



LAPORAN KINERJA

Tahun 2025

**Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas
Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur
Dan Pembangunan Kewilayahan**

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 Tahun 2025.

Laporan ini merupakan laporan capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas selama tahun anggaran 2025 dalam rangka menunjang pencapaian indikator kinerja utama yang tertuang dalam Perjanjian Kinerja Tahun 2025. Laporan ini juga merupakan salah satu amanat Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi dan disusun sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.

Berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas terdiri dari Sekretariat Deputi dan Lima Asisten Deputi, yaitu Asisten Deputi Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah, Asisten Deputi Konektivitas Darat dan Perkeretaapian, Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara, Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan, dan Asisten Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas.

Pelaksanaan kegiatan dan pembuatan laporan ini tidak lepas dari bantuan pihak terkait. 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.

Kami menyadari bahwa laporan ini belum sempurna dan masih ada kekurangan. Oleh karena itu, diharapkan masukan, kritik, dan saran yang konstruktif dalam rangka pelaksanaan kegiatan untuk peningkatan kualitas pelaporan ke depan. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua

Jakarta, Desember 2025
Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas,

Ttd.

Odo R. M. Manuhutu



RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan kinerja merupakan bentuk akuntabilitas dari pelaksanaan tugas dan fungsi yang dipercayakan kepada setiap instansi pemerintah atas penggunaan anggaran. Laporan kinerja memuat pengukuran kinerja dan evaluasi serta pengungkapan (*disclosure*) secara memadai terhadap hasil analisis pengukuran kinerja. Dalam rangka memberikan informasi kinerja yang terukur kepada Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan selaku pemberi mandat atas kinerja yang telah dan seharusnya dicapai dan sebagai upaya perbaikan kinerja secara berkesinambungan, maka Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas menyusun laporan kinerja Tahun 2025. Laporan kinerja ini dalam penyusunannya mengacu pada Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan Pelaporan Kinerja Instansi Pemerintah dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014.

Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas merupakan unit kerja di bawah Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan yang baru terbentuk pada Kabinet Merah Putih pada Oktober 2024. Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas saat ini sedang menyusun perencanaan kinerja secara menyeluruh melalui penyusunan dokumen Rencana Strategis yang berpedoman pada program Asta Cita Kabinet Merah Putih serta Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2025–2029.

Pada tahun 2025, berbagai program dan kegiatan telah dilaksanakan guna mendukung pencapaian indikator kinerja. Kegiatan sinkronisasi, koordinasi, dan pengendalian bersama para pemangku kepentingan di bidang konektivitas telah dilakukan untuk mendorong pencapaian target pembangunan serta mengatasi berbagai isu yang ada. Di sisi internal, perbaikan tata kelola kelembagaan terus diupayakan melalui penganangan Zona Integritas dan penerapan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), sebagai langkah untuk memperbaiki tata kelola kelembagaan menjadi lebih baik.

Pencapaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas diukur dengan indikator kinerja (IK) yang dirinci sesuai target waktu yang ditetapkan. Sesuai draft Perjanjian Kinerja tahun 2025, unit kerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas memiliki tiga Sasaran Program (SP), yang dijabarkan dalam lima indikator kinerja yaitu (IKSP.1) Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas, (IKSP.2.1) Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas, (IKSP.2.2) Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas, (IKSP.3.1) Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona



Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas, dan (IKSP.3.2) Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.

Secara keseluruhan, capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2025 yaitu sebesar 99.52%. Dari total lima indikator kinerja (IKSP), dua di antaranya berhasil melampaui target yang telah ditetapkan, sementara tiga indikator lainnya masih belum mencapai target dan memerlukan upaya peningkatan lebih lanjut. Adapun capaian kinerja masing-masing indikator adalah sebagai berikut:

1. Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas sebesar 103%;
2. Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas 90%;
3. Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas 121%;
4. Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas 93%;
5. Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas 80%.

Berdasarkan DIPA Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan TA 2025 Nomor : SP DIPA – 132.01.1.694776/2025 tanggal 2 Desember 2024, pagu anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2025 adalah sebesar Rp14.760.165.500 yang terdiri dari Program Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan sebesar Rp13.110.165.500 dan Program Dukungan Manajemen sebesar Rp1.650.000.000. Namun, dengan adanya Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025, serta Surat Menteri Keuangan Nomor S-37 Tahun 2025, diberlakukan kebijakan pagu blokir anggaran untuk efisiensi. Adapun pagu anggaran efektif pada Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas sampai dengan triwulan III tahun 2025 yakni sebesar Rp3.300.000.000,-.

Pada triwulan IV berdasarkan Surat dari Menteri Keuangan Nomor : S-636/MK.03/2025 tanggal 6 Oktober 2025 tentang Relaksasi Buka Blokir Efisiensi Belanja (Kode Blokir A) Kemenko Infra, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas mendapat tambahan anggaran sebesar Rp1.001.970.000 sehingga anggaran keseluruhan menjadi Rp4.301.970.000. Adapun total realisasi anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas selama tahun 2025 yaitu sebesar Rp4.301.793.451 (99,99%).



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
BAB I PENDAHULUAN	7
1.1. Latar Belakang	7
1.2. Tugas dan Fungsi.....	8
1.3. Struktur Organisasi	8
1.4. Sistematika Penulisan	11
BAB II PERENCANAAN KINERJA.....	13
2.1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja	13
2.2. Dukungan Anggaran Kinerja.....	15
2.3. Pengukuran Kinerja.....	16
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	18
3.1. Capaian Kinerja Organisasi	18
3.2. Analisis Capaian Kinerja.....	20
3.2.1. Sasaran Program 1: Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan.....	20
3.2.2. Sasaran Program 2: Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas	25
3.2.3. Sasaran Program 3: Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	54
3.3. Realisasi Anggaran	57
3.4. Capaian Kinerja Lainnya	58
BAB IV KESIMPULAN.....	61
4.1. Kesimpulan.....	61
4.2. Langkah Perbaikan Ke Depan	61
Lampiran	63



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Tahun 2025	13
Tabel 2. 2 Rincian Kinerja dari Indikator Kinerja 2025	14
Tabel 2. 3 Rincian Pagu Anggaran per IKU	15
Tabel 3. 1 Capaian Kinerja Tahun 2025	18
Tabel 3. 2 Pembobotan Kualitas Indikator Kinerja	19
Tabel 3. 3 Perhitungan Nilai Kinerja Organisasi	19
Tabel 3. 4 Capaian Indikator Kinerja SP.1	20
Tabel 3. 6 Capaian Indikator RPJMN Sektor Konektivitas	24
Tabel 3. 7 Capaian Indikator Kinerja SP.2	25
Tabel 3. 8 Capaian Indikator Kinerja SP.3	55
Tabel 3. 9 Realisasi Anggaran 2025	57
Tabel 3. 10 Realisasi Anggaran per-Unit Kerja 2025	57
Tabel 3. 11 Rekapitulasi Pegawai D2 berdasarkan Jabatan	58



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas.....	9
Gambar 3. 1 Prioritas Nasional dan Kerangka Kebijakan terkait Konektivitas	22
Gambar 3. 2 Executive Summary Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut T.A. 2025	27
Gambar 3. 3 RPerpres Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi dan RPP Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi	32
Gambar 3. 4 Rapat Koordinasi Pembentukan Regulasi Kereta Api Berkecepatan Tinggi.....	33
Gambar 3. 5 Rapat Tim Penyusunan Rancangan Peraturan Presiden (RPerpres) tentang Penguatan Logistik Nasional	35
Gambar 3. 6 Peninjauan Lokasi Pemasangan WIM	38
Gambar 3. 7 Rapat Finalisasi Tim Nasional Percepatan Pengembangan Industri SAF	40
Gambar 3. 8 Kepmenko Nomor 122 Tahun 2025 tentang Tim Nasional Percepatan Pengembangan Industri Bahan Bakar Penerbangan Berkelanjutan di Indonesia	41
Gambar 3. 9 Berita Acara Penyampaian Hasil Evaluasi Penyelenggaraan Perguruan Tinggi	43
Gambar 3. 10 Pilar Utama Ekosistem Aviasi	45
Gambar 3. 11 Data Penyerapan All Indonesia	48
Gambar 3. 12 Laman Website All Indonesia	51
Gambar 3. 13 Peresmian All Indonesia.....	51
Gambar 3. 14 Hasil Pelaksanaan Survei Kepuasan Pelayanan Stakeholders Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025	54
Gambar 3. 15 Komposisi Pegawai D2.....	59



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Laporan Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas merupakan bentuk pertanggungjawaban (akuntabilitas) dari pelaksanaan tugas dan fungsi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas atas penggunaan anggaran. Penyusunan laporan kinerja ini merupakan amanat dari Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 tahun 2014 tentang Penunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara Review atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.

Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dalam 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 terdiri Sekretariat Deputi dan Lima Asisten Deputi, yaitu Asisten Deputi Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah, Asisten Deputi Konektivitas Darat dan Perkeretaapian, Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara, Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan, dan Asisten Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas.

Pencapaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas diukur dengan indikator kinerja (IK) yang dirinci sesuai target waktu yang ditetapkan. Sesuai Perjanjian Kinerja tahun 2025, unit kerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas memiliki tiga Sasaran Program (SP), yang dijabarkan dalam lima indikator kinerja.

Laporan Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas ini menjelaskan tentang kegiatan unit kerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas selama tahun 2025 dalam rangka menunjang pencapaian indikator kinerja utama yang tertuang dalam Perjanjian Kinerja Tahun 2025. Melalui laporan kinerja ini diharapkan dapat menjadi informasi mengenai kinerja dan kegiatan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas sekaligus menjadi bahan masukan bagi peningkatan akuntabilitas kinerja pada masa yang akan datang. Peningkatan kinerja ini diperlukan agar Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dapat lebih meningkatkan tugas dan fungsinya dalam mendukung perkembangan proyek pembangunan infrastruktur konektivitas.





1.2. 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:

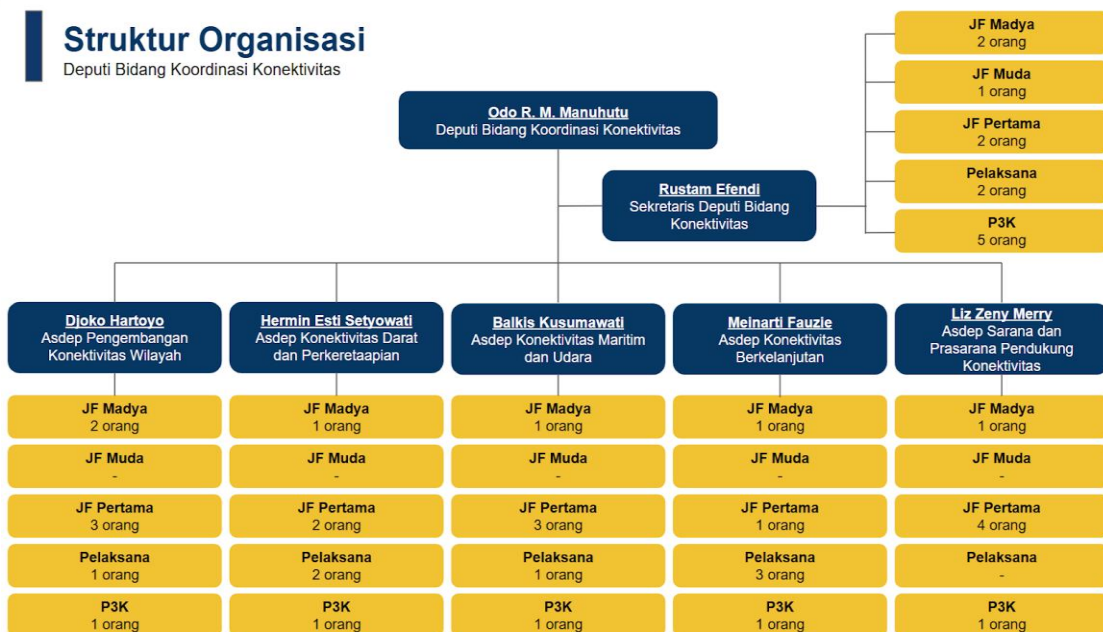
1. Sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas;
2. Perumusan kebijakan dalam rangka sinkronisasi dan koordinasi kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan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

1.3. 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; dan
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:

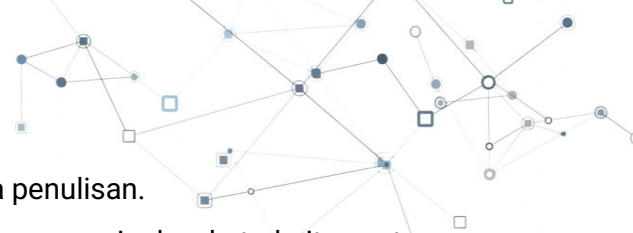
- 1) penyiapan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang sarana dan prasarana pendukung konektivitas;
- 2) penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu di bidang sarana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

1.4. 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 tahun 2025.
5. Lampiran: Berisi dokumen yang mendukung informasi terkait Bab sebelumnya.





BAB II PERENCANAAN KINERJA

2.1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja

Sasaran program adalah hasil yang akan dicapai oleh instansi pemerintah secara spesifik, terukur dan dalam kurun waktu yang telah ditentukan. Proses mencapai sasaran diberikan indikator sebagai ukuran tingkat keberhasilan pencapaian sasaran untuk diwujudkan pada tenggang waktu yang telah ditargetkan. Sasaran pembangunan jangka menengah dalam kurun waktu 2025-2029 diarahkan untuk:

1. Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan;
2. Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas;
3. Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien.

