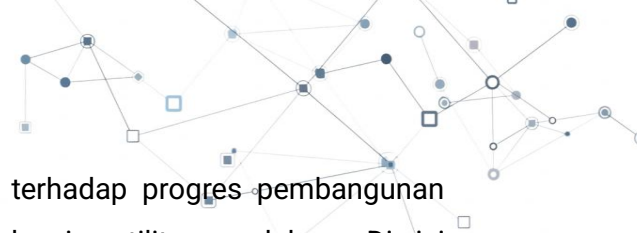
Kendala/Hambatan Kebijakan Penguatan Tata Kelola Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas

Meskipun terdapat kemajuan, masih terdapat sejumlah kendala dalam implementasi. Dari sisi regulasi, draf Perpres dan Permenhub masih memerlukan pendetailan, khususnya terkait pengembangan TOD non-berbasis rel serta sinkronisasi indikator dan sub-indikator. Pada aspek proyek, pengembangan akses KCJB Karawang mengalami keterlambatan akibat faktor cuaca serta kendala pembebasan lahan, khususnya terkait relokasi makam warga yang memerlukan penyelesaian administrasi yang kompleks. Permasalahan ini semakin diperumit dengan adanya kasus serupa pada lahan milik desa lainnya, sehingga membutuhkan waktu lebih panjang serta pendampingan dari Kemendagri. Selain itu, proses perizinan teknis seperti izin pembangunan Stasiun Ekstensi Bekasi masih menjadi hambatan. Dari sisi kelembagaan, pengembangan SDM juga masih menghadapi tantangan dalam percepatan penyusunan regulasi pendidikan tinggi vokasi transportasi (Statuta PTKL).

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Kebijakan Penguatan Tata Kelola Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas

Untuk mengatasi berbagai kendala tersebut, diperlukan percepatan penyusunan dan harmonisasi regulasi TOD dengan memperjelas pembagian substansi antara Perpres dan Permenhub serta mengakomodasi konsep TOD yang lebih luas. Koordinasi lintas kementerian/lembaga perlu terus diperkuat, khususnya dalam penyelarasan kebijakan antara Kemenhub, Kementerian ATR/BPN, dan Bappenas. Pada aspek implementasi proyek, perlu percepatan penyelesaian perizinan pembangunan serta penguatan koordinasi dengan pemerintah daerah dan Kemendagri dalam penyelesaian administrasi lahan, termasuk relokasi makam





warga. Selain itu, diperlukan monitoring ketat terhadap progres pembangunan infrastruktur akses KCJB serta percepatan penyelesaian utilitas pendukung. Di sisi perencanaan, pengawalan agar program TOD masuk dalam RKP 2027 perlu terus dilakukan dengan penyusunan usulan yang lebih konkret. Terakhir, percepatan penyusunan Statuta PTKL dan penguatan kapasitas SDM menjadi langkah penting untuk mendukung keberlanjutan pengembangan TOD di Indonesia.

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan Ekosistem Aviasi

Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan publik di sektor transportasi serta memperkuat pengawasan perlintasan orang dan barang lintas negara, diperlukan upaya transformasi sistem yang terintegrasi, adaptif, dan berbasis digital. Salah satu instrumen penting dalam mendukung hal tersebut adalah implementasi Sistem Deklarasi All Indonesia yang diharapkan mampu menyederhanakan proses administrasi kedatangan penumpang internasional, meningkatkan akurasi data, serta mendukung pengambilan kebijakan berbasis data secara real time. Di sisi lain, meningkatnya mobilitas penumpang internasional pasca pandemi, termasuk karakteristik pergerakan yang semakin dinamis seperti penumpang kapal pesiar, *crew* kapal, serta perjalanan *multi-entry* dalam waktu singkat, menuntut sistem yang lebih responsif dan terintegrasi lintas instansi.

Sejalan dengan itu, penguatan tata kelola ekosistem kebandarudaraan juga menjadi krusial dalam menjawab tantangan konektivitas nasional dan global. Bandara tidak lagi dipandang sebagai entitas tunggal, melainkan sebagai bagian dari ekosistem yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan, mulai dari operator bandara, maskapai, regulator, hingga penyedia layanan transportasi lanjutan. Oleh karena itu, diperlukan kerangka regulasi dan kelembagaan yang mampu mengintegrasikan seluruh komponen tersebut agar tercipta pelayanan yang efisien, seamless, dan berdaya saing tinggi. Selain itu, isu aksesibilitas menuju dan dari bandara, termasuk permasalahan klasik seperti kemacetan dan genangan, juga menjadi faktor penting yang mempengaruhi kualitas layanan secara keseluruhan.

Dalam konteks tersebut, koordinasi dan sinkronisasi lintas kementerian/lembaga menjadi kunci utama, baik dalam integrasi sistem deklarasi maupun dalam penyusunan kebijakan strategis seperti Rancangan Peraturan Presiden terkait tata kelola kebandarudaraan. Kolaborasi ini mencakup aspek





pertukaran data, penguatan regulasi, pengembangan infrastruktur, hingga peningkatan kapasitas sumber daya manusia. Dengan demikian, upaya yang dilakukan tidak hanya berfokus pada penyelesaian permasalahan jangka pendek, tetapi juga diarahkan untuk membangun sistem yang berkelanjutan, aman, dan mampu mengantisipasi perkembangan kebutuhan di masa mendatang.

