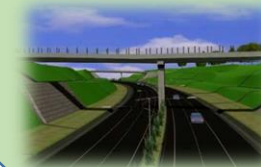




RENCANA STRATEGIS

**DIREKTORAT
PELAKSANAAN
PEMBIAYAAN
INFRASTRUKTUR
JALAN DAN JEMBATAN**

**Tahun
2020-2024**



KATA PENGANTAR

Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) merupakan pelaksanaan dari pasal 15 ayat (1) dan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, yang mewajibkan setiap kementerian/lembaga menyusun Rencana Strategis mulai dari tingkat Kementerian/Lembaga yang akan diturunkan kepada unit-unit organisasi (Eselon I, Eselon II, Instansi Vertikal, dan Unit Pelaksana Teknis/UPT).

Dalam menyusun Renstra dilingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat juga memperhatikan Peraturan Menteri PUPR Nomor 09/PRT/M/2018 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, sehingga sistematis penulisan renstra dapat sinergi dan konsisten antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pengawasan guna tercapainya penggunaan sumber daya secara efisien, efektif, berkeadilan, dan berkelanjutan.

Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan (Direktorat PPIJJ) sebagai salah satu unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI) menentukan strategi dan kegiatan penyelenggaraan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan berdasarkan arah kebijakan Kementerian PUPR dalam mendukung penyelenggaraan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan sebagaimana target RPJMN Tahun 2020-2024.

Secara umum, Renstra Direktorat PPIJJ terdiri dari 5 (lima) Bab yang terdiri dari: Bab I Pendahuluan, Bab II Tujuan dan sasaran, Bab III Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi, dan Kerangka Kelembagaan, Bab IV Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan, dan Bab V Penutup.

Akhir kata, kami sampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penyusunan Renstra ini dan semoga Tuhan Yang Maha Kuasa senantiasa memberikan RahmatNya bagi kita dalam upaya meningkatkan pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, khususnya sektor jalan dan jembatan.

Jakarta, 7 Oktober 2020

DAFTAR ISI

Bab I Pendahuluan

1.1 Kondisi umum	1
1.2 Potensi dan Permasalahan	2

Bab II Tujuan dan Sasaran

2.1 Tujuan Unit Kerja	4
2.2 Sasaran Kegiatan Unit Kerja	4

Bab III Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi, dan Kerangka Kelembagaan

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Unit Organisasi	8
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Unit Kerja	10
3.3 Kerangka Regulasi	11
3.4 Kerangka Kelembagaan	12

Bab IV Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan

4.1 Target Kinerja	15
4.2 Kerangka Pendanaan	15

Bab V Penutup

5.1 Penutup	16
-------------	----

LAMPIRAN

Lampiran 1: Matriks Kerangka Regulasi

Lampiran 2: Matriks Kinerja dan Pendanaan Direktorat PPIJJ

Lampiran 3: Indikasi Proyek KPBU Sektor Jalan dan Jembatan Tahun 2020-2024

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi untuk mempercepat pembangunan nasional. Oleh karenanya, upaya efektivitas pembiayaan dan penciptaan nilai tambah proyek infrastruktur menjadi landasan dalam mengoptimalkan ketersediaan pembiayaan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Adapun rencana penyelenggaraan infrastruktur di periode RPJMN IV, Kementerian PUPR telah menetapkan Visium Tahun 2030 yang memproyeksikan kebutuhan investasi untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur selama tahun 2020-2024 adalah sebanyak Rp 2.058 Triliun. Jumlah kebutuhan tersebut tidak dapat didanai seluruhnya oleh anggaran Pemerintah karena keterbatasan APBN 2020-2024 yang jumlahnya diperkirakan hanya 30% dari total kebutuhan anggaran atau sebesar Rp 623 Triliun.

Pembangunan infrastruktur, khususnya sektor jalan dan jembatan merupakan salah satu infrastruktur vital yang akan menghubungkan berbagai aktivitas ekonomi. Pembangunan prasarana jalan dan jembatan memiliki fungsi aksesibilitas untuk membuka daerah kurang berkembang dan fungsi mobilitas untuk memacu daerah yang telah berkembang.

Menurut UU Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial, dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Ketersedian jalan akan meminimalkan modal sehingga proses produksi, distribusi, serta jasa akan lebih efektif dan efisien.

Kementerian PUPR pada tahun 2015-2019 telah melaksanakan pembangunan jalan dan jembatan yang meliputi pembangunan jalan sepanjang 2.650 km, jembatan baru sepanjang 29.859 m, dan jalan bebas hambatan sepanjang 1.298 km. Di masa mendatang pada periode tahun 2020-2024, Kementerian PUPR merencanakan pembangunan jalan baru sepanjang 3000 km, jembatan baru sepanjang 60.000 m, dan jalan bebas hambatan sepanjang 2.500 km.

Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan sulit jika hanya mengandalkan pendanaan dari APBN saja. Negara tidak mampu mendanai pembangunan infrastruktur sepenuhnya, meski sudah mengalihkan anggaran subsidi. Pemenuhan kebutuhan pendanaan infrastruktur jalan dan jembatan memerlukan sinergi dan dukungan dari BUMN maupun peran swasta, salah satunya adalah melalui Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

KPBU adalah kerja sama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, dalam hal ini adalah sektor jalan dan jembatan, untuk

kepentingan umum dengan mengacu kepada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Penanggung Jawab Proyek KPBU (PJPK) yang dipegang oleh Menteri/ Kepala Lembaga/Kepala Daerah/ BUMN/BUMD, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko antara para pihak.

