



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA

TRIWULAN 1 2024



@Kemenhub151





KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur atas ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan hidayah-Nya, penyusunan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2024 Kementerian Perhubungan telah selesai disusun. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2024 Kementerian Perhubungan disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika kinerja Kementerian Perhubungan periode Triwulan I pada bulan Januari - Maret 2024.

Terkait pelaksanaan kegiatan dan program, kendala, serta upaya penyelesaian agar tujuan dan sasaran pembangunan perhubungan dapat tercapai pada akhir tahun 2024. Selain itu, Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2024 Kementerian Perhubungan mempunyai peran sebagai alat kendali dan penilai kualitas kinerja yang terukur, di samping juga sebagai alat untuk mendorong peningkatan kinerja guna terwujudnya *good governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diukur berdasarkan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dalam konsep Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Secara umum target seluruh Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ditargetkan pada Triwulan I Tahun 2024 hampir tercapai, beberapa IKSS melampaui target pembangunan sektor perhubungan, namun masih teridentifikasi beberapa kendala yang menyebabkan Indikator Kinerja Sasaran Program belum dapat mencapai target. Sehingga butuh kerja keras untuk dapat memperbaiki pencapaian target dimaksud.

Sangat disadari bahwa Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2024 Kementerian Perhubungan masih dijumpai adanya kekurangan, namun diharapkan laporan ini dapat menjadi umpan balik bagi jajaran Kementerian Perhubungan dalam rangka memperbaiki kekurangan maupun peningkatan kualitas kinerja di masa mendatang.

Akhir kata, saya selaku Menteri Perhubungan mengucapkan terima kasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh keluarga besar Kementerian Perhubungan yang telah bekerja keras menyelesaikan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2024 Kementerian Perhubungan ini.

Jakarta, 31 Mei 2024
a.n. Menteri Perhubungan
Sekretaris Jenderal

Novie Riyanto R



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	v
RINGKASAN EKSEKUTIF	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang.....	1
I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan.....	1
I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2024.....	2
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA	6
II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2024	6
II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan I Tahun 2024	70
II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2024	81
II.4 Realisasi Anggaran Triwulan I Tahun 2024.....	81
BAB III PENUTUP	84
III.1 Kesimpulan	84
III.2 Saran Tindak Lanjut.....	85



DAFTAR TABEL

Tabel I.1 Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024.....	3
Tabel I.2 Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024	4
Tabel II.1 Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Triwulan I Tahun 2024	7
Tabel II.2 Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek Triwulan I Tahun 2024	8
Tabel II.3 Rasio Konektivitas Transportasi Darat Triwulan I Tahun 2024	10
Tabel II.4 Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2024.....	23
Tabel II.5 Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2024.....	25
Tabel II.6 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan I Tahun 2024.....	28
Tabel II.7 Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional	31
Tabel II.8 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi.....	32
Tabel II.9 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan.....	33
Tabel II.10 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan I Tahun 2024	33
Tabel II.11 Prosentase Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	35
Tabel II.12 OTP Angkutan Jalan Triwulan I Tahun 2024.....	35
Tabel II.13 Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan Jalan	36
Tabel II.14 OTP Angkutan SDP Triwulan I Tahun 2024.....	39
Tabel II.15 Pencapaian On Time Performance (OTP) Angkutan SDP	40
Tabel II.16 OTP Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2024.....	42
Tabel II.17 OTP Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2024.....	45
Tabel II.18 Total Jumlah Penerbangan 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	46
Tabel II.19 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkeretaapian TW I Tahun 2024.....	48
Tabel II.20 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Triwulan I Tahun 2024.....	51
Tabel II.21 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan.....	52
Tabel II.22 Rasio Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran.....	57
Tabel II.23 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran.....	60



Tabel II.24 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 Juta Penerbangan Triwulan I Tahun 2024.....	63
Tabel II.25 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Triwulan I Tahun 2024.....	67
Tabel II.26 Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional	69
Tabel II.27 Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan Tahun 2024.....	71
Tabel II.28 Penyesuaian Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi terhadap Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan.....	73
Tabel II.29 Capaian Persentase Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi	75
Tabel II.30 Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Triwulan I Tahun 2024.....	77
Tabel II.31 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2024 Per Jenis Belanja.....	82
Tabel II.32 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2024 Sesuai RSPP.....	83



DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024.....	3
Gambar I.2 Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024.....	5
Gambar II.1 Perbandingan <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Kereta Api di Level Internasional	51
Gambar II.2 Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara	70
Gambar II.3 Kementerian Perhubungan menerima penghargaan <i>The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth</i>	81



RINGKASAN EKSEKUTIF

Dalam sistem akuntabilitas kinerja instansi Pemerintah, perencanaan strategis merupakan langkah awal yang harus dilakukan oleh instansi pemerintah agar mampu menjawab tantangan dan perubahan lingkungan strategis yang terjadi. Melalui pendekatan Rencana Strategis yang transparan dan sinergi, instansi pemerintah dapat memadukan visi, misi dengan potensi, peluang dan kendala yang dihadapi dalam rangka peningkatan akuntabilitas kerjanya. Perencanaan kinerja Kementerian Perhubungan disusun melalui 2 (dua) tahapan perencanaan, yaitu tahapan penyusunan Rencana Kinerja Tahunan (RKT) dan tahapan penyusunan Perjanjian Kinerja (PK).

Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 ditetapkan berdasarkan Rencana Kinerja Tahunan yang mengacu pada Rencana Kerja Kementerian Perhubungan. Rencana Kerja tersebut merupakan penjabaran dari Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Sesuai dengan Rencana Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 telah ditetapkan berbagai kebijakan, program dan kegiatan yang akan dilaksanakan sesuai dengan tugas dan fungsi organisasi berdasarkan tujuan dan Sasarannya.

Selanjutnya kebijakan, program dan kegiatan dalam Rencana Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 tersebut menjadi acuan dalam penjabaran program dan kegiatan mulai unit kerja Eselon I sampai unit kerja Eselon II sesuai dengan fungsinya. Rencana kerja setiap unit kerja Eselon I dan Eselon II tersebut akan menjadi acuan bagi penyusunan rencana kinerja tahunan masing-masing unit kerja Eselon I dan unit kerja Eselon II yang selanjutnya menjadi perjanjian kinerja atau kontrak kinerja dengan Pimpinan Kementerian Perhubungan Tahun 2024.

Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Infrastruktur yang dibangun oleh Kementerian Perhubungan yaitu terminal bus antar kota antar Provinsi, dermaga penyeberangan, jalur kereta api beserta stasiun, pelabuhan laut, bandar udara, gedung kampus diklat, serta fasilitas sarana, berupa bus, kapal penyeberangan, alat keselamatan pada kereta api, kapal laut, kapal kenavigasian, kapal patroli, pesawat latihan maupun fasilitas keselamatan kendaraan darat, laut, dan udara. Dari *output* pembangunan sarana dan prasarana transportasi diharapkan dapat tercapai *outcome* yang berkesinambungan dan berdampak



langsung terhadap pertumbuhan ekonomi, peningkatan pelayanan, konektivitas wilayah di pedalaman untuk kemudahan aksesibilitas.

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Triwulan I Tahun 2024 cukup baik, dikarenakan seluruh Sasaran Strategis (SS) dan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) yang ditargetkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 hampir tercapai bahkan melebihi target. Meskipun IKSS Kementerian Perhubungan pada Triwulan I Tahun 2024 telah tercapai, namun masih terdapat target kinerja sektor transportasi yang kurang optimal, yakni Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran dan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh.

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Sasaran Strategis		Satuan	Target	Realisasi Tw I	Capaian Tw I (%)
SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional					
IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	0,763	99,351
SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi					
IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,500	94,310	106,565
IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,034	81,578	111,699
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268	17,428	100,927

Dalam mencapai target kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2024 tersebut telah terealisasi anggaran sebesar 14,32% yakni senilai Rp5.938.709.072.719,00 (Lima Triliun Sembilan Ratus Tiga Puluh Delapan Miliar Tujuh Ratus Sembilan Juta Tujuh Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Sembilan Belas Rupiah) dari anggaran Rp41.474.078.070.000,00 (Empat Puluh Satu Triliun Empat Ratus Tujuh Puluh Empat Miliar Tujuh Puluh Delapan Juta Tujuh Puluh Ribu Rupiah).



TRIWULAN I

BAB - I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Pelaporan kinerja diamanatkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Setiap entitas akuntabilitas kinerja menyusun dan menyajikan Laporan Kinerja atas prestasi kerja yang dicapai berdasarkan penggunaan anggaran yang telah dialokasikan. Pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan dilaporkan setiap bulan melalui aplikasi *e-Performance* dan disusun dalam bentuk laporan kinerja tahunan dan laporan monitoring capaian kinerja triwulan. Capaian kinerja beserta data dukung dan realisasi anggaran per triwulan *diinput* oleh unit kerja dan dimonitor oleh Pimpinan secara elektronik.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Kementerian Perhubungan Tahun 2024 disusun untuk melaporkan tindak lanjut rekomendasi Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2023 dan melihat progres capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan periode Januari-Maret 2024 yang targetnya telah diperjanjikan dalam Perjanjian Kinerja (PK) Kementerian Perhubungan Tahun 2024.

I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Peran Kementerian Perhubungan sebagai lembaga pemerintahan yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan Negara. Pada awal Tahun 2022 diterbitkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan yang merupakan perubahan dari Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan. Perubahan yang mendasar pada peraturan ini adalah transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi.

