

RENCANA STRATEGIS TAHUN 2025-2029

DEPUTI BIDANG
KOORDINASI
KONEKTIVITAS

KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG INFRASTRUKTUR DAN
PEMBANGUNAN KEWILAYAHAN



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat dan karunia-Nya, Rencana Strategis (Renstra) Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025–2029 dapat disusun sebagai pedoman pelaksanaan tugas Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam periode lima tahun mendatang. Renstra ini merupakan penjabaran dari Renstra Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Tahun 2025–2029 yang disusun untuk mendukung pencapaian visi pembangunan nasional menuju Indonesia Emas 2045 melalui pembangunan konektivitas yang berkualitas.



Konektivitas memiliki peran strategis sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi, perekat wilayah, dan sarana pemerataan pembangunan. Sistem konektivitas yang terintegrasi akan meningkatkan mobilitas orang dan barang, memperkuat rantai pasok nasional, meningkatkan daya saing ekonomi, sekaligus memperluas akses masyarakat terhadap pusat-pusat pertumbuhan dan pelayanan dasar. Di sisi lain, tantangan berupa tingginya biaya logistik nasional, kesenjangan konektivitas antarwilayah, tuntutan transformasi menuju sistem transportasi yang aman, cerdas, dan rendah emisi, serta kebutuhan penguatan tata kelola, kelembagaan, dan kerangka regulasi memerlukan koordinasi kebijakan yang semakin adaptif, kolaboratif, dan berbasis data. Kondisi tersebut menegaskan pentingnya peran koordinasi lintas sektor dalam memastikan pembangunan konektivitas berjalan secara terpadu, efektif, dan berkelanjutan.

Sesuai dengan mandat Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas berperan menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian perumusan serta pelaksanaan kebijakan di bidang konektivitas. Oleh karena itu, Renstra ini diarahkan untuk memperkuat kualitas koordinasi lintas kementerian/lembaga dan pemangku kepentingan untuk mendorong terwujudnya sistem transportasi nasional yang terintegrasi, efisien, aman, berkelanjutan, dan mampu mendukung penurunan biaya logistik, pemerataan pembangunan, serta peningkatan daya saing nasional.

Renstra Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025–2029 memuat visi, tujuan, sasaran, arah kebijakan, strategi, program, indikator kinerja, serta kerangka pendanaan yang menjadi acuan dalam pelaksanaan tugas selama lima tahun ke depan. Dokumen ini diharapkan mampu menjadi instrumen perencanaan yang adaptif terhadap dinamika pembangunan, sekaligus memperkuat sinergi antar kementerian/lembaga, pemerintah daerah, badan usaha, akademisi, dan seluruh pemangku kepentingan dalam mewujudkan pembangunan konektivitas yang berkualitas.



Kami menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, pemikiran, serta kontribusi dalam proses penyusunan Renstra ini. Masukan dari berbagai pemangku kepentingan menjadi bagian penting dalam menghasilkan dokumen perencanaan yang komprehensif, implementatif, dan selaras dengan arah pembangunan nasional.

Akhirnya, kami berharap Renstra Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025–2029 ini dapat menjadi pedoman bagi seluruh jajaran Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam melaksanakan tugas secara profesional, akuntabel, dan berorientasi hasil. Melalui penguatan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan, kami optimistis pembangunan konektivitas yang berkualitas dapat diwujudkan sebagai tulang punggung pembangunan nasional yang mendukung terwujudnya Indonesia Emas 2045.

Jakarta, Juli 2026

Deputi Bidang Koordinasi
Konektivitas,

Odo R.M. Manuhutu



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR TABEL	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Kondisi Umum	1
1.2 Potensi dan Permasalahan	7
1.2.1 Potensi	7
1.2.2 Permasalahan	9
BAB II VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN	15
2.1 Visi	15
2.2 Misi	17
2.3 Tujuan	19
2.4 Sasaran Program	24
2.5 <i>Crosscutting</i> Kinerja	29
2.6 Implementasi Manajemen Risiko	31
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN DEPUTI BIDANG KOORDINASI KONEKTIVITAS	34
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional di Bidang Konektivitas	34
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan	36
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	49
3.4 Kerangka Regulasi	55
3.5 Kerangka Kelembagaan	56
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	61
4.1 Target Kinerja	61
4.1.1 Indikator Kinerja Tujuan	61
4.1.2 Indikator Kinerja Sasaran Program	63
4.1.3 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan	63
4.2 Kerangka Pendanaan	66
BAB V PENUTUP	68



LAMPIRAN.....	69
Lampiran 1: Matriks Kinerja dan Pendanaan Program-Kegiatan.....	69
Lampiran 2: Matriks Kerangka Regulasi	71

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1 Peta Strategis Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	29
Gambar II.2 Pohon Kinerja dan Peta <i>Crosscutting</i>	31
Gambar III.1 <i>Highlight</i> Lokasi Prioritas Wilayah Sumatera	42
Gambar III.2 <i>Highlight</i> Lokasi Prioritas Wilayah Jawa	43
Gambar III.3 <i>Highlight</i> Lokasi Prioritas Wilayah Bali - Nusa Tenggara	44
Gambar III.4 <i>Highlight</i> Lokasi Prioritas Wilayah Kalimantan	45
Gambar III.5 <i>Highlight</i> Lokasi Prioritas Wilayah Sulawesi	46
Gambar III.6 <i>Highlight</i> Lokasi Prioritas Wilayah Maluku	47
Gambar III.7 <i>Highlight</i> Lokasi Prioritas Wilayah Papua	48
Gambar III.8 Desain Struktur Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	59
Gambar III.9 Usulan Struktur Komite Percepatan Pengembangan Konektivitas	60



DAFTAR TABEL

Tabel I.1 Perkembangan Rasio Stok Infrastruktur terhadap PDB	4
Tabel I.2 Kinerja Logistik Indonesia dibanding negara lain	5
Tabel I.3 Struktur Biaya Transportasi Logistik Nasional	6
Tabel II.1 Penyelarasan Visi Jangka Menengah	15
Tabel II.2 Indikator Kinerja Persentase Tata Kelola Koordinasi	23
Tabel II.3 Indikator RPJMN yang dikoordinasikan	25
Tabel II.4 Tabel Konversi dan Kategori Mutu Pelayanan	27
Tabel II.5 Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Tindak Lanjut Pengendalian	31
Tabel III. Tugas dan Fungsi Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	56
Tabel IV.1 Rincian Target Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	62
Tabel IV.2 Indikator Kinerja Sasaran Program Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas ..	63
Tabel IV.3 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas..	65
Tabel IV.4 Indikasi Kebutuhan Anggaran Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	67

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

Dalam Asta Cita Presiden terpilih 2024–2029, penguatan infrastruktur dan konektivitas menjadi salah satu agenda prioritas nasional. Hal ini sejalan dengan visi Indonesia Emas 2045 yang menargetkan Indonesia menjadi negara maju dengan fondasi ekonomi yang tangguh dan inklusif. Pada dokumen RPJMN 2025–2029, sektor konektivitas diposisikan sebagai *enabler* bagi transformasi ekonomi, mendukung strategi hilirisasi industri, serta memperkuat integrasi antar-kawasan. Dengan konektivitas yang andal, diharapkan distribusi barang dan jasa dapat berlangsung lebih efisien, sehingga biaya logistik nasional semakin kompetitif dibandingkan negara-negara lain di kawasan.

Infrastruktur transportasi yang memadai akan meningkatkan akses masyarakat terhadap layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, serta mendorong inklusi sosial bagi masyarakat di wilayah terpencil, tertinggal, dan perbatasan. Dengan demikian, konektivitas berfungsi sebagai penghubung utama dalam mewujudkan keadilan sosial, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, serta memperkuat kohesi sosial dan integrasi nasional. Hal ini sekaligus menjawab tantangan disparitas pembangunan yang selama ini menjadi salah satu isu utama dalam pembangunan nasional.

Penguatan konektivitas juga memiliki keterkaitan langsung dengan berbagai Program Prioritas Presiden. Dalam mendukung ketahanan pangan, konektivitas menjadi kunci untuk memastikan kelancaran distribusi pangan dengan biaya yang efisien dan kualitas yang terjaga. Dalam konteks hilirisasi dan industrialisasi, ketersediaan infrastruktur transportasi dan logistik yang terintegrasi akan mempermudah akses bahan baku ke kawasan industri serta memperlancar distribusi produk hilir ke pasar domestik maupun global. Dengan demikian, konektivitas tidak hanya memperkuat daya saing ekonomi nasional, tetapi juga menjadi tulang punggung tercapainya agenda prioritas pembangunan lima tahun ke depan.

Sistem transportasi yang terintegrasi dengan baik akan memperkuat ketahanan pangan, energi, dan logistik, serta meningkatkan kapasitas respons bencana. Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia menjadikan pengembangan konektivitas lintas moda darat, laut, udara, dan kereta api menjadi keharusan yang tidak dapat ditunda. Pembangunan sektor konektivitas dalam periode RPJMN 2025–2029 diarahkan tidak hanya pada penambahan stok infrastruktur, tetapi juga peningkatan kualitas layanan, keberlanjutan, dan ketahanan infrastruktur dalam jangka panjang.

Kompleksitas tantangan dalam pembangunan konektivitas transportasi nasional menuntut terwujudnya koordinasi lintas sektor yang efektif untuk memastikan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan berjalan terarah, terpadu, dan berkelanjutan. Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas memiliki tanggung jawab untuk mengatasi tantangan tersebut sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Presiden Nomor 145 Tahun 2024 tentang Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan.

Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas mempunyai tugas menyelenggarakan sinkronisasi, koordinasi, dan pengendalian pelaksanaan urusan kementerian/lembaga yang berkaitan dengan isu strategis dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas. Dalam menjalankan tugas tersebut, Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas memberikan dukungan koordinasi, mengintegrasikan berbagai inisiatif lintas sektor, serta mengendalikan pelaksanaan kebijakan pembangunan konektivitas sesuai dengan agenda pembangunan nasional dan arahan Presiden secara terpadu, inklusif, dan berkelanjutan.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 145 Tahun 2024 dan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Nomor 1 Tahun 2024, Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas melaksanakan fungsi koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan di bidang konektivitas antarwilayah, konektivitas darat dan perkeretaapian, konektivitas maritim dan udara, konektivitas berkelanjutan, serta sarana dan prasarana pendukung konektivitas. Adapun fungsi yang diselenggarakan adalah:

- a. sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas;
- b. perumusan kebijakan dalam rangka sinkronisasi dan koordinasi kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas;
- c. pengendalian pelaksanaan kebijakan kementerian/lembaga yang terkait dengan isu dan agenda pembangunan nasional di bidang konektivitas;
- d. pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang konektivitas; dan pelaksanaan administrasi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas; dan
- e. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator.

Dalam menyusun strategi pembangunan konektivitas yang berkelanjutan, dibutuhkan rencana strategis yang memiliki visi berdasarkan kondisi aktual dan tantangan ke depan. Dengan demikian, Rencana Strategis Deputy Bidang Konektivitas merupakan pedoman yang memberikan arah bagi perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian program kerja bidang konektivitas dalam kurun waktu 2025–2029, serta

disusun selaras dengan RPJMN 2025–2029 dan arah pembangunan infrastruktur jangka panjang 2025–2045.

Untuk memastikan keberhasilan pelaksanaannya, terdapat sejumlah indikator kinerja utama yang menjadi fokus Deputy Bidang Konektivitas sebagaimana tercantum dalam RPJMN 2025–2029. Dua indikator utama tersebut adalah: (1) peningkatan stok infrastruktur, yang mencerminkan ketersediaan dan kualitas infrastruktur nasional, serta (2) penurunan biaya logistik terhadap produk domestik bruto (PDB), yang mencerminkan efisiensi sistem transportasi dan rantai pasok nasional.

a. Stok Infrastruktur terhadap PDB

Dalam literatur pembangunan, stok infrastruktur merujuk pada akumulasi aset infrastruktur fisik yang dimiliki suatu negara, meliputi jaringan jalan, pelabuhan, bandara, perkeretaapian, pembangkit energi, jaringan air bersih, telekomunikasi, dan fasilitas publik lainnya. Stok infrastruktur berperan penting sebagai *enabler* pertumbuhan ekonomi jangka panjang, karena:

- 1) Meningkatkan efisiensi ekonomi melalui penurunan biaya logistik dan distribusi.
- 2) Meningkatkan produktivitas tenaga kerja, dengan mempermudah mobilitas dan mengurangi waktu tempuh.
- 3) Mendorong pemerataan pembangunan antarwilayah, dengan membuka akses wilayah tertinggal dan perbatasan.
- 4) Menarik investasi domestik maupun asing, karena infrastruktur merupakan salah satu faktor utama dalam iklim investasi.

Bank Dunia dan berbagai studi internasional menunjukkan adanya korelasi positif antara pertumbuhan stok infrastruktur dengan laju pertumbuhan ekonomi. Peningkatan stok infrastruktur sebesar 1% dari PDB umumnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebesar 0,07–0,1% per tahun.

Capaian Stok Infrastruktur Nasional

Dalam kurun waktu 2015–2023, Indonesia berhasil meningkatkan stok infrastruktur secara signifikan. Berdasarkan data Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian PUPR, nilai stok infrastruktur Indonesia mencapai sekitar 43,7% terhadap PDB pada 2023, meningkat dari 35% pada 2015. Meski demikian, rasio ini masih lebih rendah dibandingkan rata-rata negara ASEAN mencapai sekitar 50–60%, Tiongkok sekitar 76%, dan Jepang sekitar 176%.

Tabel I.1 Perkembangan Rasio Stok Infrastruktur terhadap PDB

Tahun	Rasio Stok Infrastruktur terhadap PDB
2015	35,0
2019	43,0
2024	49,4

Sumber: Kementerian PPN/Bappenas, 2025

Peningkatan stok infrastruktur nasional tidak terlepas dari besarnya alokasi investasi infrastruktur, khususnya pada subsektor transportasi yang menjadi tulang punggung konektivitas. Pada periode 2020–2024, investasi infrastruktur mencapai lebih dari Rp2.200 triliun, dengan porsi terbesar dialokasikan ke subsektor transportasi (40,7%), diikuti energi (22,4%) dan ICT (14,2%). Tren ini berlanjut pada periode 2025–2029, proyeksi investasi infrastruktur meningkat dari Rp1.708,4 triliun pada 2025 menjadi Rp2.456,0 triliun pada 2029, dengan subsektor transportasi tetap menyerap porsi terbesar, yakni lebih dari Rp1.000 triliun per tahun. Beberapa capaian utama pada akhir periode 2020–2024 antara lain:

- Jalan Tol: total panjang mencapai ±2.600 km (naik signifikan dari 780 km pada 2014).
- Jalan Nasional: lebih dari 47 ribu km, dengan tingkat kemantapan mencapai 94%.
- Pelabuhan: 111 pelabuhan strategis nasional, termasuk pengembangan Patimban, Kuala Tanjung, Bitung, dan Sorong.
- Bandara: 37 bandara baru dan rehabilitasi/ekspansi di lebih dari 100 bandara eksisting.
- Perkeretaapian: panjang jalur aktif lebih dari 6.800 km, termasuk pengoperasian Kereta Cepat Jakarta–Bandung dan KA Makassar–Parepare.
- Transportasi Perkotaan: beroperasinya MRT Jakarta (16 km), LRT Jabodebek (44 km), dan LRT Palembang (23 km).

Implikasi terhadap Konektivitas

Peningkatan stok infrastruktur selama periode 2020–2024 memberikan dampak positif terhadap konektivitas nasional. Misalnya:

- Waktu tempuh distribusi barang di koridor utama Jawa berkurang rata-rata 20–30% berkat jaringan tol Trans Jawa.

- Integrasi pelabuhan dan kawasan industri mulai terbentuk, seperti Patimban dengan kawasan industri Subang, serta Kuala Tanjung dengan Sei Mangkei.
- Konektivitas perkotaan membaik dengan hadirnya moda transportasi massal modern, meskipun pangsa angkutan umum di kota besar masih rendah (<20%).

Namun demikian, rasio stok infrastruktur terhadap PDB Indonesia yang masih tertinggal dibanding negara lain menunjukkan bahwa kebutuhan investasi infrastruktur tetap tinggi. Menurut Kementerian PPN/Bappenas, untuk mencapai target 60% stok infrastruktur terhadap PDB pada 2045, Indonesia membutuhkan investasi infrastruktur rata-rata 6–7% PDB per tahun.

b. Biaya Logistik

Biaya logistik nasional masih menjadi salah satu tantangan utama dalam meningkatkan daya saing ekonomi Indonesia. Berdasarkan kajian Kementerian PPN/Bappenas dan World Bank, biaya logistik Indonesia mencapai sekitar 14,1% terhadap PDB pada tahun 2023, menunjukkan perbaikan dibandingkan kisaran 23–24% pada 2014, namun masih relatif lebih tinggi dibandingkan beberapa negara di kawasan ASEAN. Selain besarnya biaya logistik, kinerja logistik Indonesia juga masih perlu ditingkatkan, yang tercermin dari *Logistics Performance Index* (LPI) 2023 sebesar 3,0, masih berada di bawah Singapura (4,3), Malaysia (3,6), Thailand (3,5), Filipina (3,3), dan Vietnam (3,3). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa efisiensi rantai pasok nasional masih menghadapi berbagai kendala, baik pada aspek infrastruktur maupun tata kelola logistik.

Tabel I.2 Kinerja Logistik Indonesia dibanding negara lain

Negara	Biaya Logistik (% PDB)	<i>Logistics Performance Index</i> (LPI) 2023
Indonesia	14,3	3,0
Singapura	8,5	4,3
Malaysia	13,0	3,6
Thailand	13,2	3,5
Filipina	13,0	3,3
Vietnam	-	3,3

Sumber: diolah dari WEF 2023, Bappenas 2024

Sebagian besar biaya logistik nasional berasal dari biaya transportasi, yang mencapai sekitar 8,79% PDB atau hampir dua pertiga dari total biaya logistik nasional. Beban tersebut didominasi oleh angkutan darat dan laut sebagai moda utama distribusi barang antardaerah, sementara kontribusi angkutan kereta api terhadap logistik nasional masih sangat rendah. Tingginya biaya transportasi dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain masih adanya ruas jalan yang mengalami kerusakan terutama pada jalan daerah, kemacetan di koridor logistik utama, belum optimalnya konektivitas antarmoda, rendahnya pemanfaatan

angkutan barang berbasis kereta api, serta belum efisiennya sistem distribusi nasional yang menyebabkan tingginya biaya perpindahan barang dari sentra produksi menuju pusat konsumsi maupun pelabuhan ekspor.

Tabel I.3 Struktur Biaya Transportasi Logistik Nasional

Moda Transportasi	Kontribusi terhadap PDB (%)	Persentase terhadap Biaya Transportasi Logistik
Angkutan Darat	2,66	30,3%
Angkutan Laut	1,02	11,6%
Angkutan Udara	0,89	10,1%
Kereta Api	0,04	0,5%
ASDP	0,10	1,1%
Angkutan Khusus	4,08	46,4%
Total	8,79	100%

Sumber: Kementerian PPN/Bappenas 2024, Kementerian Perhubungan 2025

Pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan efisiensi logistik melalui pembangunan jaringan jalan nasional dan jalan tol, modernisasi pelabuhan, pengembangan layanan Tol Laut, digitalisasi layanan logistik, penguatan konektivitas antarmoda, serta penyederhanaan proses birokrasi logistik. Meskipun demikian, disparitas biaya distribusi antarwilayah masih menjadi tantangan, khususnya pada kawasan Indonesia Timur. Kondisi tersebut dipengaruhi oleh belum optimalnya konsolidasi jaringan pelayaran nasional, rendahnya volume muatan balik (*backhaul*), terbatasnya pusat distribusi dan hub logistik regional, serta belum terintegrasinya simpul-simpul logistik dengan kawasan industri maupun pusat pertumbuhan ekonomi.

Penurunan biaya logistik memerlukan pendekatan yang tidak hanya berorientasi pada pembangunan infrastruktur fisik, tetapi juga pada peningkatan efisiensi sistem transportasi dan rantai pasok secara menyeluruh melalui penguatan konektivitas antarmoda, integrasi jaringan logistik nasional, digitalisasi layanan logistik, dan penguatan koordinasi lintas kementerian, pemerintah daerah, dan pelaku usaha. Sejalan dengan RPJMN 2025–2029, pemerintah menargetkan penurunan biaya transportasi logistik menjadi 7,56% terhadap PDB pada tahun 2029. Untuk mencapai target tersebut, diperlukan sinergi kebijakan yang mampu mewujudkan sistem logistik nasional yang lebih efisien, andal, terintegrasi, dan berdaya saing.