Skema KPBU merupakan salah satu upaya penyediaan layanan publik yang lebih berkualitas dan mensejahterakan rakyat. Mekanisme KPBU juga mendukung nilai manfaat uang (*Value for Money/VfM*), dimana kita bisa memanfaatkan uang terbatas untuk menyediakan fasilitas layanan publik yang maksimal dan berkualitas dengan harapan dapat mensejahterakan masyarakat. Selain itu, KPBU diharapkan juga dapat menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat.

Pemerintah telah berupaya melakukan berbagai langkah terobosan guna mendukung pelaksanaan KPBU, salah satunya adalah Perpres baru pengganti Perpres 67, yaitu Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dalam Penyediaan Infrastruktur. Untuk mendukung penyelenggaraan implementasi Perpres Nomor 38 Tahun 2015, maka dibentuklah lembaga-lembaga yang dapat meningkatkan akselerasi KPBU, seperti Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP), PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI), PT Indonesia Infrastructure Finance (IIF) dan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII) yang telah beroperasi sebagai instrumen percepatan, pembiayaan dan penjaminan pembangunan infrastruktur melalui skema KPBU.

1.2 Potensi dan Permasalahan

1.2.1 Potensi

Tingginya kebutuhan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan mendorong Pemerintah untuk lebih inovatif dalam menemukan sumber pembiayaan lainnya. KPBU diharapkan dapat menjadi solusi keterbatasan fiskal Pemerintah untuk memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang membutuhkan pendanaan dalam jumlah besar. Potensi dana swasta untuk ambil bagian dalam pembangunan infrastruktur dapat dilakukan dengan membagi tanggung jawab dan risiko antara Pemerintah dan swasta.

Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur menjadi tonggak baru paradigma KPBU. Melalui peraturan tersebut, Pemerintah berupaya untuk membuka kesempatan seluas-luasnya kepada swasta agar mau berpartisipasi dalam membangun infrastruktur melalui KPBU.

Adapun potensi pengembangan KPBU Proyek Jalan dan Jembatan akan diselaraskan dengan arahan Presiden dalam pembangunan infrastruktur, yaitu untuk menyambungkan infrastruktur besar dengan kawasan-kawasan produksi rakyat seperti: kawasan industri kecil, Kawasan Ekonomi Khusus, kawasan pariwisata, kawasan persawahan, kawasan perkebunan, dan tambah-tambak perikanan.

Beberapa potensi pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan diantaranya:

1. Target penyediaan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan cukup tinggi, sementara itu jumlah ketersediaan APBN sangat terbatas, sehingga diperlukan alternatif sumber pembiayaan proyek melalui pendanaan inovatif non APBN;
2. Tingginya komitmen Pemerintah untuk mulai mencari alternatif sumber pembiayaan infrastruktur yang berasal dari Non APBN;
3. Pelaksanaan Proyek KPBU selama lima tahun terakhir masih didominasi sektor Jalan Tol. Sedangkan gap capaian sektor di luar jalan tol masih cukup besar, misalnya pada pembangunan jalan baru, jembatan, dan flyover yang lebih sering memanfaatkan skema KPBU *Availability Payment*.
4. Adanya rencana pemindahan Ibu Kota Negara (IKN) pada Tahun 2024 yang memerlukan partisipasi dari pihak swasta karena tidak mungkin mengandalkan APBN saja.

1.2.2 Permasalahan

Beberapa permasalahan krusial dalam pembiayaan infrastruktur, khususnya sektor jalan dan jembatan adalah:

1. Proses penyiapan dan transaksi untuk penyelenggaraan proyek jalan tol masih membutuhkan waktu yang cukup lama;
2. Masih belum teratasinya pemenuhan biaya kebutuhan lahan untuk proyek-proyek yang bukan prioritas nasional sektor jalan dan jembatan;
3. Belum optimalnya koordinasi antar instansi/ pemangku kepentingan khususnya dalam proses pengadaan lahan proyek KPBU sektor jalan dan jembatan;
4. Badan Usaha Pelaksana KPBU saat ini didominasi oleh BUMN; serta
5. Perlunya jaminan terhadap kepastian pengembalian investasi badan usaha dalam penyediaan infrastruktur.

Untuk itu, Pemerintah perlu untuk mendorong proyek infrastruktur sektor jalan dan jembatan yang akan dibiayai melalui KPBU beserta dengan perencanaan ketersediaan lahan yang *clear and clean* untuk pembangunan infrastruktur, memberikan pembinaan KPBU secara berkelanjutan kepada Badan Usaha baik itu melalui skema KPBU *Availability Payment* (AP) maupun KPBU *User Charge* (UP) dengan menyediakan *readiness criteria* proyek infrastruktur yang akan dikerjakan melalui skema KPBU.

Pemerintah diharapkan dapat juga memberikan kepastian pengembalian investasi badan usaha dalam penyediaan infrastruktur, salah satunya adalah melalui penyediaan jaminan oleh Pemerintah dan memberikan *guidance* kepada Badan Usaha dalam selama penyiapan proyek sehingga kualitas dokumen penyiapan Proyek KPBU kedepannya akan layak untuk dilelang dan dapat dilaksanakan *financial close* (pemenuhan pembiayaan proyek) mengingat pendanaan badan usaha saat ini menggunakan dana bank sehingga sumber pembiayaan proyek KPBU belum terintegrasi dengan sumber pembiayaan jangka panjang dan berkelanjutan.