Adapun target yang ingin dicapai pada Tahun 2026 adalah tersedianya regulasi untuk mengatur percepatan pengembangan ekosistem aviasi Indonesia. Sedangkan target pada triwulan I 2026 yaitu tersusunnya draft naskah akademis untuk regulasi yang mengatur percepatan pengembangan ekosistem aviasi Indonesia.

Perkembangan Isu Pengembangan Ekosistem Aviasi

Perkembangan implementasi Sistem Deklarasi All Indonesia dan penguatan tata kelola kebandarudaraan menunjukkan kemajuan yang cukup signifikan, meskipun masih dihadapkan pada sejumlah tantangan. Dari sisi kelembagaan, koordinasi antara Imipas dan Angkasa Pura Indonesia telah diperkuat melalui penandatanganan MoU yang mencakup pertukaran data, pemanfaatan jaringan komunikasi, serta peningkatan kapasitas SDM. Tindak lanjut dari kerja sama tersebut diwujudkan melalui serangkaian rapat teknis, baik pada level pimpinan maupun tim TIK, yang membahas sinkronisasi sistem dan pengembangan dashboard bersama untuk mendukung monitoring dan evaluasi.

Dari sisi implementasi, volume pengisian All Indonesia menunjukkan capaian yang cukup tinggi dengan total lebih dari 15,5 juta data hingga Februari 2026. Namun demikian, terdapat tren penurunan pengisian di negara asal (origin) yang berdampak pada meningkatnya beban layanan di titik kedatangan, khususnya di area Imigrasi dan Bea Cukai. Kondisi ini mendorong munculnya berbagai usulan kebijakan, seperti menjadikan pengisian All Indonesia sebagai syarat boarding serta optimalisasi pemanfaatan data penumpang melalui integrasi dengan sistem lain seperti Passenger Name Record (PNR).

Sejalan dengan itu, pengembangan sistem terus dilakukan oleh Direktorat TIK Imipas melalui penambahan fitur multibahasa, notifikasi kesehatan, serta pengembangan fitur edit dan autosave guna meningkatkan kemudahan penggunaan. Upaya sinkronisasi data lintas instansi juga mulai diinisiasi, termasuk rencana integrasi dengan data Dukcapil yang didukung penguatan aspek keamanan oleh BSSN. Selain itu, pengujian keamanan sistem (penetration test) dan





penyempurnaan dashboard menjadi bagian dari langkah peningkatan kualitas sistem secara menyeluruh.

Pada tataran implementasi lapangan, hasil monitoring dan evaluasi di beberapa titik seperti Batam dan Bali menunjukkan adanya dinamika operasional yang perlu diantisipasi, antara lain keterbatasan infrastruktur jaringan, variasi karakteristik penumpang (seperti penumpang kapal pesiar dan crew kapal), serta masih terbatasnya pemahaman pengguna terhadap alur layanan digital, termasuk penggunaan autogate dan pemindaian barcode. Selain itu, implementasi sistem juga mulai diperluas ke Pos Lintas Batas Negara (PLBN), dengan Entikong dan Motaain sebagai lokasi prioritas tahap awal.

Di sisi lain, pengembangan tata kelola ekosistem kebandarudaraan juga terus berproses melalui penyusunan Rancangan Peraturan Presiden (RPerpres) yang telah dibahas bersama berbagai kementerian/lembaga dan pada prinsipnya mendapatkan dukungan. Pembahasan lebih lanjut difokuskan pada penguatan substansi regulasi, termasuk identifikasi kesenjangan kebijakan yang ada. Selain itu, upaya peningkatan konektivitas terus didorong, baik melalui pengembangan infrastruktur seperti rencana perpanjangan jalur kereta bandara maupun penanganan permasalahan aksesibilitas berupa genangan pada jalur menuju Bandara Soekarno-Hatta.

Kendala/Hambatan Pengembangan Ekosistem Aviasi

Dalam implementasi integrasi Sistem Deklarasi All Indonesia, kendala utama yang dihadapi berasal dari aspek kelembagaan, operasional, dan teknis. Dari sisi kelembagaan, belum rampungnya penandatanganan SOP dan SKB lintas instansi menyebabkan belum optimalnya dasar hukum dalam pelaksanaan kebijakan, sehingga koordinasi dan pengambilan keputusan berjalan lebih lambat. Selain itu, integrasi data lintas instansi—termasuk dengan Dukcapil dan sistem lain seperti PNR—masih dalam tahap pengembangan, sehingga pemanfaatan data secara real time belum sepenuhnya optimal.

Dari sisi operasional, rendahnya tingkat pengisian All Indonesia di negara asal (origin) menjadi permasalahan krusial karena berdampak langsung pada penumpukan penumpang di area Imigrasi dan Bea Cukai. Hal ini menunjukkan bahwa mekanisme existing belum cukup kuat untuk mendorong kepatuhan pengguna sebelum keberangkatan. Penerapan mekanisme full stopper yang belum konsisten, baik pada autogate maupun konter manual, juga menyebabkan antrean tidak terdistribusi dengan baik. Di lapangan, variasi karakteristik penumpang—





seperti crew kapal dengan frekuensi perjalanan tinggi dan penumpang kapal pesiar yang tidak seluruhnya turun—belum sepenuhnya terakomodasi dalam kebijakan yang ada.

