

Risalah Pembahasan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

1. Kerangka konseptual dan dasar legal

1.1 Fungsi dan tujuan Rencana Strategis (Renstra) dalam regulasi kementerian

- Renstra kementerian merupakan instrumen yang menjabarkan visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, dan program kementerian untuk periode lima tahun, serta menjadi acuan dalam penyusunan rencana kerja dan anggaran (RKA-KL).
- Dengan menjadikannya sebagai Peraturan Menteri, Renstra memiliki kekuatan regulatif, tidak hanya menjadi dokumen internal, tetapi suatu norma yang mengikat organ-organ di internal Kementerian Perhubungan agar menyusun kebijakan dan kegiatan yang konsisten dengan dokumen strategis tersebut.
- Penetapan Renstra melalui regulasi juga memperkuat aspek akuntabilitas dan transparansi, karena pihak eksternal (parlemen, publik) dapat melihat dan menilai kesesuaian antara kebijakan, program, dan anggaran.

1.2 Landasan normatif

Rancangan Peraturan Menteri ini harus selaras dengan kerangka hukum perencanaan nasional, misalnya:

- Undang-Undang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (UU 25/2004) dan regulasi turunannya yang mengatur agar kementerian/lembaga menyusun rencana strategis.
- Peraturan Presiden (Perpres) tentang RPJMN 2025-2029 sebagai acuan nasional yang harus dijabarkan dalam Renstra kementerian.
- Prinsip-prinsip good governance, efisiensi, efektivitas, kesinambungan, dan keberlanjutan (termasuk integrasi isu lingkungan dan perubahan iklim).
- Harmonisasi antarsektor dan sinkronisasi dengan rencana strategis kementerian/lembaga lain agar tidak muncul tumpang tindih atau konflik kebijakan.

1.3 Aspek konsepsi yang harus diperhatikan

Beberapa elemen konseptual penting yang harus terkandung dalam Rancangan Peraturan Menteri ini agar tidak hanya formal tetapi substantif:

| Elemen | Alasan penting | Catatan pengembangan |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Visi, misi, dan nilai strategis | Menjadi panduan arah umum pembangunan sektor transportasi | Harus selaras dengan tema pembangunan nasional dan arah transformasi nasional (misalnya transformasi ekonomi, transformasi tata kelola) |

| Elemen | Alasan penting | Catatan pengembangan |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Analisis kondisi dan tantangan | Untuk mendasari pemilihan strategi dan program yang realistis | Harus menyertakan analisis eksternal (tren teknologi, demografi, lingkungan) dan internal (kapasitas kelembagaan, anggaran, SDM) |
| Isu strategis dan prioritas sector | Memfokuskan sumber daya dan kebijakan ke arah yang paling berdampak | Contoh isu strategis: konektivitas antardaerah, efisiensi logistik, emisi transportasi, keselamatan, integrasi moda |
| Kebijakan dan strategi operasional | Menjembatani visi dan program konkret | Diperlukan peta jalan (roadmap) dan strategi sinergis antara moda (laut, darat, udara, kereta) |
| Indikator kinerja utama (IKU) dan target kuantitatif | Agar ada tolok ukur dan alat evaluasi kinerja | Harus SMART (Spesifik, Measurable, Achievable, Relevant, Timebound) |
| Pendanaan dan instrumen pembiayaan | Untuk memastikan realistiknya pelaksanaan program | Harus mencakup sumber pembiayaan (apbn, bumh, swasta, kerja sama publik-swasta) |
| Pemantauan, evaluasi, dan mekanisme revisi | Agar kebijakan responsif dan adaptif | Harus ada mekanisme mid-term review dan koreksi kebijakan sesuai perkembangan kondisi |

2. Kekuatan, Peluang, dan Kelemahan Konseptual

Kekuatan

1. Legitimasi regulatif: menjadikan Renstra sebagai Peraturan Menteri memberikan payung hukum yang jelas dan memaksa konsistensi dalam pelaksanaan kebijakan.
2. Arah yang jelas: menyediakan kerangka strategis jangka menengah yang meminimalkan fragmentasi kebijakan lintas unit dalam Kementerian.
3. Akuntabilitas dan transparansi: dokumen regulasi bisa dijadikan dasar pengawasan publik, legislatif, dan audit.
4. Sinkronisasi dan harmonisasi: menjadi alat untuk menyelaraskan kebijakan internal kementerian dengan RPJMN dan rencana strategis sektor lain.

Kelemahan / risiko kelembagaan

1. Kapasitas kelembagaan: jika SDM, data, sistem informasi, dan budaya kinerja belum memadai, dokumen strategis bisa menjadi "kosong secara operasional."
2. Ambisi berlebihan tanpa dukungan anggaran: target strategis yang tinggi tidak akan tercapai jika anggaran tidak memadai atau tidak realistis.

3. Fragmentasi implementasi antar direktorat/jenderal: jika unit-unit internal tidak dikondisikan untuk mendukung Renstra secara sinergis, akan muncul silo dan kebijakan yang tidak konsisten.
4. Kurangnya fleksibilitas: regulasi yang kaku bisa sulit diadaptasi terhadap dinamika eksternal (misalnya krisis bahan bakar, perubahan teknologi, pandemi).
5. Potensi ketimpangan antar wilayah: jika strategi lebih menguntungkan daerah pusat atau Jawa, bisa memperburuk disparitas wilayah.