Dikarenakan dokumen Renstra yang masih dalam tahap penyusunan, maka laporan kinerja ini berbasis rancangan perjanjian kinerja yang mengacu pada RPJMN. Berikut rancangan SPIK dalam rancangan PK Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2025

Tabel 2. 1 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Tahun 2025

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 Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas	IKSP.2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%
		IKSP.2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,1
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	85
		IKSP.3.2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85

Sumber: Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas (2025)





Detail rincian kinerja dari masing-masing Indikator Kinerja Sasaran Program Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025 adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Rincian Kinerja dari Indikator Kinerja 2025

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 dan Sinkronisasi Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik	100	✓	✓	✓	✓
		2. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembentukan Regulasi Kereta Api Berkecepatan Tinggi	100	✓	✓	✓	✓
		3. Koordinasi dan Sinkronisasi Percepatan Penanganan Angkutan <i>Over Dimension Over Loading</i> (ODOL)	100	✓	✓	✓	✓
		4. Koordinasi dan Sinkronisasi Revitalisasi Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni	100	✓	✓	✓	✓





INDIKATOR KINERJA		JUDUL KINERJA/RINCIAN KINERJA	TARGET TAHUNAN (%)	JADWAL KELUARAN (TW)			
				I	II	III	IV
		5. Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan Bahan Bakar Penerbangan Berkelanjutan (<i>Sustainable Aviation Fuel/SAF</i>)	100	✓	✓	✓	✓
		6. Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan SDM Bidang Transportasi	100	✓	✓	✓	✓
		7. Koordinasi dan Sinkronisasi 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 2025, 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	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%	Rp700.198.000
SP.2	Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di	IKSP.2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%	Rp2.000.000.000





SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM		TARGET KINERJA	ANGGARAN
	Bidang Konektivitas	IKSP.2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,1	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	85	Rp450.055.000
		IKSP.3.2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85	Rp134.747.000

2.3. Pengukuran Kinerja

- 1. IKU 1. Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas** diukur berdasarkan perhitungan peningkatan volume perjalanan dan penumpang berbagai moda transportasi, penurunan rasio kecelakaan, peningkatan SDM transportasi yang kompeten dan efisiensi waktu tempuh pada lintas jaringan nasional.
- 2. IKU 2. Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas** diukur berdasarkan rekomendasi kebijakan yang dihasilkan untuk penyelesaian isu konektivitas.
- 3. IKU 3. Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian** di Bidang Konektivitas diukur berdasarkan jumlah rekomendasi kebijakan bidang konektivitas yang ditindaklanjuti dibagi jumlah rekomendasi kebijakan yang diusulkan.
- 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 Tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Capaian Kinerja Tahun 2025

SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA		TARGET	REALISASI Per-TRIWULAN				TARGET AKHIR RENSTRA 2025
			2025	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%	102%	100%
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas	IKSP2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%	25%	50%	75%	100%	100%
	IKSP2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,1	-	-	-	3,76	3,54
Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	IKSP3.1	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85	-	-	-	79,32	84
	IKSP3.2	Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85	-	-	-	68,15	80





Perhitungan Nilai Kinerja Organisasi (NKO) dilakukan berdasarkan pembobotan kualitas indikator kinerja sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Pembobotan Kualitas Indikator Kinerja

Kualitas Indikator Kinerja	Bobot
Ultimate Outcome	0,4
Intermediate Outcome	0,3
Immediate Outcome	0,2

Sumber: Kepmenko 179/S tentang Petunjuk Teknis Pengelolaan Kinerja

Adapun perhitungan NKO Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel 3. 3 Perhitungan Nilai Kinerja Organisasi

INDIKATOR KINERJA		Capaian	Bobot	Koefisien	Nilai
IKSP.1.1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	103,14%	0,4	0,22	29,47
IKSP2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	90,48%	0,2	0,11	19,39
IKSP2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	121,29%	0,2	0,11	25,99
IKSP3.1	Nilai PMPZI Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	93,32%	0,3	0,17	13,33
IKSP3.2	Nilai SAKIP Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	80,18%	0,3	0,17	14,45
Nilai Kinerja Organisasi					99,53%

Berdasarkan perhitungan NKO di atas, diperoleh capaian NKO Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2025 sebesar 99,53%. Secara umum, seluruh indikator kinerja telah dilaksanakan sesuai dengan yang tercantum pada Perjanjian Kinerja tahun 2025. Pada dua indikator telah melebihi target yang ditetapkan, sementara tiga indikator lainnya masih memerlukan upaya lebih lanjut untuk mencapai performa yang optimal.

Perbandingan capaian dapat dilakukan pada indikator kinerja yang sama pada 2024 yakni nilai PMPZI dan nilai SAKIP. Jika dibandingkan tahun sebelumnya, kedua indikator tersebut menunjukkan penurunan. Pada 2024, nilai SAKIP tercatat sebesar 83,67, sedangkan nilai PMPZI sebesar 75,05.





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 2025 sebesar 102%, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3. 4 Capaian Indikator Kinerja SP.1

No	Nama IKU	Target 2025	Realisasi 2025	Capaian (%)
1	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	100%	103%	103%

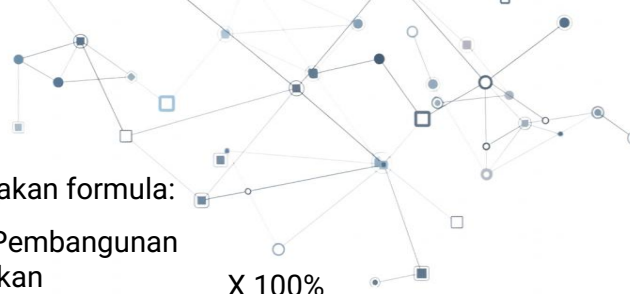
a. IKSP 1.1: Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas

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 2025 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:

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

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.

Selama tahun 2025, kegiatan pemantauan dan evaluasi capaian RPJMN Sektor Konektivitas rutin dilaksanakan pada periode triwulanan. 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.





Sasaran Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 dan Kerangka Kebijakan Konektivitas			
INDIKATOR SASARAN PROGRAM PRIORITAS	KONDISI SAAT INI	TARGET 2025	REALISASI 2025
 - Jumlah Perjalanan Kereta Api - Jumlah Penumpang Kereta Api	0,86 juta perjalanan (2024) 501 juta penumpang (2024)	0,92 juta perjalanan 519 juta penumpang	1,07 juta perjalanan 551,19 juta penumpang
 On Time Performance Penerbangan	72,46% (2023)	80%	93,12%
 - Peningkatan Volume Angkutan Laut - Volume Angkutan Penyeberangan	5,6% (2023) 11,5 juta kendaraan (2023)	10% 11,6 juta kendaraan	11,58% 12,22 juta kendaraan
 Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	685 juta penumpang (2023)	850 juta penumpang	920,07 juta penumpang
 Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	53,68% (2023)	65%	66,30%
 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	85,5% (2023)	85,5%	99,27%

Gambar 3. 1 Prioritas Nasional dan Kerangka Kebijakan terkait Konektivitas
Sumber: Bappenas dan Kemenhub (2025)

Perkembangan Isu

1. Berdasarkan hasil evaluasi sesuai data Kemenhub, tujuh dari delapan indikator program prioritas telah tercapai diatas 100%. Sementara itu, indikator program prioritas lainnya, yaitu On Time Performance (OTP) Penerbangan belum tercapai sepenuhnya, yaitu hanya tercapai 93,12%. Adapun rician detil capaian target RPJMN 2025 terdapat pada Tabel 3.1.
2. Menindaklanjuti hal tersebut, Kemenhub telah menyampaikan surat kepada Bappenas untuk meminta penjelasan terkait kemungkinan penyesuaian indikator dan target yang tercantum dalam Renstra. Dalam proses koordinasi Ditjen Hubud dengan Bappenas, telah disepakati bahwa target OTP yang semula ditetapkan sebesar 80%, secara faktual lebih realistis dicapai pada kisaran 70-72%. Penyesuaian target OTP tersebut direncanakan dapat dilakukan pada forum penyesuaian RKP Tahun 2026, sementara untuk RKP 2025 masih menggunakan target 80%, termasuk formulasi dan indikator pencapaiannya.
3. Mengingat Tahun 2027 merupakan tahun ketiga pelaksanaan RPJMN, Bappenas membuka peluang bagi kementerian/lembaga untuk mengusulkan revisi Renstra apabila terdapat target yang secara signifikan tidak dapat dicapai. Dalam rangka pemutakhiran RKP Tahun 2026, penyesuaian terhadap target RPJMN yang belum tercapai, khususnya indikator OTP, dimungkinkan dengan mempertimbangkan aspek efisiensi anggaran serta keterlibatan lintas kementerian/Lembaga.
4. Isu dan tantangan kondisi layanan angkutan laut dan penyeberangan, yaitu





muatan balik rendah, bentuk negara kepulauan, layanan perintis mendominasi rute penyeberangan, armada kapal terbatas dan berusia tua. Terdapat empat strategi pengembangan, yaitu (1) peningkatan skala ekonomi angkutan laut Wilayah Timur, (2) penataan jaringan pelayaran nasional, (3) inovasi skema pembiayaan layanan, (4) pemantapan skema dan regulasi untuk pengadaan dan peremajaan armada angkutan kapal.

5. Isu dan tantangan kondisi layanan perkeretaapian, yaitu pangsa angkutan kereta api masih rendah (penumpang 7%, barang 1%) dan tingkat fatalitas kecelakaan kereta api masih tinggi. Pengembangan konektivitas perkeretaapian dapat dilakukan melalui perbaikan keandalan jaringan KA, peningkatan aspek keselamatan, peningkatan trafik penumpang dan barang. Terdapat tiga kebijakan transformasi perkeretaapian nasional, yaitu: akselerasi tatakelola perkeretaapian (operasional, pemeliharaan dan keselamatan), akselerasi pengembangan kereta antar kota konurbasi dan elektrifikasi KA perkotaan (passanger service), dan akselerasi transformasi KA logistik (freight service).
6. Isu dan tantangan kondisi layanan angkutan udara yaitu delayed dan cancelled flights. Terdapat tiga opsi strategi dan kebijakan, yaitu fokus perbaikan kinerja OTP di 5 bandara primer/hub, perbaikan pada faktor-faktor teknis yang dapat dikendalikan, dan penguatan peran otoritas dan operator bandara mengawal kinerja dan layanan.
7. Skema penyediaan dan pengembangan transportasi terdiri dari blended finance, direct lending, two step loan, pengadaan/peremajaan sarana, skema subsidi transportasi, strategi land value capture dan Transit Oriented Development (TOD), pemisahan investasi infrastruktur antara heavy asset dan strategic asset, monetisasi aset, optimalisasi dan pengembangan BLU, KPBU/PPP, pengoperasian angkutan umum massal perkotaan, dan kerja sama operasional infrastruktur.

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).





Rekomendasi dan Rencana Tindak Lanjut Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas

1. Akan dilakukan pemutakhiran RKP 2026 dengan menyesuaikan target RPJMN yang tidak tercapai, salah satunya OTP dan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK).
2. Telah dimintakan kepada *Indonesia Airport Slot Management (IASM)* agar data historis slot yang akan digunakan untuk pendistribusian *slot historical* adalah berdasarkan hasil penilaian performansi slot dengan toleransi 15 (lima belas) menit sebelum dan sesudah jadwal yang sudah ditentukan dalam Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) (Ref: Surat Dir. Angkutan Udara kepada Ketua IASM Nomor KU.503/2/15/DAU/2025 tanggal 24 November 2025 hal Tindak Lanjut Hasil Audit BPKP).
3. Penyempurnaan sistem dengan pengisian wajib alasan keterlambatan, telah di tindaklanjuti oleh Airnav dengan mengupgrade aplikasi Chronos di mana sejak April 2025 telah diwajibkan kepada airlines untuk menyampaikan alasan permintaan perubahan slot. Alasan mengacu IATA Delay Code yang disesuaikan.
4. Saat ini sedang dilakukan revisi terhadap PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) pada Bidang Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia dengan target penyelesaian bulan April 2026. Di Revisi PM 89 akan mengatur kewajiban airlines untuk melaporkan data keterlambatan berdasarkan kode keterlambatan (delay code) IATA.

Adapun capaian Indikator Kinerja Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas pada 2025 adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 5 Capaian Indikator RPJMN Sektor Konektivitas

No	Nama IKU	Target	2025	
			Realisasi	Capaian
1	Jumlah perjalanan kereta api	0,92 juta perjalanan	1,07	116,30%
2	On time performance penerbangan	80%	74,50%	93,12%
3	Peningkatan volume angkutan laut	10%	11,58%	115,80%
4	Jumlah penumpang angkutan kereta api	519 juta penumpang	551,19	106,20%





5	Volume angkutan penyebrangan	11,6 juta kendaraan	12,22	105,34%
6	Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	850 juta penumpang	920,07	108,24%
7	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	65%	66,30%	102,00%
8	Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten	85,5%	99,27%	116,10%

Pencapaian delapan Indikator Program Prioritas (PP) RPJMN pada tahun 2025 menunjukkan bahwa terdapat tujuh KPI telah tercapai melampaui target dan satu KPI dengan status *On Track*.

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.

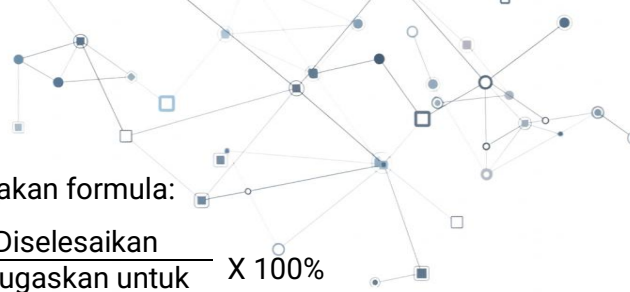
Tabel 3. 6 Capaian Indikator Kinerja SP.2

No	Nama IKU	Target 2025	Realisasi 2025	Capaian (%)
1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%	90,48	90,48
2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,1	3,76	121%

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 2025 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).