Pada aspek pengembangan tata kelola kebandarudaraan, kendala utama terletak pada aspek regulasi dan koordinasi antar pemangku kepentingan. Penyusunan Rancangan Peraturan Presiden (RPerpres) masih menghadapi tantangan berupa lemahnya argumentasi terkait kesenjangan regulasi (regulatory gap), sehingga memerlukan penguatan substansi agar dapat memperoleh persetujuan. Selain itu, adanya potensi perubahan substansi oleh Biro Hukum Kementerian Perhubungan juga berisiko memperpanjang proses harmonisasi regulasi.

Selain itu, kendala infrastruktur masih menjadi isu penting, khususnya terkait aksesibilitas menuju dan dari bandara. Permasalahan genangan yang berulang pada akses menuju Bandara Soekarno-Hatta menunjukkan belum optimalnya penanganan terpadu lintas sektor, baik dari sisi drainase maupun normalisasi sungai. Kondisi ini berdampak langsung pada kelancaran mobilitas penumpang dan logistik, serta berpotensi menurunkan kualitas layanan secara keseluruhan. Dengan demikian, tantangan dalam pengembangan tata kelola kebandarudaraan tidak hanya bersifat regulatif, tetapi juga mencakup aspek teknis dan koordinatif yang memerlukan penanganan secara terintegrasi

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan Ekosistem Aviassi

Untuk mengatasi berbagai kendala tersebut, diperlukan percepatan penandatanganan SOP dan SKB melalui komunikasi intensif di tingkat pimpinan serta pengawalan proses lintas instansi. Perlu didorong penerapan kebijakan yang mewajibkan pengisian All Indonesia sebagai syarat boarding dengan dukungan regulasi yang kuat. Penguatan integrasi data dengan Dukcapil serta pengamanan sistem oleh BSSN juga menjadi prioritas. Dari sisi operasional, diperlukan peningkatan infrastruktur jaringan, penambahan petugas di titik krusial, serta penguatan sosialisasi kepada penumpang. Dalam pengembangan tata kelola kebandarudaraan, perlu dilakukan penguatan analisis regulatory gap melalui koordinasi dengan Setneg dan Setkab serta pembahasan paralel dengan Biro Hukum Kemenhub.

Selain itu, untuk meningkatkan aksesibilitas, diperlukan koordinasi teknis lintas instansi dalam penanganan terpadu drainase dan normalisasi sungai, serta pengembangan konektivitas transportasi menuju bandara.





a. IKSP 2.2 Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas

Hasil pengukuran tingkat kepuasan pelayanan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dengan melakukan survei kepuasan pelayanan ke kementerian/lembaga/stakeholders terkait yang berada di bawah koordinasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.

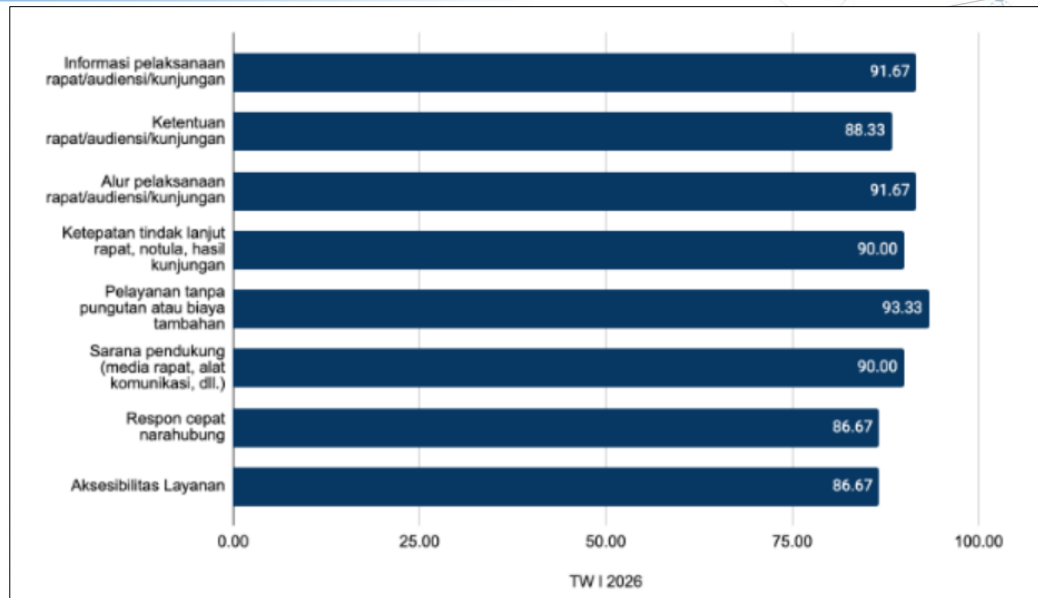
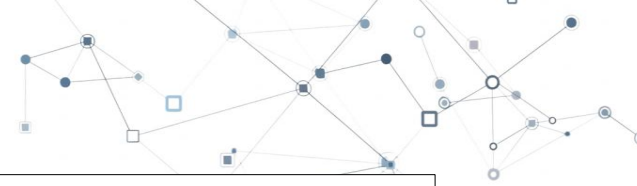
Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik serta Surat Edaran Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 4 Tahun 2025 tentang Teknis Pengusulan Unit Kerja/Satuan Kerja Menuju WBK/WBBM dan Pelaksanaan Survei Mandiri Zona Integritas Tahun 2025, salah satu persyaratan untuk pengusulan unit kerja menuju WBK/WBBM adalah melalui Survei Persepsi Kualitas Pelayanan (SPKP) dan Survei Persepsi Anti Korupsi (SPAK). Survei mandiri terhadap hasil pembangunan ZI menuju WBK/WBBM merupakan survei yang bertujuan untuk memperoleh tanggapan/umpan balik dari pengguna layanan/stakeholder atas kualitas layanan yang diterima.