1.2 Potensi dan Permasalahan

1.2.1 Potensi

a. Letak Geografis Strategis

Indonesia memiliki posisi geografis yang sangat strategis karena berada di persimpangan dua benua, yaitu Asia dan Australia, serta dua samudra, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Sebagai negara kepulauan yang terdiri atas lebih dari 17.000 pulau, Indonesia memiliki peran penting dalam jaringan perdagangan dan pelayaran internasional. Posisi tersebut menjadikan wilayah Indonesia sebagai salah satu jalur utama pergerakan barang, energi, dan manusia di kawasan Indo-Pasifik yang merupakan pusat pertumbuhan ekonomi dunia.

Keunggulan geografis tersebut semakin diperkuat dengan keberadaan sejumlah jalur pelayaran strategis internasional yang berdekatan dengan wilayah Indonesia, khususnya Selat Malaka yang menjadi salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia. Berdasarkan data U.S. Energy Information Administration (EIA), pada semester I tahun 2025 Selat Malaka dilalui perdagangan minyak sekitar 23,2 juta barel per hari atau hampir sepertiga dari total perdagangan minyak dunia melalui jalur laut. Posisi strategis ini memberikan peluang besar bagi Indonesia untuk memperkuat perannya sebagai poros maritim dunia, pusat logistik regional, serta simpul konektivitas kawasan.

Pemanfaatan potensi tersebut memerlukan penguatan koordinasi kebijakan antar kementerian/lembaga dan pemerintah daerah agar pengembangan pelabuhan, kawasan industri, jaringan transportasi, serta sistem logistik nasional dapat dilakukan secara terintegrasi. Dengan demikian, keunggulan geografis Indonesia dapat dikonversi menjadi nilai tambah ekonomi yang mendukung pertumbuhan, pemerataan pembangunan, dan peningkatan daya saing nasional.

b. Pasar Domestik yang Besar

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbesar keempat di dunia. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2025 mencapai sekitar 284 juta jiwa. Besarnya populasi tersebut menciptakan permintaan yang tinggi terhadap mobilitas orang dan distribusi barang, baik di kawasan perkotaan maupun antarwilayah. Di sisi lain, meningkatnya urbanisasi dan berkembangnya kawasan metropolitan mendorong kebutuhan akan sistem transportasi massal yang semakin andal, terjangkau, dan berkelanjutan.

Karakteristik Indonesia sebagai negara kepulauan dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang tersebar juga menjadikan konektivitas sebagai faktor penting dalam menjaga integrasi pasar domestik. Besarnya volume pergerakan barang antarwilayah menciptakan peluang pengembangan jaringan logistik nasional yang lebih efisien

sehingga mampu menurunkan disparitas harga, memperluas akses pasar, serta meningkatkan produktivitas ekonomi daerah.

Potensi pasar domestik yang besar perlu didukung oleh kebijakan konektivitas yang terintegrasi antara pengembangan transportasi, logistik, tata ruang, dan kawasan ekonomi. Oleh karena itu, penguatan koordinasi lintas sektor menjadi faktor penting untuk memastikan sistem konektivitas nasional mampu mengakomodasi peningkatan kebutuhan mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi secara berkelanjutan.

c. Peningkatan Stok Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan secara konsisten dalam satu dekade terakhir telah meningkatkan kapasitas konektivitas nasional. Rasio stok infrastruktur terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) meningkat dari 38,8 persen pada tahun 2015 menjadi 43,7 persen pada tahun 2023. Peningkatan tersebut menunjukkan semakin besarnya akumulasi aset infrastruktur yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, memperkuat keterhubungan antarwilayah, dan meningkatkan akses masyarakat terhadap layanan dasar.

Kemajuan pembangunan infrastruktur juga ditunjukkan melalui pengoperasian berbagai proyek strategis nasional, antara lain Jalan Tol Trans Jawa, Jalan Tol Trans Sumatera, Kereta Cepat Jakarta–Bandung, LRT Jabodebek, Kereta Api Makassar–Parepare, serta Pelabuhan Patimban. Infrastruktur tersebut menjadi fondasi penting bagi pengembangan sistem transportasi nasional yang lebih efisien, aman, dan terintegrasi.

Pada periode 2025–2029, keberadaan infrastruktur yang telah terbangun menjadi modal dasar untuk mendorong peningkatan kualitas konektivitas. Fokus pembangunan tidak hanya pada penambahan infrastruktur baru, tetapi juga pada optimalisasi pemanfaatan aset yang telah tersedia melalui integrasi antarmoda, peningkatan pelayanan transportasi, dan penguatan konektivitas menuju pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Hal ini memerlukan sinkronisasi kebijakan dan program lintas kementerian/lembaga agar manfaat pembangunan infrastruktur dapat dirasakan secara lebih luas dan merata

d. Potensi Transportasi Multimoda dan Digitalisasi Logistik

Perkembangan teknologi digital membuka peluang besar untuk meningkatkan efisiensi sistem transportasi dan logistik nasional. Implementasi Sistem Logistik Nasional (Sislognas), *National Logistics Ecosystem* (NLE), serta pemanfaatan teknologi digital seperti *Internet of Things* (IoT), kecerdasan artifisial, dan analisis data besar memungkinkan proses distribusi barang menjadi lebih transparan, terukur, dan efisien. Digitalisasi juga mendukung integrasi informasi antar pelaku

logistik sehingga dapat mengurangi waktu tunggu, biaya administrasi, dan hambatan operasional.

Di sektor transportasi, pemanfaatan teknologi digital mendorong pengembangan layanan yang semakin terintegrasi antarmoda. Integrasi data perjalanan, sistem pembayaran elektronik, dan platform layanan transportasi berbasis digital memberikan kemudahan bagi masyarakat serta meningkatkan kualitas pelayanan. Selain itu, pengembangan transportasi multimoda memungkinkan pergerakan orang dan barang dilakukan secara lebih efektif melalui kombinasi berbagai moda transportasi yang saling terhubung.

Potensi digitalisasi dan transportasi multimoda tersebut perlu dioptimalkan melalui harmonisasi kebijakan, interoperabilitas sistem, serta penguatan tata kelola data lintas sektor. Dengan dukungan koordinasi yang efektif, transformasi digital di sektor konektivitas dapat menjadi salah satu instrumen penting dalam meningkatkan efisiensi logistik nasional dan daya saing ekonomi Indonesia.

e. Dukungan Global dan Regional

Pembangunan konektivitas nasional memperoleh dukungan yang semakin kuat dari berbagai mitra pembangunan internasional, lembaga pembiayaan multilateral, dan sektor swasta. Berbagai skema pembiayaan seperti Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), *blended finance*, dan pembiayaan multilateral memberikan peluang untuk mempercepat pembangunan infrastruktur sekaligus memperluas sumber pendanaan di luar Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Di tingkat regional, Indonesia juga memiliki peluang besar untuk memperkuat konektivitas melalui berbagai kerja sama internasional, termasuk implementasi *ASEAN Connectivity Agenda* dan berbagai inisiatif konektivitas kawasan Indo-Pasifik. Penguatan keterhubungan regional akan mendukung peningkatan perdagangan, investasi, pariwisata, dan mobilitas masyarakat yang pada akhirnya berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional.

Optimalisasi dukungan global dan regional memerlukan penguatan koordinasi kebijakan antar kementerian/lembaga agar berbagai peluang kerja sama dapat diarahkan untuk mendukung prioritas pembangunan nasional. Dengan demikian, dukungan internasional tidak hanya menjadi sumber pembiayaan pembangunan, tetapi juga menjadi sarana transfer pengetahuan, teknologi, dan praktik terbaik dalam pengembangan sistem konektivitas yang berkelanjutan dan berdaya saing.

1.2.2 Permasalahan

Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan struktural yang memengaruhi efektivitas sistem konektivitas nasional. Meskipun pembangunan infrastruktur menunjukkan kemajuan yang signifikan dalam satu dekade terakhir, manfaat

pembangunan belum sepenuhnya dirasakan secara merata akibat masih adanya kendala pada aspek integrasi jaringan, tata kelola, pembiayaan, serta kualitas pelayanan transportasi dan logistik. Berbagai permasalahan tersebut menjadi tantangan yang perlu diatasi melalui penguatan sinkronisasi, koordinasi, dan pengendalian kebijakan lintas kementerian/lembaga sehingga pembangunan konektivitas mampu memberikan dampak yang lebih optimal terhadap pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan.

a. Biaya Logistik Tinggi dan Belum Kompetitif

Efisiensi logistik nasional masih menjadi tantangan utama dalam meningkatkan daya saing perekonomian Indonesia. Berdasarkan hasil kajian Bappenas yang digunakan Pemerintah, biaya logistik nasional masih mencapai 14,29 persen terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Angka tersebut masih lebih tinggi dibandingkan beberapa negara ASEAN maupun negara maju, sehingga menyebabkan biaya distribusi barang domestik relatif mahal dan mengurangi daya saing produk Indonesia di pasar global. Pemerintah menargetkan penurunan biaya logistik menjadi sekitar 9 persen terhadap PDB pada tahun 2045 sebagai bagian dari transformasi ekonomi menuju Indonesia Emas 2045.

Tingginya biaya logistik dipengaruhi oleh dominasi angkutan jalan dalam distribusi barang, belum optimalnya pemanfaatan moda kereta api dan angkutan laut, terbatasnya integrasi antarmoda, tingginya *dwelling time* pada beberapa simpul logistik, serta belum meratanya kualitas infrastruktur jalan daerah. Di samping itu, konsolidasi muatan (*cargo consolidation*) pada wilayah timur Indonesia masih belum efisien sehingga biaya distribusi ke kawasan tertinggal, terdepan, dan terluar (3T) relatif tinggi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa peningkatan efisiensi logistik tidak hanya memerlukan pembangunan infrastruktur fisik, tetapi juga penguatan koordinasi kebijakan, integrasi layanan logistik, dan harmonisasi regulasi lintas sektor.

b. Ketimpangan Infrastruktur Antarwilayah

Pembangunan infrastruktur nasional masih menghadapi tantangan berupa ketimpangan kualitas dan tingkat pelayanan antarwilayah. Sebagian besar infrastruktur transportasi modern masih terkonsentrasi di Pulau Jawa dan sebagian Sumatera, sementara wilayah Indonesia bagian timur masih menghadapi keterbatasan aksesibilitas, rendahnya konektivitas antarpusat pertumbuhan, serta tingginya biaya transportasi dan logistik.

Di sisi lain, terdapat kesenjangan yang cukup besar antara kualitas jalan nasional dan jalan daerah. Tingkat kemantapan jalan nasional telah berada di atas 94 persen, sedangkan sebagian jalan provinsi maupun kabupaten/kota masih berada pada tingkat kemantapan yang jauh lebih rendah. Kondisi tersebut mengakibatkan manfaat pembangunan jalan nasional belum sepenuhnya diteruskan hingga ke

pusat-pusat produksi, kawasan industri, kawasan pariwisata, maupun sentra pertanian. Akibatnya, disparitas harga antarwilayah masih relatif tinggi dan mobilitas masyarakat maupun distribusi barang belum berlangsung secara efisien.

Permasalahan tersebut menunjukkan bahwa pembangunan konektivitas tidak dapat hanya berorientasi pada pembangunan jaringan utama (*trunk network*), tetapi juga memerlukan integrasi jaringan pengumpan (*feeder network*) melalui penguatan koordinasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan badan usaha agar konektivitas nasional mampu mendukung pemerataan pembangunan..

c. Keselamatan Transportasi yang Rendah

Keselamatan transportasi masih menjadi salah satu tantangan utama pembangunan konektivitas nasional. Berdasarkan data Korlantas Polri, kecelakaan lalu lintas jalan masih menyebabkan sekitar 26–27 ribu korban meninggal dunia setiap tahun, menjadikan transportasi jalan sebagai moda dengan tingkat risiko keselamatan tertinggi. Tingginya angka fatalitas dipengaruhi oleh perilaku pengguna jalan, kualitas prasarana keselamatan, rendahnya kepatuhan terhadap standar keselamatan, serta masih maraknya kendaraan *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) yang mempercepat kerusakan jalan sekaligus meningkatkan risiko kecelakaan.

Pada sektor transportasi laut, udara, dan perkeretaapian, berbagai upaya peningkatan keselamatan telah dilakukan, namun masih terdapat tantangan berupa keterbatasan infrastruktur pendukung keselamatan, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, modernisasi sistem navigasi dan pengawasan, serta penguatan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan. Oleh karena itu, peningkatan keselamatan transportasi memerlukan sinergi lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah, aparat penegak hukum, dan operator transportasi melalui pendekatan yang lebih terintegrasi.

d. Keterbatasan Kelembagaan dan Regulasi

Penyelenggaraan pembangunan konektivitas nasional melibatkan berbagai kementerian, lembaga, pemerintah daerah, badan usaha milik negara, dan pelaku usaha yang memiliki kewenangan saling berkaitan. Kompleksitas tersebut sering kali menyebabkan belum optimalnya sinkronisasi kebijakan, perencanaan, pendanaan, maupun pelaksanaan program pembangunan. Akibatnya, masih terdapat tumpang tindih kebijakan, perbedaan prioritas pembangunan, serta keterlambatan penyelesaian berbagai isu strategis yang memerlukan koordinasi lintas sektor.

Salah satu tantangan mendasar adalah belum tersedianya kerangka regulasi yang mengintegrasikan penyelenggaraan sistem transportasi nasional secara menyeluruh. Hingga saat ini, penyelenggaraan transportasi masih mengacu pada undang-undang sektoral untuk masing-masing moda transportasi, sehingga pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengoperasian, dan pengendalian

transportasi masih dilakukan secara parsial. Kondisi tersebut menyebabkan keterpaduan antar moda transportasi, pengembangan jaringan, serta integrasi layanan belum sepenuhnya dapat diwujudkan dalam satu sistem transportasi nasional yang utuh.

Dalam konteks tersebut, Rancangan Undang-Undang tentang Sistem Transportasi Nasional (RUU Sistranas) menjadi salah satu agenda strategis untuk membangun kerangka hukum yang mampu mengintegrasikan penyelenggaraan seluruh moda transportasi. RUU Sistranas diharapkan menjadi landasan dalam penyusunan sistem transportasi nasional yang terpadu, mulai dari aspek perencanaan, pembangunan, pembinaan, pengoperasian, hingga pengendalian. Selain itu, RUU tersebut diharapkan mengamankan penyusunan Rencana Induk Transportasi Nasional (RITN) sebagai dokumen induk yang menjadi acuan bersama dalam pengembangan jaringan transportasi nasional sehingga tercipta keterpaduan antar moda, efisiensi investasi, serta sinkronisasi pembangunan transportasi secara nasional.

Selain tantangan regulasi, integrasi sistem informasi, pertukaran data, dan interoperabilitas layanan transportasi maupun logistik nasional juga masih perlu diperkuat. Sistem yang dikembangkan oleh masing-masing instansi belum sepenuhnya terhubung sehingga menghambat pengambilan keputusan berbasis data, pemantauan kinerja pembangunan, serta pengendalian kebijakan secara efektif. Oleh karena itu, diperlukan penguatan tata kelola, regulasi, dan mekanisme koordinasi lintas kementerian/lembaga guna mewujudkan sistem penyelenggaraan transportasi nasional yang terintegrasi, adaptif, dan akuntabel.

e. Keterbatasan Pendanaan Infrastruktur

Meskipun investasi infrastruktur terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir, kebutuhan pembiayaan pembangunan konektivitas masih jauh lebih besar dibandingkan kemampuan pendanaan pemerintah. Target peningkatan stok infrastruktur nasional menuju negara maju memerlukan investasi jangka panjang yang sangat besar, sementara ruang fiskal pemerintah pusat maupun pemerintah daerah masih menghadapi berbagai keterbatasan.

Skema pembiayaan alternatif seperti Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), *blended finance*, pembiayaan kreatif, dan investasi swasta terus dikembangkan, namun pemanfaatannya masih menghadapi tantangan berupa kesiapan proyek, kepastian regulasi, pembagian risiko, serta kepastian pengembalian investasi. Kondisi tersebut memerlukan penguatan koordinasi kebijakan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, lembaga pembiayaan, dan dunia usaha agar pembiayaan pembangunan konektivitas dapat berlangsung secara berkelanjutan.

f. Isu Lingkungan dan Keberlanjutan

Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang utama emisi gas rumah kaca dari sektor energi di Indonesia. Sebagian besar emisi tersebut berasal dari transportasi jalan yang masih didominasi kendaraan berbahan bakar fosil. Sejalan dengan komitmen Indonesia dalam *Second Nationally Determined Contribution (Second NDC)* 2025 dan target pencapaian *Net Zero Emission* tahun 2060, pembangunan sistem transportasi nasional dituntut untuk semakin rendah karbon, hemat energi, dan berkelanjutan.

Namun demikian, integrasi agenda dekarbonisasi ke dalam pembangunan transportasi masih menghadapi berbagai tantangan, antara lain rendahnya pangsa angkutan umum, tingginya ketergantungan pada kendaraan pribadi, terbatasnya infrastruktur pendukung kendaraan listrik, serta belum optimalnya pergeseran angkutan barang dari jalan menuju moda kereta api maupun angkutan laut. Oleh karena itu, diperlukan koordinasi kebijakan yang lebih kuat agar pembangunan konektivitas mampu mendukung target penurunan emisi sekaligus tetap menjaga pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan.

g. Belum Optimalnya Integrasi Antarmoda dan Simpul Transportasi

Meskipun pembangunan infrastruktur transportasi telah berkembang pesat dalam satu dekade terakhir, tingkat integrasi antarmoda transportasi masih belum optimal. Berbagai simpul transportasi seperti pelabuhan, bandar udara, terminal, stasiun kereta api, kawasan industri, pusat logistik, dan kawasan perkotaan sering kali masih dikembangkan secara sektoral sehingga konektivitas antarsimpul belum berjalan secara efektif. Akibatnya, perpindahan penumpang maupun barang antar moda transportasi masih memerlukan waktu dan biaya yang relatif tinggi.

Belum optimalnya integrasi tersebut juga terlihat dari masih terbatasnya konektivitas first mile dan last mile pada berbagai pusat kegiatan ekonomi maupun kawasan perkotaan. Pada sektor logistik, keterhubungan antara pelabuhan, kawasan industri, pusat distribusi, dan jaringan transportasi darat belum sepenuhnya mendukung pola distribusi yang efisien. Kondisi ini menyebabkan utilisasi infrastruktur yang telah dibangun belum mencapai tingkat optimal serta mengurangi manfaat ekonomi yang dihasilkan.

Ke depan, penguatan integrasi antarmoda menjadi faktor kunci dalam meningkatkan efisiensi sistem transportasi nasional. Hal ini memerlukan sinkronisasi kebijakan lintas sektor, harmonisasi perencanaan jaringan transportasi, pengembangan simpul transportasi terpadu, serta penguatan pendekatan pembangunan berbasis koridor ekonomi dan sistem logistik nasional.

h. Transformasi Digital Transportasi dan Logistik yang Belum Terintegrasi

Perkembangan teknologi digital telah mendorong transformasi pada sektor transportasi dan logistik, namun implementasinya masih berlangsung secara parsial dan belum sepenuhnya terintegrasi. Berbagai kementerian, lembaga, pemerintah daerah, operator transportasi, dan pelaku logistik telah mengembangkan sistem informasi masing-masing, tetapi interoperabilitas data dan integrasi layanan masih terbatas. Akibatnya, proses perencanaan, pemantauan, dan pengendalian sistem konektivitas nasional belum sepenuhnya berbasis data yang terintegrasi dan *real time*.

Pada sektor logistik, implementasi *National Logistics Ecosystem* (NLE) telah menunjukkan kemajuan dalam penyederhanaan proses layanan dan pertukaran data antar pemangku kepentingan. Namun demikian, cakupan implementasi, integrasi sistem antarinstansi, serta pemanfaatan teknologi digital pada rantai pasok nasional masih perlu diperluas. Tantangan juga muncul dalam bentuk kesenjangan kapasitas digital antarwilayah, keamanan siber, standardisasi data, dan kesiapan sumber daya manusia.

Transformasi digital yang belum terintegrasi berpotensi mengurangi efektivitas pengambilan keputusan, meningkatkan biaya transaksi, dan memperlambat proses pelayanan transportasi maupun logistik. Oleh karena itu, diperlukan penguatan koordinasi lintas kementerian/lembaga untuk mendorong interoperabilitas sistem, integrasi data, serta pemanfaatan teknologi digital secara lebih luas guna mendukung terwujudnya sistem konektivitas nasional yang efisien, transparan, dan adaptif terhadap perkembangan teknologi.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN

2.1 Visi

Visi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas merupakan penjabaran yang lebih spesifik dari visi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, yaitu ***“Pembangunan Infrastruktur Dan Kewilayahan Yang Berkualitas Sebagai Tulang Punggung Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Emas 2045”***.

Sesuai mandat koordinatif dan pengendalian dalam bidang konektivitas, Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas menetapkan visi sebagai berikut ***“Terwujudnya Pembangunan Konektivitas Yang Berkualitas Sebagai Tulang Punggung Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Emas 2045”***.