BAB 2

TUJUAN DAN SASARAN UNIT KERJA

2.1 Tujuan Unit Kerja

Tujuan dari Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan adalah sebagai berikut:

1. Menyiapkan perumusan kebijakan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
2. Melaksanakan kebijakan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
3. Melakukan koordinasi dan sinkronisasi di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
4. Menyiapkan penetapan sumber pendanaan dan skema pembiayaan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
5. Melaksanakan percepatan kerja sama pemerintah dan badan usaha di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
6. Menyiapkan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
7. Memberikan bimbingan teknis dan supervisi di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
8. Melaksanakan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan; dan
9. Melaksanakan urusan tata usaha dan rumah tangga Direktorat.

2.2 Sasaran Unit Kerja

Untuk mendukung Program Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, setiap Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan berkontribusi terhadap capaian sasaran program melalui Sasaran Kegiatan (SK) Unit Kerja. Adapun Peta Strategis dari Program Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Tabel Manual Indikator Kinerja Direktorat PPIJJ Tahun 2020-2024

SASARAN STRATEGIS/SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	JENIS INDIKATOR	METODE PERHITUNGAN	TIPE PENGHITUNGAN	SUMBER DATA
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN					
SS	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kementerian PUPR dan Tugas Teknis Lainnya	<p>1. Tingkat Pemenuhan Investasi/Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan yang Didukung Sistem, Kebijakan Dan Strategi Pembiayaan Yang Efisien dan Efektif</p>	<p>IKSS, merupakan nilai komposit dari indikator</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkat Kualitas Pengembangan Sistem, Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (%) 2. Tingkat ketersediaan investasi/pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (%) 	<p>IKSS, dihitung pejumlahan dari indikator kontributor dengan pembobotan (%) sbb:</p> <p>Indikator 1 (30%) Survey Tingkat Kualitas Pengembangan Sistem, Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, berdasarkan dibandingkan dengan target.</p> <p>Indikator 2 (70%) Nilai investasi/pembiayaan KPBU yang dihasilkan akibat kegiatan penyiapan pembiayaan infrastruktur SDA, Jalan dan Jembatan, Permukiman dan Perumahan (Paket Pembiayaan KPBU yang masuk tahap lelang pada tahun berjalan) dibandingkan dengan target.</p>	Internal dan Eksternal

SASARAN STRATEGIS/SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA	JENIS INDIKATOR	METODE PERHITUNGAN	TIPE PENGHITUNGAN	SUMBER DATA
SP 01	Meningkatnya Dukungan Manajemen dan Tugas Teknis Lainnya	1. Tingkat Ketersediaan KPBU Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan yang Siap Dikerjasamakan dan Didukung Sistem, Kebijakan dan Strategi Pembiayaan yang Efisien dan Efektif	IKSP, merupakan nilai komposit dari indikator <ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkat Penerapan hasil Pengembangan Sistem, Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (%) 2. Tingkat Ketersediaan KPBU Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, yang siap dikerjasamakan (%) 	IKSP2, dihitung pejumlahan dari indicator kontributor dengan pembobotan (%) sbb: <p>Indikator 1 (30%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Survey Tingkat Penerapan hasil Pengembangan Sistem, Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, dibandingkan dengan target. <p>Indikator 2 (70%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Dihitung berdasarkan jumlah paket KPBU yang siap dikerjasamakan akibat kegiatan penyiapan pembiayaan infrastruktur SDA, Jalan dan Jembatan, Permukiman dan Perumahan (realisasi jumlah Paket Pembiayaan KPBU yang masuk tahap lelang pada tahun berjalan) 		Internal dan Eksternal

SASARAN STRATEGIS/SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA	JENIS INDIKATOR	METODE PERHITUNGAN	TIPE PENGHITUNGAN	SUMBER DATA
SK 03	Meningkatnya Penyelenggaraan Pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan	1. Tingkat Pencapaian Pelaksanaan Penyiapan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	<p>Komposit dari Indikator-Indikator Pelaksanaan Penyiapan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkat implementasi kegiatan perencanaan dan penyiapan Paket Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan (%) 2. Tingkat implementasi kegiatan transaksi Paket Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan (%) 	<p>Pejumlahan dari indikator kontributor dengan pembobotan (%) Pelaksanaan Penyiapan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan sbb:</p> <p>Indikator 1 (50%) Jumlah Dokumen Perencanaan dan Penyiapan Kerja Sama Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan yang disusun dibandingkan dengan target</p> <p>Indikator 2 (50%) Jumlah Proyek KPBU Infrastruktur Jalan dan Jembatan yang siap dikerjasamakan dibandingkan dengan target</p>		Internal dan Eksternal

BAB 3

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi

Arah kebijakan pembiayaan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan tahun 2020-2024, adalah sebagai berikut:

1. Pengembangan regulasi dan kebijakan teknis dalam rangka mendukung pelaksanaan pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan;
2. Peningkatan keterpaduan pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan terhadap pusat-pusat kegiatan, pusat pertumbuhan ekonomi, dan Wilayah Pengembangan Strategis (WPS);
3. Penataan dan peningkatan peran Simpul KPBU dalam pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan;
4. Peningkatan kontribusi dan manfaat pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan dalam rangka mendukung pencapaian Visium PUPR 2020-2024;
5. Peningkatan dan percepatan pelaksanaan proses pengadaan KPBU;
6. Pengembangan skema pembiayaan perumahan yang lebih terjangkau, efisien dan akuntabel;
7. Peningkatan penerbitan kemudahan dan/atau bantuan pembiayaan perumahan baik untuk pemilikan rumah tapak dan rumah susun serta pembangunan dan peningkatan kualitas rumah swadaya;
8. Peningkatan peran perbankan yang lebih besar dalam menunjang pembiayaan perumahan;
9. Peningkatan peran lembaga pembiayaan sekunder baik melalui peningkatan nilai sekuritisasi aset, penerbitan obligasi dan pemberian pinjaman (*refinancing*);
10. Percepatan operasionalisasi BP Tapera; dan
11. Mendorong peran serta Pemerintah Daerah dalam pelaksanaan pembiayaan perumahan, melalui: sosialisasi, fasilitasi, dan advokasi.