Namun demikian, struktur organisasi Kementerian Perhubungan dijabarkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 Tentang Organisasi dan Tata Kerja



Kementerian Perhubungan, yakni Kementerian Perhubungan terdiri dari 9 (sembilan) unit Eselon I.A, 5 (lima) Staf Ahli Menteri dan 5 (lima) Pusat terdiri dari:

a. **9 (sembilan) unit Eselon I.A**, yaitu:

1. Sekretariat Jenderal;
2. Inspektorat Jenderal;
3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
4. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
5. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
7. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan;
8. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan; dan
9. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek;

b. **5 (lima) Staf Ahli Menteri Staf Ahli**, yang dalam melaksanakan tugasnya, secara administratif dikoordinasikan oleh Setjen, yaitu:

1. Staf Ahli Bidang Teknologi, Lingkungan, dan Energi Perhubungan;
2. Staf Ahli Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi Perhubungan;
3. Staf Ahli Bidang Logistik dan Multimoda Perhubungan;
4. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan Perhubungan; dan
5. Staf Ahli Bidang Keselamatan dan Konektifitas Perhubungan.

c. Dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal juga terdapat **5 (lima) Pusat**, yaitu:

1. Pusat Data dan Teknologi Informasi;
2. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
3. Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
4. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
5. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Perjanjian Kinerja merupakan dokumen yang berisikan penugasan dari pimpinan instansi yang lebih tinggi kepada pimpinan instansi yang lebih rendah untuk melaksanakan program/kegiatan yang tertuang dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) sebagai penjabaran dari



Permenhub Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.

Konsep sasaran strategis yang akan dicapai pada tahun 2024 telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dengan penetapan anggaran sebagaimana dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2023 yang dimaksudkan untuk mewujudkan manajemen Pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil. Dengan menggunakan metodologi *Balanced Score Card (BSC)* setiap sasaran strategis berdasarkan tujuan yang akan dicapai dikelompokkan ke dalam 4 (empat) perspektif, yaitu: *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Process Perspective*, dan *Learn and Growth Perspective*. Peta sasaran strategis Kemenhub dapat dilihat pada Gambar I.1 berikut:



Gambar I.1
Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024

Sedangkan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024, sebagaimana Tabel I.1.

Tabel I.1
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772
SS 2	Meningkatnya Kinerja	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,500



No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
	Pelayanan Transportasi	IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,034
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 didukung dengan anggaran sebesar Rp38.604.826.459.000,00 (Tiga Puluh Delapan Enam Ratus Empat Miliar Delapan Ratus Dua Puluh Enam Juta Empat Ratus Lima Puluh Sembilan Ribu Rupiah) yang berpedoman pada Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran, dimana anggaran Kementerian Perhubungan terdistribusi untuk Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen, sebagaimana disajikan dalam Tabel I.2 berikut.

Tabel I.2
Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

No.	Program	Alokasi Anggaran
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	2.477.866.559.000,00
2	Program Infrastruktur Konektivitas	25.925.149.752.000,00
3	Program Dukungan Manajemen	10.201.810.148.000,00
Total		38.604.826.459.000,00

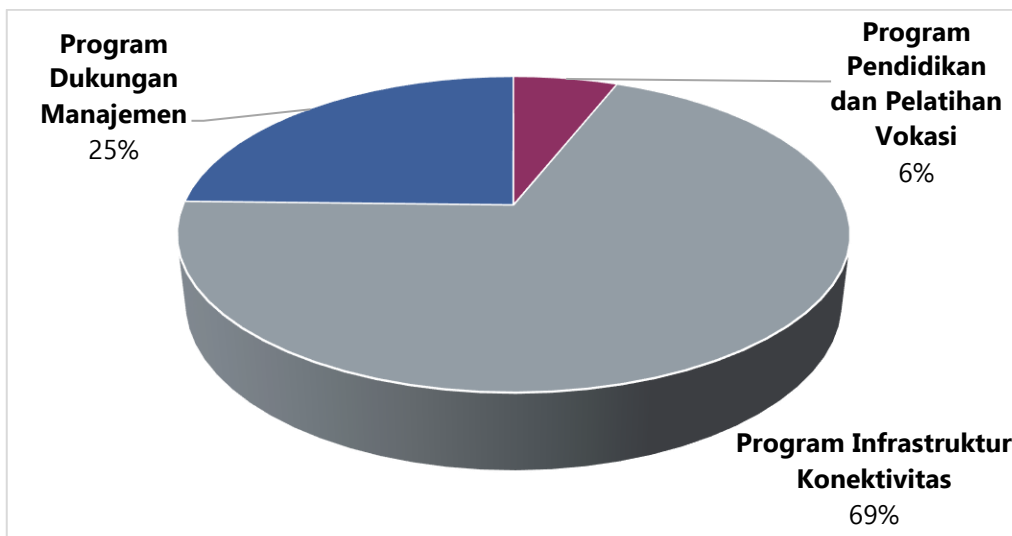
Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Kemudian berdasarkan data Biro Keuangan Kementerian Perhubungan per 5 April 2024, terdapat pergeseran pagu anggaran yang semula sebesar Rp38.604.826.459.000,00 (Tiga Puluh Delapan Enam Ratus Empat Miliar Delapan Ratus Dua Puluh Enam Juta Empat Ratus Lima Puluh Sembilan Ribu Rupiah) menjadi Rp41.474.078.070.000,00 (Empat Puluh Satu Triliun Empat Ratus Tujuh Puluh Empat Miliar Tujuh Puluh Delapan Juta Tujuh Puluh Ribu Rupiah), yang terdiri dari luncturan dana SBSN sebesar Rp233.226.848.000,00, luncturan dana PHLN sebesar Rp1.558.018.264.000,00, saldo BLU Rp9.030.403.000,00, dan penambahan PNBK Rp1.068.976.096.000,00. Berikut rincian penyesuaian pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024:



No.	Program	Alokasi Anggaran
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	2.484.411.981.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	28.780.576.376.000
3	Program Dukungan Manajemen	10.209.089.713.000
Total		41.474.078.070.000

Sumber: Biro Keuangan, 2024 (posisi 5 April 2024)



Gambar I.2 Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024



TRIWULAN I

BAB - II

AKUNTABILITAS KINERJA

Pengukuran capaian kinerja Kementerian Perhubungan dilakukan melalui analisis dan evaluasi kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Dalam pelaksanaan evaluasi pelaksanaan akuntabilitas kinerja instansi Pemerintah, mengacu pada peraturan Menteri PAN-RB Nomor 88 Tahun 2021 tentang Pedoman Evaluasi AKIP. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan. Rumus pengukuran capaian kinerja sebagai berikut:

Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin baik pencapaian kinerja (*maximize*), maka menggunakan rumus A, yaitu:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin rendah pencapaian kinerja (*minimize*), maka menggunakan rumus B, yaitu:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target})}{\text{Target}} \times 100\%$$

II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2024

Perwujudan visi pembangunan nasional dalam sektor transportasi yaitu dengan “Terwujudnya Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah”. Hal tersebut juga perwujudan konektivitas sebagai faktor utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Misi Kementerian Perhubungan, kemudian dijabarkan dalam tujuan dan sasaran strategis pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan. Capaian Indikator Kinerja Utama Triwulan I Tahun 2024 Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:



Sasaran 1 : Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional

Sasaran ini merupakan *stakeholder perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 1 yaitu Rasio Konektivitas Nasional. Indikator Kinerja (IK) ini merupakan komposit dari rasio konektivitas transportasi perkotaan (5%), transportasi darat (23.75%), transportasi laut (23.75%), transportasi udara (23.75%), dan transportasi perkeretaapian (23.75%).

IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional

Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2024 memiliki target 0,772 sedangkan target untuk Triwulan I adalah sebesar 0,768 dan realisasi 0,763 atau mencapai 99,351% dari target Triwulan I Tahun 2024 atau mencapai 98,852% dari target akhir Tahun 2024. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.1 berikut:

Tabel II.1 Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Triwulan I Tahun 2024

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)	
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)		
SS1. Terwujudnya Konektivitas Nasional								
IKSS1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	Tw. I	0,768	0,763	99,351	98,852
	1. Transportasi Darat							
	a. Transportasi Perkotaan		0,450		0,420	0,458	109,048	101,778
	b. Transportasi Darat		0,946		0,946	0,957	101,163	101,163
	2. Transportasi Laut		0,950		0,950	0,950	100,000	100,000
	3. Transportasi Udara		0,800		0,800	0,760	95,000	95,000
	4. Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,450	0,450	100,000	97,826

Sumber: Hasil Analisis, 2024

1. Transportasi Darat

Rasio konektivitas transportasi darat merupakan rasio konektivitas untuk seluruh wilayah di Indonesia, baik perkotaan Jabodetabek maupun wilayah lainnya.

a) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Konektivitas transportasi perkotaan di Jabodetabek diwujudkan dengan tiga unsur pembentuk yaitu IKK1 (konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis jalan), IKK2 (konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis rel), dan IKK3 (persentase simpul transportasi utama yang terintegrasi).



Tabel II.2 Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan			Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	
IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek	Rasio	0,421	Tw. I	0,420	0,458	109,048

Sumber: BPTJ, 2024

Terwujudnya Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi diukur melalui IKP ini dengan rumus berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan} = \left(30\% \times \frac{\text{IKK1}}{100}\right) + \left(30\% \times \text{IKK2}\right) + \left(40\% \times \frac{\text{IKK3}}{100}\right)$$

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan} = (0,3 \times 0,735) + (0,3 \times 0,0492) + (0,4 \times 0,556) = \mathbf{0,458}$$

Dari perhitungan didapat nilai Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek adalah sebesar 0,458. Hasil capaian dari Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek mencapai 109,05% dari target Triwulan I Tahun 2024 yaitu sebesar 0,42.