Pada triwulan I 2026 telah dilakukan survei kepuasan pelayanan kepada stakeholders unit kerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dengan metode pengisian survei secara online. Sampel yang digunakan adalah stakeholder yang menggunakan layanan pada periode Januari – Maret 2026. Survei dilakukan menggunakan google form dengan formula mengacu pada Permenpan Nomor 14 tahun 2017 dan disampaikan dalam kegiatan koordinasi yang dilakukan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.

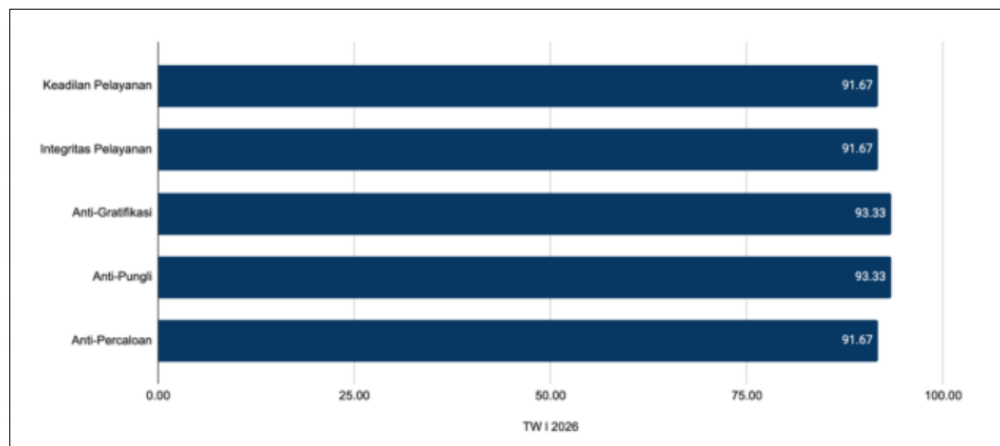
Survei ini dilakukan untuk mengetahui tingkat kepuasan stakeholders terhadap kinerja serta efektifitas dan efisiensi pelayanan pada unit kerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Adapun informasi dan data hasil survei yang telah dihimpun bersifat rahasia.

Adapun Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Koordinasi Konektivitas pada triwulan I Tahun 2026 yang dihimpun melalui 12 responden memperoleh nilai SPKP sebesar 3,59 dengan nilai A (sangat baik) dan nilai SPAK sebesar 3,70 dengan nilai A (sangat baik).





Gambar 3. 5 Hasil Pelaksanaan Survei SPKP



Gambar 3. 6 Hasil Pelaksanaan Survei SPAK

3.2.3. Sasaran Program 3: Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien

Maksud dari Sasaran ini yakni Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan yang Efektif di Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas adalah kondisi dimana implementasi Reformasi Birokrasi dan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dilakukan secara efektif melalui serangkaian aktivitas seperti komitmen pimpinan, penyusunan rencana aksi, penyusunan tim kerja, monitoring dan evaluasi hingga penilaian mandiri.





Tabel 3. 4 Capaian Indikator Kinerja SP.3

No	Nama IKU	Target 2026	Realisasi TW I 2026	Capaian (%)
1	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	N/A	N/A
2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	N/A	N/A

a. IKSP 3.1 Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas adalah nilai atas capaian pembangunan Zona Integritas di lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Nilai yang didapat merupakan hasil evaluasi Inspektorat yang terdapat pada lembar hasil evaluasi (LHE). Indikator kinerja ini menggantikan Indikator Kinerja Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) yang saat ini tidak dilakukan penilaian karena perubahan mekanisme ke Reformasi Birokrasi Tematik. Penilaian Inspektorat terhadap implementasi Zona Integritas berdasarkan enam Komponen Pengungkit yaitu:

- 1) Manajemen Perubahan;
- 2) Penataan Tatalaksana;
- 3) Penataan Sistem Manajemen SDM Aparatur;
- 4) Penguatan Akuntabilitas;
- 5) Penguatan Pengawasan; dan
- 6) Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik.

Serta dua Komponen Hasil yaitu:

- 1) Birokrasi yang bersih dan akuntabel
- 2) Pelayanan Publik yang Prima

Adapun pihak yang terkait erat dalam pencapaian Indikator Kinerja (crosscutting) ini yaitu:

- 1) Internal: Sekretariat Kemenko Marves
- 2) Eksternal: Kementerian PANRB, BPKP

Pada Triwulan I Tahun 2026, penguatan tata kelola kelembagaan diarahkan pada penguatan manajemen kinerja serta peningkatan mutu akuntabilitas





organisasi. Sejumlah upaya telah ditempuh, antara lain penyusunan dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja, penguatan mekanisme pemantauan dan evaluasi internal, serta peningkatan koordinasi unit kerja kerja di lingkungan Deputi.