Strategi kebijakan pembiayaan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan tahun 2020-2024, adalah sebagai berikut:

1. Revisi atas Peraturan Menteri PUPR terkait Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
2. Peningkatan Koordinasi antara Simpul KPBU, Unit Organisasi di Kementerian PUPR dengan Kantor Bersama KPBU;

3. Penyusunan Rencana Umum proyek KPBU Infrastruktur PU dan Perumahan selaras dengan Renstra Kementerian PUPR dan RPJMN 2020-2024;
4. Pengembangan skema pembiayaan infrastruktur PU dan Perumahan yang efisien, efektif dan berkelanjutan;
5. Peningkatan kualitas penyediaan infrastruktur PU dan Perumahan melalui *bundling* infrastruktur;
6. Pembentukan Badan Layanan Umum (BLU) di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang berfungsi sebagai *bridging finance* KPBU bidang PUPR dan *vehicle* dalam menjalankan tugas dan fungsi DJPI;
7. Relaksasi ketentuan pembayaran ketersediaan layanan (AP) untuk proyek *unsolicited*;
8. Percepatan dan penyederhanaan proses pengajuan proyek *unsolicited* dari badan usaha pemrakarsa;
9. Percepatan tahap penyiapan KPBU melalui penggabungan Studi Pendahuluan (SP) dan *Outline Business Case* (OBC) menjadi Dokumen Permohonan PDF (DPP);
10. *Re-focussing* kegiatan penyiapan proyek KPBU Bidang PU dan Perumahan;
11. Alokasi APBN untuk mendukung KPBU dalam meningkatkan daya ungkit dan *scale up* pembiayaan infrastruktur;
12. Memperluas kerjasama dengan Lembaga Jasa Keuangan dan instansi terkait untuk meningkatkan penerbitan KPR Rumah Umum;
13. Memperluas kerjasama dengan Lembaga Jasa Keuangan dan instansi terkait untuk meningkatkan skema pembiayaan perumahan untuk rumah umum dan rumah swadaya baik dari sisi *demand* dan *supply*;
14. Mengembangkan pemanfaatan dana Tapera untuk memfasilitasi MBR sektor informal, penyediaan uang muka, dan penyediaan lahan;
15. Peningkatan peran Badan Usaha dalam penyediaan perumahan;
16. Mempercepat penyiapan infrastruktur operasionalisasi BP TAPERA;
17. Mendorong peran serta Pemda dalam pembiayaan perumahan; dan
18. Mendorong Kerjasama dan Investasi Badan Usaha untuk mendukung *major project* perumahan publik.

Adapun 10 kegiatan strategis adalah sebagai berikut:

1. Terlaksananya penyusunan Norma, Standar, Peraturan Dan Kriteria (NSPK) di bidang pelaksanaan pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan;
2. Terlaksananya fasilitasi perencanaan, penyiapan dan transaksi proyek KPBU Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan;
3. Terlaksananya pendampingan dalam pemenuhan pembiayaan proyek KPBU Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan;

4. Terwujudnya peran dan fungsi Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan sebagai simpul KPBU Kementerian PUPR;
5. Tersusunnya skema kemudahan dan/atau bantuan pembiayaan perumahan baik dalam rangka pemilikan rumah umum maupun pembangunan dan peningkatan kualitas rumah swadaya yang lebih efektif dan efisien;
6. Terlaksananya fasilitasi pasar pembiayaan primer perumahan dan pasar pembiayaan sekunder perumahan, termasuk penambahan dana PMN pada PT. SMF, dan mendorong penerbitan regulasi yang mendukung pemanfaatan dana jangka panjang untuk pembiayaan perumahan;
7. Terlaksananya bantuan/subsidi di pembiayaan perumahan sebanyak 968.654 Unit
8. Terlaksananya fasilitasi pembiayaan dari Lembaga Keuangan (PT. SMF dan TAPERA) sebanyak 550.000 Unit.

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Unit Kerja

Arah kebijakan dan strategi Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan tahun 2020-2024 adalah:

1. Peningkatan Konektivitas

Peningkatan konektivitas jalan dilaksanakan untuk mengurangi waktu tempuh. Waktu tempuh yang tinggi dapat berdampak pada biaya logistik yang tinggi dan dapat menghambat daya saing Indonesia di dunia global. Diharapkan pada tahun 2024 dapat diwujudkan dominasi jaringan jalan nasional yang memiliki waktu tempuh dibawah 2,0 jam/100 km (dengan kecepatan rata-rata 50 km/jam).

2. Peningkatan Aksesibilitas

Peningkatan aksesibilitas akan didorong untuk mendukung simpul/ kawasan wilayah strategis yang sudah terhubung jalan nasional, khususnya yang mendukung pengembangan wilayah melalui pembangunan jalan pada jalan lintas utama pulau, jalan yang mendukung kawasan industri dan pariwisata prioritas, jalan akses ke simpul transportasi prioritas, jalan lingkar/trans pulau terluar dan jalan akses mendukung wilayah 3T dan kawasan perbatasan. Sebagai contoh, penyelesaian jalan tol Trans Sumatera yang menghubungkan Provinsi Aceh- Provinsi Lampung menjadi program prioritas untuk menurunkan waktu tempuh. Sementara itu, pembangunan jalan akses ke simpul prioritas diarahkan untuk menjamin kemanfaatan infrastruktur secara optimal seperti pelabuhan dan bandara, seperti diantaranya dengan menyediakan akses ke pelabuhan utama Kuala Tanjung sehingga dapat mendukung berkembangnya kawasan industri di sepanjang koridor tersebut.