Analisis Pencapaian Target

Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek ditunjang oleh tiga IKK penunjang yaitu:

- Nilai IKK 1 (Persentase Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan) dengan nilai capaian Triwulan I sebesar 73,5;
- Nilai IKK 2 (Rasio Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel) dengan nilai capaian Triwulan I sebesar 0,0492;
- Nilai IKK 3 (Persentase Sempul Transportasi Utama yang Terintegrasi) dengan nilai capaian Triwulan I sebesar 55,6.

Keberhasilan pencapaian kinerja konektivitas ini dipengaruhi oleh integrasi sempul transportasi yang menambah nilai konektivitas transportasi perkotaan Jabodetabek secara keseluruhan. Integrasi dicapai dengan penyediaan fasilitas pindah moda ataupun penyediaan moda terusan di sempul terkait sehingga masyarakat dapat merasakan *seamless transportation*.



Analisis Pencapaian Kinerja

Selama tahun 2024, BPTJ secara aktif menjalankan serangkaian kegiatan strategis yang bertujuan untuk mendukung pencapaian dan peningkatan Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di wilayah Jabodetabek. Dengan komitmen yang kuat terhadap pengembangan infrastruktur dan pelayanan transportasi, BPTJ telah mengimplementasikan berbagai proyek yang mencakup pemeliharaan dan perluasan jaringan transportasi, peningkatan aksesibilitas transportasi publik untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan transportasi di Jabodetabek. Implementasi kegiatan ini diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap konektivitas transportasi perkotaan, menciptakan pengalaman mobilitas yang lebih baik bagi masyarakat, dan membawa Jabodetabek menuju tingkat keterhubungan yang lebih optimal.

Beberapa kegiatan yang telah dilaksanakan untuk menunjang Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di wilayah Jabodetabek yaitu:

- a) Rapat koordinasi pengembangan trayek angkutan umum perkotaan Jabodetabek;
- b) Penambahan trayek angkutan umum perumahan Jabodetabek *Residence Connexion*;
- c) Pembangunan Jalur Sepeda Pada Ruas Jalan Kota Tangerang;
- d) Pembangunan Jalur Sepeda Pada Ruas Jalan Kota Tangerang Selatan;
- e) Pemeliharaan Gedung dan Bangunan Stasiun Pondok Rajeg;
- f) Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Integrasi Pada Simpul Transportasi di Jabodetabek;
- g) Monitoring dan Evaluasi Kawasan TOD di Jabodetabek;
- h) Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Perkeretaapian;
- i) Monitoring Pengembangan Prasarana Transportasi Darat di Wilayah Jabodetabek;
- j) Pendampingan Rencana Pengembangan Proyek KPBU Kawasan TOD Terminal Tipe A Poris Plawad;
- k) Pendampingan Rencana Proyek KPBU Berbasis Rel di Wilayah Jabodetabek.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis peningkatan konektivitas yaitu:

- 1) Melakukan koordinasi dan rapat dengan *stakeholder* terkait dalam rangka pengembangan prasarana perkeretaapian di wilayah Jabodetabek;



- 2) Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala serta koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait dengan integrasi pada simpul transportasi di Jabodetabek.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek pada Tahun 2024 adalah senilai Rp35.027.651.000,00 yang telah terealisasi pada Triwulan I sebesar 5,27%, yakni senilai Rp1.846.988.733,00, yang dimanfaatkan untuk:

- 1) Fasilitas Integrasi Simpul Transportasi Provinsi Jawa Barat;
- 2) Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor;
- 3) Fasilitas Pendukung Layanan Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan;
- 4) Pengelolaan Stasiun;
- 5) Koordinasi Perencanaan dan Pelaksanaan Transportasi di Jabodetabek;
- 6) Laporan Monitoring Prasarana Transportasi di Jabodetabek;
- 7) Rekomendasi Prasarana Transportasi Jabodetabek;
- 8) Sosialisasi Teknis Prasarana Transportasi Jabodetabek.

b) Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat dihitung berdasarkan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan.

Tabel II.3 Rasio Konektivitas Transportasi Darat Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946	Tw. I	0,946	0,957	101,163	101,163

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Darat digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{\text{Jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang terlayani angkutan umum}}{\text{Jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang ditetapkan}}$$



Keterangan:

- Layanan Transportasi Darat berupa: Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP), Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN), Angkutan jalan perintis, Angkutan antarmoda, Angkutan penyeberangan komersil, dan Angkutan penyeberangan perintis.
- Sedangkan fasilitas transportasi darat merupakan simpul dan sarana transportasi darat yang sudah selesai dibangun serta eksisting berupa: Terminal Penumpang Tipe-A, Terminal angkutan barang, fasilitas pendukung dan integrasi moda, Pelabuhan penyeberangan, dan Kapal penyeberangan perintis. Angkutan Umum berupa: AKAP, Keperintisan Jalan, dan Lintas Penyeberangan (Komersil dan Perintis).
- Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan adalah Jumlah Kawasan Prioritas Nasional terdiri 93 kawasan [rincian total 106 kawasan dengan 13 kawasan (1 kawasan beririsan dan 12 kawasan tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024)]

Dari total kawasan tersebut, Kementerian Perhubungan telah melayani 83 (delapan puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional, antara lain 62 (empat puluh dua) kawasan pada Penyelenggaraan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan, 78 (tujuh puluh delapan) kawasan pada Penyelenggaraan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan, dan 51 (empat puluh sembilan) kawasan beririsan.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{(62 + 78) - 51 \text{ Wilayah}}{93 \text{ Wilayah}} = 0,957$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,957}{0,946} \times 100\% = 101,163\%$$

Analisis Pencapaian Target

Target rasio konektivitas transportasi darat Triwulan I Tahun 2024 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

1. Keberhasilan Angkutan AKAP pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
 - a) Adanya sistem perizinan online SPIONAM yang terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha *Online Single Submission* (OSS) yang dibangun oleh Kementerian Investasi, dimana saat ini dalam tahap pengembangan agar memudahkan para operator



- angkutan dalam mengajukan permohonan izin trayek AKAP dan memudahkan mendapatkan informasi kuota dari trayek tersebut;
- b) Adanya peningkatan pada pelayanan bus AKAP, dimana kendaraan yang dioperasikan oleh operator mengalami peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sehingga layanan yang sebelumnya Angkutan AKAP Ekonomi berubah layanan menjadi Angkutan AKAP Non Ekonomi;
 - c) Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.
2. Keberhasilan Angkutan ALBN pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat;
 - b) Adanya perwujudan kerjasama bilateral dalam sektor transportasi untuk mendukung peningkatan ekonomi dan perdagangan antar negara khususnya wilayah di sekitar perbatasan sehingga tidak ada ketimpangan antar dua negara;
 - c) Adanya kerjasama peningkatan pariwisata alam antar negara sehingga perlunya dukungan konektivitas antar dua negara.
3. Keberhasilan Angkutan Jalan Perintis pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
 - b) Adanya kegiatan survey usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan sebelum ditetapkan Surat Keputusan penetapan jaringan trayek angkutan jalan perintis Tahun 2024, dengan tujuan untuk melihat dan mengevaluasi trayek yang diusulkan tersebut agar membantu mobilisasi masyarakat terutama daerah-daerah yang belum terlayani angkutan umum;
 - c) Adanya kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan untuk melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan operasional keperintisan trayek yang telah ditetapkan tiap tahun.
4. Keberhasilan Angkutan Antarmoda pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan antarmoda pada Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang berada di Wilayah Borobudur, Danau Toba, Bromo, Tanjung Kelayang, Likupang, Labuan Bajo, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukittinggi, dan Pacitan;



- b) Adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi pada Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional serta pengawasan trayek Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui GPS yang sejak tahun 2023 dilaksanakan oleh Setditjen Hubdat (aplikasi Mitra Darat);
 - c) Pembukaan layanan KSPN baru pada tahun 2024 yaitu KSPN Labuan Bajo di Nusa Tenggara Timur (tahun 2023 tidak ada layanan) dan KSPN Tondano di Sulawesi Utara.
5. Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Telah dilakukan beberapa upaya dalam rangka meningkatkan jumlah Terminal Penumpang Tipe A beroperasi diantaranya pembangunan baru dan revitalisasi terminal yang sebelumnya tidak beroperasi;
 - b) Pada Tahun Anggaran 2024 telah dilakukan peningkatan pelaksanaan pemeliharaan terminal berbasis pelayanan prima (*excellent service*) pada Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi;
 - c) Telah dilakukan upaya peningkatan kompetensi petugas operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui pelaksanaan Bimbingan Teknis Pengelolaan dan Rancang Bangun Terminal serta Uji Kompetensi Manajemen dan Petugas Terminal.
 - d) Telah dilakukan peresmian revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A oleh Presiden Republik Indonesia pada terminal-terminal berikut ini :
 - Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten;
 - Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Samarinda Seberang, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.
6. Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum, pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Pada Tahun Anggaran 2024 telah dianggarkan untuk proses pengadaan lahan pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) Terminal Barang Internasional Motaain;
 - b) Dilakukan pendampingan pihak BPTD untuk menghadapi gugatan warga;
 - c) Mempercepat proses sertifikasi lahan tahap 2 di Terminal Barang Internasional Entikong;