Berikut ini adalah penyandingan visi RPJPN 2025-2045, visi RPJMN 2025-2029, dan visi Renstra Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan 2025-2029:

Tabel II.1 Penyelarasan Visi Jangka Menengah

Visi RPJPN: Indonesia Emas 2045	Visi RPJMN 2025- 2029/Presiden dan Wakil Presiden	Visi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan	Visi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas
Negara Nusantara Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan	Bersama Indonesia Maju, Menuju Indonesia Emas 2045	Pembangunan Infrastruktur dan Kewilayahan Yang Berkualitas Sebagai Tulang Punggung Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Emas 2045	Terwujudnya Pembangunan Konektivitas Yang Berkualitas Sebagai Tulang Punggung Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Emas 2045

Pembangunan konektivitas yang berkualitas diwujudkan melalui terselenggaranya sistem transportasi yang terintegrasi, andal, efisien, dan berkelanjutan, sehingga mampu menjamin kelancaran mobilitas orang dan barang antarwilayah serta mendukung pertumbuhan ekonomi yang inklusif. Dalam konteks ini, kualitas konektivitas tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan infrastruktur, tetapi juga oleh kinerja sistem transportasi yang menghubungkan berbagai simpul dan jaringan pergerakan orang maupun barang. Dengan demikian, transportasi yang berkualitas menjadi fondasi utama dalam mewujudkan konektivitas nasional yang mampu meningkatkan mobilitas, memperkuat daya saing, serta mendorong pemerataan pembangunan.

Transportasi berkualitas adalah sistem pergerakan orang dan barang yang diselenggarakan secara aman, nyaman, cepat, tepat waktu, efisien, terjangkau, dan ramah lingkungan. Secara umum, transportasi tidak lagi hanya dilihat sebagai sekadar "alat perpindahan", melainkan sebagai layanan dasar yang harus memenuhi standar tertentu demi mendukung produktivitas dan kualitas hidup masyarakat. Transportasi berkualitas tidak hanya dinilai dari kecanggihan teknologinya, melainkan dari sejauh mana sistem tersebut mampu memberikan pengalaman perjalanan yang manusiawi, efektif, dan berkelanjutan bagi penggunaanya. Berikut adalah beberapa indikator atau dimensi utama yang mendefinisikan transportasi berkualitas:

- a. Keamanan dan Keselamatan (*Safety & Security*): Memiliki risiko kecelakaan yang sangat rendah (bahkan menuju *zero accident*) dan menjamin penumpang bebas dari gangguan kriminalitas selama perjalanan.
- b. Keandalan (*Reliability*): Jadwal keberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu serta konsisten, sehingga pengguna dapat memprediksi waktu perjalanan mereka dengan akurat.
- c. Keterjangkauan (*Affordability*): Tarif yang dipatok sesuai dengan daya beli masyarakat luas, baik untuk kelas ekonomi maupun layanan premium.
- d. Aksesibilitas dan Konektivitas: Mudah dijangkau oleh semua kalangan (termasuk penyandang disabilitas, lansia, dan anak-anak) serta terintegrasi dengan baik antar-moda transportasi (misalnya, perpindahan lancar dari bus ke kereta).
- e. Kenyamanan (*Comfort*): Fasilitas armada dan stasiun/halte yang bersih, memiliki pendingin ruangan (AC) yang berfungsi, tidak kelebihan muatan (*overcrowded*), serta pelayanan petugas yang ramah.
- f. Keberlanjutan Lingkungan (*Sustainability*): Menggunakan teknologi atau bahan bakar yang meminimalisasi emisi gas rumah kaca dan polusi suara, seperti kendaraan listrik atau transportasi massal berbasis rel.

Konektivitas terintegrasi merupakan penyelenggaraan transportasi yang menyatukan: (i) jaringan (*network*) rute, simpul (terminal/pelabuhan/bandara) dan koridor, (ii) operasional melalui sinkronisasi jadwal antarmoda dan sistem layanan, (iii) data dan informasi pergerakan yang real-time dan ketersediaan kapasitas pengguna, (iv) interoperabilitas sistem pembayaran dan perjalanan, serta (v) sistem logistik yang terintegrasi dengan rute distribusi, pergudangan, dan sistem pelacakan (*tracking*).

Pemerataan konektivitas sampai wilayah 3T merupakan keinginan pemerintah agar setiap wilayah 3T memiliki: (i) akses minimum layanan (frekuensi layak, keterjangkauan tarif, layanan angkutan terjadwal), (ii) konektivitas fiskal berkelanjutan (subsidi/PSO bila perlu), (iii) ketahanan terhadap bencana/iklim, (iv) standar kualitas keselamatan, dan (v) penguatan simpul (terminal/pelabuhan/bandara perintis) dan akses jalan/akses dermaga yang memadai.

Kehadiran infrastruktur konektivitas yang modern, terintegrasi, dan merata sampai ke wilayah 3T merupakan fondasi utama (tulang punggung) terwujudnya

Indonesia Emas 2045 dan menjadi prasyarat strategis untuk menjamin keterhubungan, efisiensi, dan aksesibilitas. Tanpa dukungan infrastruktur yang memadai, upaya pembangunan terhambat oleh keterbatasan konektivitas, tingginya biaya logistik, serta rendahnya daya saing wilayah. Pembangunan infrastruktur diarahkan untuk menyelesaikan masalah struktural seperti: (i) ketimpangan antarwilayah, (ii) keterbatasan akses layanan dasar, serta (iii) pemanfaatan sumber daya yang belum optimal. Melalui pendekatan yang terencana, terintegrasi, dan berkelanjutan, infrastruktur menjadi pengungkit utama dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi inklusif, pemerataan kesejahteraan, dan ketahanan nasional yang adaptif terhadap dinamika global.

Melalui pendekatan kolaboratif dan berbasis spasial, Deputy Konektivitas memastikan pembangunan infrastruktur transportasi mendukung pertumbuhan ekonomi inklusif dan pengurangan kesenjangan wilayah. Upaya ini mencakup integrasi sistem transportasi darat, laut, udara, dan digital, serta peningkatan aksesibilitas bagi masyarakat di wilayah daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T) di Indonesia. Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas menjadi penggerak utama dalam mewujudkan konektivitas yang inklusif, efisien, dan berdaya saing untuk Indonesia yang berdaulat dan berkelanjutan.

Dengan landasan visi ini maka Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas diharapkan mampu menjadi koordinator strategis yang mengarahkan bahwa pembangunan konektivitas tidak hanya dilakukan melalui pembangunan infrastruktur nya saja, namun terlaksananya pemerataan kewilayahan khususnya ke wilayah kategori 3T di seluruh Indonesia.

2.2 Misi

Misi memberikan kerangka kerja operasional dan tujuan spesifik yang harus dicapai oleh organisasi, membantu mengidentifikasi peran organisasi dalam mencapai visi nya dan menentukan arah strategisnya. Untuk mewujudkan Visi Presiden dan Wakil Presiden, telah ditetapkan delapan Misi dalam RPJMN tahun 2025-2029 sebagai turunannya yang terdiri dari:

- 1) Memperkokoh ideologi pancasila, demokrasi, dan HAM.
- 2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru.
- 3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi.
- 4) Memperkuat pembangunan sumber daya manusia, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran

perempuan, pemuda (generasi millennial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas.

- 5) Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri.
- 6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan.
- 7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan.
- 8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Sehubungan dengan misi pembangunan tersebut, Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan sesuai tugas dan fungsinya fokus pada misi ke-3, namun tetap terlibat baik langsung ataupun tidak langsung pada misi lainnya. Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan memiliki beberapa misi yang diturunkan dari visi. Dengan pendekatan terpadu dan kolaboratif antar sektor, misi Renstra Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan bertujuan memastikan bahwa setiap program pembangunan dapat memberikan manfaat maksimal bagi kemajuan nasional.

Adapun misi Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan adalah sebagai berikut:

- 1) Membangun infrastruktur yang terintegrasi, produktif dan berdaya saing;
- 2) Meningkatkan tata kelola ruang dan pengembangan wilayah yang terpadu dan berkelanjutan; dan
- 3) Meningkatkan kapasitas kelembagaan yang efektif dan efisien.

Dukungan langsung Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam pelaksanaan misi Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan diwujudkan melalui penetapan misi sektor konektivitas yaitu:

1. Membangun infrastruktur transportasi yang terintegrasi untuk mendukung daya saing nasional melalui peningkatan keterhubungan antarwilayah dan efisiensi logistik. Misi ini bertujuan menciptakan jaringan infrastruktur yang menyeluruh dan saling terhubung antarwilayah dan antarsektor. Infrastruktur yang dibangun tidak hanya harus efisien dan efektif, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kualitas hidup, serta memperkuat daya saing Indonesia di tingkat global.
2. Meningkatkan konektivitas antar wilayah untuk mendukung pembangunan kewilayahan yang merata. Fokus misi ini adalah meningkatkan konektivitas yang merata di seluruh wilayah Indonesia khususnya di wilayah 3T sehingga membantu mewujudkan pemerataan pembangunan kewilayahan secara terintegrasi, holistik,

dan berkelanjutan. Pendekatan ini menyeimbangkan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan untuk mengurangi kesenjangan antarwilayah dan menjamin kelangsungan pembangunan jangka panjang.

3. Memperkuat kapasitas kelembagaan yang efektif dan efisien di bidang konektivitas. Misi ini menekankan peningkatan kinerja kelembagaan melalui penguatan manajemen, pengembangan SDM, dan sistem tata kelola yang transparan dan akuntabel. Tujuannya adalah menciptakan koordinasi lintas sektor dan lembaga yang lebih solid untuk pelaksanaan program pembangunan yang lebih terarah dan berdampak.

2.3 Tujuan

Tujuan Renstra Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan merupakan penjabaran visi dan misi yang telah ditetapkan, serta dilengkapi dengan sasaran nasional untuk mendukung pencapaian Program Prioritas Presiden. Tujuan ini menjadi arah strategis yang ingin dicapai dalam lima tahun ke depan, sebagai wujud nyata dari visi dan misi kementerian. Selain itu, tujuan juga berfungsi sebagai pedoman dalam perumusan program dan kegiatan yang terencana, terukur, dan terarah, untuk mendukung pengembangan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan secara nasional.

Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan menyadari adanya kompleksitas dalam pengembangan infrastruktur di Indonesia, khususnya terkait keseimbangan antara kapasitas, pemanfaatan, dan keberlanjutan. Berdasarkan tantangan tersebut, tujuan Renstra yang akan dicapai dalam lima tahun ke depan dirumuskan sebagai berikut:

- 1) Pembangunan infrastruktur dan kewilayahan yang berkeadilan
- 2) Penguatan kelembagaan dan peran koordinasi, sinkronisasi, serta pengendalian kebijakan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan

Tujuan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan yang berkeadilan diukur melalui kontribusi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kawasan Timur Indonesia (KTI) sebagai indikator utama. Peningkatan kontribusi PDRB KTI mencerminkan keberhasilan dalam mendorong pemerataan pembangunan dan penguatan pusat-pusat pertumbuhan di luar wilayah utama.

Tujuan penguatan kelembagaan dan peran koordinasi, sinkronisasi, serta pengendalian kebijakan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan, diukur melalui persentase tata kelola koordinasi kebijakan bidang infrastruktur dan pembangunan kewilayahan. Indikator ini menunjukkan efektivitas pelaksanaan fungsi koordinatif kementerian dalam memastikan kebijakan lintas sektor dan wilayah berjalan selaras, efisien, dan berdampak.

Dalam rangka mendukung pencapaian tujuan Renstra Kementerian, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas menetapkan dua tujuan strategis yang selaras dengan tugas dan fungsinya, yaitu:

- 1) Mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang terintegrasi, terjangkau, dan berkelanjutan.

Tujuan ini diarahkan untuk memperkuat keterhubungan antarwilayah melalui sistem transportasi yang saling terintegrasi, efisien, dan inklusif, sehingga diharapkan dapat: (i) menurunkan biaya logistik nasional, (ii) mempercepat arus barang dan mobilitas masyarakat, serta (iii) memastikan pemerataan akses transportasi di seluruh wilayah Indonesia, termasuk daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T). Pembangunan konektivitas transportasi juga menjadi fondasi bagi peningkatan daya saing nasional dan pertumbuhan ekonomi yang berkeadilan. Capaian tujuan ini diukur melalui dua indikator utama, yaitu *Biaya Transportasi Logistik terhadap Produk Domestik Bruto (PDB)* dan *Stok Infrastruktur Nasional*.

a) Biaya Transportasi Logistik terhadap PDB

Biaya transportasi logistik merupakan salah satu komponen utama dari biaya logistik nasional, yaitu seluruh biaya yang dikeluarkan untuk memindahkan barang dari satu titik ke titik lain dalam sistem perekonomian. Komponen ini mencerminkan pengeluaran untuk kegiatan pengangkutan barang, baik menggunakan jasa transportasi komersial maupun sarana transportasi milik sendiri. Semakin efisien sistem transportasi nasional, semakin kecil porsi biaya transportasi terhadap total biaya logistik maupun terhadap Produk Domestik Bruto (PDB).

Biaya transportasi logistik terdiri atas dua bagian besar:

- *Outsource Transportation*, yaitu biaya yang dibayarkan oleh pelaku usaha untuk menggunakan jasa transportasi dari pihak lain (angkutan darat, laut, udara, dan rel).
- *Inhouse Transportation*, yaitu biaya pengangkutan yang dikeluarkan oleh perusahaan atau instansi ketika menggunakan sarana transportasi milik sendiri untuk mengirimkan barang.

Kedua jenis biaya ini dihitung untuk berbagai subsektor transportasi, antara lain angkutan rel, darat, laut, sungai dan penyeberangan, udara, serta jasa penunjang transportasi seperti pos dan kurir. Perhitungan total biaya transportasi logistik dilakukan dengan menjumlahkan kedua komponen di atas, menggunakan rumus:

$$\begin{aligned} \text{Biaya Transportasi Logistik} \\ = \text{Outsource Transportation} + \text{Inhouse Transportation} \end{aligned}$$

Nilai *Outsource Transportation* diperoleh dengan mengalikan total input jasa transportasi pada masing-masing subsektor dengan rasio pengangkutan barang, yaitu persentase kegiatan transportasi yang digunakan untuk distribusi barang

(bukan penumpang). Sedangkan *Inhouse Transportation* diambil dari biaya pengangkutan yang dilakukan oleh sektor transportasi dan pergudangan menggunakan moda milik sendiri.

Penghitungan biaya transportasi logistik dilakukan secara makro menggunakan Tabel *Input-Output (I/O) Nasional* yang disusun oleh Badan Pusat Statistik (BPS). Data ini menggambarkan aliran barang dan jasa antar sektor dalam perekonomian Indonesia. Nilai total input jasa transportasi dari setiap subsektor kemudian dikalikan dengan rasio pengangkutan yang telah disepakati antarinstansi, seperti:

- Angkutan darat: 59%,
- Angkutan laut: 87%,
- Angkutan udara: 19%,
- Angkutan rel: 35%,
- Jasa penunjang angkutan, pos, dan kurir: 100%.

Proses penghitungan dilakukan dengan pendekatan *Input-Output RAS Method*, yang memastikan konsistensi antar sektor dalam sistem statistik nasional.

Perhitungan biaya transportasi logistik dilakukan secara resmi oleh Kementerian PPN/Bappenas bekerja sama dengan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Badan Pusat Statistik (BPS). Hasilnya disampaikan melalui laporan tahunan Biaya Logistik Nasional, yang menjadi acuan bagi pemerintah dalam mengevaluasi efisiensi sistem logistik dan transportasi nasional.

Indikator biaya transportasi logistik menjadi ukuran kunci untuk menilai keberhasilan upaya mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang terintegrasi, terjangkau, dan berkelanjutan. Penurunan rasio biaya transportasi terhadap PDB mencerminkan meningkatnya efisiensi konektivitas antarwilayah, menurunnya biaya logistik nasional, serta meningkatnya daya saing ekonomi. Melalui koordinasi kebijakan, sinkronisasi program lintas moda, dan pengendalian terhadap proyek-proyek strategis di sektor transportasi, Deputy Konektivitas berperan langsung dalam menekan biaya distribusi barang agar sistem transportasi Indonesia menjadi lebih efisien, inklusif, dan berkelanjutan.

b) Stok Infrastruktur terhadap PDB

Stok infrastruktur merupakan ukuran yang menggambarkan nilai kumulatif aset infrastruktur yang dimiliki suatu negara, baik yang dibangun oleh pemerintah, BUMN, maupun swasta. Stok ini menunjukkan sejauh mana kapasitas infrastruktur dapat mendukung kegiatan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Secara keseluruhan, stok infrastruktur nasional tersusun dari enam sektor utama:

- a) Transportasi – mencakup jaringan jalan, jembatan, pelabuhan, bandara, dan kereta api;

- b) Energi – meliputi pembangkit listrik, jaringan transmisi, dan distribusi energi;
- c) Teknologi Informasi dan Komunikasi – berupa jaringan serat optik, menara BTS, dan pusat data;
- d) Air Minum dan Sanitasi – sistem air bersih, pengolahan air limbah, dan sanitasi lingkungan;
- e) Irigasi – infrastruktur untuk menunjang pertanian dan ketahanan pangan;
- f) Perumahan – pembangunan rumah layak huni dan permukiman.

Sektor transportasi menyumbang porsi terbesar dengan nilai lebih dari 40% dari total stok pada tahun 2024 berdasarkan *InfraDashboard Prospera*.

Perhitungan stok infrastruktur dilakukan menggunakan Metode Persediaan Perpetual (*Perpetual Inventory Method/PIM*). Metode ini menghitung nilai stok modal infrastruktur dari waktu ke waktu dengan memperhatikan akumulasi investasi dan penyusutan aset tiap tahun. Rumus sederhananya adalah:

$$\begin{aligned} \text{Stok Infrastruktur}_t &= \text{Stok Infrastruktur}_{t-1} + \text{Investasi Infrastruktur}_t \\ &\quad - \text{Depresiasi Infrastruktur}_t \end{aligned}$$

Keterangan:

- Investasi Infrastruktur diperoleh dari total belanja infrastruktur nasional yang bersumber dari APBN, APBD, BUMN, dan investasi swasta.
- Depresiasi Infrastruktur dihitung berdasarkan umur ekonomis masing-masing sektor, sesuai ketentuan dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) tahun 2023. Misalnya, tingkat penyusutan tahunan sektor transportasi rata-rata sebesar 5%, sedangkan sektor TIK lebih tinggi yaitu sekitar 12,5% karena umur aset yang lebih pendek.
- Perhitungan dilakukan dalam dua satuan harga: nominal dan riil (konstan 2010), dengan menggunakan deflator *Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB)*.

Data investasi infrastruktur dikumpulkan dari empat sumber utama: pemerintah pusat (APBN), pemerintah daerah (APBD), BUMN, dan swasta, serta mencakup enam sektor utama sebagaimana disebutkan di atas. Setelah data investasi dikompilasi, stok infrastruktur dihitung pada dua tingkat — nasional dan regional (provinsi/pulau) — dengan mempertimbangkan perbedaan tingkat penyusutan dan harga konstruksi antarwilayah. Sumber data utama berasal dari Kementerian Keuangan, Bappenas, dan BPS, serta diolah dengan dukungan teknis dari Program Prospera melalui platform *InfraDashboard*.

Stok infrastruktur terhadap PDB menunjukkan kapasitas fisik infrastruktur dalam mendukung aktivitas ekonomi nasional. Semakin tinggi rasio stok infrastruktur terhadap PDB, semakin besar kemampuan infrastruktur dalam memperlancar arus barang, jasa, dan mobilitas penduduk. Bagi Deputi Bidang Koordinasi

Konektivitas, indikator ini menjadi salah satu tolok ukur utama dalam menilai keberhasilan koordinasi kebijakan pembangunan infrastruktur transportasi nasional. Kenaikan stok infrastruktur, terutama di sektor transportasi, mencerminkan peningkatan konektivitas antarwilayah, efisiensi logistik, serta kontribusi nyata terhadap tujuan strategis yaitu *“Mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang terintegrasi, terjangkau, dan berkelanjutan.”*

- 2) Penguatan kelembagaan serta peningkatan peran koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan bidang konektivitas.

Tujuan ini menitikberatkan pada penguatan tata kelola yang efektif dan akuntabel untuk memastikan proses perumusan, pelaksanaan, hingga evaluasi kebijakan konektivitas berjalan dengan efektif. Pencapaian tujuan ini diukur melalui peningkatan kualitas koordinasi dan sinkronisasi kebijakan, integritas kelembagaan, serta penerapan akuntabilitas kinerja. Dengan demikian, tujuan ini merupakan bagian integral dari agenda reformasi birokrasi, khususnya dalam mendorong transparansi, efisiensi, dan peningkatan kualitas pelayanan publik di bidang konektivitas nasional.