3. Peningkatan Kapasitas Jalan

Peningkatan kapasitas jalan didorong untuk menjadi solusi kemacetan telah menjadi persoalan utama pada jaringan jalan nasional yang menyebabkan rendahnya tingkat kinerja angkutan barang dan orang.

Peningkatan kapasitas jalan juga diprioritaskan untuk mengurangi praktik pembebanan berlebih di jalan (*road overloading*) melalui penyelenggaraan jembatan timbang yang terintegrasi dengan penyelenggaraan jalan.

Mengingat kebutuhan pembiayaan penyelenggaraan konektivitas, aksesibilitas, dan kapasitas jalan yang sangat besar, diperlukan inovasi skema pembiayaan infrastruktur selain APBN, salah satunya adalah seperti KPBU, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (*revolving fund*) khususnya untuk pengembangan jalan tol.

Skema pembiayaan KPBU saat ini terbagi menjadi 2 (dua), salah satunya adalah KPBU berbasis *User Charge* dimana pengembalian investasi berdasarkan tarif pengguna jalan, dan KPBU berbasis *Availability Payment* (AP) yang berbasis kinerja.

Skema KPBU-AP diharapkan dapat menjadi solusi pembiayaan untuk meningkatkan kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan, salah satunya adalah dengan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (*road overloading*) yang menjadi penyebab utama kerusakan jalan.

Strategi kebijakan pembiayaan Infrastruktur jalan dan jembatan tahun 2020-2024, adalah sebagai berikut:

1. Mengingat kebutuhan pembiayaan penyelenggaraan konektivitas, aksesibilitas, dan kapasitas jalan yang sangat besar, diperlukan inovasi skema pembiayaan infrastruktur selain APBN, salah satunya adalah seperti *KPBU*, pemanfaatan dana jangka panjang, dan program dana bergulir (*revolving fund*) khususnya untuk pengembangan jalan tol.
2. Skema pembiayaan KPBU saat ini terbagi menjadi 2 (dua), salah satunya adalah KPBU berbasis *User Charge* dimana pengembalian investasi berdasarkan tarif pengguna jalan, dan KPBU berbasis *Availability Payment* (AP) yang berbasis kinerja. Skema KPBU-AP diharapkan dapat menjadi solusi pembiayaan untuk meningkatkan kualitas jalan melalui keterpaduan penyelenggaraan jalan, salah satunya adalah dengan pengoperasian jembatan timbang untuk mengendalikan perilaku pembebanan berlebih di jalan (*road overloading*) yang menjadi penyebab utama kerusakan jalan
3. Target proyek yang akan dikerjakan pada tahun 2020-2024, diantaranya: pembangunan direncanakan sepanjang 3000 km jalan baru dan 60.000 m jembatan baru. Selain itu, Kementerian PUPR juga ditargetkan akan menambah jalan bebas hambatan sepanjang 2.500 km di tahun 2020-2024.

3.3 Kerangka Regulasi

Regulasi-regulasi yang akan disiapkan oleh Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan dalam Renstra 2020-2024 adalah sebagaimana tercantum dalam Lampiran I.

3.4 Kerangka Kelembagaan

Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan merupakan Unit Kerja yang mengemban sebagian tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, khususnya dalam pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan sebagaimana ditetapkan dalam Renstra Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan 2020-2024.

1. Tugas

Tugas Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan adalah melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan.

2. Fungsi

Dalam melaksanakan tugasnya, Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Penyiapan perumusan kebijakan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
- b. Pelaksanaan kebijakan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
- c. Koordinasi dan sinkronisasi di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
- d. Penyiapan penetapan sumber pendanaan dan skema pembiayaan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
- e. Pelaksanaan percepatan kerja sama pemerintah dan badan usaha di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
- f. Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
- g. Pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan;
- h. Pelaksanaan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan; dan
- i. Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga Direktorat.

Untuk melaksanakan tugas dan fungsi tersebut, Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan dibantu oleh:

1. Subdirektorat Legalisasi Rencana Investasi

Tugas : Subdirektorat Legalisasi Rencana Investasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, koordinasi dan sinkronisasi, penyiapan penetapan sumber pendanaan dan skema pembiayaan, penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pelaksanaan pemantauan evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan legalisasi rencana investasi di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan.

Subdirektorat Legalisasi Rencana Investasi terdiri atas Kelompok Jabatan Fungsional.

2. Subdirektorat Koordinasi Kerja Sama Investasi

Tugas : Subdirektorat Koordinasi Kerja Sama Investasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, koordinasi dan sinkronisasi, pelaksanaan percepatan kerja sama pemerintah dan badan usaha, penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pelaksanaan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan koordinasi kerja sama investasi di bidang pelaksanaan pembiayaan infrastruktur jalan dan jembatan.