- d) Sedang dilakukan proses *drafting cross-border agreement* terkait angkutan penumpang dengan Pemerintah Papua Nugini untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Skouw;
 - e) Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah berpartisipasi dalam *Strategic Planning Meeting (SPM)* Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) dalam rangka mendiskusikan perjanjian angkutan barang lintas negara agar Terminal Barang dapat segera beroperasi.
7. Keberhasilan Ketersediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) berhasil dicapai pada Triwulan I Tahun 2024, yaitu:
- a) Sudah ditentukan titik lokasi pembangunan fasilitas pendukung di KSPN Tanjung Lesung;
 - b) Sudah tersedia etalase pembangunan fasilitas pendukung di *e-catalog*;
 - c) Kegiatan masih dalam tahap pengajuan desain fasilitas pendukung di *e-catalog*.
8. Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Adanya evaluasi pada beberapa lintas perintis yang memiliki *load factor* lebih dari 60%, sehingga menyebabkan peningkatan status menjadi komersil, yaitu:
 - Lintas Sei Asam-Sunyat, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Pontianak;
 - Lintas Nunukan-Sebatik, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTKP) Nunukan;
 - Lintas Kendari-Langara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional Kendari.
 - b) Adanya optimalisasi pada beberapa lintas, sehingga ditingkatkan statusnya menjadi lintasan komersil, yaitu:
 - Lintas Baktiraja-Muara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan KSN Danau Toba;
 - Lintas Agats-Warse dan Lintas Warse-Yosakor meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Timika.
 - c) Melakukan monitoring perintis dalam rangka evaluasi pelayanan dan *load factor* terhadap lintas perintis yg berpotensi menjadi komersil.



9. Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
 - a) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Lamteng - Balohan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KPBPB Sabang;
 - b) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Silalahi - Simanindo, dan lintas Baktiraja - Sipinggah, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSN Danau Toba;
 - c) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Bau Bau - Talaga, dan lintas Talaga - Dongkala, untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional Kendari;
 - d) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Sadai - Tanjung Gading, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSPN Tanjung Kelayang dan Kawasan Industri (KI) Sadai.
10. Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
 - a) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
 - b) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
 - c) Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur.
11. Keberhasilan Pembangunan Kapal Penyeberangan pada Triwulan I Tahun 2024, dikarenakan:
 - a) Melakukan pembangunan kapal penyeberangan berdasarkan cetak biru yang telah disusun;
 - b) Dilakukan *monitoring* pembangunan kapal secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati;
 - c) Melakukan koordinasi secara intens dengan pihak Galangan dan Supervisi agar pembangunan Kapal dapat terbangun dengan tepat waktu.



Potensi Permasalahan

1. Angkutan AKAP

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan AKAP, antara lain:

- a) Operator angkutan umum memberikan layanan trayek AKAP berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan;
- b) Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP.
- c) Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen pelayanannya masih menggunakan metode lama.

2. Angkutan ALBN

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan ALBN, antara lain:

- a) Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
- b) Kondisi infrastruktur jalan di Indonesia masih tertinggal dengan negara yang berbatasan dengan Indonesia;
- c) Jumlah operator yang mau melayani pada trayek ALBN masih terbatas.

3. Angkutan Jalan Perintis

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Jalan Perintis, antara lain:

- a) Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, namun belum mengakomodir daerah Terdepan, Terluar, Tertinggal (3T);
- b) Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
- c) Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui.



4. Angkutan Antarmoda

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Antarmoda, antara lain:

- a) Terbatasnya aksesibilitas dan konektivitas antarmoda transportasi di beberapa wilayah KSPN, yang dapat menghambat aksesibilitas wisatawan menuju ke layanan angkutan antarmoda KSPN atau destinasi wisata lainnya di daerah tersebut;
- b) Adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda;
- c) Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda;
- d) Tingginya harga tiket pesawat domestik menyebabkan berkurangnya kedatangan wisatawan domestik dari luar provinsi;
- e) Kurangnya *event* yang diadakan di destinasi wisata tujuan layanan angkutan KSPN.

5. Angkutan Penyeberangan Perintis

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis, antara lain:

- a) Kebutuhan angkutan penyeberangan terus meningkat, terutama untuk mengakomodir wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP), mengakibatkan belum semua lintas yang diusulkan Pemerintah Daerah (Pemda) dapat diakomodir;
- b) Keterbatasan sarana kapal, dimana saat ini rata-rata 1 (satu) kapal melayani 3 lintas dikarenakan adanya moratorium pembangunan kapal baru untuk pelayanan perintis dan keterbatasan kapal milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN);
- c) Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia agar pelayanan dapat terus berlanjut sampai dengan akhir tahun anggaran.

6. Angkutan Penyeberangan Komersil

Selain kendala pada Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis terdapat juga beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Komersil, antara lain:

- a) Pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat;
- b) Beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa;
- c) Pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).



7. Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis

Faktor kendala dalam Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis, yaitu:

- a) Pada tahun anggaran 2021-2024 tidak terdapat pembangunan kapal penyeberangan perintis baru;
- b) Belum ada regulasi yang mengatur penetapan operator kapal sehingga sering terjadi keterlambatan operasional karena belum ada kesiapan operator kapal;
- c) Beberapa kapal yang telah diserahkan kepada Pemerintah Daerah tidak dirawat dengan baik mengakibatkan kapal rusak dan tidak dapat dioperasikan;
- d) *Cashflow* penyedia jasa yang kurang baik dapat menghambat proses pembangunan kapal dan mengakibatkan keterlambatan penyelesaian;
- e) Perubahan desain yang tanpa pengujian dan persetujuan dalam pembangunan kapal mengakibatkan kapal tidak sesuai dengan spesifikasi teknis dan dapat mengurangi kehandalan dalam operasional.

8. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan

Adapun hal-hal yang menjadi kendala dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan, antara lain:

- a) Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
- b) Curah hujan yang tinggi;
- c) Kurangnya tenaga kerja;
- d) *Cash Flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
- e) Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- f) Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- g) Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan.

9. Terminal Tipe A

Adapun beberapa kendala yang dihadapi, antara lain:

- a) Masih adanya pembangunan dan revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum selesai pada Triwulan I sehingga belum dapat dioperasikan, namun ditargetkan dapat selesai dan beroperasi pada Triwulan III atau Triwulan IV;



- b) Pengoperasian beberapa Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala status aset dan jalan akses;
- c) Masih banyaknya PO yang memilih menaik-turunkan penumpang di *pool* dan terminal bayangan.

10. Terminal Barang Umum

Adapun beberapa kendala yang dihadapi, antara lain:

- a) Pengoperasian Terminal Barang masih terkendala adanya gugatan lahan oleh warga;
- b) Penyelesaian pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) masih dalam tahap awal pengadaan lahan sehingga ditargetkan dapat dilakukan pembangunan pada tahun 2025;
- c) Penyelesaian pentahapan pembangunan pada beberapa terminal masih dalam tahap awal kontrak sehingga ditargetkan dapat selesai pada Triwulan III atau IV;
- d) Pembangunan lanjutan Terminal Barang pada Tahun Anggaran 2024 di Terminal Barang Internasional Motamasin, Wini, dan Aruk masih dalam tahap awal pengerjaan;
- e) Pengoperasian Terminal Barang lainnya masih terkendala belum selesainya proses pembahasan *cross-border agreement*.

11. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda, antara lain:

- a) Terdapat penyesuaian rencana lokasi pembangunan fasilitas pendukung di lapangan;
- b) Terdapat perubahan skema pelaksanaan kegiatan dari proses seleksi menjadi pengadaan langsung melalui *e-catalog*;
- c) Proses administrasi untuk pengadaan melalui *e-catalog* baru selesai dilakukan input data oleh LPPBMN pada minggu terakhir bulan Maret 2024.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

1. Adapun upaya yang akan dilakukan oleh **Direktorat Angkutan Jalan** untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
 - a) Mendorong pemerintah daerah atau operator angkutan umum untuk penyediaan angkutan lanjutan dari dan menuju layanan angkutan antarmoda KSPN;



- b) Melakukan koordinasi dan komunikasi yang baik dengan operator angkutan umum untuk dicarikan solusi bersama, seperti pengaturan keberangkatan dan kedatangan, rute yang dilalui, dan titik-titik transit;
- c) Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;
- d) Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;
- e) Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
- f) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);
- g) Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau (melalui aplikasi Mitra Darat);
- h) Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;
- i) Menyediakan atau memberikan subsidi angkutan jalan perintis bagi masyarakat di daerah yang saat ini belum terjangkau angkutan umum agar dapat meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
- j) Melakukan Rapat Kerja Teknis dengan BPTD terkait pelaksanaan pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis sesuai dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022;
- k) Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
- l) Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
- m) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang khususnya angkutan AKAP terkait standar pelayanan minimal angkutan AKAP;



- n) Memberikan penghargaan bagi perusahaan yang telah memberikan pelayanan Angkutan AKAP terbaik dan hukuman bagi perusahaan yang melakukan pelanggaran;
 - o) Meningkatkan hubungan kerjasama bilateral dengan negara yang berbatasan dalam menyediakan transportasi antar dua negara;
 - p) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN.
2. Upaya yang dilakukan oleh **Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan** untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
- a) Membuka lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Jangkar - Lembar, Jangkar - Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada PKN Gerbangkertosusilo (Surabaya dsk), KSPN Mandalika, PKN Mataram Raya dan PKN Kupang;
 - b) Membuka lintas perintis Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia dan Tomia – Binongko untuk menambah capaian lintas pada KSPN Wakatobi;
 - c) Membuka lintas perintis Sri Menanti – Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada KEK Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsk;
 - d) Memberi bantuan teknis untuk penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;
 - e) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
 - f) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
 - g) Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030;
 - h) Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
 - i) Mengevaluasi *load factor* dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial;