Indikator kinerja tujuan ini adalah *Persentase Tata Kelola Koordinasi Kebijakan Bidang Konektivitas*, yang mencerminkan tingkat efektivitas tata kelola dan kinerja koordinatif Deputy dalam melaksanakan fungsi Kemenko. Nilai indikator ini diperoleh dari agregasi capaian empat indikator turunan, yaitu:

1. Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas;
2. Indeks kepuasan layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian;
3. Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI); dan
4. Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

Seluruh capaian indikator turunan terlebih dahulu dikonversi ke dalam skala persentase (0–100) agar memiliki basis pengukuran yang seragam. Setelah itu, nilai akhir indikator dihitung berdasarkan rata-rata tertimbang dengan pembobotan sebagai berikut:

Tabel II.2 Indikator Kinerja Turunan Persentase Tata Kelola Koordinasi Kebijakan Bidang Konektivitas

No	Indikator Turunan	Bobot	Keterangan
1	Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas	35	Mencerminkan capaian substansial fungsi koordinasi Deputy dalam penyelesaian isu lintas K/L
2	Indeks kepuasan layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian	25	Menggambarkan persepsi dan kepuasan stakeholder atas kualitas koordinasi yang dilakukan

3	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI)	20	Mengukur penerapan integritas dan budaya kerja berorientasi pelayanan
4	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	20	Menunjukkan kualitas perencanaan, pelaporan, dan evaluasi kinerja organisasi
Total		100	

Rumus perhitungan:

$$\begin{aligned} & \text{Persentase Tata Kelola Koordinasi Kebijakan Bidang Konektivitas} \\ &= (C_1 \times 30\%) + (C_2 \times 25\%) + C_3 \times 20\% + (C_4 \times 20\%) \end{aligned}$$

Keterangan:

- C_1 = Capaian Persentase Penyelesaian Isu Strategis
- C_2 = Capaian Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian
- C_3 = Capaian Nilai PMPZI (dikonversi ke skala 0–100)
- C_4 = Capaian Nilai SAKIP (dikonversi ke skala 0–100)

Dengan metode agregasi berbobot ini, pengukuran kinerja tujuan kedua tidak hanya menilai hasil akhir koordinasi kebijakan, tetapi juga memperhatikan kualitas tata kelola internal dan tingkat kepuasan mitra kerja, sehingga memberikan gambaran menyeluruh atas efektivitas kelembagaan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan konektivitas nasional.

2.4 Sasaran Program

Sejalan dengan sasaran strategis Kementerian Koordinator, Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas merumuskan sasaran program yang lebih fokus dan mencerminkan mandat koordinatif serta fungsional dalam sektor konektivitas transportasi nasional, yaitu:

- 1) Terwujudnya konektivitas transportasi nasional yang merata dan berkelanjutan.
Indikator Kinerja: Persentase capaian target pembangunan bidang konektivitas.

Sasaran ini bertujuan untuk mewujudkan sistem transportasi yang mampu menghubungkan berbagai wilayah di Indonesia secara adil dan proporsional, sekaligus mendukung integrasi nasional. Pemerataan konektivitas akan mengurangi disparitas antarwilayah, meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pusat-pusat kegiatan ekonomi, serta memperkuat pertumbuhan wilayah. Selain itu, aspek keberlanjutan menekankan bahwa pengembangan transportasi harus memperhatikan keselamatan, efisiensi, ramah lingkungan, serta berorientasi jangka panjang agar dapat menopang pembangunan nasional secara berkesinambungan.

Indikator kinerja sasaran ini mengacu pada Prioritas Nasional (PN) 3 RPJMN 2025-2029: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja

yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi dengan Program Prioritas (PP) 1: Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda. Adapun Indikator pembangunan yang dikawal Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas melalui PN dan PP tersebut tercermin dalam delapan indikator kinerja berikut:

Tabel II.3 Indikator RPJMN yang dikoordinasikan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas

No	Indikator	Target 2025	Target 2029
1	Jumlah perjalanan kereta api	0,92 juta perjalanan	1,03 juta perjalanan
2	<i>On time performance</i> penerbangan	80%	85%
3	Peningkatan volume angkutan laut	10%	24%
4	Jumlah penumpang angkutan kereta api	519 juta penumpang	601 juta penumpang
5	Volume angkutan penyeberangan	11,6 juta kendaraan	12,2 juta kendaraan
6	Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	850 juta penumpang	950 juta penumpang
7	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	65%	73%
8	Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten	85,5%	87,5%

Persentase capaian target pembangunan bidang konektivitas diperoleh melalui agregasi capaian indikator pembangunan konektivitas yang menjadi lingkup koordinasi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas. Setiap indikator diukur berdasarkan rasio antara capaian aktual dan target tahunan sebagaimana tercantum dalam RPJMN 2025–2029. Nilai persentase dari masing-masing indikator selanjutnya dirata-ratakan untuk menghasilkan tingkat capaian agregat pembangunan konektivitas nasional.

Rumus Perhitungan:

$$\text{Persentase Capaian Pembangunan Konektivitas} = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{\text{Capaian}_i}{\text{Target}_i} \times 100\% \right)}{n}$$

Keterangan:

- Capaian_i = realisasi indikator ke-i pada tahun berjalan
- Target_i = target indikator ke-i sesuai dokumen RPJMN
- n = jumlah indikator pembangunan konektivitas yang menjadi lingkup koordinasi Deputy

- 2) Terwujudnya koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan bidang konektivitas yang berkualitas.

Indikator Kinerja: Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas dan Indeks kepuasan layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian di bidang konektivitas.

Sasaran ini menekankan peran strategis Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas sebagai koordinator lintas *stakeholder* dalam memastikan proses perumusan, harmonisasi, dan pengendalian kebijakan konektivitas nasional dilaksanakan secara efektif, terintegrasi, dan berorientasi pada hasil. Kualitas koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan tercermin dari kemampuan menyelesaikan isu-isu strategis lintas sektor, menyelaraskan kebijakan dan program antar kementerian/lembaga dan pemangku kepentingan terkait, serta memastikan implementasi kebijakan berjalan sesuai arah pembangunan nasional.

Melalui koordinasi yang berkualitas, berbagai kebijakan dan program pembangunan konektivitas dapat disinergikan untuk menghindari tumpang tindih, mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya, dan mempercepat pencapaian sasaran pembangunan. Sinkronisasi yang baik akan memperkuat keterpaduan perencanaan dan pelaksanaan pembangunan antar sektor dan wilayah, sedangkan pengendalian kebijakan dilakukan untuk memastikan konsistensi pelaksanaan, mengidentifikasi hambatan secara dini, dan mendorong penyelesaian permasalahan strategis secara tepat waktu. Dengan demikian, sasaran ini diarahkan untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang lebih kolaboratif, adaptif, akuntabel, dan berdaya guna dalam mendukung pencapaian target pembangunan nasional.

Indikator kinerja yang digunakan untuk mengukur pencapaian sasaran ini adalah:

- a. *Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas*, yaitu tingkat penyelesaian isu-isu strategis yang dikoordinasikan oleh Deputy Konektivitas melalui mekanisme koordinasi, sinkronisasi, maupun pengendalian.

Indikator ini mengukur tingkat penyelesaian isu-isu strategis yang dikoordinasikan oleh Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam rangka mendukung pencapaian target pembangunan konektivitas (Sasaran Program 1). Isu strategis yang diselesaikan menyesuaikan dengan penugasan Menteri Koordinator serta kebutuhan strategis pada tahun berjalan.

Formulasi Perhitungan:

Persentase penyelesaian isu strategis dihitung berdasarkan rata-rata capaian penyelesaian terhadap target isu strategis yang dikoordinasikan dalam satu tahun.

$$\text{Persentase Penyelesaian Isu Strategis} = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{\text{Capaian Isu}_i}{\text{Target Isu}_i} \times 100\% \right)}{n}$$

Keterangan:

- Capaian Isu_i = jumlah isu strategis ke-i yang berhasil diselesaikan
- Target Isu_i = jumlah isu strategis ke-i yang menjadi target penyelesaian tahun berjalan
- n = jumlah isu strategis yang dikoordinasikan

- b. *Indeks kepuasan layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian di bidang konektivitas*, yaitu ukuran kepuasan pemangku kepentingan atas kualitas layanan yang diberikan Deputi Konektivitas, meliputi kecepatan, ketepatan, dan kebermanfaatan hasil koordinasi.

Indikator ini mengukur tingkat kepuasan pemangku kepentingan terhadap kualitas layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan di bidang konektivitas yang dilakukan oleh Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Penilaian dilakukan terhadap sembilan unsur pelayanan sesuai PermenPANRB Nomor 14 Tahun 2017, yaitu: (i) persyaratan, (ii) sistem, mekanisme, dan prosedur, (iii) waktu penyelesaian, (iv) biaya/tarif, (v) produk spesifikasi/jenis pelayanan, (vi) kompetensi pelaksana, (vii) perilaku pelaksana, (viii) sarana dan prasarana, serta (ix) penanganan pengaduan, saran, dan masukan.

Metode dan Formulasi Perhitungan:

Survei dilakukan terhadap mitra kerja yang terlibat dalam koordinasi, baik secara daring maupun luring, melalui penyebaran tautan survei pada kegiatan rapat koordinasi. Setiap unsur pelayanan dinilai dengan skala 1–4. Nilai rata-rata seluruh unsur menghasilkan Nilai Indeks Kepuasan Layanan (IKL), kemudian dikonversi ke skala 25–100 untuk menentukan mutu layanan.

$$IKL = \sum_{j=1}^9 S_j$$

$$\text{Nilai Konversi} = IKL \times 25$$

Tabel II.4 Tabel Konversi dan Kategori Mutu Pelayanan

Nilai Persepsi	Nilai Interval (NI)	Nilai Interval Konversi (NIK)	Mutu Pelayanan (x)	Kinerja Unit Pelayanan (y)
1	1,00 – 2,5996	25,00 – 64,99	D	Tidak baik
2	2,60 – 3,064	65,00 – 76,60	C	Kurang baik
3	3,0644 – 3,532	76,61 – 88,30	B	Baik
4	3,5324 – 4,00	88,31 – 100,00	A	Sangat baik

Interpretasi Hasil:

Nilai konversi yang diperoleh digunakan untuk menilai tingkat kepuasan pemangku kepentingan atas kualitas koordinasi Deputi. Target capaian indikator ini ditetapkan

dalam kisaran nilai $\geq 3,1$ (kategori B – Baik) dan diharapkan meningkat secara bertahap hingga mencapai kategori A – Sangat Baik pada akhir periode Renstra 2025–2029.

Kedua indikator ini mencerminkan tidak hanya aspek capaian hasil (*output*), tetapi juga kualitas proses koordinasi yang dijalankan. Dengan demikian, keberhasilan sasaran ini diharapkan mampu menciptakan iklim kerja sama yang lebih solid antar-pemangku kepentingan dalam pembangunan konektivitas nasional.

- 3) Terwujudnya tata kelola kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang efektif dan efisien.

Indikator Kinerja: Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dan Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Konektivitas.

Sasaran ini dimaksudkan untuk memastikan kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas memiliki tata kelola organisasi yang profesional, transparan, dan akuntabel. Efektivitas tata kelola tercermin dari kemampuan organisasi dalam mencapai tujuan dengan sumber daya yang tersedia, sedangkan efisiensi ditunjukkan melalui optimalisasi proses kerja, pemanfaatan SDM, serta penggunaan anggaran yang tepat sasaran. Tata kelola yang baik diharapkan dapat memberikan dukungan koordinasi yang lebih berkualitas, responsif, dan dapat dipercaya oleh para pemangku kepentingan dalam bidang konektivitas.

Indikator kinerja untuk mengukur pencapaian sasaran ini adalah:

- a. *Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas*, yang menggambarkan sejauh mana implementasi prinsip integritas, transparansi, dan akuntabilitas dalam melaksanakan reformasi birokrasi. PMPZI menjadi instrumen utama untuk mengukur kemajuan pembangunan Zona Integritas menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM). Penilaian dilakukan oleh tim penilai internal Inspektorat menggunakan lembar kerja evaluasi yang mencakup enam area perubahan, yaitu: manajemen perubahan, penataan tata laksana, penataan sistem manajemen SDM aparatur, penguatan akuntabilitas, penguatan pengawasan, serta peningkatan kualitas pelayanan publik.
- b. *Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Konektivitas*, yang menunjukkan tingkat kualitas perencanaan, pengukuran, pelaporan, dan evaluasi kinerja organisasi, serta keselarasan antara program dengan hasil yang dicapai. Penilaian SAKIP dilaksanakan melalui evaluasi internal oleh Inspektorat, menggunakan kertas kerja evaluasi yang mengacu pada pedoman Kementerian PANRB. Unsur yang dinilai meliputi perencanaan kinerja, pengukuran kinerja, pelaporan kinerja, dan evaluasi internal. Hasil evaluasi SAKIP memberikan gambaran tentang efektivitas penerapan manajemen kinerja dan

menjadi dasar bagi perbaikan berkelanjutan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Deputy Konektivitas.

Kedua indikator ini menjadi tolok ukur penting dalam mewujudkan birokrasi yang berintegritas dan berorientasi pada hasil, sehingga Deputy Konektivitas mampu menjalankan fungsi koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian secara lebih efektif dalam mendukung pembangunan konektivitas nasional.



Gambar II.1 Peta Strategis Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas

2.5 Crosscutting Kinerja

Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas berperan sebagai fasilitator yang menjembatani berbagai kementerian, lembaga, dan unit kerja internal Kemenko untuk memastikan kebijakan dan program pembangunan transportasi berjalan selaras, saling melengkapi, serta tidak tumpang tindih. Sinergi lintas aktor (*crosscutting*) ini mencakup kolaborasi dengan Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kementerian Pekerjaan Umum (Kemen PU), Kementerian Perumahan dan Kawasan Permukiman (Kemen PKP), Kementerian Agraria dan Tata Ruang (Kemen ATR), Kementerian BUMN, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (Kemenko Ekon), Kementerian PPN/Bappenas, Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kemen PANRB), Kantor Staf Presiden (KSP), dan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK), serta unit kerja internal yaitu Sekretariat Kemenko, Deputy Bidang Koordinasi Pemerataan

Pembangunan Wilayah, Agraria, dan Tata Ruang, Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur Dasar, dan Deputy Bidang Koordinasi Pembangunan Perumahan dan Sarana dan Prasarana Permukiman. Adapun sinergi *crosscutting* per isu strategis adalah sebagai berikut:

1. Pengembangan Konektivitas Antarwilayah

Sinergi koordinasi dengan Kemenhub, KPK, Deputy 1, dan Deputy 3 untuk memperkuat keterhubungan wilayah perkotaan, perdesaan, serta kawasan strategis nasional, termasuk wilayah terpencil, terluar, dan perbatasan. Fokus koordinasi mencakup integrasi program tol laut sebagai tulang punggung logistik nasional, serta penguatan tata kelola melalui Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Stranas PK) dan penerapan digitalisasi pelabuhan untuk mendorong efisiensi layanan.

2. Konektivitas Darat dan Perkeretaapian

Sinergi koordinasi dengan Kemenhub, Deputy 1, dan Deputy 3 dalam penanganan isu transportasi jalan dan perkeretaapian, khususnya pengendalian kendaraan angkutan barang lebih dimensi dan lebih berat-angkut (*over dimension over load/ODOL*), integrasi transportasi massal perkotaan, serta percepatan pembangunan jaringan kereta api antarkota maupun perkotaan.

3. Konektivitas Maritim dan Udara

Sinergi koordinasi dengan Kemenhub, Deputy 1, dan Deputy 3 untuk memperkuat jaringan pelabuhan dan bandara, meningkatkan keselamatan transportasi, serta mendukung pengembangan bandara internasional dan peningkatan layanan penerbangan.

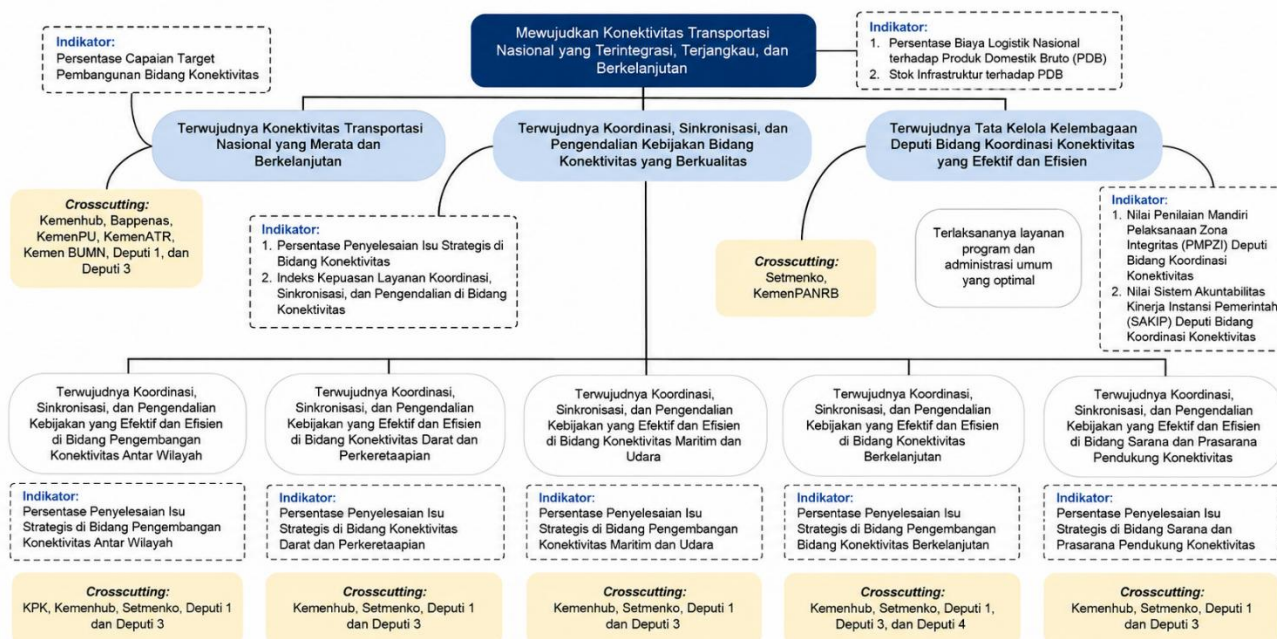
4. Konektivitas Berkelanjutan

Sinergi koordinasi dengan Kemenhub, Kemen PKP, Deputy 1, Deputy 3, dan Deputy 4 dalam pengembangan transportasi ramah lingkungan, efisiensi energi, pemanfaatan bahan bakar penerbangan berkelanjutan (*sustainable aviation fuel*), serta kontribusi sektor transportasi terhadap target penurunan emisi karbon.

5. Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas

Bekerja sama dengan Kemenhub, Deputy 1, dan Deputy 3 dalam optimasi layanan kebandarudaraan, pengembangan SDM transportasi yang kompeten, serta pengembangan angkutan multimoda. Sinergi ini diarahkan untuk memperkuat layanan pendukung transportasi yang lebih efisien, terintegrasi, dan berorientasi pada kebutuhan pengguna.

Pohon Kinerja dan Peta *Cross cutting* Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2026



Gambar II.2 Pohon Kinerja dan Peta *Crosscutting* Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

2.6 Implementasi Manajemen Risiko

Dalam rangka mencapai target kinerja Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko sebagai bagian integral dari peran koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan di bidang konektivitas. Manajemen risiko diperlukan untuk memastikan tercapainya sasaran

Pada Tabel 2.5. disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran program pada Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas. Strategi manajemen risiko dirancang untuk memastikan bahwa setiap potensi risiko diidentifikasi secara dini, dianalisis secara sistematis, dievaluasi berdasarkan probabilitas dan dampaknya, serta ditangani melalui langkah mitigas yang terukur dan berkelanjutan.