Peluang

1. Tren transisi energi & keberlanjutan: isu dekarbonisasi dan transisi ke transportasi ramah lingkungan bisa diintegrasikan sebagai prioritas strategis.
2. Inovasi teknologi transportasi: digitalisasi, smart mobility, big data, Internet of Things (IoT) bisa menjadi game changer jika dituangkan dalam strategi.
3. Kemitraan dan investasi swasta: membuka peluang pembiayaan non-APBN melalui kerja sama publik-swasta (PPP).
4. Kebutuhan logistik nasional dan konektivitas: sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi, sektor transportasi strategik dalam merespons kebutuhan distribusi.
5. Dukungan lintas sektor: kolaborasi dengan Kementerian, daerah, dan lembaga non-pemerintah untuk memperkuat integrasi kebijakan.

3. Tantangan dalam Implementasi dan Realisasi

1. Keselarasan dengan anggaran (APBN / APBN-P / APBN Perubahan)
Dokumen Renstra harus realistis melihat kapasitas anggaran yang dialokasikan terhadap kebutuhan pembangunan transportasi. Jika target terlalu ambisius tanpa dukungan anggaran, Renstra akan menjadi “hampa.”
Contoh: pada sektor darat, isu konsumsi energi dan emisi masih tinggi sebagai tantangan strategis, bagaimana pendanaan untuk modernisasi moda (misalnya elektrifikasi) bisa dikaitkan dengan anggaran dan skema pembiayaan baru.
2. Data, sistem monitoring, dan evaluasi (M&E)
Agar Renstra dapat diikuti dengan kontrol dan evaluasi, diperlukan sistem informasi kinerja, basis data yang valid, serta mekanisme mid-term review. Tanpa itu, target strategis sulit dievaluasi dan direvisi.
3. Harmonisasi antar moda dan antar lembaga
Sektor transportasi secara intrinsik lintas moda, integrasi antara laut, darat, udara, kereta harus dijamin agar kebijakan tidak tumpang tindih. Koordinasi dengan kementerian/lembaga lain (KL) juga penting agar kebijakan tidak saling bertabrakan.
4. Isu lingkungan dan perubahan iklim
Transportasi merupakan salah satu penyumbang emisi besar. Renstra mesti memasukkan strategi mitigasi, adaptasi, serta pengarusutamaan perubahan iklim agar kebijakan transportasi tidak merusak lingkungan. Penelitian telah mengevaluasi Renstra Kementerian

Perhubungan periode 2020-2024 dalam konteks pengarusutamaan perubahan iklim, menunjukkan bahwa koordinasi antarsektor dan sinergi kebijakan masih lemah.

5. Ketidakpastian eksternal
Misalnya, fluktuasi harga energi, kondisi ekonomi makro, krisis global, perubahan prioritas nasional bisa memengaruhi pelaksanaan. Oleh karena itu Renstra perlu cukup elastis untuk adaptasi terhadap konteks baru.
6. Politik dan kepentingan lokal / daerah
Kepentingan daerah bisa berbeda dari prioritas nasional. Jika Renstra terlalu terpusat atau tidak memperhatikan konteks daerah, dapat terjadi resistensi atau kesulitan implementasi di daerah.

4. Rekomendasi Penguatan Konseptual

1. Prioritaskan isu strategis kritis
Daripada memuat terlalu banyak tujuan dan sasaran, fokuslah pada beberapa isu strategis prioritas (misalnya pengurangan emisi dari transportasi, peningkatan keselamatan, penguatan konektivitas wilayah tertinggal) agar sumber daya lebih terfokus.
2. Gunakan pendekatan berbasis skenario dan fleksibilitas
Karena ketidakpastian di masa depan, dokumen Renstra dapat memasukkan skenario alternatif dan acuan koreksi (trigger) perubahan kebijakan apabila kondisi berubah signifikan.
3. Integrasi perubahan iklim dan keberlanjutan secara eksplisit
Jadikan mitigasi dan adaptasi perubahan iklim sebagai salah satu pilar strategis. Misalnya, pengembangan moda listrik, optimasi rute logistik, pergeseran ke moda ramah lingkungan.
4. Penguatan sistem M&E dan akuntabilitas
Pastikan ada indikator kinerja yang jelas dan sistem monitoring rutin, serta pelaporan publik dan mekanisme evaluasi antar-periode (mid-term review) untuk mengoreksi kebijakan jika diperlukan.
5. Harmonisasi dan keterlibatan lintas stakeholder
Libatkan pemerintahan daerah, akademisi, sektor swasta, organisasi masyarakat sipil dalam penyusunan dan pengawasan Renstra sehingga terdapat legitimasi dan sinergi. Juga pastikan sinkronisasi dengan Renstra sektor terkait (misalnya KL lain) dan rencana wilayah (RPJMD) agar tidak saling bertabrakan.
6. Penyesuaian target dengan kapasitas pembiayaan
Selaraskan target dengan estimasi realistis dari sumber pembiayaan. Bila ada gap, rancang strategi mobilisasi dana alternatif (misalnya skema PPP, pembiayaan inovatif, hibah internasional).
7. Desentralisasi dan diferensiasi regional
Karena karakteristik geografis dan kebutuhan setiap daerah berbeda, Renstra Kementerian harus memberi ruang fleksibilitas agar unit di daerah dapat menyesuaikan kegiatan dengan kondisi lokal namun tetap dalam kerangka strategi nasional.