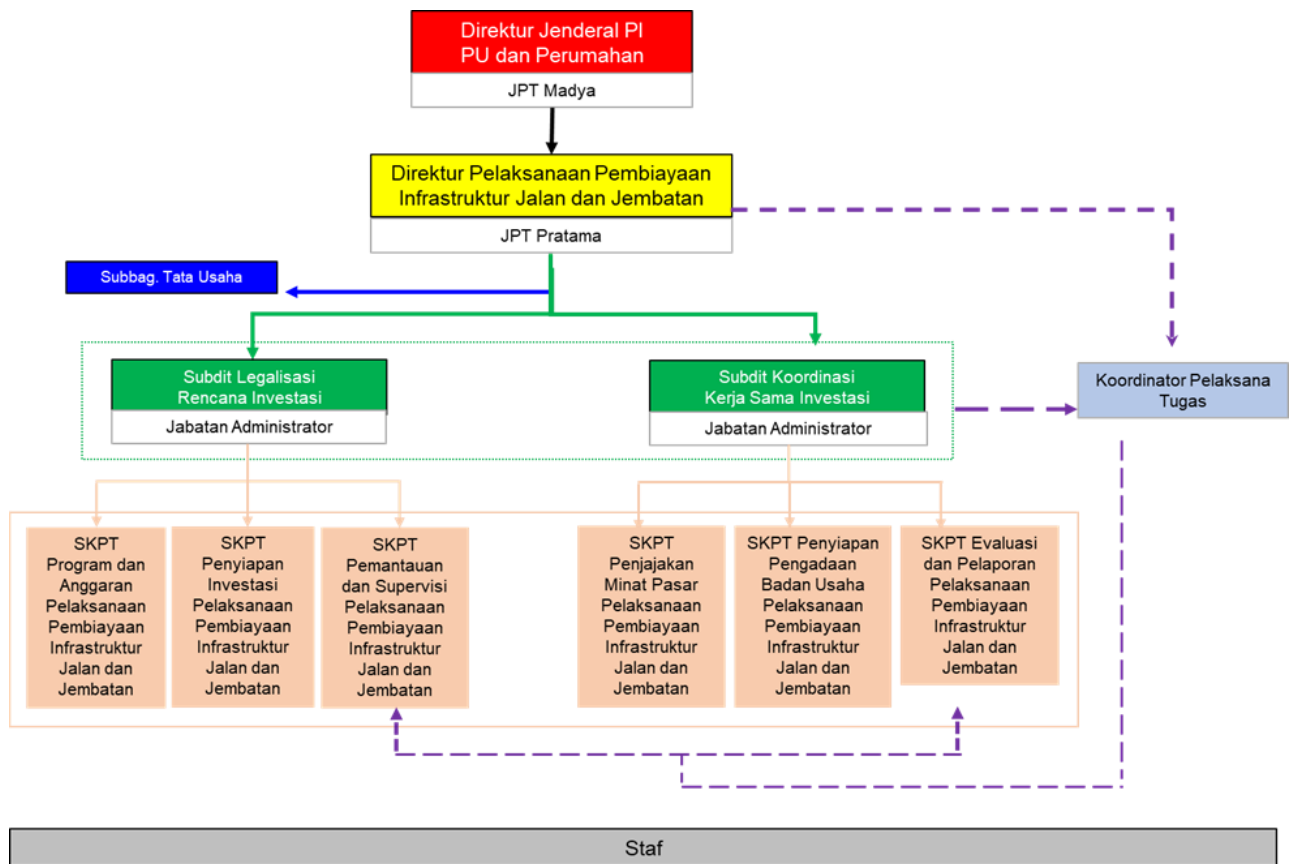
Subdirektorat Koordinasi Kerja Sama Investasi terdiri atas Kelompok Jabatan Fungsional.

3. Subbagian Tata Usaha

Tugas : Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan pelaksanaan urusan administrasi kepegawaian, administrasi keuangan, administrasi barang milik negara, tata persuratan, kearsipan, kerumahtanggaan, koordinasi data dan informasi, serta koordinasi administrasi penerapan sistem pengendalian intern direktorat.

Gambar 3.1 Struktur Organisasi

Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan



Keterangan:

SKPT: Sub Koordinator Pelaksana Tugas

1. Penugasan Jabatan Struktural
2. Penugasan Sub Koordinator JF Analisis Kebijakan
3. Koordinator sesuai SE Sekjen KemenPUPR (berlaku sampai akhir Desember 2020)
4. Sub Koordinator Pelaksana Tugas sesuai SE Sekjen KemenPUPR (berlaku sampai akhir Desember 2020)
5. Pelaksanaan sebagian tugas dari tugas JPT Pratama dan/atau tugas Jabatan Administrator

BAB IV

TARGET KINERJA DAN PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

Target Kinerja Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan terdiri dari target sasaran kegiatan dan target indikator kegiatan. Target sasaran kegiatan dan indikator kegiatan terlampir.

4.2 Kerangka Pendanaan

Total kebutuhan pendanaan dalam kegiatan pembinaan sistem pembiayaan perumahan tahun 2020-2024 adalah sebesar Rp.229,567 Miliar Rupiah. Kebutuhan besaran anggaran ini direncanakan dipenuhi melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara selama kurun waktu 5 (lima) tahun. Total Kebutuhan pendanaan terlampir.

BAB V

PENUTUP

Dokumen Rencana Strategi Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan Tahun 2020-2024 merupakan dokumen acuan untuk melaksanakan kegiatan tahunan (Rencana Kerja), penyusunan Pengukuran Kinerja Unit Kerja dan Reviu Rencana Strategis. Oleh karena itu indikator kinerja mulai dari Sasaran Program, Sasaran Kegiatan sampai dengan Output kegiatan disusun secara sistematis dan terukur.

Dokumen Rencana Strategis ini dapat dievaluasi pencapaian kinerjanya secara tahunan maupun *midterm* review. Hasil evaluasi tersebut digunakan untuk menyempurnakan pelaksanaan kegiatan di tahun-tahun berikutnya.