Selain itu, perbaikan tata kelola juga diarahkan pada peningkatan kualitas layanan administrasi dan dukungan manajerial agar pelaksanaan tugas koordinasi dapat berjalan lebih efektif. Walaupun capaian indikator PMPZI dan SAKIP baru dapat dinilai secara menyeluruh pada akhir tahun, langkah-langkah awal yang telah dilakukan menunjukkan komitmen organisasi untuk mewujudkan tata kelola kelembagaan yang semakin baik.

Salah satu capaian yang penting yaitu progres dalam pembangunan Zona Integritas menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK). Pada triwulan I 2026, kegiatan yang dilakukan yaitu penyiapan bukti dukung untuk proses penilaian yang direncanakan berlangsung pada Mei 2026.

Dukungan terhadap pelaksanaan reformasi birokrasi juga menunjukkan hasil yang cukup baik, yang tercermin dari tingkat pemenuhan bukti dukung reformasi birokrasi umum sekitar 90 persen.

b. IKSP 3.2 Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

Nilai SAKIP merupakan nilai hasil evaluasi KemenPANRB terhadap capaian pelaksanaan SAKIP di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Kemenko Infra. Pelaksanaan evaluasi berpedoman pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 88 Tahun 2021 tentang Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Tujuan evaluasi ini yakni untuk mengetahui tingkat implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dalam mendorong peningkatan pencapaian kinerja yang tepat sasaran dan berorientasi hasil (result oriented government).

Nilai yang didapat merupakan hasil evaluasi Inspektorat yang terdapat pada lembar hasil evaluasi (LHE). Ruang lingkup evaluasi SAKIP meliputi penilaian kualitas perencanaan kinerja (30%), penilaian pengukuran kinerja (30%), penilaian pelaporan kinerja (15%), dan penilaian evaluasi akuntabilitas kinerja internal (25%). Pelaksanaan evaluasi menggunakan kombinasi metodologi kualitatif dan kuantitatif dengan mempertimbangkan kepraktisan dan kemanfaatan yang disesuaikan dengan tujuan evaluasi serta





mempertimbangkan kendala yang ada. Adapun pihak yang terkait dalam pencapaian Indikator Kinerja (crosscutting) ini yaitu dari internal adalah Biro Manajemen Kinerja dan Kerja Sama (MKKS) Sekretariat Kemenko Infra, Inspektorat, dan dari eksternal yaitu Kementerian PAN RB.

Pada Triwulan I 2026 merupakan tahap awal siklus kebijakan, yang ditandai dengan dominasi kegiatan perencanaan, koordinasi, dan penyusunan regulasi. Hal ini merupakan kondisi yang umum terjadi pada awal tahun anggaran, di mana fokus utama diarahkan pada penyiapan kerangka implementasi program.

Dari sisi substansi, capaian yang telah dihasilkan menunjukkan adanya kemajuan dalam membangun fondasi kebijakan dan koordinasi lintas sektor. Hal ini tercermin dari meningkatnya intensitas koordinasi antar kementerian/lembaga, mulai terbangunnya kesepahaman terhadap isu strategis, serta tersusunnya berbagai dokumen perencanaan dan kebijakan. Namun demikian, capaian tersebut belum sepenuhnya diikuti oleh implementasi di lapangan, yang masih terbatas akibat berbagai kendala teknis dan administratif.

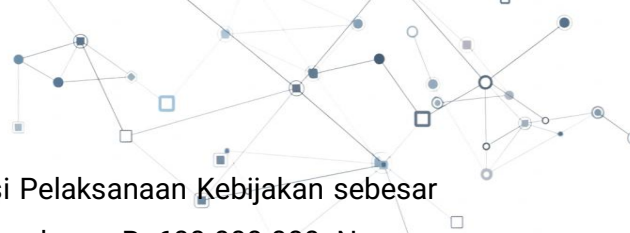


Gambar 3. 7 Penandatanganan PK Unit Eselon I Tahun 2026

3.3. Realisasi Anggaran

Berdasarkan DIPA Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan TA 2026 Nomor : SP DIPA – 132.01.1.694776/2025 tanggal 1 Desember 2025, pagu anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2026 adalah sebesar





Rp18.661.498.000 yang terdiri dari Program Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan sebesar Rp18.061.498.000 dan Program Dukungan Manajemen sebesar Rp600.000.000. Namun, dengan adanya Surat Menteri Keuangan Nomor S-817/MK.03/2025 tanggal 8 Desember 2025 tentang Penguatan Dukungan Pelaksanaan Prioritas Direktif Presiden Tahun Anggaran 2026, diberlakukan kebijakan pengalokasian anggaran pada KRO/RO Khusus dalam rangka pemenuhan Prioritas Direktif Presiden T.A. 2026. Adapun pagu anggaran efektif pada Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2026 yakni sebesar Rp10.305.417.000 dan total realisasi anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada triwulan I tahun 2026 yaitu sebesar Rp1.828.704.676 (17,75%).