Tabel II.5 Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Tindak Lanjut Pengendalian

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko
SP. 1 Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan		
1	Tidak terlaksananya kegiatan koordinasi dan sinkronisasi perumusan/penetapan kebijakan antar pemangku kepentingan secara optimal	- Meningkatkan forum koordinasi antar K/L/Pemda dan stakeholder terkait (harmonisasi dan raker lintas-institusi); - Membangun/menetapkan SOP sinkronisasi kebijakan dan data sharing (<i>one-data policy</i>);

		Menetapkan peran/penanggung jawab yang jelas dan mekanisme eskalasi masalah.
2	Tidak terlaksananya kegiatan pengendalian dan pengawasan secara optimal	- Memperkuat sistem M&E terintegrasi dengan indikator terukur dan dashboard real-time; - Melaksanakan kegiatan audit pemantauan dan evaluasi secara berkala; - Meningkatkan kapasitas SDM, pelatihan, <i>capacity building</i> bagi tim pengendali dan tim pengawas
SP. 2 Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas		
1	Tidak sesuai penetapan agenda kebijakan dengan prioritas penanganan	- Melakukan analisis bukti (<i>policy brief</i>) untuk prioritisasi isu strategis; - Mengadakan konsultasi dan survey dengan stakeholder yang representatif untuk verifikasi urgensi isu; - Menetapkan kriteria objektif untuk penentuan prioritas agenda.
2	Kegagalan dalam Implementasi Kebijakan	- Menjamin ketersediaan sumber daya (anggaran, SDM, peralatan) dan pelatihan teknis; - Melakukan rapat evaluasi secara berkala; - Menetapkan rencana kerja detail (<i>workplan</i>) dan milestone yang dapat dipantau; - Memperkuat pengawasan lapangan dan mekanisme perbaikan cepat.
3	Rendahnya kualitas perencanaan dan pelaksanaan Pemantauan, Evaluasi, dan Pengendalian Kebijakan	- Menyusun indikator evaluasi yang jelas dan alat ukur standar (KPI, baseline); - Melakukan evaluasi berkala dan publikasi hasil serta tindak lanjut yang terjadwal; - Menggunakan survey/evaluasi pihak ketiga apabila diperlukan untuk objektivitas; - Melaksanakan pelatihan untuk pegawai yang mengampu isu terkait.
SP.3 Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien		
1	Rendahnya Efektivitas Tata Kelola dan Struktur Organisasi	- Reviu struktur organisasi dan perbaikan <i>job description</i> untuk efisiensi; - Penerapan <i>good governance</i>, SOP, dan mekanisme koordinasi internal; - Program <i>change management</i> dan <i>training leadership</i>.
2	Rendahnya kinerja SDM Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	Program pengembangan kompetensi dan training teknis berbasis kebutuhan;

		• Reformasi sistem manajemen SDM (<i>career path, reward & retention</i>); • Rekrutmen <i>targeted</i>; • Mekanisme <i>reward and punishment</i>.
3	Ketidaktepatan sasaran dan Inefisiensi alokasi pengelolaan anggaran	• Melakukan perencanaan anggaran berbasis hasil (<i>output/outcome-based budgeting</i>); • Menerapkan mekanisme pengawasan keuangan yang lebih ketat (<i>e-procurement, audit</i>); • Menerapkan fleksibilitas realokasi anggaran untuk respons jika diperlukan
4	Manajemen Barang Milik Negara (BMN) dan ketatausahaan yang tidak efektif	• Inventarisasi aset BMN secara berkala; • penataan pemanfaatan BMN; • prosedur pengelolaan dan pelaporan BMN yang jelas serta audit aset berkala;



BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN DEPUTI BIDANG KOORDINASI KONEKTIVITAS

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional di Bidang Konektivitas

Arah kebijakan bidang konektivitas difokuskan pada penguatan infrastruktur transportasi yang modern, terintegrasi, dan merata hingga ke wilayah 3T (terdepan, terpencil, tertinggal) untuk memastikan pemerataan akses dan mengurangi kesenjangan antarwilayah. Strateginya mencakup pembangunan dan peningkatan kualitas jaringan jalan, pelabuhan, bandara, kereta api, dan transportasi multimoda yang saling terhubung, sekaligus mendukung efisiensi sistem logistik nasional (Sislognas) untuk menurunkan biaya logistik dan memperkuat daya saing ekonomi.

Program prioritas yang diarahkan meliputi: (i) percepatan pembangunan jalan tol Trans-Sumatera, Trans-Jawa, dan konektivitas Kalimantan serta Sulawesi, (ii) peningkatan tol laut dan pembangunan pelabuhan utama seperti Kuala Tanjung, Bitung, dan Patimban, (iii) pengembangan bandara hub internasional serta bandara di kawasan timur Indonesia, (iv) perluasan jaringan kereta api termasuk penyelesaian kereta cepat dan rencana jaringan kereta logistik, serta (v) integrasi transportasi massal perkotaan di kota-kota besar. RPJMN juga menekankan digitalisasi konektivitas melalui *National Logistic Ecosystem* (NLE) dan sistem informasi transportasi yang terintegrasi, pengembangan kendaraan rendah emisi dan elektrifikasi transportasi publik, serta skema pembiayaan inovatif melalui sinergi APBN, APBD, BUMN/BUMN, swasta, dan KPBU. Dengan strategi yang menyeluruh dan program prioritas tersebut, pembangunan konektivitas diharapkan memperlancar mobilitas manusia dan barang, serta berkontribusi langsung terhadap transformasi ekonomi, peningkatan produktivitas nasional, pencapaian pertumbuhan ekonomi inklusif dan berkelanjutan, serta terwujudnya pemerataan pembangunan.

Arah kebijakan nasional yang memiliki keterkaitan terhadap kewenangan Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, yaitu:

1. Penguatan Infrastruktur Strategis untuk Ketahanan dan Kemandirian Bangsa (Mengacu PN 2: Pertahanan & Kemandirian FEW Nexus) berupa koordinasi percepatan pembangunan dan modernisasi infrastruktur vital yang mendukung postur pertahanan negara, serta infrastruktur dasar yang esensial untuk swasembada pangan (irigasi, logistik pertanian), energi (pembangkit dan jaringan energi terbarukan), dan air (bendungan, sistem distribusi air baku) dengan pendekatan *Food-Energy-Water* (FEW) Nexus dan mengedepankan prinsip keberlanjutan dan ketahanan iklim.
2. Pembangunan Infrastruktur Konektivitas dan Digital untuk Pertumbuhan Ekonomi Berkelanjutan dan Lapangan Kerja Berkualitas (Mengacu PN 3: Infrastruktur,



- Lapangan Kerja, Ekonomi Kreatif; dan PN 5: Hilirisasi, Aglomerasi Industri) berupa sinkronisasi pembangunan infrastruktur konektivitas fisik (multimoda transportasi, logistik) dan digital (jaringan pita lebar, pusat data) secara merata dan berkualitas, yang secara langsung mendukung hilirisasi industri berbasis SDA unggulan, pengembangan aglomerasi industri di Kawasan Industri (KI)/Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) sebagai pusat pertumbuhan baru, serta memperkuat ekosistem ekonomi kreatif dan agromaritim yang berorientasi ekspor.
3. Pengembangan Infrastruktur Pendukung Peningkatan Kualitas SDM (Mengacu PN 4: SDM, Sains, Teknologi, Pendidikan, Kesehatan) berupa koordinasi investasi dan pengembangan infrastruktur pendidikan (termasuk pendidikan vokasi, pesantren), kesehatan (fasilitas layanan kesehatan primer dan rujukan), dan infrastruktur penunjang kegiatan sains, teknologi, serta olahraga yang terstandar dan merata di seluruh wilayah, guna mendukung peningkatan kualitas SDM, daya saing tenaga kerja, dan kesejahteraan masyarakat.
 4. Infrastruktur Berbasis Kewilayahan untuk Pemerataan, Pengentasan Kemiskinan, dan Pembangunan dari Desa (Mengacu PN 6: Pembangunan Desa, Pemerataan Ekonomi, Pemberantasan Kemiskinan) berupa koordinasi pembangunan infrastruktur dasar dan pendukung di perdesaan (air bersih, sanitasi, listrik, jalan desa, akses permukiman layak) serta penataan perkotaan berkelanjutan (termasuk pembangunan Ibu Kota Nusantara) yang bertujuan untuk meningkatkan akses hunian layak, memperkuat kemandirian ekonomi perdesaan, dan menjadikan perkotaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sejalan dengan upaya pemberantasan kemiskinan.
 5. Transformasi Infrastruktur Menuju Ekonomi Hijau dan Tata Ruang Berkelanjutan (Mengacu PN 2: Ekonomi Hijau, Kualitas Lingkungan, Tata Ruang; dan Lintas PN) berupa dukungan dan koordinasi transisi menuju pembangunan infrastruktur yang rendah karbon dan berbasis lingkungan, termasuk pengelolaan sampah terintegrasi, pembangunan infrastruktur hijau (konservasi keanekaragaman hayati, pengelolaan hutan lestari), serta memastikan setiap pembangunan infrastruktur terintegrasi dengan rencana tata ruang yang komprehensif dan berkelanjutan, guna meningkatkan kualitas lingkungan hidup.

Strategi nasional yang mengacu pada prioritas nasional dalam bidang infrastruktur dan pembangunan kewilayahan menjadi landasan utama untuk mencapai tujuan pembangunan yang terencana dan terpadu. Prioritas nasional bertujuan memperkuat infrastruktur yang mendukung pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan memperkecil kesenjangan pembangunan antar daerah. Strategi nasional ini diharapkan dapat menciptakan sinergi antara kebijakan pusat dan daerah, serta mempercepat tercapainya target pembangunan berkelanjutan. Strategi nasional sesuai kewenangan dalam bidang infrastruktur dan pembangunan kewilayahan, yaitu:



1. Mendorong investasi dan pembangunan infrastruktur pertanian (irigasi, logistik pangan), energi terbarukan (pembangkit dan transmisi), serta pengelolaan sumber daya air (bendungan, jaringan air bersih) secara terpadu.
2. Mengintegrasikan konsep ekonomi hijau dan biru dalam perencanaan infrastruktur untuk keberlanjutan.
3. Meningkatkan konektivitas darat, laut, dan udara, serta layanan transportasi multimoda untuk mendukung distribusi barang, mobilitas masyarakat, dan pariwisata.
4. Mempercepat pengembangan konektivitas digital yang merata dan transisi energi listrik.
5. Membangun dan merevitalisasi infrastruktur pendidikan (termasuk pesantren dan pendidikan keagamaan) dan kesehatan yang berkualitas dan merata.
6. Mengoordinasikan penyediaan infrastruktur dasar (listrik, air, jalan, pelabuhan).
7. Memfasilitasi konektivitas logistik dari sentra produksi bahan baku ke kawasan industri pengolahan.
8. Mendorong pembangunan infrastruktur yang mendukung industri padat karya terampil dan padat teknologi inovasi.
9. Meningkatkan akses dan kualitas infrastruktur dasar di perdesaan (air bersih, sanitasi, listrik, jalan desa) untuk mendukung kemandirian ekonomi perdesaan.
10. Mengoordinasikan percepatan penyediaan perumahan dan permukiman yang layak dan terjangkau, termasuk di desa.
11. Mengembangkan infrastruktur perkotaan yang berkelanjutan dan modern, termasuk infrastruktur di Ibu Kota Nusantara (IKN) sebagai model kota masa depan.
12. Mendorong infrastruktur yang mendukung pengembangan ekonomi lokal dan pariwisata berbasis komunitas di perdesaan.
13. Mengoordinasikan integrasi rencana tata ruang dengan perencanaan infrastruktur di semua tingkatan.
14. Mendorong pembangunan rendah karbon dan pengelolaan sampah terintegrasi dari hulu ke hilir.
15. Mengelola dan melestarikan keanekaragaman hayati melalui pembangunan infrastruktur yang ramah lingkungan dan pengelolaan hutan lestari.
16. Meningkatkan kualitas lingkungan hidup melalui penyediaan infrastruktur hijau dan mitigasi dampak lingkungan proyek.

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan

Rumusan arah kebijakan dan strategi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan disusun sebagai pedoman pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian pembangunan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan selama periode Tahun 2025–2029. Penyusunannya mengacu pada arah pembangunan nasional sebagaimana ditetapkan dalam RPJMN



Tahun 2025–2029, serta selaras dengan tugas, fungsi, dan kewenangan Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan dalam mengoordinasikan penyelenggaraan kebijakan lintas sektor untuk mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional.

Pembangunan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan merupakan salah satu prasyarat utama dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, inklusif, dan berkelanjutan. Infrastruktur yang berkualitas memperkuat konektivitas antarwilayah, meningkatkan efisiensi sistem logistik nasional, memperluas akses terhadap pelayanan dasar, serta mendorong produktivitas dan daya saing nasional. Pada saat yang sama, pembangunan kewilayahan memastikan bahwa manfaat pembangunan dapat dirasakan secara lebih merata melalui pengembangan potensi ekonomi sesuai karakteristik, keunggulan komparatif, dan daya dukung masing-masing wilayah.

Dalam lima tahun ke depan, pembangunan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan dihadapkan pada berbagai tantangan, antara lain masih adanya kesenjangan pembangunan antarwilayah, belum optimalnya keterhubungan antarmoda, tingginya biaya logistik, kebutuhan peningkatan kualitas infrastruktur dasar, percepatan transformasi digital, transisi menuju pembangunan rendah karbon, serta meningkatnya kebutuhan pembiayaan pembangunan. Di sisi lain, pembangunan juga harus mampu menjawab tantangan perubahan iklim, ketahanan terhadap bencana, urbanisasi, serta dinamika perkembangan ekonomi global yang semakin kompleks.

Karakteristik pembangunan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan yang bersifat lintas sektor, lintas wilayah, dan lintas pemangku kepentingan menjadikan penyelenggaraannya memerlukan keterlibatan dan sinergi berbagai kementerian, lembaga, pemerintah daerah, badan usaha milik negara, dunia usaha, serta masyarakat. Kompleksitas tersebut berpotensi menimbulkan tumpang tindih kebijakan, perbedaan prioritas pembangunan, belum optimalnya keterpaduan perencanaan dan pendanaan, serta lambatnya penyelesaian berbagai isu strategis apabila tidak didukung oleh mekanisme koordinasi yang efektif.

Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan memiliki peran strategis sebagai penggerak sinergi kebijakan melalui pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian pembangunan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan. Peran tersebut diarahkan untuk memastikan keterpaduan kebijakan lintas sektor, mempercepat penyelesaian isu strategis, meningkatkan efektivitas pelaksanaan program prioritas nasional, serta memperkuat kolaborasi antara Pemerintah Pusat, pemerintah daerah, badan usaha, dan seluruh pemangku kepentingan.

Berdasarkan kondisi tersebut, arah kebijakan dan strategi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan difokuskan pada

penguatan orkestrasi pembangunan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan melalui koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian yang efektif guna mendukung terwujudnya pembangunan nasional yang terintegrasi, berdaya saing, berkeadilan, dan berkelanjutan. Arah kebijakan tersebut dijabarkan ke dalam tujuh arah kebijakan sebagai berikut.

1. Pengembangan Konektivitas Multimoda yang Terpadu dan Merata

Arah kebijakan dalam mengembangkan konektivitas multimoda yang terpadu adalah dengan membangun dan mengembangkan jaringan transportasi darat (jalan tol, non-tol, jalan desa), laut (pelabuhan, tol laut), udara (bandara, konektivitas perintis), dan kereta api yang terintegrasi secara nasional maupun regional, memastikan aksesibilitas yang setara bagi seluruh wilayah, termasuk daerah 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal). Strategi yang dapat dilakukan dalam hal ini meliputi:

- a. Sinkronisasi perencanaan dan pembangunan infrastruktur konektivitas antar kementerian/lembaga dan pemerintah daerah.
- b. Prioritas pembangunan infrastruktur di koridor ekonomi strategis, wilayah perbatasan, dan pulau-pulau kecil terluar.
- c. Optimalisasi peran tol laut dan jembatan udara untuk distribusi barang dan mobilitas penduduk di wilayah kepulauan.
- d. Pengembangan sistem logistik dan transportasi cerdas.

2. Penyediaan Infrastruktur Dasar Berkelanjutan

Arah kebijakan dalam menyediakan infrastruktur dasar adalah dengan memastikan akses universal terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas, seperti air bersih, sanitasi, listrik, dan permukiman layak, dengan fokus pada wilayah perdesaan dan kantong-kantong kemiskinan, serta mengintegrasikan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan. Strategi yang dapat dilakukan dalam hal ini meliputi:

- a. Percepatan penyediaan air minum perpipaan dan sanitasi layak di perdesaan dan perkotaan.
- b. Peningkatan rasio elektrifikasi dan pemanfaatan energi baru terbarukan (EBT) yang merata.
- c. Pembangunan dan revitalisasi perumahan dan permukiman yang layak huni dan terjangkau, termasuk bagi berpenghasilan rendah serta penanganan permukiman kumuh.

3. Penguatan Infrastruktur Digital

Arah kebijakan dalam mengutakan infrastruktur digital adalah dengan membangun jaringan telekomunikasi dan infrastruktur digital yang merata dan berkualitas tinggi di seluruh pelosok negeri, guna mendukung ekonomi digital, pendidikan jarak jauh, telemedisin, dan layanan publik berbasis teknologi, sehingga mengurangi kesenjangan digital. Strategi yang dapat dilakukan dalam hal ini adalah dengan



melakukan percepatan pembangunan infrastruktur *broadband* fiber optik dan *Base Transceiver Station* (BTS) di daerah *blank spot*.

4. Pengembangan Infrastruktur Berbasis Lingkungan dan Adaptif terhadap Iklim

Arah kebijakan ini berfokus pada mengarustamakan konsep lingkungan dan ketahanan terhadap iklim dalam setiap perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan infrastruktur untuk mengurangi resiko bencana, melestarikan lingkungan dan mendukung pembangunan rendah karbon. Strategi untuk yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan hal berikut:

- a. Integrasi analisis risiko bencana dan dampak perubahan iklim dalam desain infrastruktur (misalnya, sistem drainase adaptif, bangunan tahan gempa).
- b. Pengembangan Ruang Terbuka Hijau (RTH), taman kota, dan area resapan air sebagai bagian integral dari infrastruktur perkotaan.
- c. Penerapan teknologi rendah emisi dan energi terbarukan dalam pembangunan dan operasional infrastruktur.
- d. Mendorong pengelolaan sampah terpadu dari hulu ke hilir dan fasilitas daur ulang.

5. Pengembangan Kewilayahan Terpadu Berbasis Potensi Lokal

Arah kebijakan dalam pengembangan kewilayahan terpadu berbasis potensi lokal dilakukan dengan mendorong pengembangan wilayah secara seimbang dan terintegrasi berdasarkan potensi unggulan masing-masing daerah (agromaritim, industri, pariwisata, ekonomi kreatif), dengan penyediaan infrastruktur yang mendukung value chain dan hilirisasi produk lokal. Strategi yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan hal berikut ini:

- a. Penyelarasan rencana pembangunan infrastruktur dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD).
- b. Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri (KI), dan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) dengan dukungan infrastruktur yang memadai.
- c. Mendorong investasi dan kemitraan publik-swasta (KPBU) dalam pembangunan infrastruktur kewilayahan.
- d. Penguatan kapasitas pemerintah daerah dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pemeliharaan infrastruktur.

6. Reformasi Pembiayaan untuk Infrastruktur Berkelanjutan

Tujuan utama dari strategi ini adalah untuk mendiversifikasi sumber pendanaan infrastruktur, mengurangi ketergantungan pada APBN, dan menarik investasi swasta yang lebih besar, khususnya untuk proyek-proyek yang berkelanjutan. Strategi yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Peningkatan Pemanfaatan Skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha.

- b. Pengembangan dan Pemanfaatan Instrumen Pembiayaan Inovatif.
- c. Penguatan Peran Lembaga Keuangan dan Institusi Pendukung.
- d. Penciptaan Iklim Investasi yang Kondusif.
- e. Penguatan Aspek Keberlanjutan dalam Penilaian Kelayakan Proyek.

7. Penguatan Kerangka Regulasi dan Kelembagaan

Arah kebijakan dalam rangka penguatan kerangka regulasi dan kelembagaan adalah dengan menciptakan iklim investasi yang kondusif, menyederhanakan perizinan, dan memperkuat kerangka kelembagaan serta koordinasi antar pemangku kepentingan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur yang merata dan berkelanjutan. Dengan demikian, strategi yang diperlukan adalah dengan hal berikut ini:

- a. Harmonisasi peraturan perundang-undangan terkait infrastruktur dan tata ruang.
- b. Penyederhanaan prosedur perizinan dan pengadaan lahan untuk proyek-proyek infrastruktur strategis.
- c. Pengembangan sistem informasi geospasial terpadu untuk perencanaan dan pemantauan pembangunan.
- d. Peningkatan kapasitas SDM di sektor infrastruktur dan perencanaan wilayah.