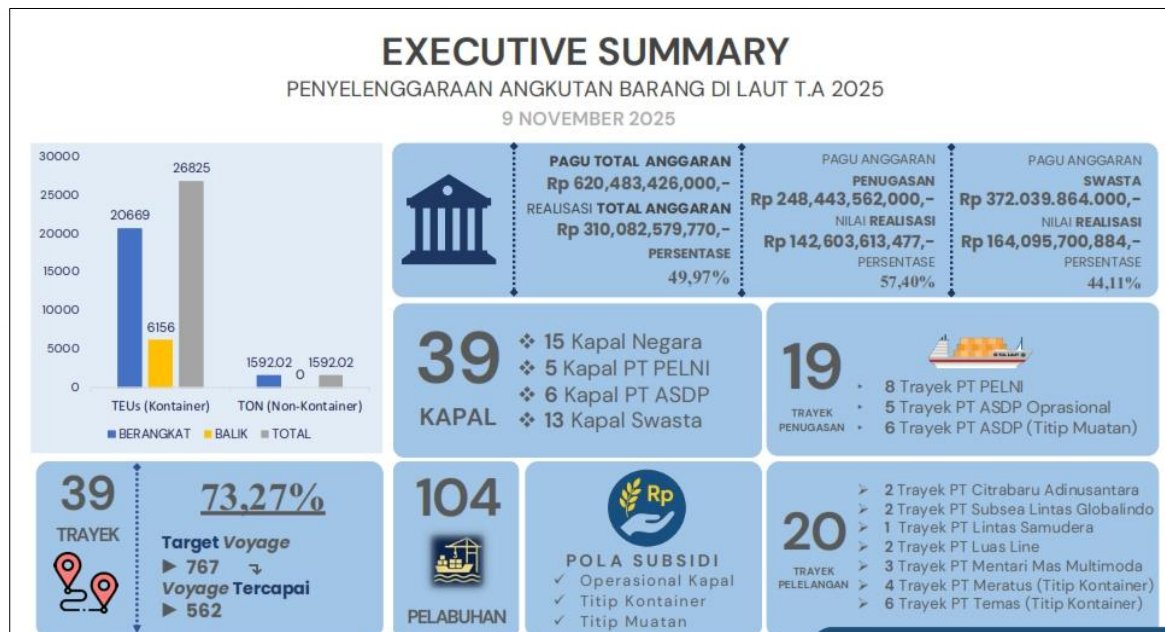
Program tol laut juga dimaksudkan untuk mendorong pemerataan ekonomi, menurunkan ketimpangan wilayah, serta memperkuat integrasi sistem transportasi multimoda antara laut, darat, dan udara. Keberhasilan program ini memerlukan koordinasi lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah, operator pelabuhan, dan pelaku usaha logistik serta pengguna jasa. Salah satu yang menjadi fokus program ini adalah distribusi logistik ke Kawasan Timur Indonesia (KTI), karena seringkali terjadi kelangkaan barang dan harga yang jauh lebih mahal dibandingkan daerah lain. Namun dalam pelaksanaannya, masih terdapat berbagai kendala dan tantangan yang dihadapi, antara lain keterbatasan fiskal, armada kapal, infrastruktur pelabuhan, ketepatan waktu, dan volume muatan balik.

Per 2024, muatan balik program Tol Laut baru mencapai 27% dan ditargetkan meningkat sebesar 30% pada 2025. Kemudian program ini juga mendukung kesiapan Merauke sebagai sentra pangan di wilayah timur Indonesia, serta Maluku dan Maluku Utara sebagai sumber daya utama perikanan nasional. Kedua hal ini merupakan bagian penting dari strategi ketahanan pangan dan penguatan ekonomi nasional

Capaian tahun 2025 menunjukkan bahwa muatan berangkat tol laut untuk kategori kontainer mencapai 27.750 TEUs, sedangkan muatan balik sebesar 9.269 TEUs atau setara dengan 33,4%. Capaian ini meningkat sekitar 6% dari baseline tahun 2024 yang berada pada angka 27%, serta melampaui target tahun 2025



sebesar 30%. Adapun peningkatan jumlah trayek tol laut dari 37 menjadi 39 trayek serta bertambahnya jumlah kapal tol laut dari 37 menjadi 39 unit merupakan salah satu capaian target kinerja yang berhasil direalisasikan juga pada tahun 2025. Program optimasi tol laut yang termasuk dalam Rencana Aksi Reformasi Birokrasi Tematik Kemenko Infra Tahun 2025 pada tema “Mendukung Ketahanan Pangan” juga telah mencapai output 100%.



Gambar 3. 2 Executive Summary Penyelenggaraan Angkutan Barang di Laut T.A. 2025
Sumber: Kementerian Perhubungan

Perkembangan isu untuk optimasi Tol Laut

1. Telah dilaksanakan Focus Group Discussion (FGD) dengan tema Strategi Distribusi Pangan Nasional Berkelanjutan Optimalisasi Cold Chain, Pangan Akuatik, dan Sistem Distribusi Daerah 3T. Kegiatan dihadiri oleh lintas kementerian/lembaga termasuk Kemenhub dan BAPANAS. Kegiatan tersebut bertujuan untuk merumuskan strategi dan peta jalan kolaboratif dalam memperkuat sistem distribusi pangan nasional, termasuk rantai pasok, disparitas harga, dan konektivitas maritim. Rencana tindak lanjut adalah akselerasi pembangunan ekosistem rantai dingin di sentra produksi Kawasan Timur Indonesia yang dikoordinasikan oleh Kemenko Pangan dan optimalisasi program tol laut untuk menghubungkan sentra produksi pangan dengan simpul logistik utama dan pasar guna menekan disparitas harga yang dikoordinasikan oleh Kemenko Infra;



2. Untuk TA. 2026, ditetapkan trayek tol laut bertambah dari 39 trayek pada 2025 menjadi 41 trayek. Namun, anggaran untuk 2026 turun dari tahun 2025. Dilakukan penyesuaian rute pada beberapa trayek, terutama pada rute yang dinilai tidak efektif, khususnya karena tidak adanya muatan balik. Penetapan trayek tol laut untuk TA. 2026 akan ditetapkan melalui SK Dirjen Hubla. selanjutnya, alokasi anggaran Kemenhub untuk program tol laut di 2026 mengalami penurunan, sehingga subsidi trayek perlu dipastikan tepat sasaran, beberapa trayek yang menguntungkan akan dikomersialkan, dan trayek yang peminatnya sedikit akan ditinggalkan. Permasalahan yang masih terjadi di program tol laut adalah muatan balik yang masih rendah. Untuk itu, diperlukan dukungan koordinasi antar kementerian/lembaga dan pemda untuk optimalisasi angkutan muatan balik dari tiap daerah yang disinggahi angkutan tol laut;
3. Pada 9 Desember 2025, telah dilakukan audiensi dengan Direktur Promosi dan Produk Unggulan Desa Kemendes PDT terkait Pemanfaatan Tol Laut untuk Distribusi Hasil Produk Unggulan Desa atau Badan Usaha Milik Desa (BUMDes) di ruang rapat lantai 13 Kemenko Infra. Audiensi ini bertujuan untuk mendorong peningkatan muatan balik tol laut melalui pemanfaatan tol laut untuk distribusi hasil produk unggulan desa/BUMDes, sehingga muatan balik tol laut dapat lebih optimal dan disparitas harga dapat diturunkan. Rencana tindak lanjut adalah Kemendes akan menyiapkan data potensi produk unggulan Kopdes/Bumdes serta melakukan pemetaan potensi untuk muatan balik tol laut.

Kendala untuk optimasi Tol Laut

1. Revisi Perpres 27 Tahun 2021 diperlukan untuk menyesuaikan nomenklatur kementerian yang terlibat dalam pelayanan angkutan barang ke daerah tertinggal, terluar, dan perbatasan. Perubahan ini akan memperjelas pengaturan mengenai tugas dan fungsi kementerian terkait. Rakor lintas kementerian diperlukan untuk penyelesaian revisi tersebut;
2. Kebijakan efisiensi anggaran berdampak terhadap belum terpenuhinya kebutuhan biaya penyelenggaraan Tol Laut selama satu tahun anggaran 2025;
3. Beberapa kendala teknis di lapangan:
 - a. Kondisi force majeure di beberapa Pelabuhan dan perairan (cuaca buruk dan pendangkalan alur pelabuhan);
 - b. Minimnya fasilitas di pelabuhan di daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan





Perbatasan, terutama: fasilitas bongkar muat dan ukuran/kondisi dermaga;

- c. Jam Kerja TKBM yang terbatas khususnya pada pelabuhan di daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan hanya pada hari dan jam kerja (Sabtu dan Minggu Libur, dan jam kerja hanya di waktu pagi sampai sore); dan
 - d. Kendala Teknis Kapal yang menghambat kelancaran operasional, umumnya kerusakan terjadi pada mesin kapal.
4. Permintaan pengiriman terbanyak untuk wilayah timur terutama adalah Air Mineral sehingga perlu koordinasi lebih lanjut dengan KL/Lembaga bersama pemda agar ada pelaku usaha Air Minum Dalam Kemasan (AMDK); dan
 5. Isu terkait penyediaan fasilitas rantai pasok berpendingin merupakan usulan dari pelaku usaha, karena proses distribusi barang, khususnya komoditas yang rentan akan perubahan suhu, seperti pangan, perikanan, dan farmasi sangat membutuhkan fasilitas tersebut. Hal yang menjadi perhatian adalah pemenuhan kebutuhan *cold storage* dan *reefer container* di pelabuhan, pergudangan, hingga moda transportasi, baik kapal kargo dan kapal perintis. Selain *cold storage* dan *reefer container*, dibutuhkan fasilitas pendukungnya, seperti aliran listrik dan *plug-in/stop* kontak kelistrikan.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Optimasi Tol Laut

1. Berkoordinasi dengan Kemenhub dan K/L terkait untuk tindak lanjut rencana Revisi Perpres 27 Tahun 2021, sebagai dasar program tol laut.
2. Berkoordinasi dengan Kemenhub dan Pelindo untuk penambahan komponen biaya docking kapal ke dalam Rancangan Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan tentang komponen Biaya dalam penyelenggaraan tol laut.
3. Berkoordinasi dengan Kemenhub untuk mendorong Operator Kapal untuk melakukan pengadaan kontainer baru dan melakukan perbaikan terhadap sistem tata kelola aset kontainer yg sudah ada guna menjaga kondisi kontainer untuk selalu siap pakai.
4. Berkoordinasi dengan Kemenhub untuk melakukan evaluasi terhadap usulan pelabuhan singgah dan mendorong Pemerintah Daerah agar dapat menarik minat operator swasta komersial khususnya pada pelabuhan 3TP dengan okupansi muatan tol laut terbanyak.
5. Berkoordinasi dengan Kemendagri dan Kemenhub untuk mendorong





Pemda untuk mengajukan trayek-trayek tol laut pada 2026:

- a. Koordinasi lebih lanjut dengan Kemenhub, PELNI dan Pemda Halteng untuk permohonan penambahan trayek KM Sabuk Nusantara 84 dari Obi, untuk ditambah trayek ke Weda; dan
 - b. Permohonan penambahan kuota kontainer ke dari 2 unit menjadi 5-7 unit agar kebutuhan logistik masyarakat dapat terpenuhi secara optimal. Distribusi beras yang efisien sangat penting untuk menjamin stabilitas pangan di daerah kepulauan
6. Perlu dilakukan pembahasan terkait persiapan angkutan barang ke wilayah timur pada periode Nataru dengan Kemenhub, Pemda terkait, dan PELNI.

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Pembentukan Regulasi Kereta Api Berkecepatan Tinggi

Pengembangan Kereta Api Berkecepatan Tinggi merupakan bagian dari strategi nasional dalam meningkatkan kualitas infrastruktur dan konektivitas antarwilayah di Indonesia. Hal ini selaras dengan indikator RPJMN 2025–2029, khususnya Prioritas Nasional (PN) 3, yakni Meningkatkan Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Hal terkait menargetkan peningkatan Indeks Infrastruktur dan Konektivitas dari 66,6 (tahun 2022) menjadi 75,0 pada tahun 2029. Kereta Cepat diharapkan mampu mendorong dan mengakselerasi mobilitas orang dan barang, memangkas waktu tempuh antarwilayah strategis, dan mendorong pertumbuhan kawasan-kawasan ekonomi baru. Proyek Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) yang telah diresmikan pada 2023 menjadi proyek percontohan yang menunjukkan potensi besar moda transportasi ini dalam menjawab kebutuhan konektivitas modern Indonesia.

Untuk menjamin keberlanjutan, keamanan, dan kepastian hukum atas pengembangan dan pengoperasian kereta cepat di Indonesia, diperlukan koordinasi dan sinkronisasi lintas sektor dalam pembentukan regulasi yang komprehensif. Saat ini, belum terdapat kerangka hukum nasional yang secara spesifik mengatur kereta cepat sebagai moda baru dalam sistem transportasi Indonesia, baik dari aspek keselamatan, operasional, kelembagaan, sumber daya manusia, hingga model pembiayaan. Dengan dasar hukum yang kuat, Indonesia diharapkan tidak hanya mampu mempercepat pembangunan proyek kereta cepat





lanjutan, tetapi juga menciptakan iklim investasi yang kondusif dan tata kelola yang transparan serta akuntabel, sebagai fondasi menuju sistem transportasi berkelanjutan dan berdaya saing global.