Tabel 3. 5 Realisasi Anggaran Triwulan I 2026

Kode	Program	Pagu Efektif (Setelah Efisiensi Anggaran)	Realisasi	Persentase
WA	Dukungan Manajemen	Rp341.131.000	Rp86.138.616	25.25 %
CL	Koordinasi Kebijakan	Rp9.964.286.000	Rp1.742.566.060	17.49%
TOTAL		Rp10.305.417.000	Rp1.828.704.676	17.75%

Sumber: SAKTI

Adapun rincian realisasi per unit kerja adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 6 Realisasi Anggaran per-Unit Kerja triwulan I 2026

Unit Kerja	Pagu	Realisasi	Sisa	% Realisasi
Deputi 2	10,305,417,000	1,828,704,676	8,476,712,324	17.75%
Asdep 1	998,970,000	265,208,802	733,761,198	26.55%
Asdep 2	1,646,345,000	224,808,611	1,421,536,389	13.66%
Asdep 3	1,582,156,000	127,504,650	1,454,651,350	8.06%
Asdep 4	1,618,847,000	258,283,878	1,360,563,122	15.95%
Asdep 5	1,571,480,000	305,821,566	1,265,658,434	19.46%
RO 6	2,546,488,000	560,938,553	1,985,549,447	22.03%
Sesdep	341,131,000	86,138,616	254,992,384	25.25%

Sumber: SAKTI

Realisasi anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada triwulan I tahun 2026 yaitu sebesar 17.75%. Penyerapan anggaran yang ada dioptimalkan untuk mencapai target kinerja yang sudah direncanakan.





3.4. Capaian Kinerja Lainnya

1. Analisis Kondisi Sumber Daya Pegawai

Komposisi pegawai di lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas berdasarkan jabatan pada triwulan I tahun 2026 berjumlah 48 orang dengan komposisi sebagai berikut:

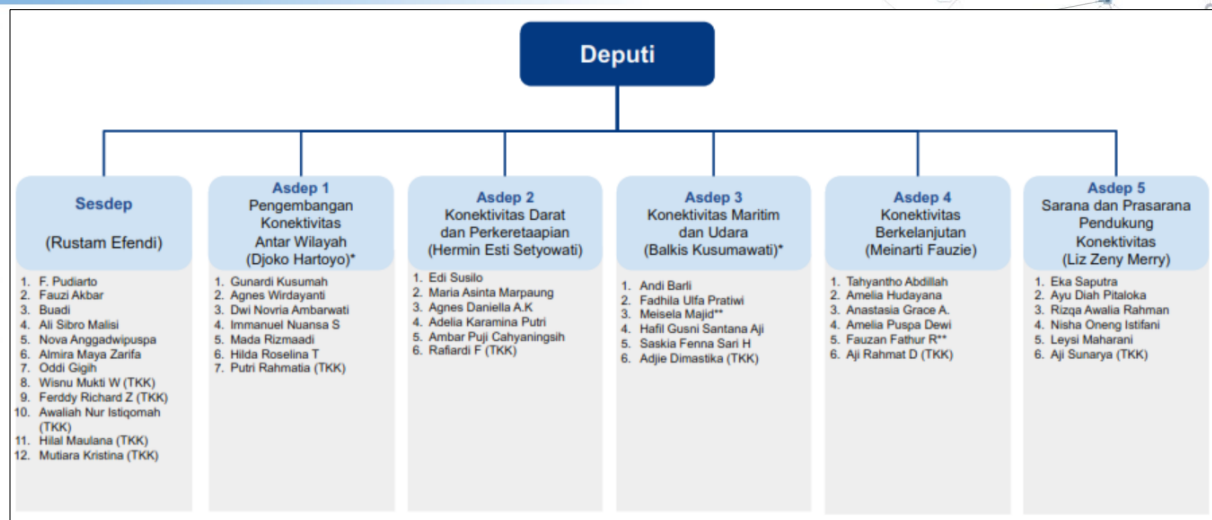
Tabel 3. 7 Rekapitulasi Pegawai D2 berdasarkan Jabatan

No	Jabatan	Jumlah
1	Pimpinan Tinggi Madya	1 orang
2	Pimpinan Tinggi Pratama	6 orang
3	Fungsional Ahli Madya	6 orang
4	Fungsional Ahli Muda	1 orang
5	Fungsional Ahli Pertama	19 orang
6	Pelaksana	5 orang
7	PPPK	10 orang
Total		48 orang

Jumlah pegawai di Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tergolong minim dibandingkan dengan Unit Kerja Eselon I lain di Kemenko Infra. Untuk mengantisipasi hal tersebut, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas menerapkan sistem kerja kolaboratif lintas unit kerja, sehingga dimungkinkan suatu isu dikerjakan oleh tim yang berasal dari beberapa unit kerja. Hal ini sejalan dengan prinsip kerja pada Peraturan Menteri PANRB Nomor 7 Tahun 2022 tentang Sistem Kerja.

Adapun data komposisi penempatan perunit kerja di Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas adalah sebagai berikut:





Gambar 3. 8 Komposisi Pegawai D2

Dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas juga melakukan kerjasama penugasan pegawai dengan instansi dan lembaga terkait yaitu dari Bank Indonesia, PT Pelabuhan Indonesia, PT Bank Negara Indonesia, PT Kereta Api Indonesia, PT Pertamina, PT Angkasa Pura Indonesia, dan Bank Pembangunan Pemerintah Jerman (KfW) dengan jumlah masing-masing 1 orang pegawai yang ditugaskan. Hal tersebut dilakukan sebagai langkah dalam memperkuat sinergi dan kolaborasi khususnya dalam mendukung penyelesaian isu-isu bidang konektivitas yang mendukung sasaran pembangunan nasional di sektor infrastruktur dan konektivitas.