- j) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 - 2030 dan sesuai dengan target Renstra.
3. Adapun upaya yang akan dilakukan **Direktorat Prasarana Transportasi Jalan** untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
- a) Melakukan pemetaan dan pemerataan SDM sesuai dengan kebutuhan masing-masing Terminal Tipe A lewat proses penerimaan, mutasi dan promosi ASN;
 - b) Menetapkan lokasi Terminal Tipe A dan Terminal Barang baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;
 - c) Meningkatkan kegiatan *monitoring* pembangunan dan *monitoring* operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;
 - d) Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas dan target minimal operasi;
 - e) Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang;
 - f) Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
 - g) Mengupayakan percepatan penyelesaian administrasi, pembangunan jalan dan penetapan pengelola agar Terminal Barang segera bisa beroperasi;
 - h) Tetap mengupayakan penyelesaian pembangunan Terminal Barang untuk Umum sesuai sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 dengan target penyelesaian tahun 2024;
 - i) Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
 - j) Menambahkan rincian dokumen teknis dan desain fasilitas pendukung pada etalase pembangunan fasilitas pendukung dalam *e-catalog*;
 - k) Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
 - l) Meningkatkan kegiatan *monitoring* pembangunan fasilitas pendukung untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat;



- m) Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada Tahun 2024 adalah senilai Rp2.188.287.193.102,00. Anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 8,71% dari pagu Triwulan I Tahun 2024 yakni senilai Rp190.554.836.440,00.

2. Transportasi Laut

Rasio konektivitas transportasi laut diukur melalui jumlah pelabuhan laut yang disinggahi oleh angkutan laut untuk memastikan adanya layanan transportasi ke wilayah *hinterland* (wilayah pinggiran pendukung) pelabuhan tersebut antara lain sebagai berikut: trayek Angkutan Barang di Laut (Tol Laut), Angkutan Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut untuk Penumpang Kelas Ekonomi (PSO), Angkutan Laut Perintis, dan Angkutan Ternak.

Tabel II.4 Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	0,950	Tw. I	0,950	0,950	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2024

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Laut digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{\sum \text{Pelabuhan yang Telah Dilayani Angkutan Laut}}{\sum \text{Total Pelabuhan Laut yang Digunakan untuk Angkutan Laut}}$$

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, terdapat sebanyak 636 (enam ratus tiga puluh enam) lokasi pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan laut. Pada Triwulan I Tahun 2024 terdapat penambahan pelabuhan yang terlayani angkutan laut sebanyak 8 pelabuhan. Secara keseluruhan realisasi jumlah pelabuhan yang dilayani selama Januari s/d Maret 2024 menjadi 603 pelabuhan dari target 636 pelabuhan. Rasio konektivitas transportasi laut nasional pada



Januari sampai dengan Maret Tahun 2024 sebesar 0,95 dari target 0,95. Dengan demikian capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional mencapai 100%. Maka rasio konektivitas transportasi laut telah mencapai 0,950 atau persentase capaian sebesar 100%, yaitu:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,950}{0,950} \times 100\% = 100,000\%$$

Analisis Pencapaian Target

Pada Triwulan I tahun 2024, terdapat penambahan pelabuhan yang terlayani angkutan laut sebanyak 8 pelabuhan. Pada bulan Januari 2024, terdapat tambahan 7 pelabuhan, meliputi Teluk Sigintung (Seruyan), Pota, Pangandaran (Bojongsalawe), Mansinam, Mempawah, Moru, Palipi. Dengan demikian jumlah Pelabuhan yang dilayani selama Bulan Januari s.d Maret 2024 menjadi 603 pelabuhan dari target 636 pelabuhan. Maka dari itu rasio konektivitas transportasi laut nasional pada Januari sampai dengan Maret Tahun 2024 sebesar 0,95 sehingga persentase capaian kinerja sebesar 100%.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Secara keseluruhan Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Triwulan I Tahun 2024 sebesar 0,95. Keberhasilan pencapaian target didukung oleh peran aktif pemerintah daerah dalam mempromosikan keunggulan komoditas. Selain itu para pemilik barang masih mengandalkan angkutan laut dalam mendistribusikan barang. Di sisi lain dengan selesainya pembangunan maupun rehabilitasi fasilitas utama dan penunjang pelabuhan, mendorong pemerintah mengembangkan trayek perintis dan tol laut ke daerah-daerah tersebut.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut pada Tahun 2024 adalah senilai Rp1.636.817.135.358,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut belum terealisasi untuk memanfaatkan kegiatan layanan angkutan rede, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional (PEN), layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, dan layanan angkutan ternak prioritas nasional.



3. Transportasi Udara

Konektivitas transportasi udara dapat diwujudkan dengan kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara berupa pembangunan rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana bandar udara khususnya terkait dengan kegiatan peningkatan kapasitas bandar udara pendukung prioritas nasional.

Tabel II.5 Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	0,800	Tw. I	0,800	0,760	95,000	95,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2024

Capaian kinerja pada Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara dihitung melalui cara sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{\text{BUNB DN} + \text{BUPR} + (\text{BUND DN dan BUPR})}{\text{RINBU} + \text{BUPRTR}}$$

Pada Triwulan I Tahun 2024 data pelayanan bandar udara adalah sebagai berikut:

- **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah 64 (enam puluh empat) bandar udara;
- **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah 161 (seratus enam puluh satu) bandar udara;
- **BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah 52 (lima puluh dua) bandar udara;
- **RINBU** adalah Jumlah bandar udara dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 166 Tahun 2019 tentang Rencana Induk Nasional Bandar Udara, sejumlah 301 (tiga ratus satu) bandar udara;
- **BUPRTR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU), sejumlah 60 (enam puluh) bandar udara.

Maka realisasi Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2024:



$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{64 + 161 + 52}{301 + 60} = 0,760$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,760}{0,800} \times 100\% = 95,000\%$$

Analisis Pencapaian Target

Pada triwulan I tahun 2024, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas antar wilayah sebesar 95,00% dengan nilai realisasi rasio konektivitas sebesar 0,760 terhadap target sebesar 0,80.

Potensi Permasalahan

Pada Triwulan I Tahun 2024, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas antar wilayah sebesar 95,00% dengan nilai realisasi rasio konektivitas sebesar 0,760 terhadap target sebesar 0,80. Tidak tercapainya target konektivitas transportasi udara pada Triwulan I Tahun 2024 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- 1) Berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara, mengakibatkan jumlah rute yang harus dilayani tidak sebanding dengan jumlah pesawat udara yang beroperasi;
- 2) Pengurangan frekuensi PPRP oleh maskapai penerbangan pada periode Winter 2023 sehingga terdapat rute yang tidak dilayani;
- 3) Terdapat Bandar Udara baru yang sudah diselesaikan dan diresmikan di tahun 2023 yang hanya bersifat relokasi sehingga tidak menambah pencapaian target rasio konektivitas antar wilayah, didukung oleh beberapa kegiatan sebagai berikut:
 - Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan *monitoring* serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
 - Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024;
 - Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;



- Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Bidang Navigasi Penerbangan terutama terkait dengan ruang udara yang dilayani.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan konektivitas transportasi udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan langkah strategis sebagai berikut:

1. Menerapkan *multi-airlines system*, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara apabila hanya dilayani oleh satu Badan Usaha Angkutan Udara;
2. Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan laut dan darat sehingga konsep multimoda terwujud guna mendukung transportasi udara termasuk di daerah-daerah 3T;
3. Meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah dalam rangka pertukaran informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;
4. Program penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis yang melayani penumpang dan kargo dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas melalui mekanisme subsidi.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Udara pada Tahun 2024 adalah senilai Rp4,357,998,757,000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran Rasio Konektivitas Udara sebesar Rp400,180,439,398,00 atau sekitar 9,18%.

4. Transportasi Perkeretaapian

Capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dihitung berdasarkan perbandingan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN yang terhubung jaringan kereta api terhadap jumlah rencana PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN sesuai RIPNAS.



Tabel II.6 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	0,460	Tw. I	0,450	0,450	100,000	97,826

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Antar Wilayah Transportasi} = \frac{\text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN terhubung jaringan KA pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah rencana PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN terhubung jaringan KA Sesuai RIPNAS}}$$

Pusat Kegiatan Nasional (PKN) adalah kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional, atau beberapa provinsi.

Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) adalah kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala provinsi atau beberapa kabupaten/kota.

Simpul Transportasi adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau dan/atau bandar udara.

Kawasan Strategis Nasional (KSN) adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang ditetapkan sebagai warisan dunia.

Rasio Konektivitas Perkeretaapian pada Triwulan I Tahun 2024 diperoleh sebesar 0,45 dengan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional sebanyak 67 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 51 lokasi, simpul bandara 6 lokasi, simpul pelabuhan 10 lokasi) dibandingkan target Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 149 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 104 lokasi, simpul bandara 16 lokasi, simpul pelabuhan 29 lokasi).

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024, ditetapkan target rasio konektivitas antar wilayah transportasi perkeretaapian sebesar 0,460 dengan jumlah target PKN/PKW/Simpul



Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api sebanyak 68 lokasi. Terdapat 1 rencana penambahan konektivitas jaringan kereta api pada Tahun 2024 yaitu akses menuju PKW Muara Satu.