LAMPIRAN

Lampiran 1: Matriks Kerangka Regulasi Direktorat PPIJJ

Lampiran 2: Matriks Kinerja dan Pendanaan Direktorat PPIJJ Tahun 2020-2024

Lampiran 3: Indikasi Proyek KPBU Sektor Jalan dan Jembatan Tahun 2020-2024

Lampiran 1: Matrik Kerangka Regulasi Direktorat PPIJJ

NO	ARAH KERANGKA DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERD. EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNG JAWAB	UNIT TERKAIT/ INSTITUSI	TARGET
1	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan opsi mekanisme pelelangan perusahaan jalan tol • Penyederhanaan proses persetujuan prakarsa 	Direktorat PPIJJ	Unor yang membidangi urusan jalan di Kementerian PUPR	2020
2	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/ Daerah	Usulan perubahan masa berlaku BMN/D dalam penyediaan infrastruktur	Direktorat PPIJJ	Unor yang membidangi urusan jalan di Kementerian PUPR	2021
3	Rancangan Peraturan Menteri PUPR tentang Tata Cara Penetapan Perusahaan Jalan Tol atas Prakarsa Badan Usaha	Pedoman pelaksanaan perusahaan jalan tol atas prakarsa badan usaha, dimulai dari pengajuan proyek prakarsa, evaluasi, penerbitan izin, hingga penetapan proyek prakarsa dan badan usaha pemrakarsa	Direktorat PPIJJ	Unor yang membidangi urusan jalan di Kementerian PUPR	2020
4	Revisi Peraturan Menteri PUPR Nomor 01/PRT/M/2017 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha untuk Perusahaan Jalan Tol	<ul style="list-style-type: none"> • Koreksi nilai tertinggi maksimum • Perubahan pasal tentang perubahan kepemilikan saham 	Direktorat PPIJJ	Unor yang membidangi urusan jalan di Kementerian PUPR	2021

LAMPIRAN 2: MATRIK KINERJA DAN PENDANAAN DIREKTORAT PPIJJ TAHUN 2020-2024

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN KEGIATAN/ OUTPUT/ INDIKATOR	SATUAN	TARGET						ANGGARAN (Juta Rupiah)					
			2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
UNIT ORGANISASI: DIREKTORAT JENDERAL PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN									1.544.237	1.991.581	383.920	382.472	394.183	4.696.394
PROGRAM: DUKUNGAN MANAJEMEN														
KEGIATAN 1: Dukungan Manajemen Internal Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan														
PELAKSANA: Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan									1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
OUTPUT KEGIATAN :														
1	Operasionalisasi Kantor Direktorat	Layanan	1	1	1	1	1	5	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
1	Jumlah Layanan Pelaksanaan Operasionalisasi Perkantoran Direktorat PPIJJ	Layanan	1	1	1	1	1	5	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000
KEGIATAN 2: Penyelenggaraan Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan														
SASARAN KEGIATAN: Meningkatnya Penyelenggaraan Pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan		%	100	100	100	100	100	100	50.244	160.000	172.870	180.158	183.372	746.644
INDIKATOR KINERJA KEGIATAN :														
1	Tingkat Pencapaian Pelaksanaan Penyiapan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	%	25	25	25	25	25	25	17.779	113.150	31.921	32.870	33.847	229.567
PELAKSANA: Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan									17.779	113.150	31.921	32.870	33.847	229.567
OUTPUT KEGIATAN :														
1	Perencanaan dan Penganggaran Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	1	1	1	1	1	5	1.790	1.000	1.050	1.070	1.100	6.010
1	Jumlah Penyusunan Perencanaan dan Penganggaran Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	1	1	1	1	1	5	1.790	1.000	1.050	1.070	1.100	6.010
2	Jumlah Penyusunan Identifikasi Proyek KPBU Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Studi Pendahuluan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	6	1	1	1	1	10	1.789	2.000	2.050	2.100	2.150	10.089
1	Jumlah Penyusunan Studi Pendahuluan KPBU Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	6	1	1	1	1	10	1.789	2.000	2.050	2.100	2.150	10.089
3	Pra Studi Kelayakan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	4	4	3	3	3	17	4.500	92.250	9.471	9.800	9.647	125.668
1	Jumlah Penyusunan Kajian Awal Pra Studi Kelayakan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	2	1	1	1	1	6	2.250	46.125	3.050	3.100	3.120	57.645
2	Jumlah Penyusunan Kajian Akhir Pra Studi Kelayakan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	2	3	2	2	2	11	2.250	46.125	6.421	6.700	6.527	68.023
4	Dukungan Kerja Sama Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	2	2	2	2	2	10	1.800	4.000	3.600	3.700	3.800	16.900
1	Jumlah Menyiapkan Dukungan Kerja Sama Investasi Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Rekomendasi Kebijakan	2	2	2	2	2	10	1.800	4.000	3.600	3.700	3.800	16.900
5	Proyek KPBU Jalan dan Jembatan yang siap dikerjasamakan	Kesepakatan	4	13	10	12	12	51	3.800	6.600	7.700	7.900	8.600	34.600
1	Jumlah Pelaksanaan Dukungan dan Penyiapan Transaksi Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Dokumen	2	2	2	2	2	10	1.800	3.000	4.100	4.200	4.300	17.400
2	Jumlah Pelaksanaan Pendampingan dan Transaksi Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Kesepakatan	4	13	10	12	12	51	2.000	3.600	3.600	3.700	4.300	17.200
6	NSPK Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	NSPK	0	1	1	1	1	4	0	800	1.050	1.100	1.150	4.100
1	Jumlah Perumusan NSPK Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	NSPK	0	1	1	1	1	4	0	800	1.050	1.100	1.150	4.100
7	Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Laporan	4	4	4	4	4	20	3.800	6.200	6.700	6.900	7.100	30.700
1	Pelaksanaan Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Laporan	4	4	4	4	4	20	3.800	6.200	6.700	6.900	7.100	30.700
8	Kinerja Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Laporan	1	1	1	1	1	5	300	300	300	300	300	1.500
1	Penyusunan Laporan Kinerja Direktorat Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	Laporan	1	1	1	1	1	5	300	300	300	300	300	1.500