2. Efisiensi Sumber Daya

Selama triwulan I tahun 2026, berbagai upaya telah dilakukan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas untuk efisiensi sumber daya, diantaranya sebagai berikut:

- Penyelenggaraan rapat koordinasi secara daring, tercatat dalam sehari bisa dilakukan lima sampai sepuluh agenda rapat koordinasi dengan K/L mitra;
- Pengaturan jadwal penggunaan akun zoom secara terpusat, sehingga total Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas hanya memiliki tiga akun zoom yang dapat digunakan secara optimal;
- Dengan sumber daya manusia yang ada, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tetap berkomitmen untuk menghasilkan output yang optimal. Salah satu kebijakan yang dilakukan adalah dengan membangun tim kerja lintas unit kerja;
- Aktif mengikutsertakan pegawai dalam pelatihan dan pengembangan kompetensi yang diselenggarakan oleh Kementerian/Lembaga atau stakeholder mitra, baik secara luring maupun daring, yang mayoritas pelaksanaannya tidak



- menggunakan anggaran DIPA Kemenko Infra sehingga mendukung penerapan efisiensi anggaran;
- e) Dalam rangka meningkatkan kualitas dan capaian kinerja tahun anggaran 2026, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas rutin melakukan dialog kinerja antara pimpinan dengan para staf. Dialog kinerja dimaksud diharapkan dapat menjadi sarana komunikasi dan monitoring pencapaian Indikator Kinerja Individu (IKI) masing-masing pegawai. Adapun sebagai langkah untuk mencapai target kinerja organisasi, setiap dua minggu sekali dilakukan rapat pimpinan internal untuk monitoring progres capaian kinerja;
 - f) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas juga rutin melakukan kegiatan kerja bakti dalam rangka pemeliharaan ruangan kerja, sehingga menciptakan lingkungan kerja yang nyaman.



BAB IV KESIMPULAN



4.1. Kesimpulan

1. Terdapat tiga sasaran program dan lima indikator kinerja utama pada dokumen Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2026, yaitu:
 - a. Indikator Sasaran Program 1, yaitu Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan yang diukur melalui persentase capaian target pembangunan bidang konektivitas;
 - b. Indikator Sasaran Program 2, yaitu Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Bidang Konektivitas yang Berkualitas yang diukur melalui persentase penyelesaian isu strategis dan indeks kepuasan layanan di bidang konektivitas;
 - c. Indikator Sasaran Program 3, yaitu Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien yang diukur dengan indikator nilai SAKIP dan nilai PMPZI.
2. Realisasi anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada triwulan I tahun 2026 sebesar Rp1,828,704,676 atau sebesar 17,75% dari pagu sebesar Rp10,305,417,000. Pemanfaatan anggaran tersebut menunjukkan tingkat efisiensi yang baik untuk mendukung capaian kinerja organisasi.
3. Secara umum, kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada triwulan I tahun 2026 menunjukkan progres awal yang cukup baik dalam menjalankan fungsi koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan lintas sektor. Capaian kinerja pada periode ini masih didominasi oleh penguatan fondasi kebijakan, konsolidasi program, serta fasilitasi penyelesaian isu strategis.

4.2. Langkah Perbaikan Ke Depan

Untuk perbaikan di masa mendatang, maka direkomendasikan beberapa hal sebagai berikut:

1. Memperkuat koordinasi dengan K/L dan instansi terkait yang berada di bawah koordinasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dalam peningkatan kinerja dan kualitas capaian kinerja dengan pengumpulan data yang lebih andal, pengukuran yang berjenjang, dan sistematika analisis yang lebih komprehensif.
2. Melaksanakan monitoring dan evaluasi secara berkala terhadap capaian kinerja yang ditargetkan pada periode berikutnya.





3. Menggunakan hasil evaluasi kinerja triwulan I 2026 untuk perbaikan strategi dalam pencapaian target tahun berikutnya.
4. Dalam rangka mendukung Rencana Strategis dan Rencana Kerja Pemerintah yang, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas akan terus melakukan langkah penyesuaian program yang dimaksudkan agar setiap kebijakan dan inisiatif yang dijalankan selaras dengan tujuan pembangunan nasional di bidang konektivitas. Melalui perencanaan yang tersusun secara sistematis, pencapaian kinerja dapat lebih terukur dan tepat sasaran, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.



Lampiran

Lampiran I. Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas



**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG INFRASTRUKTUR DAN PEMBANGUNAN KEWILAYAHAN**

**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2026
DEPUTI BIDANG KOORDINASI KONEKTIVITAS**

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Nama : Odo R. M. Manuhutu
Jabatan : Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas
Selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**
2. Nama : Agus Harimurti Yudhoyono
Jabatan : Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan
Selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**

PIHAK PERTAMA berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

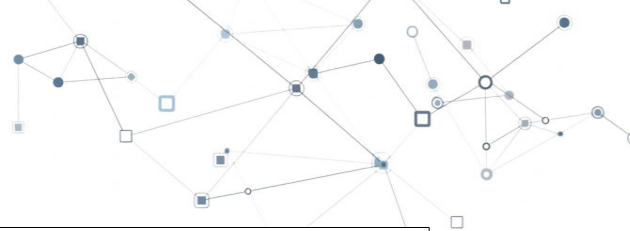
PIHAK KEDUA akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, 30 Januari 2026