Rincian target dan realisasi pada Triwulan I Tahun 2024 sebagai berikut:

$$\text{Target Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{67 \text{ Wilayah}}{149 \text{ Wilayah}} = 0,450$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,450}{0,450} \times 100\% = 100,000\%$$

Analisis Pencapaian Target

Pada Tahun 2024, pencapaian kinerja rasio konektivitas antar wilayah yang ditargetkan penambahan pada Tahun 2024 masih berproses dengan uraian sebagai berikut:

- a. Konektivitas PKW Sawahlunto didukung dengan kegiatan reaktivasi jalur kereta api Sawahlunto – Muarokalaban dimana masih berproses permohonan pengujian prasarana perkeretaapian dengan progres bahwa telah dilakukan verifikasi terhadap kelengkapan dokumen persyaratan pengujian oleh Direktorat teknis namun masih terdapat dokumen yang perlu dilengkapi dan ditindaklanjuti oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang dan PT. KAI.

Reaktivasi jalur kereta api tersebut telah selesai dilakukan oleh PT. KAI berupa peningkatan jalur KA dengan penggantian wesel dari R.33 menjadi R.42 di Stasiun Muarokalaban dan Stasiun Sawahlunto, peningkatan jalur KA di emplasemen Stasiun Muarokalaban dari R.25 bantalan besi menjadi R.42 Bantalan Beton serta juga beberapa lokasi pada lintas jalur kereta api Sawahlunto – Muarokalaban. Uraian lingkup pekerjaan yang telah selesai dilaksanakan meliputi:

- 1) Peningkatan wesel dari R.33 menjadi R.42 di Stasiun Muarokalaban dan Stasiun Sawahlunto sebanyak 5 unit;
 - 2) Peningkatan Jalan Rel di emplasemen Stasiun Muaro Kalaban di jalur 1 Sepanjang 150 meter dari R.25 bantalan besi menjadi R.42 Bantalan Beton;
 - 3) Pekerjaan perkuatan lereng dengan menggunakan bronjong.
- b. Konektivitas PKW Lhokseumawe (Kecamatan Muara Satu) dengan kegiatan pendukung berupa pembangunan jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu telah selesai



100% yang terdiri dari pembangunan jalur KA sepanjang 8 km'sp dengan lebar spoor 1.435 mm. Posisi sampai dengan Triwulan I Tahun 2024 adalah telah diajukan permohonan pengujian serta telah dilakukan verifikasi terhadap dokumen persyaratan pengujian oleh Direktorat Teknis namun masih terdapat dokumen persyaratan yang perlu ditindaklanjuti dan dilengkapi oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Medan. Terhadap kekurangan dokumen persyaratan pengujian tersebut, Direktorat Teknis telah mengirimkan surat permintaan kelengkapan dokumen pengujian dengan nomor KA.605/1/24/K3/DJKA/2024 pada tanggal 6 Maret 2024 dengan batas waktu penyampaian kelengkapan dokumen persyaratan pengujian sampai dengan 30 hari kerja setelah penetapan surat permintaan. Selain itu, pada Tahun 2024 juga telah dianggarkan dukungan pembiayaan perpanjangan layanan perintis kereta api sampai dengan Stasiun Muara Satu, Lhokseumawe.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Upaya peningkatan kinerja terhadap pencapaian rasio konektivitas antar wilayah pada periode berikutnya, antara lain:

- a. Koordinasi lanjut dan pembahasan terhadap pemenuhan dokumen persyaratan pengujian jalur kereta api Krueng Geukeuh – Muara Satu dan Sawahlunto – Muarokalaban;
- b. *Monitoring* dan evaluasi kegiatan pendukung konektivitas diantaranya di lokasi Bandar Tinggi-Kuala Tanjung (percepatan penyelesaian lahan) dan Makassar – Parepare (percepatan penyelesaian dokumen teknis untuk kegiatan lanjutan, termasuk pemantauan hasil penanganan amblesan segmen Barru - Takkalasi).

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

- 1) Percepatan penyelesaian ketentuan teknis penyelenggaraan trem otonom untuk mendukung persiapan *showcase* di wilayah IKN;
- 2) Penyiapan Rencana Strategis Bidang Perkeretaapian Tahun 2025- 2029 untuk menjadi acuan usulan kegiatan pendukung konektivitas perkeretaapian.



b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:

Diusulkan pemenuhan kebutuhan anggaran Tahun 2024 untuk pekerjaan MTT di lokasi pembangunan jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu dengan optimalisasi sisa anggaran.

c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai

Diusulkan penempatan pegawai yang kompeten (inspektur perkeretaapian) untuk peningkatan pengawasan kegiatan pembangunan prasarana perkeretaapian

Perbandingan Kinerja di Level Nasional/Internasional

Analisa perbandingan kinerja dilakukan dengan membandingkan capaian kinerja Rasio Konektivitas Antar Wilayah bidang perkeretaapian dengan Rasio Konektivitas level Kementerian Perhubungan/Nasional. Nilai Rasio Konektivitas Nasional dihitung berdasarkan bobot rasio konektivitas yang tertuang pada dokumen Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 meliputi transportasi perkotaan bobot 5% dan transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 23,75%. Perbandingan nilai rasio periode Triwulan I Tahun 2024 diuraikan pada tabel berikut:

Tabel II.7 Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,763
2	Perkeretaapian	0,450

Untuk perbandingan titik yang terkoneksi, transportasi perkeretaapian memberikan dukungan konektivitas wilayah sebanyak 67 titik dari jumlah 1.010 titik (6,63%) yang terhubung secara nasional meliputi 134 titik Kawasan Strategis Nasional, Daerah Terpencil Perbatasan Kepulauan dan Pusat Kegiatan Nasional, 595 Pelabuhan serta 281 Bandar Udara. Mengacu pada hal tersebut, dukungan konektivitas dari transportasi perkeretaapian masih minim diantaranya karena masih terbatas di wilayah pulau Jawa, sebagian pulau Sumatera dan pulau Sulawesi (hanya melayani di 12 provinsi).



Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2024 adalah senilai Rp2.332.798.208.000,00. Untuk Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp360.034.653.768,00 atau 15,43% dari alokasi Triwulan I Tahun 2024.

Sasaran 2 : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

Kinerja ini diukur dengan 2 (dua) indikator kinerja, yakni: Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi dan *On Time Performance* Layanan Transportasi.

IKSS 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

Sesuai Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, mengamanatkan kepada seluruh institusi pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, untuk melakukan Survei Kepuasan Masyarakat sebagai tolak ukur keberhasilan penyelenggaraan pelayanan.

**Tabel II.8 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi
Triwulan I Tahun 2024**

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan			Kinerja 2024 (%)	
				Tw	Target	Realisasi		
SS2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi								
IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	%	88,500	Tw. I	88,500	94,310	106,565	106,565

Sumber: PPTB, 2024

Sebagai tindak lanjut dari kedua peraturan tersebut, Kementerian PAN-RB telah menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik. Kategori mutu pelayanan dan kinerja pelayanan dapat digolongkan sebagai berikut:



Tabel II.9 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

No	Nilai Interval	Nilai Konversi	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan
1	1,0000 – 2,5996	25,00 – 64,99	D	Tidak Baik
2	2,6000 – 3,0640	65,00 – 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 – 3,5320	76,61 – 88,30	B	Baik
4	3,5324 – 4,0000	88,31 – 100,00	A	Sangat Baik

Sumber: Permen PAN-RB No.17/2017

Dalam upaya perbaikan kinerja layanan secara berkelanjutan, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan melakukan Survei Kepuasan Masyarakat pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Sejalan dengan perkembangan teknologi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan bekerjasama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Hukum dan HAM dalam rangka pemanfaatan aplikasi survei secara elektronik berupa Aplikasi 3A Survey Management IPK-IKM, sehingga pelaksanaan survei kepuasan masyarakat dapat dilakukan secara elektronik dan hasilnya dapat dipantau secara *real time* melalui website: <https://skm.dephub.go.id>.

Analisis Pencapaian Target

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024, bahwa capaian perhitungan dilakukan terhadap 4 (empat) layanan transportasi yaitu Transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara dan Transportasi Perkeretapian, dengan hasil rekapitulasi laporan Survei Kepuasan Masyarakat Elektronik Kementerian Perhubungan pada tiap akhir tahun.

Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) periode tahun 2024 melalui <https://skm.dephub.go.id> adalah dengan nilai rata-rata capaian sebesar **94,31** dan rata-rata partisipasi lokus mencapai **302** atau **27,5%** dari 1.098 lokus dengan total responden sebanyak **30.548** orang, termasuk dalam kategori **mutu layanan A** dengan nilai kinerja unit pelayanan **Sangat Baik**, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.10 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan I Tahun 2024

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	CAPAIAN	% KINERJA
Januari	93,88	A	93,88	106,08%
Februari	94,50	A	94,50	106,78%



BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	CAPAIAN	% KINERJA
Maret	94,54	A	94,54	106,82%
Rata-Rata	94,31	A	94,31	106,56%

Sumber: <https://skm.dephub.go.id> (Posisi Maret 2024)

Capaian nilai indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan sepanjang Triwulan I Tahun 2024 adalah sebesar 94,31 dengan Kategori A (Sangat Baik) sehingga capaian kinerja menjadi 106,56%.