Arah kebijakan dan strategi lainnya dalam mendukung peran koordinasi dan sinkronisasi bidang infrastruktur dan pembangunan kewilayahan adalah menciptakan ekosistem perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan yang terintegrasi melalui beberapa aspek kunci berikut ini:

1. Penguatan kerangka hukum dan regulasi yang harmonis. Hal ini melibatkan inisiasi dan fasilitasi harmonisasi peraturan perundang-undangan terkait infrastruktur dan tata ruang di berbagai sektor dan tingkatan pemerintahan. Tujuannya adalah untuk menghilangkan tumpang tindih regulasi, menyederhanakan prosedur perizinan, dan menciptakan kepastian hukum bagi investasi dan pelaksanaan proyek. Kementerian koordinator akan berperan sebagai mediator dan fasilitator utama dalam penyusunan kebijakan lintas sektoral yang mengikat dan diakui oleh semua pihak terkait.
2. Optimalisasi mekanisme koordinasi dan komunikasi formal. Ini mencakup penyelenggaraan koordinasi rutin dan tematik yang melibatkan seluruh kementerian/lembaga terkait, pemerintah daerah, dan bahkan pihak swasta jika relevan. Pembentukan gugus tugas atau tim kerja lintas sektoral untuk proyek-proyek strategis nasional menjadi krusial. Selain itu, pengembangan platform komunikasi dan be Penyelenggaraan pembangunan konektivitas nasional melibatkan berbagai kementerian, lembaga, pemerintah daerah, badan usaha milik negara, dan pelaku usaha yang memiliki kewenangan saling berkaitan. Kompleksitas tersebut sering kali menyebabkan belum optimalnya sinkronisasi kebijakan, perencanaan, pendanaan, maupun pelaksanaan program pembangunan. Akibatnya, masih terdapat tumpang



- tindih kebijakan, perbedaan prioritas pembangunan, serta keterlambatan penyelesaian berbagai isu strategis yang memerlukan koordinasi lintas sektor.
3. Pemanfaatan teknologi informasi dan data geospasial terintegrasi. Strategi ini melibatkan pengembangan sistem informasi geospasial (GIS) yang komprehensif dan terpusat sehingga dapat mengintegrasikan data perencanaan tata ruang, proyek-proyek infrastruktur, demografi, potensi wilayah, dan informasi terkait lainnya dari berbagai sumber. Sistem ini akan menjadi dasar bagi pengambilan keputusan berbasis bukti, pemantauan kemajuan proyek secara *real-time*, dan identifikasi area-area yang membutuhkan intervensi prioritas. Kementerian koordinator akan menjadi validator dan pengelola utama dari big data terkait infrastruktur dan kewilayahan ini.

Ketujuh arah kebijakan tersebut menjadi landasan dalam pelaksanaan koordinasi pembangunan infrastruktur dan pembangunan kewilayahan selama periode 2025–2029. Namun demikian, implementasinya memerlukan pendekatan yang adaptif terhadap karakteristik geografis, potensi ekonomi, serta tingkat perkembangan masing-masing wilayah di Indonesia.

Oleh karena itu, pelaksanaan arah kebijakan Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan dilakukan melalui pendekatan pembangunan kewilayahan yang menempatkan setiap pulau sebagai satu kesatuan ruang pembangunan yang saling terhubung dan saling memperkuat. Pendekatan ini bertujuan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, mengurangi kesenjangan antarwilayah, memperkuat konektivitas nasional, serta mengoptimalkan pemanfaatan potensi unggulan daerah sesuai arah pembangunan dalam RPJMN Tahun 2025–2029.

Sejalan dengan arah tersebut, pembangunan kewilayahan difokuskan pada pengembangan pusat-pusat pertumbuhan dan kawasan strategis di setiap pulau melalui penyediaan infrastruktur yang terintegrasi, peningkatan konektivitas, penguatan layanan dasar, serta pengembangan sektor-sektor unggulan sesuai karakteristik wilayah. Dengan demikian, pembangunan tidak hanya mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, tetapi juga memastikan terwujudnya pemerataan pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia. Narasi tersebut selanjutnya dijabarkan dalam prioritas pembangunan masing-masing wilayah sebagai berikut.



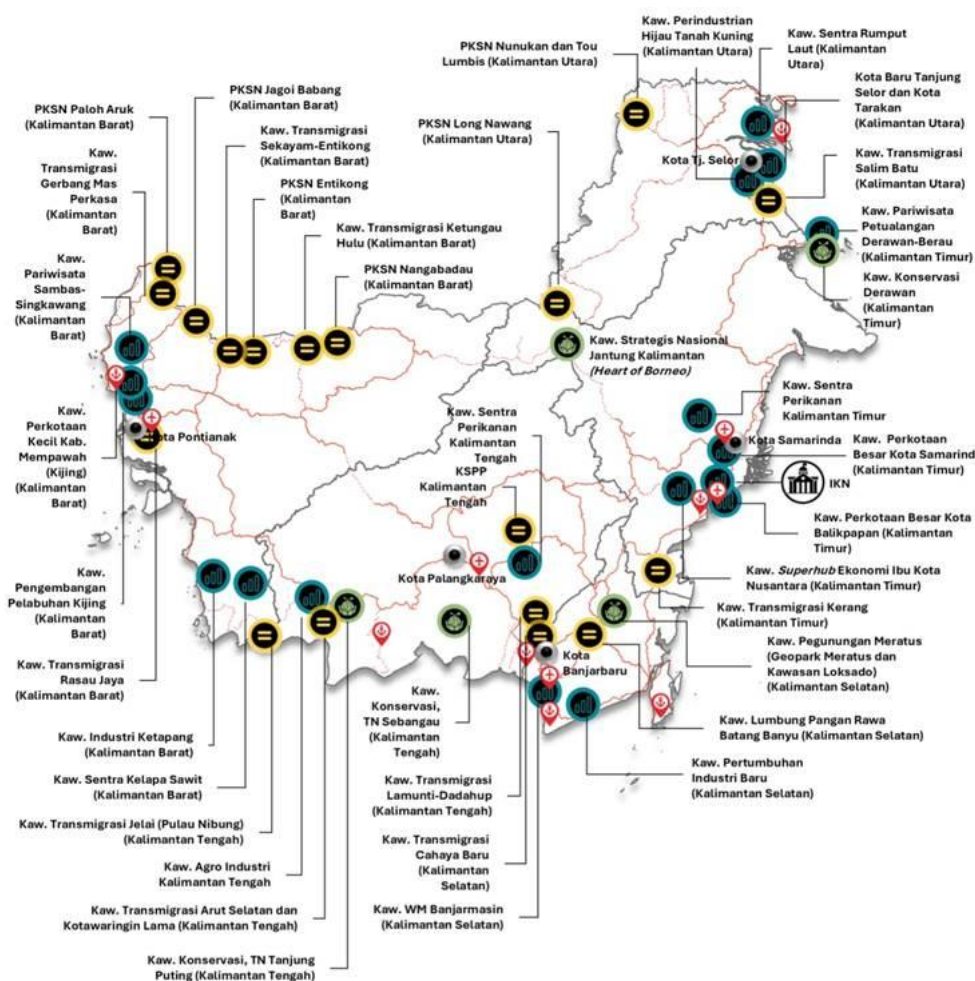
Sumber: Ringkasan RPJMN Tahun 2025-2029 Kementerian PPN/Bappenas

Pembangunan wilayah Sumatera difokuskan pada penguatan hubungan antar pusat ekonomi, kawasan industri, dan kawasan pusat produksi pangan. Infrastruktur transportasi jalan dan pelabuhan perlu ditingkatkan untuk mendukung sistem logistik kawasan barat Indonesia serta memfasilitasi arus barang menuju pasar ekspor. Pemerintah juga mendorong pengembangan infrastruktur energi dan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) di kawasan perkotaan dan perdesaan, hal tersebut dimaksudkan untuk memperkuat layanan dasar dan mendukung terjadinya industrialisasi berbasis sumber daya lokal.

Wilayah Jawa dikembangkan dengan tujuan “Megalopolis yang Unggul, Inovatif, Inklusif, Terintegrasi, dan Berkelanjutan”. Sebagai pusat aglomerasi nasional dengan dukungan infrastruktur yang mendukung terhubungnya antarwilayah metropolitan seperti Jabodetabekpunjur, Rebana, dan Gerbangkertosusila. Penataan ruang dan sistem transportasi terintegrasi dikembangkan untuk mengurangi tekanan kawasan inti dan mendorong pertumbuhan kota-kota sekunder. Pembangunan jalan tol, sistem transportasi massal, dan infrastruktur digital menjadi prioritas pembangunan untuk mendukung aktivitas ekonomi, pendidikan, dan layanan publik secara merata di berbagai wilayah.

Sumber: Ringkasan RPJMN Tahun 2025-2029 Kementerian PPN/Bappenas

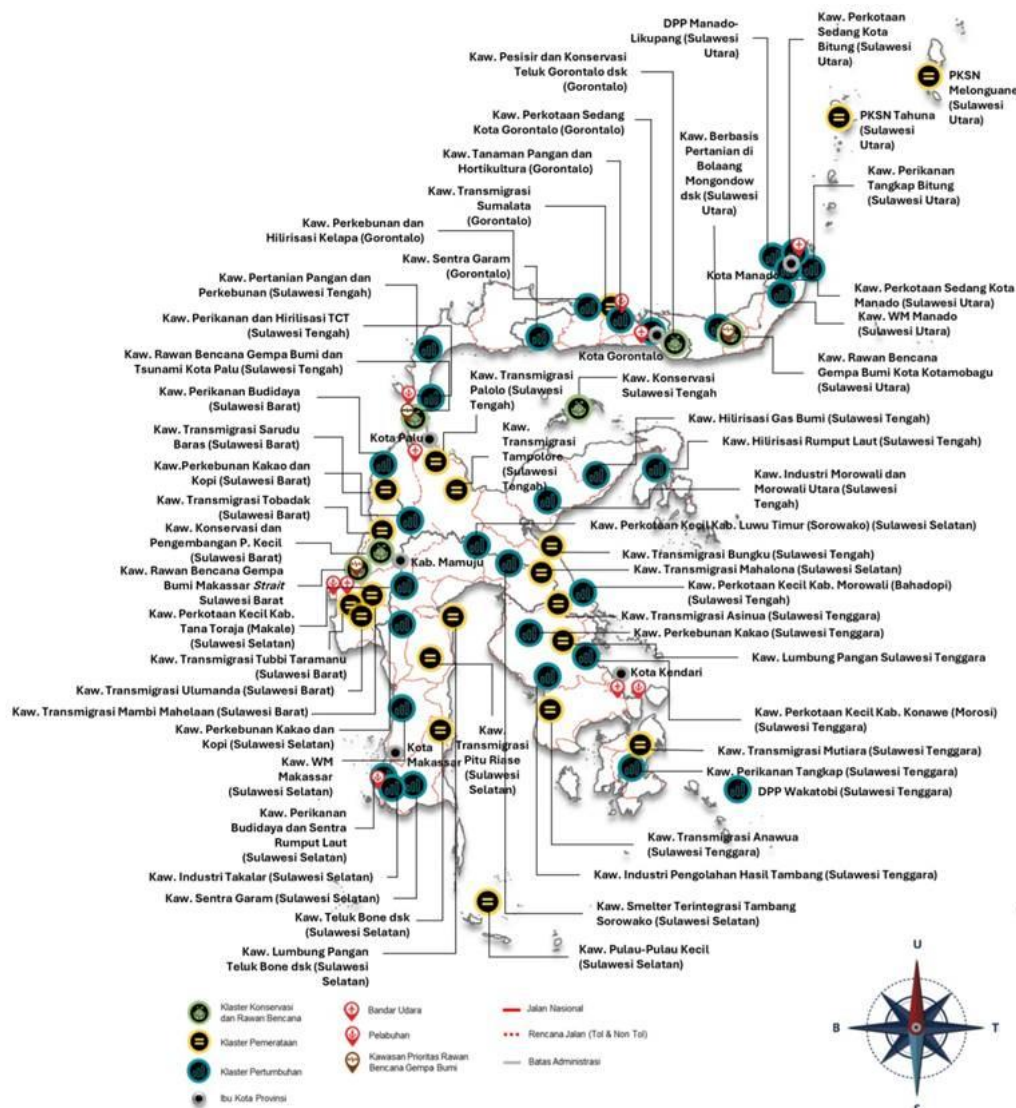
Pembangunan wilayah Bali dan Nusa Tenggara diarahkan untuk memperkuat infrastruktur kawasan pariwisata strategis nasional seperti Mandalika dan Labuan Bajo. Fokus pembangunan meliputi peningkatan aksesibilitas melalui bandara, pelabuhan, dan jalan wisata, serta pengembangan infrastruktur layanan dasar seperti SPAM, sanitasi, dan energi. Pembangunan ini bertujuan mendukung pengembangan destinasi wisata berkelanjutan dan membuka peluang ekonomi masyarakat lokal.



Gambar III.4 Highlight Lokasi Prioritas Wilayah Kalimantan

Sumber: Ringkasan RPJMN Tahun 2025-2029 Kementerian PPN/Bappenas

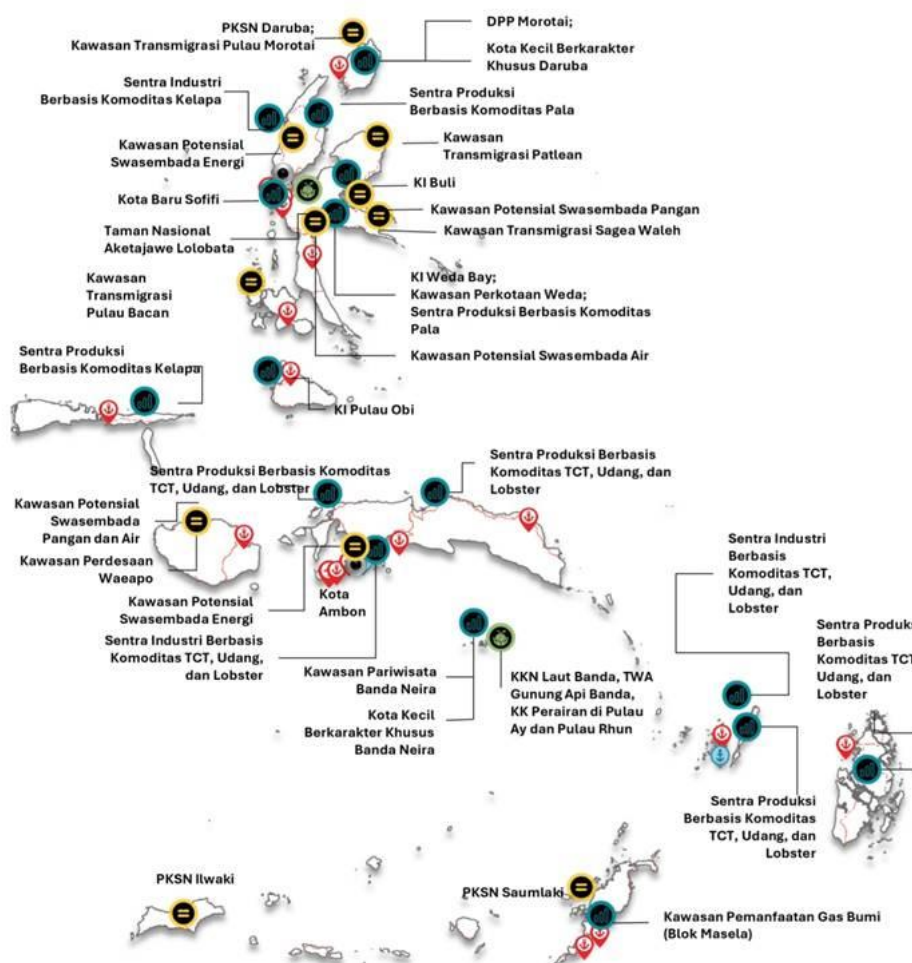
Sebagai wilayah pertumbuhan baru yang difokuskan untuk wilayah Kalimantan Penguatan konektivitas antara IKN dan pusat-pusat pertumbuhan regional dilakukan melalui pembangunan jalan, pelabuhan, dan bandara. Hal tersebut dilakukan seiring pengembangan Ibu Kota Nusantara (IKN). Selain itu, kawasan industri dan kawasan pangan di sekitar IKN juga didukung oleh infrastruktur energi dan air bersih untuk memastikan keberlanjutan aktivitas ekonomi dan pemukiman. Pembangunan Kalimantan diarahkan untuk menciptakan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan pelestarian lingkungan yang harus tetap terjaga.



Gambar III.5 *Highlight* Lokasi Prioritas Wilayah Sulawesi

Sumber: Ringkasan RPJMN Tahun 2025-2029 Kementerian PPN/Bappenas

Wilayah Sulawesi diposisikan sebagai pusat industri berbasis sumber daya alam, dengan fokus pada pengembangan kawasan industri yang strategis seperti Morowali dan Konawe. Pembangunan infrastruktur diarahkan untuk memperkuat konektivitas pelabuhan industri, jaringan jalan penghubung kawasan tambang, serta infrastruktur energi dan air baku. Peningkatan konektivitas antarwilayah juga dilakukan melalui infrastruktur pelayaran dan bandara, khususnya untuk mendukung keterjangkauan wilayah pesisir dan kepulauan.



Gambar III.6 Highlight Lokasi Prioritas Wilayah Maluku

Sumber: Ringkasan RPJMN Tahun 2025-2029 Kementerian PPN/Bappenas

Pembangunan Maluku difokuskan pada penguatan wilayah sebagai hub maritim Indonesia bagian timur. Pemerintah mendorong pembangunan pelabuhan laut, dermaga, dan sarana logistik terpadu guna mendukung kelancaran distribusi barang dan hasil laut. Konektivitas antarwilayah dan antarpulau juga diperkuat melalui dukungan jaringan transportasi laut dan udara. Infrastruktur energi dan air bersih dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat di wilayah kepulauan yang sebelumnya sulit dijangkau.



Pembangunan Papua diarahkan untuk membuka wilayah yang dianggap terisolasi melalui pembangunan jalan trans Papua, jembatan, dan pelabuhan perintis. Penyediaan infrastruktur dasar seperti air bersih, sanitasi, dan listrik ditingkatkan secara bertahap untuk menjangkau wilayah pedalaman dan pegunungan. Pembangunan dilakukan dengan pendekatan berbasis wilayah adat dan mempertimbangkan karakteristik geografis, sosial, serta budaya lokal agar lebih tepat sasaran dan berkelanjutan.

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas

Arah kebijakan dan strategi jangka menengah Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas selaras dengan arah kebijakan dan strategi jangka menengah Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan dalam mendukung terwujudnya pembangunan infrastruktur dan kewilayahan yang merata dan berkelanjutan, yaitu:

1. Pengembangan Konektivitas Multimoda yang Terpadu dan Merata

Arah kebijakan pengembangan konektivitas multimoda yang terpadu dan merata diarahkan untuk mewujudkan sistem transportasi nasional yang saling terhubung antarmoda, antarkoridor, dan antarwilayah sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas, mobilitas, serta efisiensi pergerakan orang dan barang di seluruh wilayah Indonesia. Pengembangan konektivitas dilakukan melalui integrasi jaringan transportasi darat, perkeretaapian, laut, udara, dan penyeberangan dengan memperhatikan keterpaduan antara simpul transportasi, kawasan perkotaan, pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, serta kawasan strategis nasional.

Pengembangan konektivitas tidak hanya berorientasi pada pembangunan infrastruktur baru, tetapi juga pada optimalisasi pemanfaatan infrastruktur yang telah tersedia melalui peningkatan integrasi antarmoda, penguatan konektivitas first mile dan last mile, serta pengembangan sistem logistik nasional yang lebih efisien. Oleh karena itu, diperlukan sinkronisasi kebijakan, perencanaan, dan investasi lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah, badan usaha, dan pemangku kepentingan lainnya agar pembangunan konektivitas berlangsung secara terpadu, berkeadilan, dan mampu mengurangi kesenjangan antarwilayah. Strategi yang dapat dilakukan meliputi:

- a. Sinkronisasi perencanaan dan pembangunan infrastruktur konektivitas antar kementerian/lembaga, pemerintah daerah, dan badan usaha.
- b. Penguatan integrasi antarmoda melalui pengembangan simpul transportasi terpadu, kawasan berorientasi transit (*Transit Oriented Development/TOD*), serta peningkatan konektivitas *first mile* dan *last mile*.
- c. Prioritas pembangunan konektivitas pada koridor ekonomi strategis, kawasan perbatasan, wilayah 3T, pulau-pulau kecil terluar, dan kawasan strategis nasional.
- d. Optimalisasi penyelenggaraan Tol Laut, Jembatan Udara, dan layanan angkutan perintis untuk meningkatkan pemerataan aksesibilitas dan menurunkan disparitas harga antarwilayah.
- e. Penguatan integrasi sistem logistik nasional melalui pengembangan transportasi multimoda yang efisien dan berkelanjutan.

2. Pembangunan Sistem Transportasi Rendah Karbon dan Berkelanjutan

Arah kebijakan pembangunan sistem transportasi rendah karbon dan berkelanjutan diarahkan untuk mendukung pencapaian target penurunan emisi gas rumah kaca



serta mewujudkan sistem transportasi nasional yang efisien, tangguh, dan ramah lingkungan. Transformasi sektor transportasi dilakukan melalui pengurangan ketergantungan terhadap energi fosil, peningkatan efisiensi energi, pergeseran penggunaan moda transportasi yang lebih berkelanjutan, serta penerapan teknologi rendah emisi. Upaya tersebut juga menjadi bagian dari kontribusi sektor transportasi dalam mendukung pencapaian target *Enhanced Nationally Determined Contribution* (ENDC) dan visi *Net Zero Emission* Indonesia Tahun 2060 atau lebih cepat.