Lampiran 3: Indikasi Proyek KPBK Sektor Jalan dan Jembatan Tahun 2020-2024

Sektor	2020				2021				2022				2023				2024			
	Paket	Panjang (Km)	Investasi (Rp T)	Total Investasi	Paket	Panjang (Km)	Investasi (Rp T)	Total Investasi	Paket	Panjang (Km)	Investasi (Rp T)	Total Investasi	Paket	Panjang (Km)	Investasi (Rp T)	Total Investasi	Paket	Panjang (Km)	Investasi (Rp T)	Total Investasi
Jalan dan Jembatan	Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera Provinsi Riau	43	585.500.000.000	41.706.500.000.000	Jalan Tol Cilacap-Yogyakarta	125,47	25.060.000.000.000	126.916.980.874.538	Jalan Tol Banjarbaru-Batulicin	140	21.000.000.000.000	187.315.000.000.000	Jalan Tol Malay-Tarakan	396	59.400.000.000.000	232.196.000.000.000	Jalan Tol Sampit-Pangkalan Bun	140	21.000.000.000.000	99.781.000.000.000
	Jalan Tol Layang Cikunir-Karawaci	40	26.150.000.000.000		Jalan Tol Demak-Tuban	159	23.850.000.000.000		Jalan Tol Bontang-Sangatta	48	7.200.000.000.000		Jalan Tol Palangkaraya-Banjarmasin	159	23.850.000.000.000		Jalan Tol Pangkalan Bun-Lamandau	160	24.000.000.000.000	
	Sistem Transaksi Tol Non-Tunai Nirsentuh Berbasis Multi Lane Free Flow (MLFF)	-	2.920.000.000.000		Jalan Tol Jember-Lumajang	56,32	8.020.000.000.000		Jalan Tol Banjarmasin-Batulicin	219,3	32.895.000.000.000		Preservasi Jalan Lintas Tengah Sumatera	2.473	84.616.000.000.000		Jalan Tol Kuala Kapuas-Banjarmasin	39	5.850.000.000.000	
	Jalan Tol Semarang Harbour	21,03	12.051.000.000.000		Jalan Tol Ngawi-Bojonegoro-Babat	111	14.670.000.000.000		Jalan Tol Sangatta-Maloy	75	11.250.000.000.000		Preservasi Jalan Lintas Barat Sumatera	2.504			Jalan Tol Balikpapan-Sepaku	17	2.550.000.000.000	
					Jalan Tol Jember-Situbondo	70	10.500.000.000.000		Jembatan Sumatera-Bangka (Pembangun)	13,5	13.000.000.000.000		Jalan Baru Slarang-Ayah	32,04	629.000.000.000		Jalan Tol Palangkaraya-Sampit	160	24.000.000.000.000	
					Jalan Tol Tulungagung-Kepanjen	95,53	9.990.000.000.000		Jalan Tol JC III Outer Ringroad IKN (Penajam-Tanah Grogot)	130	19.500.000.000.000		Jalan Baru Ayah-Jladri	14,03	275.000.000.000		Jalan Baru Lingkar Rembang-Lasem	25,5	1.989.000.000.000	
					Jembatan Tanabumbu-Pulau Laut	2,7	900.000.000.000		Jalan Bebas Hambatan Non Tol Lingkar Luar IKN	100	15.000.000.000.000		Jalan Baru Lingkar Luar Selatan Medan	45,56	2.843.000.000.000		Jalan Baru Sidangoli-Jailolo	21	1.260.000.000.000	
					Jembatan Muna-Buton (Pembangunan)	2,685	2.087.000.000.000		Jalan Tol Demak-Jepara	36,8	5.520.000.000.000		Jalan Baru Akses KSPN Lukupang	30,9	1.483.000.000.000		Jalan Baru Lingkar Tuban	19,9	1.552.000.000.000	
					Jembatan Ternate-Tidore (Pembangunan)	5,6	1.890.000.000.000		Jalan Tol Yogyakarta-Pacitan-Trenggalek-Tulungagung	355	53.250.000.000.000		Jalan Tol Sepaku-Semboja	17	2.550.000.000.000		Jalan Baru Kelua-Tanjung	14,5	870.000.000.000	
					Jembatan Batam-Bintan (Pembangunan)	14,757	9.498.000.000.000		Jalan Tol Kuningan-Tasikmalaya	58	8.700.000.000.000		Jalan Tol Samarinda-Tenggarong	39	5.850.000.000.000		Jalan Tol Manado-Amurang (Minahasa Utara-Minahasa Tomohan-Minahasa Selatan)	30	4.500.000.000.000	
					Jalan Bebas Hambatan Mamminasata	48,12	9.190.000.000.000						Jalan Tol Tanah Grogot-Penajam	112	16.800.000.000.000		Percepatan Pembangunan Tol Palembang-Betung	73	10.950.000.000.000	
					Jalan Transpapua	75,14	10.600.000.000.000						Jalan Tol Batulicin-Tanah Grogot	226	33.900.000.000.000		Jembatan Bitung-Lembeh (Pembangunan)	2,7	1.260.000.000.000	
					OM Jembatan Suramadu	5,438	661.980.874.538													