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi di masa mendatang, akan dilakukan upaya berupa sosialisasi, *monitoring*, evaluasi dan pendampingan terkait pelaksanaan SKM pada seluruh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan secara berkala.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2023 adalah senilai Rp316.528.000,00 yang akan dialokasikan sampai akhir tahun. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran sebesar Rp85.656.951,00 atau sekitar 27,06%.

IKSS 2.2 On Time Performance Layanan Transportasi

IK ini merupakan rata-rata dari *on time performance* transportasi darat (baik angkutan jalan maupun SDP), transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi perkeretaapian.

Capaian *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi pada Triwulan I Tahun 2024, memiliki target 73,034% dan realisasinya sebesar 81,578% atau mencapai 111,699% dari target Triwulan I Tahun 2024. Pencapaian IKSS ini merupakan kontribusi dari sub sektor transportasi darat (baik transportasi jalan maupun SDP), laut, udara dan perkeretaapian, dan semua sektor transportasi telah mencapai target yang ditetapkan dengan rinciannya adalah sebagai berikut:



Tabel II.11 Prosentase Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Triwulan I Tahun 2024

IKSS	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)	
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)		
SS2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi								
IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,034	Tw. I	73,034	81,578	111,699	111,699
	2) Transportasi Darat							
	a. Angkutan Jalan		33,655		33,655	49,086	145,851	145,851
	b. Angkutan SDP		83,513		83,513	83,533	100,024	100,024
	3) Transportasi Laut		85,000		85,000	96,000	112,941	112,941
	4) Transportasi Udara		72,500		72,500	85,430	117,834	117,834
	5) Transportasi Perkeretaapian		90,500		90,500	93,840	103,901	103,901

Sumber: Hasil Analisis, 2024

1. Transportasi Darat

On time performance layanan transportasi darat merupakan ketepatan waktu pelayanan angkutan jalan dan SDP untuk seluruh wilayah di Indonesia.

1) OTP Angkutan Jalan

Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan Jalan merupakan kinerja ketepatan waktu yang diukur pada layanan subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *buy the service*. Data ketepatan waktu diperoleh berdasarkan pencatatan yang dilaksanakan melalui *Fleet Management System*, yakni proyek subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*. Sistem ini mensinergikan antara perangkat telematika berbasis satelit yang dipasang di setiap bus dengan *platform* yang dikembangkan oleh Direktorat Angkutan Jalan. Perangkat telematika akan mencatat waktu tiba setiap bus pada masing-masing halte yang dilewati dan kemudian sistem akan melakukan kalkulasi berdasarkan waktu *headway* antar bus yang telah ditentukan.

Tabel II.12 OTP Angkutan Jalan Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2.2. OTP Angkutan Jalan	%	33,655	Tw. I	33,655	40,086	145,851	145,851

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Rumus dalam menghitung Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan Jalan digunakan rumus sebagai berikut:



$$\text{Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Angkutan Jalan} = \frac{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun}}{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) dalam 1 tahun}} = X \times 100\%$$

Keterangan :

- a) Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun dan Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun terhitung otomatis oleh Aplikasi *Fleet Management* yang dapat diakses melalui Mitra Darat;
- b) OTP yang dimaksud adalah perhitungan layanan bus yang tiba pada *range* 7-12 menit, sedangkan *early time* kondisi 0-7 menit dan late lebih dari 12 menit tidak masuk perhitungan;
- c) Jumlah Pelayanan BTS tahun 2024 dilakukan pada 10 kawasan perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat, yaitu:
 1. BTS Kota Medan;
 2. BTS Kota Denpasar;
 3. BTS Kota Palembang;
 4. BTS Kota Yogyakarta;
 5. BTS Kota Surakarta;
 6. BTS Kota Makassar;
 7. BTS Kota Banyumas;
 8. BTS Kota Bandung;
 9. BTS Kota Banjarmasin;
 10. BTS Kota Surabaya

Dari hasil *output* sistem *fleet management system* diperoleh capaian OTP Transportasi Perkotaan Triwulan I Tahun 2024 pada 10 (sepuluh) kota adalah sebagai berikut:

Tabel II.13 Pencapaian On Time Performance (OTP) Angkutan Jalan Triwulan I Tahun 2024

No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP Operator (%)	Realisasi OTP (%)
1	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	46,26	51,06
2	BTS Kota Palembang	Trans Musi	19,14	53,52
		Trans Global Mandiri	64,10	
		Trans Global Mandiri (LRT)	40,24	
3	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	46,07	46,07
4	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	58,45	58,45
5	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	55,00	47,13
		Transport Global Mandiri	31,36	
6	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	44,94	44,94
7	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	54,26	54,26
8	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	31,56	31,56



No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP Operator (%)	Realisasi OTP (%)
9	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	56,43	56,43
10	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	42,25	47,44
		Pusaka Burung Besar	50,91	
Jumlah OTP Transportasi Perkotaan (BTS)				49,09

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Sebagaimana rincian dalam Tabel II.13, jumlah total nilai realisasi OTP dari 10 (sepuluh) kota di atas sebesar 490,86%, sehingga realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Triwulan I Tahun 2024 adalah sebagai berikut :

$$\text{OTP Angkutan Jalan} = \frac{490,86}{10} \times 100\% = 49,086\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{49.086}{33.655} \times 100\% = 145,851\%$$

Analisis Pencapaian Target

Pada Triwulan I Tahun 2024, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, terdapat 5 (lima) layanan BTS Perkotaan dengan realisasi OTP di bawah rata-rata yaitu BTS Kota Jogjakarta, BTS Kota Surakarta, BTS Kota Banyumas, BTS Kota Banjarmasin, dan BTS Kota Bandung.

Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 5 (lima) layanan BTS perkotaan di atas dibawah nilai rata-rata adalah penggunaan jalur bercampur (*mix traffic*) dengan lalu lintas kendaraan lainnya memberikan dampak pada waktu tiba armada BTS pada titik-titik tertentu. Walau keterlambatan hanya terjadi sepersekian detik, namun perhitungan tetap dikategorikan sebagai keterlambatan (*late*) jika lebih dari 12 menit sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

Adapun faktor-faktor yang berpengaruh bagi keberhasilan pencapaian indikator kinerja persentase capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan adalah sebagai berikut:



1. Adanya Kebijakan *Rerouting* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah di beberapa koridor layanan BTS menyebabkan peningkatan terhadap waktu tempuh layanan BTS sehingga menjadi lebih optimal;
2. Dengan adanya *Fleet Management System* dapat meningkatkan fungsi pengawasan, efektifitas layanan, serta memberikan pendekatan teknologi terhadap layanan;
3. Modernisasi peralatan dalam armada layanan BTS dapat memudahkan untuk melakukan *monitoring* terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) terutama terkait *On Time Performance* (OTP).

Potensi Permasalahan

Faktor-faktor yang menjadi kendala pada indikator kinerja persentase capaian *On Time Performance* Transportasi Perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Adanya migrasi teknologi dari Teman Bus ke Mitra Darat memerlukan waktu penyesuaian komponen teknologi yang ada;
2. Belum terpadunya antara layanan angkutan umum perkotaan *Buy The Service* sebagai *Trunk Line* (Trayek Utama dengan Angkutan Pengumpan (*Feeder*)) seperti angkot dan belum maksimalnya dukungan dari *Feeder* sehingga dapat mempengaruhi waktu tempuh layanan BTS;
3. Dinamika masyarakat di lapangan yang sering terjadi sehingga sering dilakukan pengalihan rute sementara.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pemerintah Daerah perlu melakukan upaya *Push Strategy* salah satunya dengan mengakomodir layanan angkot eksisting untuk menjadi *Feeder* Layanan BTS;
2. Perlu dilakukan *rerouting* untuk meningkatkan fasilitas integrasi antar koridor sehingga *ridership* bisa meningkat;
3. Perlu konsolidasi terkait halte yang tidak bisa digunakan karena resistensi beberapa kelompok masyarakat.



Pemanfaatan Anggaran

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan adalah senilai Rp535.934.071.000,00 yang telah terealisasi sebesar 10,61% atau senilai Rp56.872.885.229,00, yakni:

- Subsidi perkotaan *Buy The Service*;
- Fleet Management System* operasional angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service*;
- Kegiatan Sewa Perangkat *Tap on Bus* dan Jasa *Settlement* beserta Rekonsiliasi Data Pembayaran Tarif Layanan *Buy The Service*;
- Pendampingan manajemen proyek pengembangan angkutan massal berbasis jalan di kawasan perkotaan.

2) OTP Angkutan SDP

Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP merupakan persentase jumlah jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan yang tepat waktu pada lintas penyeberangan utama dibandingkan seluruh jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan pada lintas penyeberangan utama dalam 1 (satu) tahun.

Tabel II.14 OTP Angkutan SDP Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2.2. OTP Angkutan SDP	%	83,513	Tw. I	83,513	83,533	100,024	100,024

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Untuk menghitung Persentase OTP Angkutan SDP digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Persentase Capaian } \textit{On Time Performance} \textit{ (OTP) Angkutan SDP} = \frac{\text{Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama}}{\text{Jumlah pelayaran dalam 1 tahun pada 7 lintas utama}} = \text{X } 100\%$$



OTP Angkutan SDP diukur pada 7 (tujuh) lintas utama, yaitu: Merak-Bakauheni; Ketapang-Gilimanuk; Padangbai-Lembar; Tanjung Api-Api-Tanjung Kelian; Kayangan-Pototano; Bajoe-Kolaka; dan Kariangau-Penajam.