Pengembangan sistem transportasi rendah karbon tidak hanya berorientasi pada penggunaan teknologi yang lebih bersih, tetapi juga mencakup penguatan kebijakan, pembiayaan, inovasi, serta koordinasi lintas sektor guna mempercepat transisi menuju sistem transportasi yang berkelanjutan. Oleh karena itu, diperlukan sinergi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, badan usaha, dan mitra pembangunan dalam mengintegrasikan agenda dekarbonisasi ke dalam perencanaan, pembangunan, pengoperasian, dan pengelolaan infrastruktur serta layanan transportasi. Strategi yang dilakukan meliputi:

- a. Mendorong penyusunan Peta Jalan Dekarbonisasi Sektor Transportasi Nasional sebagai acuan koordinasi lintas kementerian/lembaga dalam mewujudkan transisi menuju sistem transportasi rendah karbon yang terintegrasi. Peta jalan tersebut menjadi pedoman dalam penetapan sasaran penurunan emisi, arah pengembangan teknologi, kebutuhan investasi, skema pembiayaan, serta tahapan implementasi dekarbonisasi pada seluruh moda transportasi.
- b. Mendorong pergeseran moda transportasi (*modal shift*) dari penggunaan kendaraan pribadi menuju angkutan umum massal serta dari angkutan barang berbasis jalan menuju moda perkeretaapian dan angkutan laut untuk meningkatkan efisiensi energi dan mengurangi emisi gas rumah kaca.
- c. Percepatan pengembangan dan pemanfaatan energi bersih pada sektor transportasi, termasuk *Sustainable Aviation Fuel* (SAF), biofuel, biodiesel, hidrogen, amonia hijau, *Liquefied Natural Gas* (LNG), serta sumber energi rendah karbon lainnya sesuai karakteristik masing-masing moda transportasi.
- d. Percepatan ekosistem kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, melalui pengembangan infrastruktur pengisian daya, harmonisasi kebijakan lintas sektor, serta peningkatan pemanfaatan kendaraan listrik pada transportasi publik maupun kendaraan operasional pemerintah.
- e. Mendorong penerapan teknologi transportasi yang hemat energi dan rendah emisi, termasuk digitalisasi operasi transportasi, *Intelligent Transport Systems* (ITS), manajemen lalu lintas cerdas, serta optimalisasi efisiensi operasional pada seluruh moda transportasi.
- f. Mendorong pengembangan skema pembiayaan hijau (*green financing*), perdagangan karbon, insentif fiskal maupun nonfiskal, serta kemitraan dengan

lembaga pembiayaan dan sektor swasta guna mempercepat implementasi dekarbonisasi sektor transportasi.

- g. Mendorong penerapan prinsip pembangunan berkelanjutan dalam pembangunan dan pengoperasian infrastruktur transportasi melalui peningkatan efisiensi penggunaan energi, konservasi sumber daya, pengelolaan limbah, serta penggunaan material yang lebih ramah lingkungan.

3. Transformasi Digital Ekosistem Konektivitas

Arah kebijakan transformasi digital ekosistem konektivitas diarahkan untuk mewujudkan sistem transportasi dan logistik nasional yang terintegrasi, efisien, transparan, dan adaptif melalui pemanfaatan teknologi digital serta interoperabilitas data lintas sektor. Transformasi digital tidak hanya difokuskan pada pembangunan infrastruktur digital, tetapi juga pada digitalisasi layanan transportasi, integrasi sistem informasi, pengembangan ekosistem logistik nasional, serta pemanfaatan teknologi untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis data (*data-driven policy*). Dengan demikian, digitalisasi diharapkan mampu meningkatkan kualitas pelayanan publik, efisiensi rantai pasok, serta memperkuat daya saing sektor konektivitas nasional.

Strategi yang dilakukan meliputi:

- a. Percepatan implementasi sistem deklarasi All Indonesia di bandar udara bagi seluruh penumpang internasional sebagai bagian dari transformasi layanan keimigrasian, kepabeanan, dan karantina yang terintegrasi.
- b. Penguatan implementasi *National Logistics Ecosystem* (NLE) melalui peningkatan interoperabilitas sistem antar kementerian/lembaga, pelaku usaha, dan operator logistik untuk menyederhanakan proses bisnis, mempercepat arus barang, serta meningkatkan efisiensi logistik nasional.
- c. Pengembangan dan optimalisasi Inaportnet sebagai sistem layanan kapal dan barang berbasis digital yang terintegrasi dengan otoritas pelabuhan, Bea Cukai, Karantina, dan instansi terkait guna meningkatkan efisiensi pelayanan kepelabuhanan.
- d. Digitalisasi pelayanan transportasi dan logistik melalui pengembangan layanan berbasis elektronik, pembayaran digital (*cashless payment*), *single sign-on*, serta sistem pemesanan layanan secara daring untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan transparansi.
- e. Pengembangan sistem informasi transportasi nasional yang terintegrasi, termasuk pemanfaatan big data, *Internet of Things* (IoT), kecerdasan artifisial (*Artificial Intelligence*), serta sistem informasi geospasial untuk mendukung perencanaan, pemantauan, evaluasi, dan pengendalian pembangunan konektivitas secara lebih efektif.
- f. Penguatan tata kelola data dan interoperabilitas sistem informasi antar kementerian/lembaga, pemerintah daerah, BUMN, dan badan usaha guna



mewujudkan ekosistem data transportasi dan logistik nasional yang terpadu, akurat, dan aman.

4. Pengembangan Infrastruktur Konektivitas yang Adaptif terhadap Perubahan Iklim

Arah kebijakan ini diarahkan untuk meningkatkan ketahanan infrastruktur konektivitas terhadap dampak perubahan iklim dan bencana alam sekaligus mendukung pembangunan rendah karbon. Infrastruktur transportasi perlu dirancang, dibangun, dan dikelola agar mampu mempertahankan fungsi pelayanan pada berbagai kondisi risiko, termasuk banjir, kenaikan muka air laut, cuaca ekstrem, gempa bumi, dan bencana hidrometeorologi lainnya.

Penguatan ketahanan infrastruktur dilakukan melalui penerapan prinsip pembangunan yang adaptif terhadap perubahan iklim sejak tahap perencanaan, pembangunan, pengoperasian, hingga pemeliharaan. Pendekatan tersebut diharapkan mampu meningkatkan keandalan sistem transportasi nasional, meminimalkan gangguan terhadap mobilitas masyarakat dan distribusi logistik, serta mendukung terciptanya infrastruktur yang berkelanjutan dan tangguh. Strategi untuk yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan hal berikut:

- a. Integrasi analisis risiko bencana dan perubahan iklim ke dalam perencanaan, desain, pembangunan, serta pengelolaan infrastruktur konektivitas.
- b. Pengembangan standar dan pedoman pembangunan infrastruktur transportasi yang tangguh terhadap bencana dan perubahan iklim.
- c. Penerapan teknologi rendah emisi, efisiensi energi, dan energi terbarukan dalam pembangunan maupun operasional infrastruktur transportasi.
- d. Penguatan sistem pemantauan, peringatan dini (*early warning system*), dan manajemen risiko pada infrastruktur transportasi strategis.
- e. Peningkatan koordinasi lintas sektor dalam pengelolaan risiko bencana dan adaptasi perubahan iklim pada sektor konektivitas.

5. Pengembangan Konektivitas Berbasis Koridor Ekonomi dan Potensi Wilayah

Arah kebijakan pengembangan konektivitas berbasis koridor ekonomi dan potensi wilayah diarahkan untuk memperkuat keterhubungan antarwilayah melalui penyediaan infrastruktur dan layanan transportasi yang mendukung pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi sesuai dengan karakteristik dan potensi unggulan masing-masing daerah. Pengembangan konektivitas dilakukan secara terpadu dengan memperhatikan keterkaitan antara sistem transportasi, tata ruang, kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, sentra produksi, kawasan pariwisata, serta kawasan perkotaan sehingga mampu menciptakan rantai nilai (*value chain*) yang lebih efisien dan berdaya saing. Strategi yang dilakukan meliputi:

- a. Sinkronisasi pembangunan konektivitas dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana

Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), serta dokumen perencanaan sektoral lainnya.

- b. Penguatan konektivitas pada koridor ekonomi nasional untuk mendukung pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri (KI), kawasan agropolitan, kawasan minapolitan, Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), serta pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru.
- c. Pengembangan sistem transportasi yang mendukung hilirisasi industri dan penguatan rantai pasok nasional, khususnya pada sektor pertanian, perikanan, pertambangan, manufaktur, dan industri strategis lainnya.
- d. Peningkatan aksesibilitas wilayah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T) melalui penguatan jaringan transportasi yang menghubungkan pusat-pusat pelayanan, kawasan produksi, dan simpul logistik nasional guna mengurangi disparitas antarwilayah.
- e. Mendorong investasi dan kemitraan pemerintah dengan badan usaha (KPBU) serta berbagai skema pembiayaan inovatif dalam pembangunan infrastruktur konektivitas pada koridor ekonomi prioritas.
- f. Penguatan koordinasi lintas kementerian/lembaga dan pemerintah daerah dalam penyusunan kebijakan serta pelaksanaan pembangunan konektivitas berbasis wilayah guna memastikan keterpaduan perencanaan, investasi, dan pemanfaatan infrastruktur secara optimal.

6. Reformasi Pembiayaan untuk Konektivitas Berkelanjutan

Arah kebijakan reformasi pembiayaan infrastruktur konektivitas diarahkan untuk mewujudkan sistem pembiayaan yang berkelanjutan, inovatif, dan mampu mendukung percepatan pembangunan infrastruktur transportasi nasional. Mengingat kebutuhan investasi infrastruktur yang terus meningkat, pembangunan konektivitas tidak dapat hanya mengandalkan pembiayaan melalui APBN dan APBD, tetapi memerlukan diversifikasi sumber pendanaan melalui peningkatan partisipasi badan usaha, lembaga keuangan, dan mitra pembangunan.

Reformasi pembiayaan juga diarahkan untuk meningkatkan kualitas penyiapan proyek, memperkuat kepastian investasi, serta memperluas pemanfaatan berbagai instrumen pembiayaan inovatif sehingga mampu menarik investasi swasta dan mempercepat penyediaan infrastruktur konektivitas yang berkualitas. Dengan demikian, pembangunan infrastruktur dapat berlangsung secara berkelanjutan tanpa mengurangi prinsip kehati-hatian fiskal. Strategi yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Peningkatan pemanfaatan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dalam pembangunan infrastruktur konektivitas.



- b. Pengembangan berbagai instrumen pembiayaan inovatif, termasuk *blended finance*, *green financing*, *infrastructure fund*, dan instrumen pembiayaan lainnya sesuai karakteristik proyek.
- c. Penguatan peran lembaga pembiayaan, BUMN, lembaga keuangan nasional maupun internasional dalam mendukung pembangunan infrastruktur konektivitas.
- d. Peningkatan kualitas penyiapan proyek (*project preparation*) serta penguatan kepastian regulasi untuk meningkatkan daya tarik investasi.
- e. Penguatan koordinasi kebijakan pembiayaan lintas kementerian/lembaga guna memastikan keselarasan antara perencanaan, penganggaran, pembiayaan, dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur.

7. Penguatan Regulasi, Tata Kelola, dan Kelembagaan Konektivitas

Arah kebijakan ini diarahkan untuk mewujudkan penyelenggaraan sistem konektivitas nasional yang terpadu melalui penguatan regulasi, tata kelola, dan kelembagaan lintas sektor. Penguatan tersebut bertujuan menciptakan kepastian hukum, meningkatkan efektivitas koordinasi antar kementerian/lembaga, pemerintah daerah, badan usaha, serta pemangku kepentingan lainnya sehingga pembangunan konektivitas dapat berlangsung secara terintegrasi, efisien, berkelanjutan, dan adaptif terhadap perkembangan teknologi maupun kebutuhan masyarakat. Arah kebijakan ini juga diarahkan untuk memperkuat implementasi Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) sebagai bagian dari sistem perencanaan pembangunan nasional melalui penguatan koordinasi lintas sektor, harmonisasi kebijakan, integrasi sistem informasi, serta penguatan kelembagaan dalam penyelenggaraan keselamatan transportasi sehingga target peningkatan keselamatan dan penurunan fatalitas kecelakaan dapat dicapai secara terukur dan berkelanjutan. Strategi yang dilakukan meliputi:

- a. Mendorong percepatan penyusunan dan pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Sistem Transportasi Nasional (RUU Sistranas) sebagai payung hukum penyelenggaraan sistem transportasi nasional yang terintegrasi, melalui penguatan koordinasi kelembagaan, integrasi antarmoda, penyelarasan perencanaan transportasi dengan tata ruang dan pusat-pusat kegiatan, serta penguatan skema pendanaan transportasi nasional. RUU Sistranas diharapkan menjadi landasan penyelenggaraan sistem transportasi yang terintegrasi secara fisik, operasional, kelembagaan, dan pendanaan, sekaligus memperjelas pembagian peran antar pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
- b. Mendorong penyusunan Rencana Induk Transportasi Nasional (RITN) sebagai dokumen induk yang menjadi acuan bersama dalam pengembangan jaringan transportasi nasional sehingga tercipta keterpaduan antar moda, sinkronisasi investasi, serta efisiensi pembangunan transportasi nasional. Konsep ini juga

menjadi salah satu substansi utama yang diharapkan diamanatkan dalam RUU Sistranas.

- c. Harmonisasi peraturan perundang-undangan di bidang transportasi, logistik, infrastruktur, dan tata ruang untuk mengurangi tumpang tindih regulasi serta memperkuat kepastian hukum dalam penyelenggaraan konektivitas nasional.
- d. Penguatan koordinasi kelembagaan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, badan usaha, dan pemangku kepentingan lainnya dalam perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, dan evaluasi pembangunan konektivitas nasional.
- e. Pengembangan sistem informasi transportasi dan logistik nasional yang terintegrasi, termasuk interoperabilitas data, pemanfaatan big data, sistem informasi geospasial, serta digitalisasi proses pengambilan keputusan untuk mendukung pengendalian pembangunan secara lebih efektif.
- f. Penyederhanaan perizinan dan peningkatan kepastian investasi bagi proyek strategis di bidang konektivitas.
- g. Peningkatan kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia di bidang konektivitas melalui penguatan kompetensi, tata kelola organisasi, serta kemampuan koordinasi lintas sektor.
- h. Mendorong penyelarasan implementasi Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) melalui penyusunan dan implementasi Rencana Aksi Keselamatan (RAK) pada kementerian/lembaga dan pemerintah daerah, penguatan koordinasi antar pemangku kepentingan, penyempurnaan regulasi, pengembangan dan integrasi sistem informasi keselamatan, penguatan skema pendanaan, serta monitoring dan evaluasi kinerja keselamatan transportasi guna mendukung terwujudnya sistem transportasi yang selamat, aman, dan berkelanjutan

3.4 Kerangka Regulasi

Berdasarkan Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas nomor 10 tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029, Kerangka Regulasi adalah perencanaan pembentukan regulasi yang dibutuhkan oleh Kementerian/Lembaga dalam rangka memfasilitasi, mendorong dan mengatur perilaku masyarakat dan penyelenggara Negara dalam rangka mencapai tujuan bernegara, yang berfungsi sebagai landasan aturan untuk mendukung pencapaian visi yang telah ditetapkan. Kerangka regulasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas mencakup:

1. Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DPR/DPD)
2. Rancangan Undang-Undang tentang Sistem Transportasi Nasional (DPR/DPD)
3. Rancangan Undang-Undang tentang Sistem Logistik Nasional (DPR/DPD)
4. Rancangan Undang-Undang tentang Pengelolaan Ruang Udara (Pemerintah)
5. Rancangan Peraturan Pemerintah terkait Kereta Api Berkecepatan Tinggi

6. Undang-Undang Sistem Transportasi dan Logistik Nasional (Sistralognas)
7. Revisi UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
8. Revisi UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
9. Revisi UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

Regulasi tersebut menjadi fondasi utama untuk memperkuat tata kelola di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas, karena kepastian regulasi diperlukan dalam proses dan dukungan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan sehingga diharapkan dapat menyelesaikan berbagai isu strategis dan permasalahan multisektor, khususnya dibawah kendali serta mitra kerja.

3.5 Kerangka Kelembagaan

Dalam rangka memastikan terwujudnya koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan yang efektif di bidang konektivitas, penguatan kelembagaan menjadi elemen kunci yang tidak terpisahkan dari strategi implementasi Renstra. Kompleksitas isu-isu spasial, keterlibatan lintas sektor dan wilayah, serta dinamika perencanaan pembangunan yang semakin adaptif dan berbasis data memerlukan kelembagaan yang responsif, kolaboratif, dan terstruktur dengan baik.

Kerangka kelembagaan dibangun untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi koordinatif Deputy Bidang Konektivitas. Kelembagaan ini tidak hanya berfungsi sebagai pelaksana administratif, tetapi juga sebagai pusat simpul koordinasi lintas K/L dan mitra strategis pemerintah daerah, dalam menjamin keselarasan kebijakan sektoral dan kewilayahan.

Tabel III.1 Struktur Tugas dan Fungsi Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas

No	Tugas dan Fungsi	Unit Kerja
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.		Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas
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 deputy bidang koordinasi konektivitas; dan	



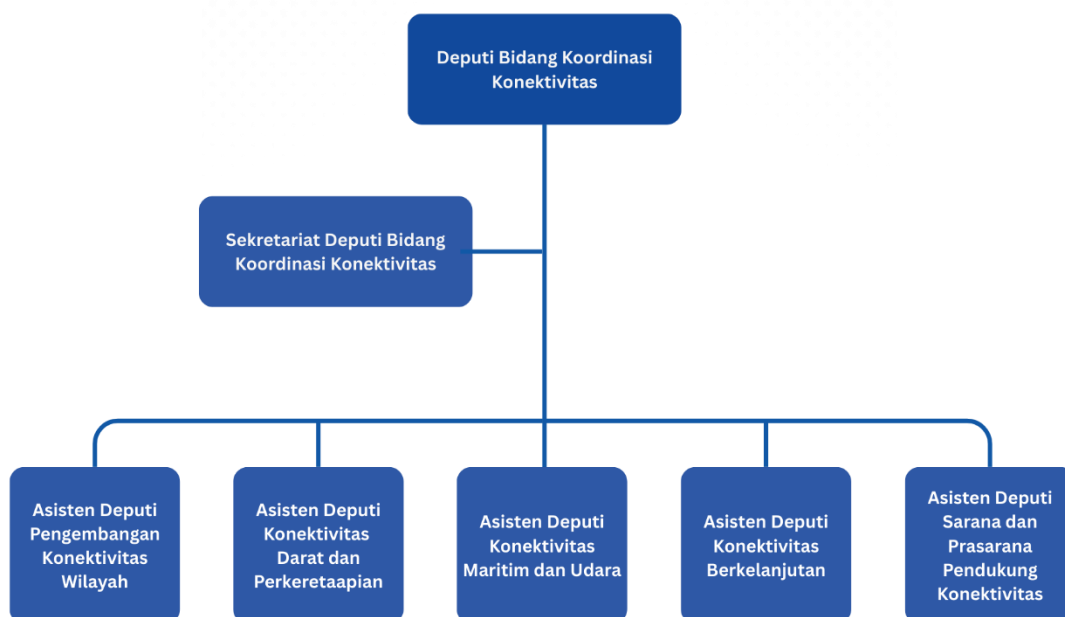
No	Tugas dan Fungsi	Unit Kerja
6	Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh menteri koordinator.	
Tugas: Melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas.		Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas
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.	
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.		Asisten Deputy Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah
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.	
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.		Asisten Deputy Konektivitas Darat dan Perkeretaapian
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.	



No	Tugas dan Fungsi	Unit Kerja
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.		Asisten Deputi Konektivitas Maritim dan Udara
1	Penyiapan sinkronisasi dan koordinasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan kementerian/ lembaga yang terkait dengan isu di bidang konektivitas maritim dan udara;	
2	Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan 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.	
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.		Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan
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.	
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 sarana dan prasarana pendukung konektivitas.		Asisten Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas
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.	

Struktur organisasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas dirancang untuk menghadirkan efektivitas operasional dan kejelasan fungsi koordinatif antar unit yang mencerminkan mandat. Melalui dukungan kelembagaan yang adaptif dan sinergis, Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas diharapkan mampu memainkan peran strategis

dalam mengawal agenda-agenda nasional terkait pemerataan pembangunan infrastruktur konektivitas.