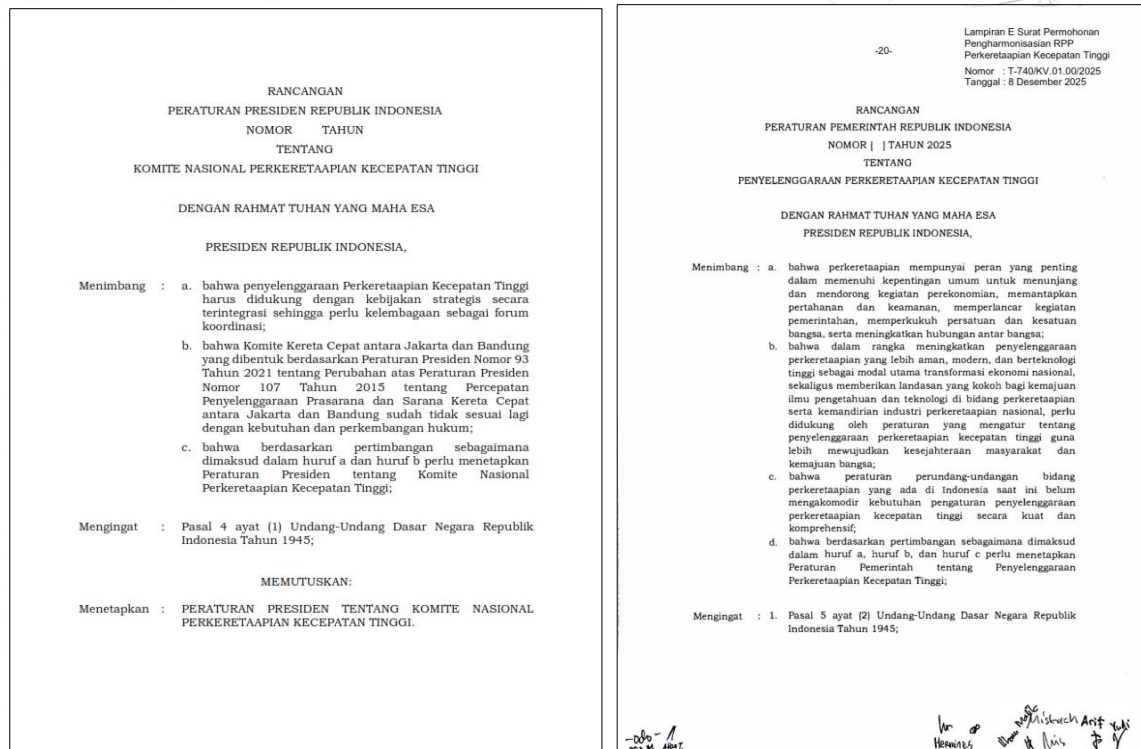
Target yang ingin diselesaikan pada 2025 adalah mendorong percepatan pembentukan regulasi Perkeretaapian Berkecepatan Tinggi melalui RPP tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi dan RPerpres tentang Komite Perkeretaapian Cepat. Adapun output tahun 2025 adalah tersusunnya Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Kereta Api Cepat sebagai turunan dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Rancangan Peraturan Presiden tentang Komite Kereta Api Cepat

Pada tahun 2025, penguatan kerangka regulasi dan kelembagaan Kereta Api Kecepatan Tinggi menunjukkan progres yang signifikan. Pada periode ini, Kemenko Infra mengawal dua produk hukum. Pertama adalah RPerpres Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi yang sudah dalam proses permohonan paraf Menteri oleh Kementerian Sekretariat Negara per 21 November 2025. Saat ini Menko Infra, Menhub, dan Kepala BP BUMN sudah melakukan paraf.

Kemudian yang kedua adalah RPP Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi, dimana draf rancangan tersebut sudah dilakukan sampai 10th reading dan saat ini sedang dalam proses untuk harmonisasi oleh Kementerian Hukum.

Selain pembahasan mengenai regulasi dan kelembagaan, Kemenko Infra juga mengoordinasikan pembahasan restrukturisasi keuangan Kereta Cepat Jakarta Bandung. Namun sampai saat ini masih dalam tahap pembahasan dan belum ada skema final yang ditentukan.





Gambar 3. 3 RPerpres Komite Nasional Perkeretaapian Kecepatan Tinggi dan RPP Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi

Kendala Pembentukan Regulasi Kereta Api Berkecepatan Tinggi

Proses penyelesaian regulasi dan penguatan kelembagaan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi masih menghadapi sejumlah kendala dan hambatan yang memerlukan penguatan koordinasi lintas sektor. Kompleksitas substansi regulasi yang diatur dalam Rancangan Peraturan Pemerintah dan Rancangan Peraturan Presiden menuntut proses pembahasan berlapis melalui beberapa kali pembacaan draf. Kondisi ini mencerminkan perlunya penyelarasan kepentingan dan kewenangan lintas sektor, yang secara tidak langsung memperpanjang waktu finalisasi dokumen regulasi. Berbagai pertimbangan yang detail memerlukan waktu agar implementasi ke depan tidak menimbulkan masalah baru.

Rekomendasi dan Rencana Tindak Lanjut Pembentukan Regulasi Kereta Api Berkecepatan Tinggi

Untuk memastikan keberlanjutan dan kepastian hukum penyelenggaraan perkeretaapian kecepatan tinggi, Kemenko Infra akan mengawal percepatan penyelesaian Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Kecepatan Tinggi melalui penguatan koordinasi lintas kementerian/lembaga, penyelesaian proses harmonisasi, serta pengendalian

tahapan administrasi hingga penetapan regulasi dimaksud. Sejalan dengan itu, Kemenko Infra juga perlu melakukan monitoring dan sinkronisasi pelaksanaan tugas Gugus Tugas Perkeretaapian Kecepatan Tinggi guna memastikan keselarasan kebijakan, kejelasan pembagian peran, serta efektivitas pelaksanaan tugas antarinstansi dalam mendukung operasional dan pengembangan kereta api kecepatan tinggi secara berkelanjutan.

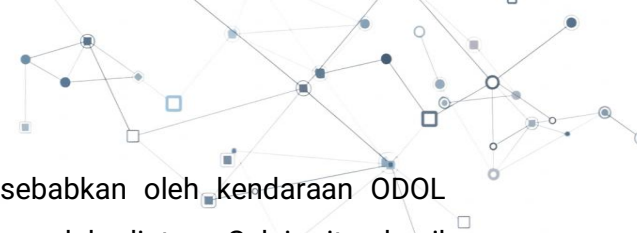


Gambar 3. 4 Rapat Koordinasi Pembentukan Regulasi Kereta Api Berkecepatan Tinggi

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 bentuk komitmen pemerintah dalam meningkatkan keselamatan jalan dan efisiensi sistem logistik nasional, diperlukan penyusunan dan implementasi program penanganan ODOL yang lebih terstruktur, kolaboratif, dan berkelanjutan. Program ini perlu melibatkan berbagai pemangku kepentingan dan dirancang untuk dilaksanakan secara bertahap hingga akhir tahun 2025, guna memastikan tercapainya tujuan penataan transportasi darat yang lebih aman, tertib, dan efisien.

Target yang ingin diselesaikan pada 2025 adalah mendorong percepatan penanganan kendaraan lebih dimensi lebih muatan melalui implementasi Rencana Aksi Nasional (RAN) yang termuat pada RPerpres Penguatan Logistik Nasional. Adapun output tahun 2025 adalah terselesainya 9 keluaran dari 45 keluaran yang ada di dalam RAN Penanganan Kendaraan Lebih Dimensi Lebih Muatan yang termuat pada RPerpres Penguatan Logistik Nasional Tahun 2025.

Selama tahun 2025, perkembangan isu penanganan kendaraan lebih dimensi dan lebih muatan (ODOL) menunjukkan kemajuan signifikan melalui pelaksanaan rangkaian rapat mingguan monitoring Rencana Aksi Nasional (RAN) ODOL yang melibatkan lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah, BUMN, asosiasi, dan pemangku kepentingan terkait. Rangkaian rapat tersebut meliputi pembahasan penguatan tata kelola dan sistem pengawasan angkutan barang, koordinasi Tim Kajian Pengukuran Dampak Implementasi Zero ODOL, penguatan dukungan sektor industri dan pelaku usaha, penyediaan akses pembiayaan bagi sektor transportasi angkutan barang, penguatan kelembagaan dan ketenagakerjaan melalui skema korporasi atau koperasi, diskusi mengenai insentif dan disinsentif daerah berupa pajak dan pungutan terkait kendaraan angkutan barang, penguatan infrastruktur dan pengaturan operasional angkutan barang, rencana pengembangan alternatif multimoda angkutan barang melalui pemanfaatan kereta api barang dan kapal Ro-

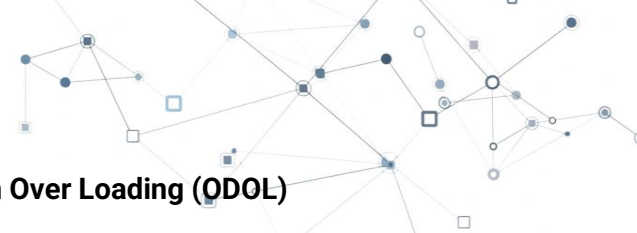


Ro, dan penguatan sosialisasi dan komunikasi publik kebijakan Zero-ODOL. Sejalan dengan itu, beberapa capaian hingga akhir Desember 2025 antara lain:

1. Rancangan Peraturan Presiden tentang Penguatan Logistik Nasional sedang dalam tahap paraf menteri, dimana Menko Perekonomian dan Menko Infra sudah melakukan paraf dan masih menunggu dari Menhub dan Menkeu.
2. Dari total 45 keluaran yang ditetapkan dalam RAN, tiga keluaran utama telah tercapai, yaitu peluncuran kereta api logistik relasi Cilegon–Surabaya sebagai pilot project optimalisasi angkutan barang multimoda, peluncuran kapal Ro-Ro logistik rute Pelabuhan Cigading–Pelabuhan Panjang sebagai alternatif jalur logistik penyeberangan, dan laporan hasil kajian dampak penerapan Zero ODOL terhadap biaya logistik, inflasi, dan perekonomian di Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat.
3. Telah terbentuk dashboard pemantauan kendaraan angkutan barang sebagai hasil integrasi data dan sistem informasi antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian PUPR yang akan terus dikembangkan untuk terhubung dengan kementerian/lembaga terkait lainnya.
4. Telah diselesaikannya evaluasi tata kelola angkutan barang oleh BPKP, khususnya pada aspek perizinan dan pendaftaran angkutan barang, uji berkala kendaraan bermotor, penimbangan kendaraan, hingga penindakan pelanggaran kendaraan angkutan barang.



Gambar 3. 5 Rapat Tim Penyusunan Rancangan Peraturan Presiden (RPerpres) tentang Penguatan Logistik Nasional



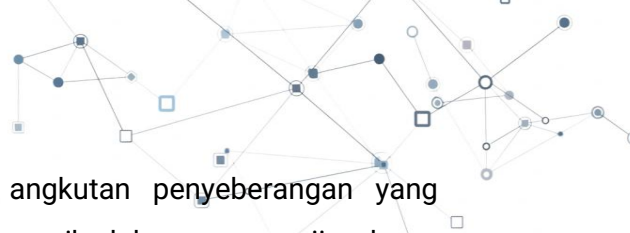
Kendala Penanganan Angkutan Over Dimension Over Loading (ODOL)

Pelaksanaan RAN ODOL pada tahun 2025 masih menghadapi sejumlah kendala dan hambatan yang berdampak pada belum tercapainya sebagian besar target keluaran. Dari sembilan keluaran yang direncanakan tercapai pada tahun 2025, baru satu keluaran yang telah terealisasi (hasil kajian dampak ODOL di Jabar dan Jakarta), sementara delapan keluaran lainnya masih dalam proses penyelesaian. Kondisi ini terutama disebabkan oleh kompleksitas koordinasi lintas kementerian/lembaga dan pemerintah daerah, keterbatasan anggaran, penyelarasan kebijakan, harmonisasi regulasi, serta pembagian peran dan tanggung jawab antarinstansi membutuhkan waktu yang relatif panjang. Selain itu, beberapa keluaran bergantung pada penyelesaian regulasi payung, khususnya Rancangan Peraturan Presiden tentang Penguatan Logistik Nasional yang hingga akhir tahun 2025 masih berada dalam tahapan paraf menteri. Belum ditetapkannya regulasi tersebut menyebabkan pelaksanaan sejumlah aksi turunan belum dapat dijalankan secara penuh.

Delapan keluaran dengan target 2025 yang belum tercapai, yaitu:

1. peraturan mengenai pedoman normalisasi kendaraan masih dalam proses penyusunan oleh Kemenhub.
2. Pilot project penambahan fasilitas penimbangan untuk kawasan industri sudah ditentukan dua lokasi yaitu di Kawasan Berikat Nusantara (KBN) marunda dan kawasan industri PT Jakarta Industrial Estate Pulogadung (JIEP), namun target pelaksanaan pemasangan pada bulan maret 2026.
3. Terkait tercapainya kecepatan minimum 60 km/jam pada ruas jalan tol untuk kendaraan angkutan barang, Jasa Marga hanya mencatat untuk keseluruhan kendaraan yang melintas dimana rata-rata sudah memenuhi kecepatan 60 km/jam kecuali di ruas tol Jakarta.
4. Terkait penguatan implementasi penindakan kendaraan lebih dimensi lebih muatan di jalan tol, sebelumnya tata cara sudah ada dalam SE Menhub 116/202 namun PPNS Kemenhub dan Polri tidak memiliki kewenangan untuk menindak di ruas jalan tol, sehingga masih akan dibahas lebih lanjut dengan KemenPU.
5. Pengaturan kelas jalan di wilayah Jawa Barat masih dalam proses perbaikan setelah evaluasi dari KemenPU karena kelas jalan yang diusulkan belum sampai ke kab.kota, baru provinsi. utk wilayah Jakarta masih belum menyusun fungsi jalan karena membutuhkan penugasan untuk pengerjaannya.