PIHAK KEDUA, PIHAK PERTAMA,


Agus Harimurti Yudhoyono


Odo R. M. Manuhutu



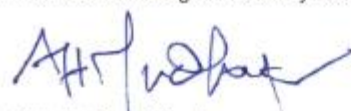
**LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2026
DEPUTI BIDANG KOORDINASI KONEKTIVITAS**

SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA		TARGET KINERJA
SP.1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan	IKSP 1.1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%
SP.2	Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Bidang Konektivitas yang Berkualitas	IKSP 2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,2
SP.3	Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	IKSP 3.1	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86
		IKSP 3.2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86

NO	PROGRAM	ANGGARAN
1	Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan	Rp9.964.286.000,00
2	Dukungan Manajemen	Rp341.131.000,00
JUMLAH ANGGARAN EFEKTIF*)		Rp10.305.417.000,00

*) Jumlah Anggaran Efektif Adalah Jumlah Anggaran Total Dikurangi Anggaran RO Khusus.

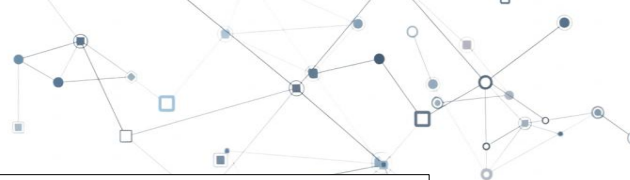
Menteri Koordinator Bidang
Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan


Agus Harimurti Yudhoyono

Jakarta, 30 Januari 2026
Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas


Odo R. M. Manuhutu

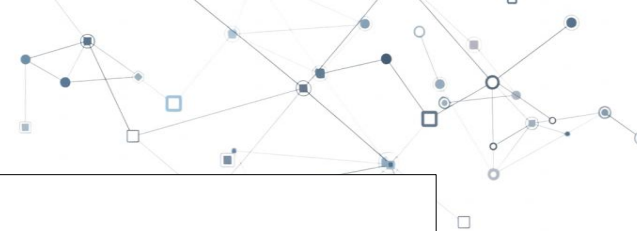




**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2026
DEPUTI BIDANG KOORDINASI KONEKTIVITAS**

INDIKATOR KINERJA		PENJELASAN/ RINCIAN KINERJA	JADWAL KELUARAN (TRIWULAN)			
			I	II	III	IV
IKSP 1.1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	1. Jumlah Perjalanan Kereta Api				✓
		2. <i>On Time Performance</i> Penerbangan				✓
		3. Peningkatan Volume Angkutan Laut				✓
		4. Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan Di 10 Kota Metropolitan				✓
		5. Penurunan Rasio Fatalitas Kecelakaan Jalan				✓
		6. Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi Yang Kompeten				✓
		7. Volume Angkutan Penyeberangan				✓
		8. Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api				✓
IKSP 2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	1. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik	✓	✓	✓	✓
		2. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Penyelenggaraan Perkeretaapian Nasional	✓	✓	✓	✓
		3. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Percepatan Penanganan Kendaraan Lebih Dimensi Lebih Muatan/ <i>Over Dimension Over Loading</i> (ODOL)	✓	✓	✓	✓
		4. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan dan Keselamatan Maritim	✓	✓	✓	✓
		5. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Pengembangan Jaringan Pelabuhan dan Bandar Udara Terpadu	✓	✓	✓	✓
		6. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Dekarbonisasi Sektor Transportasi	✓	✓	✓	✓
		7. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan Penguatan Tata Kelola Sarana dan Prasarana Konektivitas	✓	✓	✓	✓



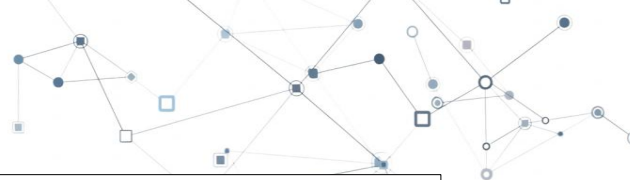


INDIKATOR KINERJA		PENJELASAN/ RINCIAN KINERJA	JADWAL KELUARAN (TRIWULAN)			
			I	II	III	IV
		8. Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Percepatan Pengembangan Ekosistem Aviassi	✓	✓	✓	✓
IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	Nilai Survei Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas				✓
IKSP 3.1	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas			✓	
IKSP 3.2	Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas			✓	

Jakarta, 30 Januari 2026
Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas


 **Odo R. M. Manuhutu**





**MATRIKS DUKUNGAN PENCAPAIAN KINERJA MENKO TAHUN 2026
DEPUTI BIDANG KOORDINASI KONEKTIVITAS**

LEVEL MENKO				LEVEL ESELON I			
SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	TARGET	METODE CASCADING	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA	TARGET	FREKUENSI
Terwujudnya Pembangunan Infrastruktur dan Kewilayahan yang Merata dan Berdampak	Stok Infrastruktur terhadap PDB	47%	Indirect	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%	Tahunan
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan yang Berkualitas	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan	100%	Direct	Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Bidang Konektivitas yang Berkualitas	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%	Triwulan
	Nilai Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan	3.2	Indirect		Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3.2	Triwulan
Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan yang Baik	Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan	92	Indirect	Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	Tahunan
					Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	86	Tahunan

Jakarta, 30 Januari 2026
Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas


Odo R. M. Manuhutu