Gambar III.8 Desain Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

Selain struktur organisasi internal, juga digagas pembentukan komite kerja untuk memperkuat pelaksanaan tugas koordinatif dan eksekutif Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yakni Komite Percepatan Pengembangan Konektivitas (KP2K). Keberadaan komite diperlukan untuk mengkoordinasikan berbagai pemangku kepentingan untuk memperkuat pengembangan konektivitas nasional dalam rangka memitigasi fragmentasi kebijakan antar K/L, mempercepat implementasi proyek strategis, serta meningkatkan sinergi antara pusat dan daerah.

Pembentukan komite nasional lintas sektoral yang memiliki mandat kuat dalam mempercepat pengembangan konektivitas nasional khususnya untuk kawasan industri, kawasan pariwisata, dan pusat pertumbuhan ekonomi baru. Output yang strategis yang diharapkan termasuk pengembangan dashboard konektivitas sebagai acuan pengambilan keputusan berbasis data dan indikator, untuk menentukan arah kebijakan konektivitas yang lebih terukur, terpadu dan berkelanjutan.

Usulan Struktur Komite Percepatan Pengembangan Konektivitas



Gambar III.9 Usulan Struktur Komite Percepatan Pengembangan Konektivitas



BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

Target kinerja dan pendanaan disusun sebagai arah dan ukuran keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan. Penetapan target kinerja memastikan tercapainya sasaran strategis berupa peningkatan kualitas hidup masyarakat, pemerataan pembangunan antarwilayah, dan penguatan konektivitas nasional. Sementara itu, kebutuhan pendanaan diidentifikasi untuk menjamin pelaksanaan program berjalan efektif, efisien, dan sinergis lintas sektor serta instansi.

4.1.1 Indikator Kinerja Tujuan

Indikator kinerja tujuan digunakan untuk mengukur tingkat keberhasilan pencapaian sasaran strategis Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas selama periode perencanaan. Pengukuran dilakukan melalui indikator makro dan kelembagaan yang mencerminkan dua dimensi utama: (1) hasil pembangunan fisik berupa peningkatan keterhubungan antarwilayah dan efisiensi logistik nasional, serta (2) penguatan tata kelola dan efektivitas koordinasi kebijakan lintas sektor dan wilayah. Kedua indikator tersebut menjadi dasar dalam menetapkan target dengan mempertimbangkan arah kebijakan RPJMN 2025–2029 dan proyeksi capaian hasil pembangunan konektivitas nasional.

Tujuan 1. Mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang terintegrasi, terjangkau, dan berkelanjutan

Tujuan ini diarahkan untuk memperkuat keterhubungan antarwilayah melalui sistem transportasi yang saling terintegrasi, efisien, dan inklusif. Konektivitas yang baik diharapkan dapat menurunkan biaya logistik nasional, mempercepat arus barang dan mobilitas masyarakat, serta memastikan pemerataan akses transportasi di seluruh wilayah Indonesia, termasuk daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T). Pembangunan konektivitas transportasi juga menjadi fondasi bagi peningkatan daya saing nasional dan pertumbuhan ekonomi yang berkeadilan.

Capaian tujuan ini diukur melalui dua indikator utama, yaitu Biaya Transportasi Logistik terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) dan Stok Infrastruktur Nasional.

Tujuan 2. Penguatan kelembagaan serta peningkatan peran koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan bidang konektivitas

Tujuan ini menekankan pentingnya tata kelola kelembagaan yang adaptif dan kolaboratif dalam pelaksanaan kebijakan konektivitas nasional. Sebagai koordinator lintas sektor, Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas berperan untuk memastikan konsistensi antara kebijakan pusat dan daerah, mengoptimalkan peran pemangku



kepentingan, serta memperkuat mekanisme monitoring dan evaluasi kebijakan. Upaya ini mencakup pengembangan sistem koordinasi berbasis data, peningkatan kapasitas kelembagaan, dan penyusunan kebijakan strategis yang responsif terhadap dinamika pembangunan infrastruktur.

Capaian tujuan ini diukur melalui indikator Persentase Tata Kelola Koordinasi Kebijakan Bidang Konektivitas, yang mencerminkan tingkat efektivitas tata kelola dan kinerja koordinatif Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam melaksanakan fungsi Kementerian Koordinator. Rincian target kinerja untuk masing-masing indikator dijabarkan dalam tabel berikut.

Tabel IV.1 Rincian Target Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas

Tujuan	Indikator Kinerja	Target				
		2025	2026	2027	2028	2029
Mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang terintegrasi, terjangkau, dan berkelanjutan	Biaya Transportasi Logistik terhadap Produk Domestik Bruto (PDB)	8,27%	8.09%	7,90%	7,73%	7,56%
	Stok Infrastruktur Nasional terhadap Produk Domestik Bruto (PDB)	46,5%	47,0%	47,8%	48,2%	48,5%
Penguatan kelembagaan serta peningkatan peran koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan bidang konektivitas	Persentase Tata Kelola Koordinasi Kebijakan Bidang Konektivitas	85%	86%	88%	90%	92%

Pencapaian indikator tujuan tersebut menjadi landasan utama dalam mengukur keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan. Penurunan biaya transportasi logistik dan peningkatan stok infrastruktur nasional mencerminkan efektivitas koordinasi kebijakan konektivitas dalam mendorong efisiensi dan pemerataan pembangunan antarwilayah. Penguatan tata kelola koordinasi kebijakan menegaskan peran strategis Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan sebagai penggerak sinergi lintas sektor dan lembaga. Dengan demikian, target-target ini tidak hanya berfungsi sebagai tolok ukur kinerja, tetapi juga sebagai arah transformasi menuju sistem konektivitas nasional yang efisien, inklusif, dan berkelanjutan.

4.1.2 Indikator Kinerja Sasaran Program

Sasaran program Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas ditetapkan dengan indikator yang terukur, mencakup aspek pembangunan konektivitas transportasi nasional, penguatan koordinasi kebijakan lintas sektor, serta peningkatan tata kelola kelembagaan. Uraian lengkap mengenai sasaran program dan indikator kinerjanya adalah sebagai berikut:

Tabel IV.2 Indikator Kinerja Sasaran Program Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Target				
		2025	2026	2027	2028	2029
Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	92%	94%	96%	98%	100%
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	92%	94%	96%	98%	100%
	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,1	3,2	3,34	3,44	3,54
Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	85	86	87	88	89
	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas	85	86	87	88	89

4.1.3 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan

Selaras dengan Sasaran Program yang telah ditetapkan, Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas merumuskannya lebih lanjut ke dalam enam sasaran kegiatan. Sasaran kegiatan ini menjadi kerangka operasional yang menegaskan peran sebagai orkestrator koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan di bidang konektivitas.



Masing-masing sasaran kegiatan dilengkapi dengan indikator kinerja yang terukur, sehingga capaian kinerja dapat dievaluasi secara objektif dan berkelanjutan. Adapun sasaran kegiatan dimaksud adalah sebagai berikut:

- 1) Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah yang Berkualitas.

Indikator: Persentase penyelesaian isu strategis di bidang pengembangan konektivitas antar wilayah.

Fokus sasaran ini adalah memperkuat konektivitas antarwilayah untuk mengurangi ketimpangan pembangunan, termasuk optimalisasi program Tol Laut sebagai jalur distribusi logistik nasional serta integrasi simpul-simpul transportasi.

- 2) Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Konektivitas Darat dan Perkeretaapian yang Berkualitas.

Indikator: Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas darat dan perkeretaapian.

Sasaran ini menekankan peningkatan kebijakan dan koordinasi untuk memperkuat jaringan transportasi jalan dan perkeretaapian, termasuk integrasi layanan antar moda serta pengembangan transportasi massal perkotaan.

- 3) Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Konektivitas Maritim dan Udara yang Berkualitas.

Indikator: Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas maritim dan udara.

Sasaran ini diarahkan pada penguatan konektivitas laut dan udara melalui peningkatan kapasitas pelabuhan dan bandara, serta pengaturan rute transportasi yang mendukung kelancaran mobilitas barang maupun penumpang.

- 4) Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Konektivitas Berkelanjutan yang Berkualitas.

Indikator: Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas berkelanjutan.

Sasaran ini menitikberatkan pada dukungan terhadap kebijakan transportasi berkelanjutan, seperti (i) efisiensi energi, (ii) penerapan teknologi hijau, dan (iii) pengurangan emisi untuk mendukung pembangunan rendah karbon.

- 5) Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas yang Berkualitas.

Indikator: Persentase penyelesaian isu strategis di bidang sarana dan prasarana pendukung konektivitas.

Sasaran ini berfokus pada: (i) optimasi layanan kebandarudaraan, (ii) peningkatan kapasitas dan kualitas SDM sektor transportasi, serta (iii) pengembangan angkutan intermoda guna meningkatkan efisiensi sistem transportasi nasional.

- 6) Terlaksananya Layanan Program dan Administrasi Umum yang Optimal.

Indikator: Persentase capaian pelaksanaan layanan program dan administrasi umum.



Sasaran ini memastikan: (i) tata kelola internal, (ii) layanan administrasi, serta (iii) dukungan program berjalan optimal sebagai fondasi keberhasilan koordinasi kebijakan di bidang konektivitas.

Tabel IV.3 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Target				
		2025	2026	2027	2028	2029
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah yang Berkualitas	Persentase penyelesaian isu strategis di bidang pengembangan konektivitas antar wilayah	92%	94%	96%	98%	100%
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Konektivitas Darat dan Perkeretaapian yang Berkualitas	Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Konektivitas Darat dan Perkeretaapian yang Berkualitas	92%	94%	96%	98%	100%
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Konektivitas Maritim dan Udara yang Berkualitas	Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas maritim dan udara	92%	94%	96%	98%	100%
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Konektivitas Berkelanjutan yang Berkualitas	Persentase penyelesaian isu strategis di bidang konektivitas berkelanjutan	92%	94%	96%	98%	100%
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas yang Berkualitas	Persentase penyelesaian isu strategis di bidang sarana dan prasarana pendukung konektivitas	92%	94%	96%	98%	100%
Terlaksananya Layanan Program dan Administrasi Umum yang Optimal	Persentase Dokumen Pembangunan Zona Integritas Lingkup	100%	100%	100%	100%	100%

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Target				
		2025	2026	2027	2028	2029
	Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Yang Dapat Disediakan Tepat Waktu					
	Persentase Penyelesaian Dokumen Ketatausahaan Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Yang Dihasilkan	100%	100%	100%	100%	100%
	Persentase Penyelesaian Dokumen Perencanaan Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas Yang Sesuai Ketentuan	100%	100%	100%	100%	100%
	Persentase Ketaatan Pelaporan Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	100%	100%	100%	100%	100%

4.2 Kerangka Pendanaan

Kerangka Pendanaan merupakan komponen penting dalam Renstra yang memuat estimasi kebutuhan pendanaan secara keseluruhan untuk mendukung pencapaian Sasaran Strategis Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas selama periode 2025-2029. Kerangka ini dirancang untuk memastikan ketersediaan sumber daya finansial yang memadai guna menjamin kelancaran pelaksanaan seluruh program dan kegiatan yang telah direncanakan.

Kerangka pendanaan mencakup alokasi anggaran yang diperlukan untuk setiap program dan kegiatan prioritas, baik yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) maupun dari sumber pendanaan lainnya. Pendanaan selain APBN dapat melalui: (i) Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), (ii) Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA), (iii) Surat Berharga Negara

(SBN) Non-Tradisional & Sukuk Negara (SBSN), (iv) Lembaga Keuangan Multilateral dan Bilateral, (v) Lembaga Keuangan Domestik, (vi) Danantara, dan lainnya. Setiap alokasi pendanaan akan disesuaikan dengan skala prioritas pembangunan, dengan mempertimbangkan kebutuhan mendesak serta potensi pengembangan infrastruktur dan kewilayahan di masa depan, dengan memberikan perhatian khusus pada program-program konektivitas yang memiliki *multiplier effect* tinggi terhadap pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan. Kerangka pendanaan akan dilampirkan dalam Lampiran 1 untuk memberikan gambaran jelas mengenai alokasi dana untuk mendukung pencapaian misi dan tujuan strategis Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam periode perencanaan 2025–2029. Adapun rencana pendanaan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas kemungkinan besar hanya akan bersumber dari APBN, walaupun tidak menutup kemungkinan dari pendanaan lain.

Dalam rangka menjaga kesinambungan program serta mengantisipasi kenaikan biaya akibat inflasi dan faktor eksternal lainnya, alokasi anggaran direncanakan meningkat secara bertahap sekitar 5% per tahun. Penyesuaian ini dimaksudkan untuk memberikan ruang bagi peningkatan kualitas pelayanan dan pengembangan program prioritas. Dengan adanya penambahan anggaran tahunan tersebut, diharapkan efektivitas pelaksanaan kegiatan dapat terjamin, sekaligus dapat mendukung pencapaian target kinerja yang telah ditetapkan dalam periode perencanaan.

Dalam pelaksanaannya, alokasi anggaran setiap tahun akan diarahkan untuk mendukung pencapaian Sasaran Strategis dan indikator kinerja organisasi. Optimalisasi pemanfaatan anggaran akan dilakukan melalui pendekatan berbasis kinerja dan hasil (*result-based budgeting*). Kerangka pendanaan yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan keseluruhan program dan kegiatan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas.

Tabel IV.4 Indikasi Kebutuhan Anggaran Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas

Unit Kerja	2025	2026	2027	2028	2029
Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	13,110,164,500	18,661,498,000	19,594,572,900	20,574,301,545	21,603,016,622



BAB V

PENUTUP

Rencana Strategis Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025–2029 merupakan pedoman bagi pelaksanaan tugas dan fungsi Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas dalam melaksanakan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan pembangunan di bidang konektivitas. Dokumen ini disusun dengan mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025–2029 serta selaras dengan Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Tahun 2025–2029 sebagai acuan dalam mewujudkan pembangunan konektivitas yang terintegrasi, berdaya saing, inklusif, dan berkelanjutan.

Penyusunan Renstra ini didasarkan pada hasil evaluasi pelaksanaan pembangunan periode sebelumnya serta mempertimbangkan berbagai tantangan dan kebutuhan strategis pembangunan konektivitas ke depan. Berdasarkan kondisi tersebut, dirumuskan visi, tujuan, sasaran strategis, arah kebijakan, strategi, program, dan kerangka kelembagaan yang menjadi pedoman dalam memperkuat sinergi lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah, badan usaha, dan pemangku kepentingan lainnya untuk mendukung penyelenggaraan sistem konektivitas nasional yang terpadu.

Keberhasilan pelaksanaan Renstra ini memerlukan komitmen, kolaborasi, dan koordinasi yang kuat dari seluruh unit kerja di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas serta dukungan seluruh kementerian/lembaga dan pemangku kepentingan terkait. Pelaksanaan Renstra akan dilakukan secara adaptif melalui pemantauan, evaluasi, dan penyempurnaan secara berkala sesuai dengan dinamika pembangunan nasional, perkembangan lingkungan strategis, serta kebutuhan masyarakat.

Dengan demikian, Rencana Strategis Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas Tahun 2025–2029 diharapkan menjadi pedoman yang efektif dalam mengarahkan pelaksanaan tugas dan fungsi koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan di bidang konektivitas, sehingga mampu memberikan kontribusi nyata terhadap terwujudnya visi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, yaitu **"Pembangunan Infrastruktur dan Kewilayahan yang Berkualitas sebagai Tulang Punggung Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Emas 2045."**

LAMPIRAN

Lampiran 1: Matriks Kinerja dan Pendanaan Program-Kegiatan

Program / Kegiatan	Sasaran Program (Outcome) / Sasaran Kegiatan (Output) / Indikator	Target					Alokasi					Unit Organisasi Pelaksana
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas												
Terwujudnya Konektivitas Transportasi Nasional yang Merata dan Berkelanjutan												
	Persentase Capaian Target Pembangunan Bidang Konektivitas	92%	94%	96%	98%	100%						
Terwujudnya Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian Kebijakan Yang Efektif dan Efisien di Bidang Konektivitas												
	Persentase Penyelesaian Isu Strategis di Bidang Konektivitas	92%	94%	96%	98%	100%						
	Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Konektivitas	3,1	3,2	3,34	3,44	3,54						
Terwujudnya Tata Kelola Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas yang Efektif dan Efisien												
	Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Zona Integritas (PMPZI) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85	86	87	88	89						
	Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas	85	86	87	88	89						

Kegiatan Koordinasi Konektivitas							13.110,2	18.661,4	19.594,6	20.574,3	21.603,0	Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas
Terwujudnya Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah yang berkualitas												Asisten Deputi Konektivitas Antar Wilayah
	Persentase Isu Strategis di Bidang Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah yang Diselesaikan	92%	94%	96%	98%	100%						
Terwujudnya Rekomendasi Kebijakan Konektivitas Darat dan Perkeretaapian yang berkualitas												Asisten Deputi Darat dan Perkeretaapian
	Persentase Isu Strategis di Bidang Konektivitas Darat dan Perkeretaapian yang Diselesaikan	92%	94%	96%	98%	100%						
Terwujudnya Rekomendasi Kebijakan Konektivitas Maritim dan Udara yang berkualitas												Asisten Deputi Maritim dan Udara
	Persentase Isu Strategis di Bidang Konektivitas Maritim dan Udara yang Diselesaikan	92%	94%	96%	98%	100%						
Terwujudnya Konektivitas Berkelanjutan yang Berkualitas												Asisten Deputi Konektivitas Berkelanjutan
	Persentase Isu Strategis di Bidang Konektivitas Berkelanjutan yang Ditindaklanjuti	92%	94%	96%	98%	100%						
Terwujudnya Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas yang berkualitas												Asisten Deputi Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas
	Persentase Isu Strategis di Bidang Sarana dan Prasarana Pendukung Konektivitas yang Dihasilkan	92%	94%	96%	98%	100%						
Terwujudnya Koordinasi Kebijakan Pengendalian Program Prioritas Nasional Bidang Konektivitas yang Berkualitas												Sekretariat Deputi Bidang Koordinasi Konektivitas
	Persentase Isu Strategis Pengendalian Program Prioritas Nasional Bidang Konektivitas yang Diselesaikan	92%	94%	96%	98%	100%						

Lampiran 2: Matriks Kerangka Regulasi

No	Arah Kerangka Regulasi dan/ atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit terkait / Institusi	Target Penyelesaian
1	RUU tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DPR/DPD)	Adaptasi terhadap perkembangan teknologi kendaraan dan transportasi cerdas, peningkatan keselamatan berlalu lintas, dan dukungan terhadap mobilitas yang efisien.	Kementerian Perhubungan	Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Kementerian Kominfo, Polri, Kementerian PUPR	2026
2	RUU tentang Sistem Transportasi Nasional (DPR/DPD)	Integrasi sistem transportasi dan logistik untuk efisiensi distribusi barang dan jasa, pengurangan biaya logistik, dan peningkatan konektivitas nasional.	Kementerian Perhubungan	Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Keuangan, Bappenas	2027
3	RUU tentang Sistem Logistik Nasional (DPR/DPD)	Integrasi sistem transportasi dan logistik untuk efisiensi distribusi barang dan jasa, pengurangan biaya logistik, dan peningkatan konektivitas nasional.	Kementerian Perhubungan	Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Keuangan, Bappenas	2027
4	RUU tentang Pengelolaan Ruang Udara (Pemerintah)	Penataan dan pengaturan penggunaan ruang udara secara terpadu untuk mendukung keamanan, keselamatan penerbangan, dan pengembangan infrastruktur kedirgantaraan.	Kementerian Perhubungan	Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Kementerian Pertahanan,	2026

				TNI AU, Kementerian Kominfo	
5	Rancangan Peraturan Pemerintah terkait Kereta Api Berkecepatan Tinggi	Sebagai pedoman penyelenggaraan sarana kereta api berkecepatan tinggi, sehingga dapat menunjang pengembangan industri kereta api, memberikan kepastian hak dan kewajiban pemangku kepentingan terkait dan meningkatkan inovasi dalam industri kereta api	Kementerian Perhubungan	Kementerian Perhubungan	2025
6	Revisi UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian	Penyesuaian terhadap perkembangan teknologi perkeretaapian, penyelenggaraan kereta api cepat dan perkotaan, peningkatan peran badan usaha, penguatan aspek keselamatan, interoperabilitas antarmoda, digitalisasi perkeretaapian, serta penguatan skema pembiayaan dan investasi untuk mendukung sistem transportasi nasional yang terintegrasi.	Kementerian Perhubungan	Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Kementerian Pertahanan, TNI AU, AirNav Indonesia, Kementerian Komdigi, BASARNAS	2027
7	Revisi UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan	Penyesuaian terhadap perkembangan teknologi penerbangan, unmanned aircraft system (drone), advanced air mobility, digitalisasi layanan penerbangan, penguatan keselamatan dan keamanan penerbangan, pengelolaan ruang udara, serta harmonisasi dengan standar ICAO dan perkembangan industri penerbangan nasional.	Kementerian Perhubungan	Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, Polri, Kementerian Komdigi, Kementerian PUPR, Kementerian Perindustrian	2027