6. Terkait pengembangan sistem ticketing angkutan penyeberangan yang terintegrasi dengan e-manifest, Kemenhub masih dalam proses uji coba e-manifest di Januari 2026, setelah sistem sudah selesai maka ASDP siap untuk integrasi data.
7. Evaluasi atas regulasi yang mengatur tentang pengenaan pajak dan pungutan lainnya terkait kendaraan bermotor di daerah.
8. Rancangan Kepmenko tentang Komite Kerja Konektivitas akan dilakukan pembahasan setelah RPerpres Penguatan Logistik Nasional diterbitkan.

Tindak Lanjut Penanganan Angkutan Over Dimension Over Loading (ODOL)

Sebagai tindak lanjut atas belum tercapainya sebagian target RAN ODOL 2025, serta untuk memastikan kesinambungan dan percepatan implementasi kebijakan Zero ODOL menuju target tahun 2027, Kementerian Koordinator perlu memperkuat peran koordinasi, sinkronisasi, pengendalian, dan pengawasan kebijakan lintas kementerian/lembaga dan pemerintah daerah. Fokus tindak lanjut tahun 2026 diarahkan pada penguatan kerangka kebijakan, integrasi sistem dan data, serta harmonisasi langkah implementasi di tingkat pusat dan daerah. Sehubungan dengan hal tersebut, ditetapkan enam kegiatan prioritas tahun 2026 sebagai berikut:

1. Koordinasi uji coba dashboard ODOL dan e-manifest angkutan barang lintas kementerian/lembaga untuk mendukung integrasi data, pemantauan kebijakan, serta monitoring dan evaluasi implementasi Zero ODOL secara nasional.
2. Pengendalian dan fasilitasi percepatan pelaksanaan program normalisasi kendaraan angkutan barang secara nasional melalui penguatan koordinasi pusat– daerah dan sinkronisasi kebijakan antarinstansi terkait.
3. Fasilitasi dan sinkronisasi penetapan kelas jalan daerah serta kelengkapan rambu lalu lintas di wilayah prioritas logistik (Provinsi DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Timur, Jawa Tengah, dan Banten).
4. Koordinasi perencanaan dan penguatan kebijakan pemasangan alat timbang kendaraan (Weigh in Motion/WIM) di jalan tol dan kawasan industri strategis sebagai bagian dari sistem pengawasan terpadu kendaraan angkutan barang.
5. Inisiasi dan koordinasi penyusunan kajian kebijakan insentif dan disinsentif fiskal serta nonfiskal bersama kementerian/lembaga terkait untuk mendorong kepatuhan pelaku usaha dan menjaga keberlanjutan sektor transportasi angkutan barang.





6. Koordinasi penuntasan kajian dampak penerapan kebijakan Zero ODOL terhadap biaya logistik, inflasi, dan perekonomian secara nasional sebagai dasar perumusan rekomendasi kebijakan strategis dan pengambilan keputusan pemerintah



Gambar 3. 6 Peninjauan Lokasi Pemasangan WIM

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan Bahan Bakar Penerbangan Berkelanjutan (Sustainable Aviation Fuel/SAF)

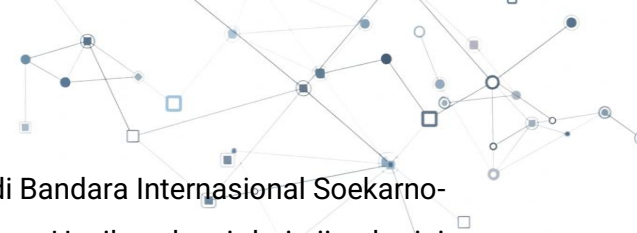
Dalam rangka mendukung terwujudnya net zero emission pada 2060, Indonesia telah berkomitmen untuk mengurangi emisi sektor penerbangan melalui program pengembangan dan pemakaian bahan bakar penerbangan berkelanjutan atau Sustainable Aviation Fuel (SAF). Pengembangan SAF di Indonesia membutuhkan komitmen nyata dari K/L terkait dan para pemangku kepentingan yang terlibat (pemasok bahan baku, pembuat/produsen SAF dan pengguna SAF) serta masyarakat (konsumen penerbangan). Target pada 2025 adalah penetapan Tim Nasional Industri Bahan Bakar Penerbangan Berkelanjutan Indonesia yang terdiri dari bidang-bidang sesuai isu SAF, yaitu supply, demand, dan enablers, serta penyusunan rencana kegiatan dan indikator kinerja utama dalam rangka pengembaga industri SAF.

Perkembangan Isu Pengembangan SAF

1. Pemantauan implementasi SAF

Perkembangan implementasi SAF di Indonesia terus dipercepat guna mencapai target blending SAF 1% pada tahun 2027. Saat ini, sejumlah pilot project telah





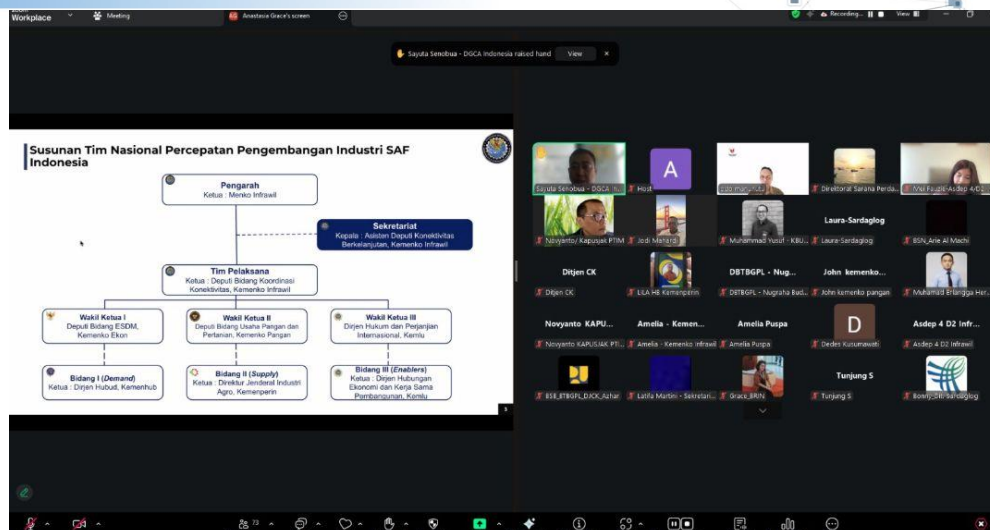
dijalankan, termasuk uji coba penggunaan SAF di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Jakarta, dan Bandara Ngurah Rai, Denpasar. Hasil evaluasi dari uji coba ini masih dalam proses, dan nantinya akan menjadi dasar untuk penyusunan rencana yang berkelanjutan dalam pengembangan SAF Indonesia ke depan. Untuk memastikan kesiapan produksi dan distribusi, dilakukan kunjungan ke kilang Pertamina Cilacap, salah satu fasilitas strategis yang potensial menjadi basis produksi SAF. Kunjungan ini bertujuan untuk meninjau kesiapan infrastruktur, proses produksi, dan integrasi SAF ke dalam sistem distribusi bahan bakar aviasi nasional. Hasil pemantauan di lapangan menjadi masukan penting bagi rencana strategi persiapan implementasi SAF, sekaligus memastikan bahwa implementasi SAF dapat berjalan secara efektif, berkelanjutan, dan selaras dengan target nasional dekarbonisasi sektor penerbangan.

2. Finalisasi SK Tim Nasional SAF

Proses penyusunan Surat Keputusan (SK) Tim Nasional Bahan Bakar Penerbangan Berkelanjutan Indonesia telah melalui beberapa tahap koordinasi dan konsolidasi antar-kementerian/lembaga. Pembahasan intensif dilakukan bersama Kemenko Perekonomian, Kemenko Pangan, Kemenhub, Kementerian ESDM, Kemenperin, Kemeninves, BRIN, serta lembaga terkait lainnya untuk menyepakati struktur organisasi, pembagian tugas, dan mandat kerja tiap bidang, yaitu bidang supply, demand, dan enablers.

Pada triwulan IV, proses telah memasuki tahap akhir, yaitu pengesahan dan penandatanganan SK, yang menjadi dasar formal operasionalisasi Tim Nasional. Dengan disahkannya SK ini, diharapkan koordinasi antar-kementerian/lembaga dalam pengembangan SAF dapat berjalan lebih terstruktur, efektif, dan berkelanjutan, sekaligus mempercepat pencapaian target nasional blending SAF 1% pada tahun 2027.





Gambar 3. 7 Rapat Finalisasi Tim Nasional Percepatan Pengembangan Industri SAF

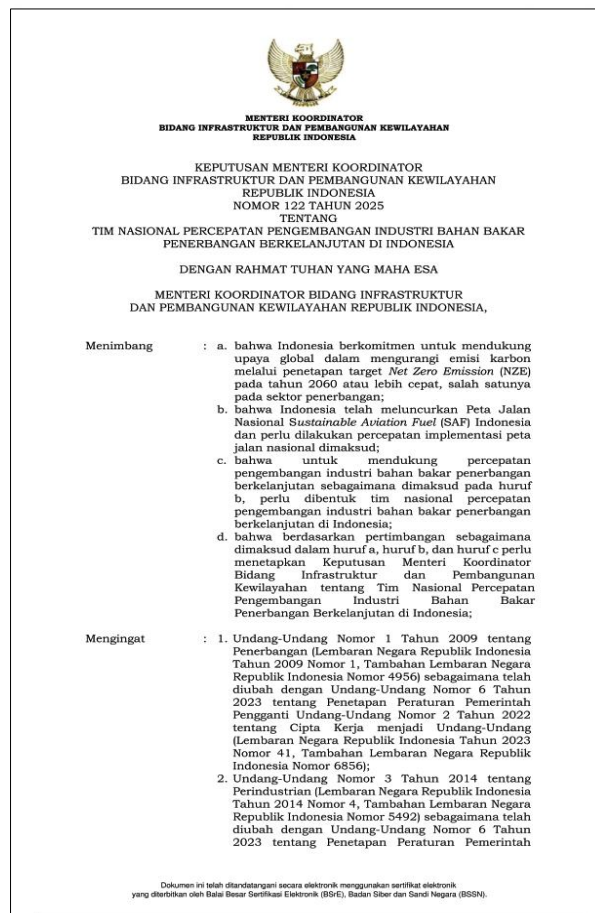
Kendala Pengembangan Bahan Bakar SAF

1. Meskipun komitmen pengembangan Sustainable Aviation Fuel (SAF) telah disepakati secara nasional, fokus dan prioritas sebagian kementerian/lembaga terkait masih terbagi dengan agenda sektoral lainnya. Kondisi ini berdampak pada belum optimalnya alokasi sumber daya, perhatian kebijakan, serta percepatan pengambilan keputusan strategis yang dibutuhkan untuk mendukung implementasi SAF secara menyeluruh.
2. Terdapat perbedaan tingkat pemahaman mengenai urgensi SAF sebagai instrumen utama dekarbonisasi sektor penerbangan. Hal ini mempengaruhi kecepatan respons, kualitas masukan, serta konsistensi dukungan dalam penyusunan rencana keberlanjutan, maupun finalisasi kebijakan lintas sektor.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan Bahan Bakar SAF

1. Penyusunan rencana komprehensif selama lima tahun kedepan untuk pencapaian target penggunaan bauran SAF sesuai dengan peta jalan industri SAF (terutama bauran SAF 1% pada 2027) dan pemenuhan produksi dalam negeri .
2. Perluasan riset dan pengembangan kebutuhan industri SAF, terutama dari sisi bahan baku produksi, teknologi pembuatan, dan regulasi serta insentif produksi.
3. Penyusunan regulasi atau mandat kepada kementerian/lembaga, terutama yang tergabung dalam Tim Nasional Pengembangan SAF
4. Penyusunan regulasi yang mengatur: a. mandat penggunaan, insentif penggunaan, atau denda/levy bagi yang tidak menggunakan SAF; b. formulasi harga jual SAF; c. sistem penjualan (termasuk untuk ekspor) bahan baku SAF;

dan d. penentuan besaran bauran dan lokasi bandara serta tujuan penerbangan yang menggunakan SAF.



Gambar 3. 8 Kepmenko Nomor 122 Tahun 2025 tentang Tim Nasional Percepatan Pengembangan Industri Bahan Bakar Penerbangan Berkelanjutan di Indonesia

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan SDM Bidang Transportasi

Pengembangan sumber daya manusia (SDM) di bidang transportasi sangat penting karena SDM yang kompeten, profesional, beretika, dan berintegritas menjadi kunci utama dalam meningkatkan daya saing bangsa dan kualitas layanan transportasi masa depan Indonesia. Transportasi yang maju dan modern dapat mendorong kemajuan ekonomi nasional serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat, sehingga SDM unggul di bidang ini sangat dibutuhkan untuk mengelola dan mengoperasikan sistem transportasi yang semakin kompleks dan berbasis teknologi digital.

Selain itu, pengembangan SDM transportasi juga penting untuk mendukung pemerataan pembangunan dan distribusi hasil pembangunan ke seluruh wilayah



Indonesia, termasuk daerah-daerah terpencil, sehingga transportasi dapat berjalan aman, nyaman, dan efisien. Pemerintah telah menjadikan pengembangan SDM sebagai program prioritas untuk mempersiapkan talenta unggul yang mampu menghadapi tantangan transformasi digital dan infrastruktur transportasi yang terus berkembang.

Pengembangan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi sangat penting bagi Jawa Timur dan Maluku (Ambon) dalam mendukung pertumbuhan ekonomi serta meningkatkan keselamatan publik. Di Jawa Timur, tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang mencapai 26.004 kasus sepanjang tahun 2023 menandakan perlunya pelatihan khusus bagi kepala dinas terkait agar mampu merancang kebijakan dan pengawasan yang lebih efektif dalam manajemen transportasi serta keselamatan jalan raya.

Perkembangan Isu

Terkait statuta, pengesahan akan dilakukan melalui Peraturan Menteri Perhubungan, dengan terlebih dahulu melalui proses harmonisasi bersama Kementerian Hukum serta memperoleh rekomendasi dari Kementerian Dikti Saintek. Sehubungan dengan hal tersebut, permohonan rekomendasi telah diajukan sejak 18 Maret 2025, dan hingga 23 Juli 2025 masih dalam proses tindak lanjut. Statuta yang saat ini diajukan adalah untuk Perguruan Tinggi Kedinasan Lingkup (PTKL) Matra Laut.

Penyusunan draf Rancangan Peraturan Menteri (RPM) Statuta Perguruan Tinggi Matra Darat dan Matra Udara telah dilaksanakan pada bulan April hingga Mei 2025. Draft RPM tersebut selanjutnya telah disampaikan kepada Biro SDMO Kementerian Perhubungan pada 4 Juni 2025. Namun demikian, berdasarkan hasil pertemuan terakhir dengan Kementerian Pendidikan Tinggi, pembahasan lebih lanjut mengenai statuta dipending hingga selesainya proses evaluasi PTKL.

Selama tidak terdapat perubahan substansial pada klausul dalam statuta sebelumnya, perguruan tinggi di bawah KL masih dapat menyelenggarakan kegiatan seperti penerimaan mahasiswa baru dan proses pembelajaran seperti biasa. Tetapi apabila ada perubahan dalam isi statuta, misalnya penambahan program studi baru, maka hal tersebut akan memengaruhi proses yang harus ditempuh.

Sampai dengan Desember 2025 rekomendasi dari Kemendikti Saintek belum diperoleh karena Kemendikti masih menyusun Permen Dikti untuk pedoman PTKL.



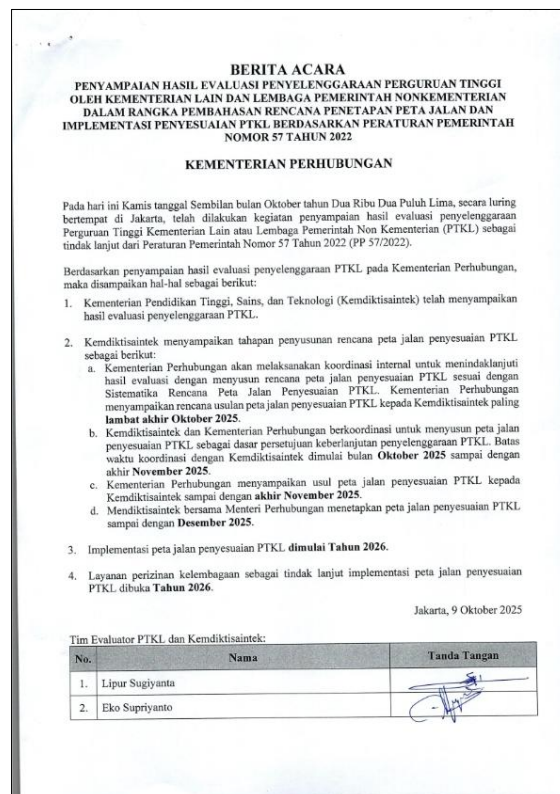


Kendala Pengembangan SDM Bidang Transportasi

1. Terkait moratorium statuta terdapat kendala karena peraturan terkait PTKL di Kemendikti yang belum disahkan hingga akhir 2025
2. Isu terkait PTKL ini sudah sampai ke DPR dan dalam koordinasi Kemenko PMK karena berkaitan dengan perguruan tinggi keseluruhan bukan hanya ranah transportasi/konektivitas, sehingga Kemenko Infra tidak dapat banyak mengintervensi dan melakukan percepatan karena tidak sesuai dengan tugas dari kemenko Infra.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan SDM Bidang Transportasi

1. Monitoring update Permendikti terkait standarisasi statuta PTKL.



Gambar 3. 9 Berita Acara Penyampaian Hasil Evaluasi Penyelenggaraan Perguruan Tinggi

ISU STRATEGIS: Koordinasi dan Sinkronisasi Percepatan Pengembangan Ekosistem Aviasi

Kontribusi sektor penerbangan saat ini belum pulih ke pre-Covid 19, di mana kontribusi sektor penerbangan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) baru





sebesar Rp. 1.002 triliun pada 2023. Adapun potensi sektor ini dapat mencapai 1.902 triliun. (Sumber; presentasi Kemenhub pada Rakor Menteri 23 Jan 2025, sumber; IATA, WTTC, BCG Analysis). Adapun dua bandara tersibuk di Indonesia yakni Soekarno Hatta CGK dan Ngurah Rai Bali menjadi entitas strategis yang perlu dioptimalkan utilitasnya guna memberikan kontribusi bagi PDB.

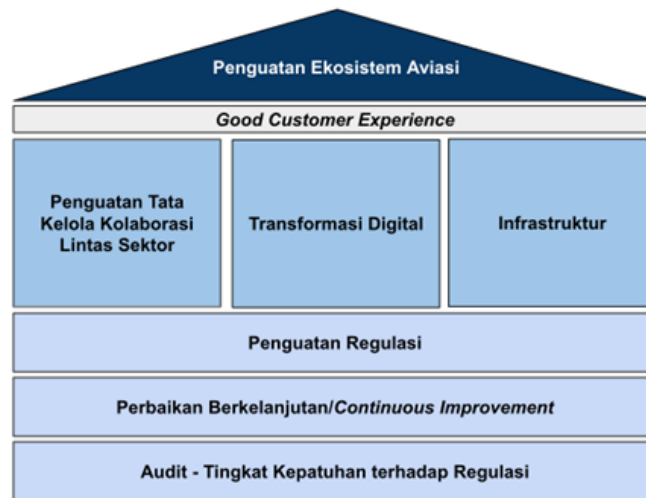
Adapun Bandara CGK memiliki kapasitas 56 juta pax per tahun yang berpotensi untuk dapat ditingkatkan kapasitasnya menjadi lebih dari 85 juta pax per tahun. Sedangkan Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali memiliki kapasitas 24 juta pax per tahun, yang berpotensi untuk ditingkatkan kapasitasnya menjadi lebih dari 32 juta pax per tahun. (Sumber; presentasi Injourney pada Rakor Menteri 23 Jan 2025).

Penguatan dan pengembangan ekosistem aviasia didasari oleh hasil audit tata kelola BPKP. Hasil audit BPKP salah satunya merekomendasikan penerbitan Inpres Transformasi Digital dan Keterpaduan Pelayanan Publik Bandar Udara, menyebutkan belum optimalnya tata kelola kolaborasi, belum sinerginya KPI lintas K/L, regulasi yang beririsan lintas K/L, perlunya penguatan kolaborasi dan ekosistem aviasi, dan tetap mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan/3S.

Target yang ingin dicapai pada 2025 yaitu implementasi sistem integrasi deklarasi sistem penumpang penerbangan internasional untuk meningkatkan efisiensi, keamanan, dan akurasi dalam proses pemeriksaan imigrasi serta kepabeanan di bandara. Dengan sistem terintegrasi, data penumpang dapat diproses secara real-time oleh berbagai instansi terkait (imigrasi, bea cukai, karantina) sehingga mempercepat alur penumpang, mengurangi potensi antrian, serta meminimalisir risiko human error dan potensi penyalahgunaan data. Selain itu, penerapan sistem ini juga meningkatkan daya saing bandara di tingkat internasional.



Berdasarkan pertemuan dan audiensi dengan K/L, terdapat 6 pilar masalah utama terkait ekosistem aviasi yang teridentifikasi, yakni;



Gambar 3. 10 Pilar Utama Ekosistem Aviasi

1. Penguatan tata kelola kolaborasi lintas sektor

Pada pilar ini, dilaksanakan empat kegiatan utama, yakni (1) Penyusunan SKB Bersama dalam rangka sinkronisasi layanan untuk mendukung customer experience di keberangkatan maupun kedatangan, (2) Penyusunan KPI Bersama/SLA di masing-masing bandara, mencakup waktu layanan penumpang, ketersediaan SDM dan fasilitas pada jalur keberangkatan dan kedatangan dalam kondisi reguler dan irregular. Hal ini bertujuan untuk mengukur dan memastikan kualitas pelayanan yang optimal, mencakup proses keberangkatan seperti counter check-in, pemeriksaan keimigrasian, pemeriksaan pelaporan pembawaan uang tunai dan barang wajib lapor, serta karantina kesehatan. Pada kedatangan, hal ini mencakup layanan bagasi, pemeriksaan keimigrasian, karantina kesehatan, sert pemeriksaan Bea Cukai dan karantina hewan. (3) Penyusunan KPI Bersama/ SLA Penanganan Keluhan Pelanggan, hal ini untuk memastikan adanya respons yang cepat dan tepat dalam menangani keluhan pelanggan. (4) Penyusunan rencana kebutuhan operasional dalam kondisi reguler dan irregular (SDM, Prasarana) per 6 bulan oleh Kepala Bandara.

2. Transformasi digital

Program Transformasi Digital bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan kecepatan pengambilan keputusan dengan mengembangkan sistem data sharing antar bandara, ruang udara, dan maskapai secara riil waktu. Ini



dilakukan melalui penguatan slot management, decision-making, dan pelayanan terminal penumpang. Sistem ini akan mengintegrasikan berbagai platform seperti Chronos, PDCscore, Rasty, dan Angud Online untuk pengelolaan slot penerbangan, serta menghubungkan sistem bandara, Airnav, maskapai, ground handling, dan stakeholders terkait melalui ACMD.

Selain itu, akan ada integrasi 4 titik keberangkatan yaitu check-in, screening checkpoint, imigrasi, dan boarding gate. Selain itu, pengembangan sistem informasi pemberitahuan data penumpang lintas K/L (Advance Passenger Information) akan diintegrasikan antara Imipas, Kemenkeu, Kemenhub, dan pengelola bandara.

Sistem deklarasi penumpang dan sistem terkait lainnya juga akan dikembangkan untuk tujuan seamless experience penumpang, memastikan pengalaman yang lancar dan terintegrasi selama perjalanan. Sistem ini dikembangkan melalui All Indonesia.

3. Infrastruktur

Program ini berfokus kepada pengembangan sarana dan prasarana di area bandar udara merupakan langkah strategis untuk mencapai target 10 bandara terbaik dunia pada 2029. Perbaikan ini meliputi peningkatan infrastruktur termasuk fasilitas terminal, jalur keberangkatan dan kedatangan, serta sistem layanan penumpang yang lebih efisien. Fokus utama adalah pada pemenuhan standar internasional, peningkatan kenyamanan, dan kemudahan akses, guna memberikan pengalaman yang optimal bagi pengguna jasa bandara.

4. Penguatan regulasi

Sinkronisasi regulasi dibutuhkan untuk sarana pendukung dan fasilitas serta terkait sistem informasi penyampaian data penumpang, seperti Advance Passenger Information (API) dan Passenger Name Record (PNR). Sinkronisasi ini bertujuan untuk menciptakan standar komunikasi data yang aman dan efisien antara maskapai, bandara, dan otoritas terkait. Hal ini penting untuk mempercepat proses pemeriksaan keamanan, imigrasi, dan pengelolaan penumpang di bandara.

5. Perbaikan berkelanjutan

Hal ini melibatkan evaluasi terus-menerus terhadap kinerja layanan, identifikasi





area yang perlu diperbaiki, dan penerapan langkah-langkah perbaikan yang berbasis pada data dan umpan balik dari pengguna.

6. Audit

Hal ini dilakukan untuk monitoring secara berkelanjutan dan menganalisis terhadap capaian, hambatan yang dihadapi, serta rekomendasi untuk perbaikan lebih lanjut dari permasalahan yang ada di bandara.

Perkembangan Isu Percepatan Pengembangan Ekosistem Aviasi

1. All Indonesia

Sejak peluncuran pada 1 Oktober 2025, implementasi All Indonesia menunjukkan peningkatan signifikan. Berdasarkan data Imigrasi dan Pemasarakatan (Imipas), hingga 10 Desember 2025 tercatat 7.935.010 pengisian, terdiri atas 3.449.281 WNI dan 4.485.729 WNA. Secara agregat, tingkat pengisian dibandingkan data perlintasan periode 1–10 Desember 2025 mencapai 89,78% (WNI) dan 80,77% (WNA). Data konsolidasi AP periode 1 Oktober–9 Desember 2025 menunjukkan 87,28% penumpang telah mengisi All Indonesia, dengan 69,05% melakukan pengisian di negara asal (H-2 jam sebelum kedatangan).

Dari sisi operasional bandara, penerapan mandatory All Indonesia pada autogate telah dilaksanakan di sejumlah bandara utama seperti CGK, DPS, SUB, KNO, dan BTH. Di sisi kepabeanan, integrasi dengan sistem e-CD Bea Cukai telah menghasilkan tingkat adopsi 98,67%, seiring dengan penonaktifan opsi e-CD untuk bandara dan pelabuhan dan pengalihan otomatis ke All Indonesia.

Penguatan ekosistem juga dilakukan melalui penyempurnaan kesisteman oleh Dit. TIK Imipas, antara lain penambahan fitur keamanan (IMEI dan captcha), pengembangan dashboard monitoring per bandara/kanim, serta perluasan pilihan bahasa. Integrasi dengan sistem SSHP Kemenkes telah berjalan, dan penyelarasan SOP lintas CIQ terus difinalisasi guna menjamin kelancaran alur penumpang, termasuk pada kondisi khusus (penumpang berstatus jalur merah kesehatan).





A	B	C	D	E	F	G
KODE	KANTOR	JUMLAH DOK	ANG KELUARGA	TOTAL	ORIGIN PERSON	PERSENTASE ORIGINS
100200	KPPBC TMP C KOTABARU	7	14	21	21	100,00%
120600	KPPBC TMP C JAYAPURA	8	5	13	13	100,00%
40300	KPU BEA DAN CUKAI TIPE A T.J. PRIOK	434	233	667	649	97,30%
80200	KPPBC TMP A DENPASAR	2522	1301	3823	3630	94,95%
20100	KPPBC TMP B TANJUNG BALAI KARIMUN	4013	336	4349	3975	91,40%
20400	KPU BEA DAN CUKAI TIPE B BATAM	25393	8582	33975	30831	90,75%
21100	KPPBC TMP C BENGKALIS	2487	142	2629	2273	86,46%
20900	KPPBC TMP B DUMAI	1017	253	1270	1088	85,67%
111200	KPPBC TMP C MANADO	2402	431	2833	2192	77,37%
50700	KPPBC TMP C CIREBON	142	27	169	129	76,33%
110100	KPPBC TMP B MAKASSAR	1974	1411	3385	2521	74,48%
80300	KPPBC TMP C MATARAM	2434	730	3164	2273	71,84%
60600	KPPBC TMP B SURAKARTA	130	313	443	313	70,65%
80100	KPPBC TMP NGURAH RAI	82197	35497	117694	82399	70,01%
40400	KPPBC TMP A JAKARTA	87	43	130	89	68,46%
70500	KPPBC TMP JUANDA	13527	6799	20326	13559	66,71%
60700	KPPBC TMP B YOGYAKARTA	2434	668	3102	2068	66,67%
100300	KPPBC TMP B BALIKPAPAN	605	456	1061	682	64,28%
11500	KPPBC TMP B TELUK BAYUR	1870	1816	3686	2344	63,59%
21200	KPPBC TMP B PEKANBARU	2511	1961	4472	2841	63,53%
50100	KPU BEA DAN CUKAI TIPE C SOEKARNO-HATTA	119959	49578	169537	106746	62,96%
80700	KPPBC TMP C LABUAN BAJO	194	69	263	163	61,98%
30100	KPPBC TMP B PALEMBANG	919	862	1781	1096	61,54%
20500	KPPBC TMP B TANJUNGPINANG	4003	2735	6738	3969	58,90%
60100	KPPBC TMP TANJUNG EMAS	704	210	914	533	58,32%
90100	KPPBC TMP B PONTIANAK	1169	638	1807	1020	56,45%
130100	KPPBC TMP C BANDA ACEH	1428	962	2390	1344	56,23%
10100	KPPBC TMP B KUALANAMU	11813	6015	17828	9998	56,08%
100100	KPPBC TMP B BANJARMASIN	248	180	428	240	56,07%
130300	KPPBC TMP C SABANG	2	0	2	0	0,00%
TOTAL		286633	122267	408900	278999	68,23%

Gambar 3. 11 Data Penyerapan All Indonesia
Sumber: Bea Cukai, Kemenkeu (10 Desember 2025)

2. Tata kelola ekosistem kebandarudaraan

Telah dilaksanakan serangkaian rapat koordinasi teknis dan rapat tingkat Eselon I yang melibatkan kementerian/lembaga terkait, BUMN pengelola bandar udara, serta pemangku kepentingan lainnya. Rangkaian rapat tersebut menghasilkan kesepakatan bersama bahwa penguatan tata kelola ekosistem kebandarudaraan perlu diwadahi dalam suatu Peraturan Presiden tentang Penguatan Tata Kelola Ekosistem Kebandarudaraan. Perpres ini diposisikan tidak hanya sebagai instrumen regulasi, tetapi juga sebagai mekanisme orkestrasi kebijakan lintas sektor.

Dalam proses pembahasan, para pemangku kepentingan telah menyepakati substansi utama yang akan diatur, meliputi penguatan kelembagaan dan koordinasi lintas sektor, transformasi digital dan integrasi data, standarisasi Service Level Agreement (SLA) dan Key Performance Indicator (KPI) lintas instansi, penguatan regulasi sektoral, serta mekanisme perbaikan berkelanjutan melalui pemantauan dan evaluasi kinerja. Substansi teknis dan matriks rencana aksi disepakati untuk dimuat dalam lampiran Perpres guna menjaga fleksibilitas implementasi.





Seiring dengan itu, telah dibentuk penanggung jawab (PIC) lintas kementerian/lembaga dan disepakati mekanisme komunikasi intensif sebagai langkah percepatan koordinasi. Kementerian Perhubungan ditetapkan sebagai leading sector untuk mematangkan konsep, menyiapkan naskah urgensi, serta menginisiasi proses pengajuan izin prakarsa Perpres sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Secara strategis, penyusunan Perpres ini juga diarahkan untuk mendukung agenda nasional dan internasional, termasuk peningkatan kualitas pelayanan dan daya saing bandara nasional, pemenuhan rekomendasi audit BPKP, serta penguatan kepatuhan terhadap standar dan audit internasional seperti ICAO. Dengan demikian, Perpres diharapkan menjadi landasan integratif bagi pengembangan ekosistem aviasi nasional yang efisien, akuntabel, dan berdaya saing global.

Hambatan dan Kendala dalam Percepatan Pengembangan Ekosistem Aviasi

1. Terkait Tata kelola ekosistem kebandarudaraan:
 - i. Masih terdapat perbedaan rujukan regulasi antar K/L, khususnya terkait penyediaan fasilitas, sistem layanan, dan kewenangan operasional di bandara, yang memerlukan proses harmonisasi mendalam.
 - ii. Kesiapan sistem dan data antar instansi belum seragam, sehingga integrasi data dan penerapan single window layanan belum optimal.
 - iii. Kompleksitas Koordinasi Lintas Sektor Banyaknya pemangku kepentingan, termasuk keterlibatan TNI/Polri dan BUMN, menuntut kejelasan peran, kewenangan, serta mekanisme koordinasi yang solid dalam satu kerangka kebijakan.
2. Terkait All Indonesia:
 - i. Inkonsistensi pengisian di negara asal masih terjadi
 - ii. Keterbatasan personel dan kapasitas teknis Dit. TIK Imipras mempengaruhi kecepatan penarikan data H-2 jam, penyempurnaan fitur, serta percepatan setting sistem di seluruh pelabuhan dan bandara.
 - iii. Masih terdapat tantangan sinkronisasi SOP lintas CIQ, khususnya terkait penanganan penumpang jalur merah kesehatan dan mekanisme notifikasi di konter imigrasi.
 - iv. Selain itu, ditemukan isu teknis seperti gangguan keterbacaan QR Code di sistem Bea Cukai, risiko keamanan siber (web phishing), serta kebutuhan re-





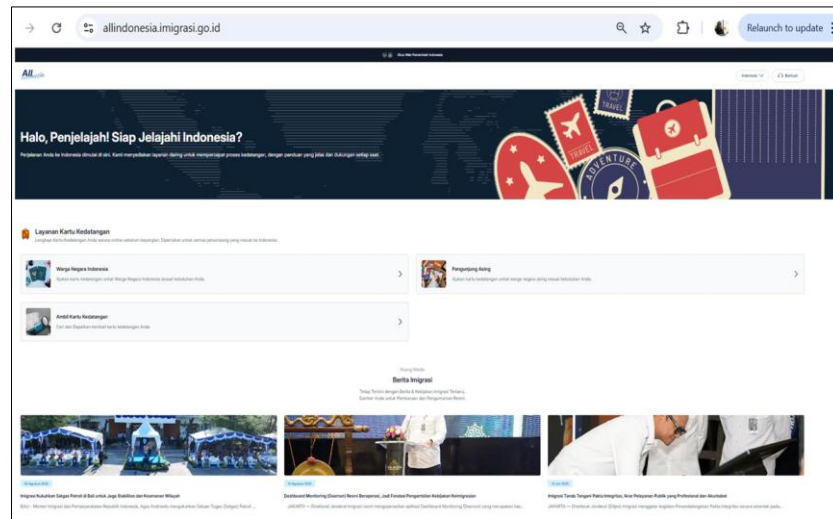
penetration test seiring dengan penambahan fitur aplikasi. Di sisi kebijakan, terdapat keterbatasan regulasi terkait interop data perpajakan dan pembatasan masa pencegahan dalam Permenkumham Nomor 38 Tahun 2021.

Rekomendasi dan Tindak Lanjut Pengembangan Ekosistem Aviassi

1. Terkait Tata kelola ekosistem kebandarudaraan:
 - i. Masih terdapat perbedaan rujukan regulasi antar K/L, khususnya terkait penyediaan fasilitas, sistem layanan, dan kewenangan operasional di bandara, yang memerlukan proses harmonisasi mendalam.
 - ii. Kesiapan sistem dan data antar instansi belum seragam, sehingga integrasi data dan penerapan single window layanan belum optimal.
 - iii. Kompleksitas Koordinasi Lintas Sektor Banyaknya pemangku kepentingan, termasuk keterlibatan TNI/Polri dan BUMN, menuntut kejelasan peran, kewenangan, serta mekanisme koordinasi yang solid dalam satu kerangka kebijakan.
2. Terkait All Indonesia:
 - i. Penguatan dukungan kebijakan dan sumber daya bagi Dit. TIK Imipass, termasuk penambahan personel dan anggaran, guna mempercepat penyempurnaan sistem, penarikan data H-2 jam, serta setting sistem di bandara dan pelabuhan.
 - ii. Peningkatan koordinasi dengan maskapai dan pengelola bandara melalui evaluasi berbasis data per bandara dan per maskapai, serta penguatan screening penumpang sebelum area imigrasi guna mendukung penerapan mandatory All Indonesia secara konsisten.
 - iii. Percepatan finalisasi dan penandatanganan SOP dan SKB lintas K/L, termasuk penyelesaian isu alur penumpang jalur merah kesehatan.
 - iv. Penguatan aspek keamanan sistem melalui pelaksanaan penetration test oleh BSSN, peningkatan sosialisasi publik (ILM), serta mitigasi risiko phishing.
 - v. Penjajakan lanjutan integrasi All Indonesia dengan sistem lain yang mendukung ekosistem aviassi, termasuk interop data perpajakan dan potensi perluasan ke PLBN, dengan tetap mempertimbangkan kesiapan sarana, prasarana, dan SDM CIQ.
 - vi. Menyiapkan roadmap menuju full stopper secara bertahap dan terukur, berbasis capaian pengisian di negara asal dan kesiapan operasional



bandara, guna memastikan transformasi ekosistem aviasi berjalan efektif, aman, dan berkelanjutan.



Gambar 3. 12 Laman Website All Indonesia



Gambar 3. 13 Peresmian All Indonesia

ISU STRATEGIS: Penyelesaian Isu Koordinasi Dan Sinkronisasi Revitalisasi Pelabuhan Penyebrangan Merak-Bakauheni

Optimasi Kawasan Pelabuhan Terintegrasi Merak-Bakauheni merupakan bagian dari pelaksanaan fungsi koordinasi Kementerian Koordinator dalam mendorong sinkronisasi kebijakan dan percepatan pembangunan infrastruktur konektivitas nasional yang strategis. Kawasan ini memiliki peran krusial sebagai simpul penyeberangan utama yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera, sehingga pengembangannya memerlukan orkestrasi lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah, dan badan usaha agar berjalan selaras, efektif, dan



berkelanjutan. Dalam konteks tersebut, upaya optimasi kawasan difokuskan pada penguatan integrasi perencanaan, kepastian regulasi, serta percepatan penyelesaian isu-isu strategis guna mendukung peningkatan kinerja pelayanan transportasi dan logistik nasional

Fokus utama periode pelaporan tahun 2025 mencakup penyusunan strategi upaya percepatan koordinasi lintas kementerian dan badan usaha dalam rangka optimasi Kawasan Pelabuhan Terintegrasi Merak–Bakauheni, khususnya terkait kepastian status Proyek Strategis Nasional (PSN), sinkronisasi perencanaan subproyek, serta finalisasi dokumen perencanaan induk pelabuhan.

Pada tahun 2025, salah satu target utama dalam isu strategis Revitalisasi Pelabuhan Penyebrangan Merak–Bakauheni yaitu tersedianya studi perencanaan integrasi antarmoda kawasan pelabuhan penyeberangan Bakauheni Harbour City (BHC) (Bagian Rencana Induk Pelabuhan Penyebrangan Merak Bakauheni). Masterplan kawasan telah diselesaikan oleh PT ASDP, sementara draft laporan akhir Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Merak–Bakauheni masih dalam tahap finalisasi bersama unit teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan dan ditargetkan untuk ditetapkan setelah proses pembahasan selesai. Capaian ini memperkuat langkah strategis pemerintah dalam memastikan kawasan pelabuhan terintegrasi Merak–Bakauheni berkembang secara terarah.

Perkembangan Isu Revitalisasi Pelabuhan Penyebrangan Merak-Bakauheni

Pada triwulan IV, Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara telah melaksanakan Rapat Koordinasi Optimasi Kawasan Pelabuhan Terintegrasi Merak–Bakauheni yang melibatkan Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, dan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero). Rapat membahas status terkini kawasan terintegrasi yang terdiri dari 11 subproyek serta progres penyusunan masterplan oleh PT ASDP.

Berdasarkan ketentuan Permenko Perekonomian Nomor 12 Tahun 2024 dan Nomor 16 Tahun 2025, Kawasan Terintegrasi Merak–Bakauheni masih tercatat sebagai PSN Tahun 2024. Namun demikian, status PSN masing-masing subproyek belum seluruhnya dipastikan, sehingga memerlukan tindak lanjut koordinasi dengan Kemenko Perekonomian dan Bappenas.

Masterplan kawasan telah diselesaikan oleh PT ASDP, sementara draft laporan akhir Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Merak–Bakauheni masih dalam tahap finalisasi bersama unit teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan dan ditargetkan untuk ditetapkan setelah proses pembahasan selesai.





Beberapa subproyek telah menunjukkan perkembangan, antara lain pelebaran Jalan Nasional Suralaya (jalur utara) di Merak yang telah memasuki tahap proses tender, serta sebagian pengadaan lahan Bufferzone KM 97 yang telah dilaksanakan oleh Kementerian PU.

Kendala dan Hambatan Revitalisasi Pelabuhan Penyebrangan Merak-Bakauheni

1. Belum adanya kepastian status PSN pada seluruh subproyek, yang berdampak pada keterbatasan dukungan percepatan perizinan, penganggaran, dan pengadaan lahan.
2. Belum terakomodasinya beberapa subproyek dalam dokumen perencanaan daerah, seperti pekerjaan breakwater yang belum masuk dalam Rencana Induk Pelabuhan Provinsi Banten.
3. Keterbatasan ruang lingkup program sektor sumber daya air, sehingga subproyek sumber air baku di Bakauheni belum dapat dilaksanakan.
4. Kebutuhan koordinasi lanjutan lintas kementerian dan BUMN, khususnya terkait relokasi Stasiun KA Merak yang melibatkan DJKA, Kementerian Keuangan, PT KAI, dan PT ASDP.

b. 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 pelayanan. 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 2025 telah dilakukan survei kepuasan pelayanan kepada

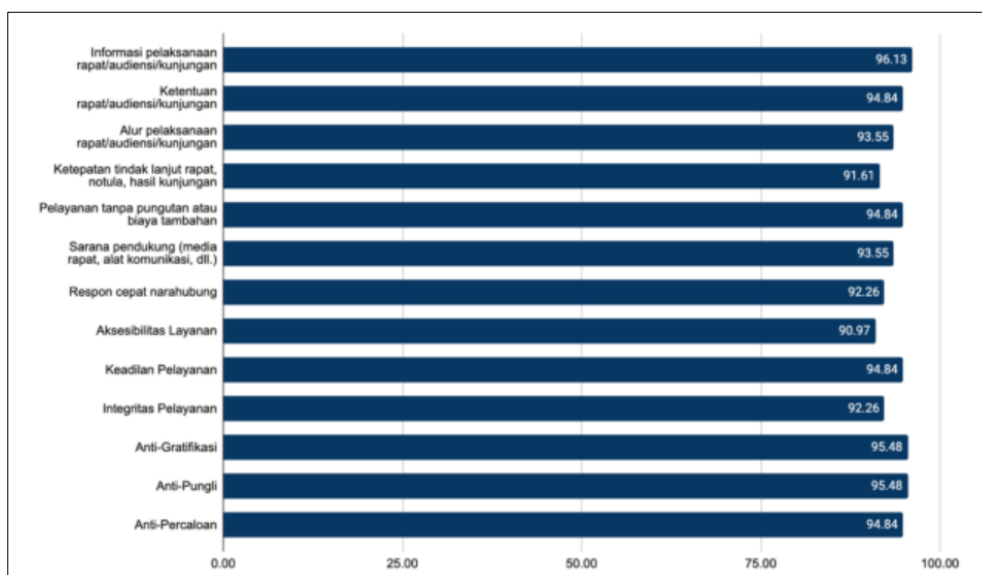




stakeholders pada unit kerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dengan metode pengisian survei secara online. Sampel yang digunakan adalah stakeholder yang menggunakan layanan pada periode Juli – September 2025. Survei dilakukan menggunakan google form dengan formula mengacu pada Permenpan Nomor 14 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.

Hasil survei Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025 yang dihimpun melalui 31 responden adalah Gambar 3.2 di bawah. Secara keseluruhan survei kepuasan stakeholder terhadap Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas memperoleh nilai 3,76 dengan nilai A (sangat baik).



Gambar 3. 14 Hasil Pelaksanaan Survei Kepuasan Pelayanan Stakeholders Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025

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. 7 Capaian Indikator Kinerja SP.3

No	Nama IKU	Target 2025	Realisasi 2025	Capaian (%)
1	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85	79,32	93,32%
2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85	68,15	80,17%

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 III 2025 Inspektorat telah melaksanakan Evaluasi atas Penilaian Mandiri Pembangunan Zona Integritas di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang termuat dalam Laporan Hasil Evaluasi dengan perolehan nilai PMPZI yaitu 79,32. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas telah memenuhi kriteria untuk dapat diusulkan sebagai wilayah Zona Integritas yang berpredikat WBK pada Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan. Namun terdapat hal-hal yang perlu menjadi perhatian agar dapat melakukan pembenahan dalam rangka perbaikan atas pelaksanaan Pembangunan Zona Integritas menuju wilayah bebas dari korupsi.

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 III 2025, telah dilakukan evaluasi AKIP di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas oleh Inspektorat dengan nilai 68,15 atau tingkat akuntabilitas kinerja "B" dengan interpretasi "Baik". Adapun catatan dalam implementasi SAKIP yaitu perlu adanya sedikit perbaikan pada unit kerja serta





komitmen dalam manajemen kinerja. Penilaian tersebut terjadi karena Kemenko Infra khususnya Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas merupakan instansi yang baru terbentuk pada 2024, sehingga terdapat penyesuaian dalam hal perencanaan kinerja, pengukuran kinerja, pelaporan kinerja, dan evaluasi kinerja.

3.3. Realisasi Anggaran

Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas memperoleh pagu anggaran sesuai DIPA 2025 sebesar Rp14.760.165.500,- yang terbagi dalam program Dukungan Manajemen (Rp1.650.000.000,-) dan Program Koordinasi Kebijakan (Rp13.110.165.500,-). Karena adanya kebijakan blokir anggaran (efisiensi belanja) hingga akhir triwulan IV 2025 realisasi anggaran untuk mendukung pencapaian kinerja adalah sebesar Rp4.301.703,451,- dari pagu efektif sebesar Rp4.301.970.000, (persentase realisasi anggaran (99.99%).

Tabel 3. 8 Realisasi Anggaran 2025

Kode	Program	Pagu Efektif (Setelah Efisiensi Anggaran)	Realisasi	Persentase
WA	Dukungan Manajemen	Rp584.802.000	Rp584.650.978	99.97 %
CL	Koordinasi Kebijakan	Rp3.717.168.000	Rp3.717.052.473	99.99%
TOTAL		Rp4.301.970.000	Rp4.301.703.451	99.99%

Sumber: SAKTI

Adapun rincian realisasi per unit kerja adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 9 Realisasi Anggaran per-Unit Kerja 2025

Unit Kerja	Pagu	Realisasi	Sisa	% Realisasi
Deputi 2	4,301,970,000	4,301,703,451	266,549	99.99%
Asdep 1	400,000,000	399,997,572	2,428	100.00%
Asdep 2	400,000,000	400,000,000	-	100.00%
Asdep 3	399,300,000	399,300,000	-	100.00%
Asdep 4	396,256,000	396,190,166	65,834	99.98%
Asdep 5	400,000,000	399,996,618	3,382	100.00%
RO 6	1,721,612,000	1,721,568,117	43,883	100.00%
Sesdep	584,802,000	584,650,978	151,022	99.97%

Sumber: SAKTI





Realisasi anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada tahun 2025 yaitu sebesar 99.99%. 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 tahun 2025 berjumlah 48 orang dengan komposisi sebagai berikut:

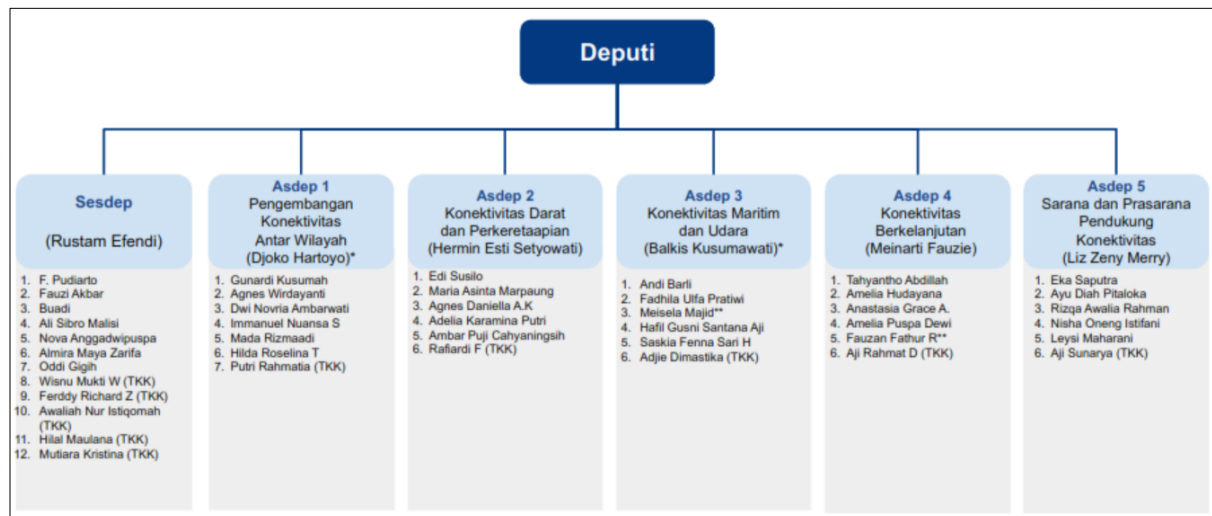
Tabel 3. 10 Rekapitulasi Pegawai D2 berdasarkan Jabatan

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. 15 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 tahun 2025, 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;



- d) Aktif mengikutsertakan pegawai dalam pelatihan atau pengembangan kompetensi pegawai yang diselenggarakan oleh Kementerian/Lembaga atau stakeholder lain, baik secara luring maupun daring;
- e) Dalam rangka meningkatkan kualitas dan capaian kinerja tahun anggaran 2025, 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. Pada tahun 2025 terdapat tiga sasaran program dan lima indikator kinerja utama pada dokumen Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas tahun 2025, meliputi:
 - a. Indikator Sasaran Program 1, yaitu Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan yang diukur melalui persentase capaian target pembangunan bidang konektivitas memperoleh capaian sebesar 103,14%;
 - b. Indikator Sasaran Program 2, yaitu Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas yang diukur melalui persentase penyelesaian isu strategis dan indeks kepuasan layanan di bidang konektivitas memperoleh capaian sebesar 90,48%;
 - 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 memperoleh capaian 86,74%.
2. Berdasarkan perhitungan, Nilai Kinerja Organisasi (NKO) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada 2025 sebesar 99.63%. Capaian ini menunjukkan secara kuantitatif Sebagian besar target kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang telah ditetapkan berhasil direalisasikan dengan baik.
3. Realisasi anggaran Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas pada tahun 2025 sebesar Rp4.301.703.451 atau mencapai 99,99% dari pagu sebesar Rp4.301.970.000. Pemanfaatan anggaran tersebut menunjukkan tingkat efisiensi yang baik dan mendukung capaian kinerja organisasi sebesar 99,63%.
4. Capaian indikator kinerja yang sama dan dapat dibandingkan dengan tahun 2024 yaitu nilai PMPZI dan nilai SAKIP. Jika dibandingkan tahun sebelumnya, kedua indikator tersebut menunjukkan penurunan. Pada 2024, nilai SAKIP tercatat sebesar 83,67, sedangkan nilai PMPZI sebesar 75,05. Hal ini menjadi salah satu tantangan yang dihadapi pada tahun 2025 dikarenakan penyesuaian organisasi dalam masa transisi kelembagaan.

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 sistematis analisis yang lebih komprehensif.
2. Melaksanakan monitoring dan evaluasi secara berkala terhadap capaian kinerja yang ditargetkan pada periode berikutnya.
3. Menggunakan hasil evaluasi kinerja tahun 2025 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 2025
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, 20 Maret 2025

PIHAK KEDUA,

Agus Harimurti Yudhoyono

PIHAK PERTAMA,

Odo R.M. Manuhutu



**LAMPIRAN I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
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 Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas	IKSP 2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	100%
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,1
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	85
		IKSP 3.2	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85

NO	PROGRAM	ANGGARAN
1	Koordinasi Pelaksanaan Kebijakan	Rp13.110.165.000
2	Dukungan Manajemen	Rp1.650.000.000
JUMLAH ANGGARAN		Rp14.760.165.000*

*Anggaran diblokir kode A (Efisiensi Belanja) sebesar Rp13.675.363.000 sesuai DIPA Pelikan Revisi Ke-4 Nomor : SP DIPA-132.01.1.694776/2025 tanggal 14 Maret 2025

Jakarta, 20 Maret 2025

Menteri Koordinator Bidang
Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan

Agus Harimurti Yudhoyono

Deputi Bidang
Koordinasi Konektivitas

Odo R.M. Manuhutu





**LAMPIRAN II PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
DEPUTI BIDANG KOORDINASI KONEKTIVITAS**

INDIKATOR KINERJA		JUDUL KINERJA/ OUTPUT KINERJA	JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)			
			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 Penyebrangan				√
		8. Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api				√
IKSP 2.1	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	1. Koordinasi dan Sinkronisasi Penguatan Konektivitas Penunjang Logistik	√	√	√	√
		2. Koordinasi dan Sinkronisasi Pembentukan Regulasi Kereta Api Berkecepatan Tinggi	√	√	√	√
		3. Koordinasi dan Sinkronisasi Percepatan Penanganan Angkutan <i>Over Dimension Over Loading</i> (ODOL)	√	√	√	√
		4. Koordinasi dan Sinkronisasi Revitalisasi Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni	√	√	√	√
		5. Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan Bahan Bakar Penerbangan Berkelanjutan (Sustainable Aviation Fuel/SAF)	√	√	√	√
		6. Koordinasi dan Sinkronisasi Pengembangan SDM Bidang Transportasi	√	√	√	√
		7. Koordinasi dan Sinkronisasi Percepatan Pengembangan Ekosistem Aviassi	√	√	√	√





INDIKATOR KINERJA		JUDUL KINERJA/ OUTPUT KINERJA	JADWAL KELUARAN KINERJA (TW)			
			I	II	III	IV
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, 20 Maret 2025

Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

Odo R. M. Manuhutu