Pencapaian OTP Angkutan SDP Triwulan I Tahun 2024 pada angkutan penyeberangan pada 7 (tujuh) lintas utama adalah sebagai berikut:

Tabel II.15 Pencapaian *On Time Performance (OTP)* Angkutan SDP Triwulan I Tahun 2024

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	18.498	14.879	80,44%
2.	Padangbai – Lembar	1.540	1.283	83,31%
3.	Bajoe – Kolaka	503	428	85,09%
4.	Ketapang – Gilimanuk	36.868	30.842	83,66%
5.	Kariangau – Penajam	16.816	14.379	85,51%
6.	Tanjung Api-Api – Tanjung Kelian	1.479	1.281	86,61%
7.	Kayangan Pototano	7.130	6.102	85,58%
Total		82.834	69.194	83,53%

Sumber: data olahan Direktorat TSDP, 2024

Sehingga capaian OTP Angkutan SDP Triwulan I Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{OTP Angkutan SDP} = \frac{69.194}{82.834} \times 100\% = 83,533$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{83,533}{83,513} \times 100\% = 100,024\%$$

Analisis Pencapaian Target

Pada triwulan I tahun 2024 IKP *On Time Performance (OTP)* Transportasi SDP memiliki target sebesar 83,513. Angka tersebut diperoleh dari Realisasi Tahun sebelumnya, kemudian menggunakan asumsi bahwa nilai target minimal sama dengan tahun sebelumnya. Sehingga pada tahun 2024, memiliki target sebesar 83,513. Pencapaian *On Time Performance (OTP)* Transportasi SDP tahun 2024 pada angkutan penyeberangan pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,533.

Potensi Permasalahan

Beberapa kendala yang dihadapi dalam pencapaian *On Time Performance (OTP)* Transportasi SDP, antara lain:



1. Pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik ;
2. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
3. Pada beberapa lintas kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;
4. Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Upaya untuk meningkatkan kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah-langkah, sebagai berikut:

- 1) Melaksanakan kegiatan sosialisasi/bimbingan teknis Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Penyeberangan;
- 2) Menerapkan pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
- 3) Berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;
- 4) Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;
- 5) Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;
- 6) Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.

Pemanfaatan Anggaran

Adapun anggaran terkait *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024, yang terdiri dari kegiatan:



- a) Pengawasan Pelaksanaan dan Pemeriksaan kegiatan Insidental Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi yaitu senilai Rp150.000.000 realisasi anggaran sebesar Rp51.683.200 atau 34,46%;
- b) Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyeberangan Baru yaitu senilai Rp125.000.000 realisasi anggaran sebesar Rp32.640.516 atau 26,11%.

2. Transportasi Laut

Persentase Pencapaian Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan (*On Time Performance/* OTP) transportasi laut merupakan rata-rata persentase dari pencapaian kinerja di pelabuhan yang terdiri dari pencapaian kinerja pelayanan kapal (pencapaian *Waiting Time* (WT) dan pencapaian *Approach Time* (AT)) dan pencapaian kinerja di terminal (pencapaian *Effective Time : Berthing Time* (ET:BT)).

Tabel II.16 OTP Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2 OTP Transportasi Laut	%	85,000	Tw. I	85,000	96,000	112,941	112,941

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2024

Rumus Perhitungan *On Time Performance* (OTP) Transportasi Laut yaitu:

$$\text{OTP Transportasi Laut} = \frac{\text{Pencapaian WT} + \text{Pencapaian AT} + \text{Pencapaian (ET:BT)}}{3} \times 100\%$$

Keterangan:

- a. *Waiting Time* (WT) merupakan selisih waktu antara waktu penetapan kapal masuk di area lego jangkar dengan waktu saat pandu naik ke atas kapal (*Pilot on Board/POB*) pada pelayanan kapal masuk ke pelabuhan. *Waiting Time* (WT) disajikan dalam satuan jam;

$$\text{Pencapaian WT Pelabuhan} = \frac{\text{Capaian WT pada Terminal/Pelabuhan}}{\text{Standar WT pada Terminal/Pelabuhan}} \times 100\%$$

- b. *Approach Time* (AT) merupakan waktu perjalanan untuk kapal masuk dan/atau kapal keluar dari dan/atau ke pelabuhan untuk kapal masuk ke pelabuhan dihitung saat kapal mulai



bergerak dari lokasi lego jangkar sampai saat ikat tali di tambatan (*first line*), sedangkan untuk kapal keluar dihitung mulai lepas tali (*last line*) sampai kapal mencapai area ambang luar (keluar dari area lego jangkar). *Approach Time* (AT) disajikan dalam satuan jam;

$$\text{Pencapaian AT Pelabuhan} = \frac{\text{Capaian AT pada Terminal/Pelabuhan}}{\text{Standar AT pada Terminal/Pelabuhan}} \times 100\%$$

c. *Effective Time Berthing Time* (ET:BT) atau rasio waktu kerja kapal di tambatan merupakan perbandingan waktu kapal bekerja efektif di dermaga (terminal) dengan waktu kapal selama di tambatan dermaga (terminal). *Effective Time Berthing Time* (ET:BT) disajikan dalam satuan persentase (%).

$$\text{Pencapaian ET:BT Pelabuhan} = \frac{\text{Capaian (ET:BT) pada Terminal/Pelabuhan}}{\text{Standar (ET:BT) pada Terminal/Pelabuhan}} \times 100\%$$

Target pencapaian *On Time Performance* pada Tahun 2024, sebesar 85,000% yang berarti bahwa *On Time Performance* Triwulan I Tahun 2024 diharapkan dapat mencapai 85,000% dari standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang telah ditetapkan. Realisasi *On Time Performance* (OTP) Sektor Transportasi Laut terdiri dari:

$$\text{Capaian AT Pelabuhan} = \frac{96,000\%}{85,000\%} \times 100\% = 112,941\%$$

$$\text{Capaian WT Pelabuhan} = \frac{99,000\%}{85,000\%} \times 100\% = 116,470\%$$

$$\text{Capaian (ET:BT) Pelabuhan} = \frac{93,000\%}{85,000\%} \times 100\% = 109,411\%$$

Sehingga diperoleh:

$$\text{OTP Angkutan Laut} = \frac{95\% + 93\% + 100\%}{3} \times 100\% = 96\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{112,941\% + 116,470\% + 109,411\%}{3} \times 100\% = 112,941\%$$



Perhitungan *Approach Time* (AT) di peroleh dari Capaian AT pada Pelabuhan dibagi standar AT pada Pelabuhan dikali 100 persen. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi *approach time* sebesar 112,941%.

Perhitungan *Waiting Time* (WT) diperoleh dari Capaian WT pada Pelabuhan dibagi standar WT pada Pelabuhan dikali 100 persen. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi *waiting time* sebesar 116,470%.

Effective Time Berthing (ET:BT) diperoleh dari Capaian ET:BT pada Pelabuhan dibagi standar pada Pelabuhan dikali 100 persen. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi *effective time berthing* sebesar 109,411%.

Analisis Pencapaian Target

Nilai WT dan AT diperoleh dari realisasi pelayanan pemanduan di pelabuhan. Ketersediaan Tenaga Pandu dan kondisi geografis alur pelayaran mempengaruhi tingkat pelayanan pandu. Permintaan pemanduan secara bersamaan namun tidak didukung oleh ketersediaan tenaga pandu akan menghambat capaian WT, sedangkan kondisi alur Pelayanan yang berkelok serta arus pasang surut juga dapat menghambat capaian AT. Nilai ET:BT merupakan perbandingan waktu kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal (ET) dengan waktu kapal tambat di dermaga (BT). Pencapaian ET:BT sangat dipengaruhi oleh faktor cuaca dan tenaga kerja di pelabuhan. Saat terjadi hujan, maka aktifitas kegiatan bongkar muat akan dihentikan sementara. Penggunaan tenaga kerja di pelabuhan masih dominan, sehingga aktifitas bongkar muat di pelabuhan akan terhambat dengan menurunnya produktifitas Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di pelabuhan.

Adapun target Persentase *On Time Performance* pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul Tahun 2023, sebesar 85,00%. Pencapaian pada Triwulan I, sebesar 96,00% sehingga prosentase pencapaian terhadap target sebesar 112,941%.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Adapun upaya-upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja dimasa mendatang adalah dengan melakukan kegiatan Bimbingan Teknis Standar Kinerja Operasional Pelabuhan untuk meningkatkan angka realisasi yang tercatat, dan juga menghimbau UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk menerbitkan/merubah standar kinerja yang disesuaikan kondisi operasional pelabuhan.



Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Indikator *On Time Performance* Transportasi Laut pada Tahun 2024 adalah senilai Rp1.560.972.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 23,00% yakni senilai Rp364.357.000,00, yang dimanfaatkan untuk Evaluasi Standar Kinerja Operasional Pelabuhan, Bimtek Standar Kinerja Operasional Pelabuhan, serta Studi Penyusunan Pedoman Teknis Perhitungan, Penetapan dan, Pelaporan Capaian Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

3. Transportasi Udara

Ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance/OTP*) adalah kesesuaian waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

Tabel II.17 OTP Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2.2 OTP Transportasi Udara	%	72,500	Tw. I	72,500	85,430	117,834	117,834

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2024

Indikator kinerja *On Time Performance* (OTP) transportasi udara ini dihitung dalam satuan persentase (%) dihitung dengan menggunakan formula sebagai berikut:

$$\text{On Time Performance (OTP) Transportasi Udara} = \frac{\text{Jumlah Penerbangan Tepat Waktu}}{\text{Jumlah Total Penerbangan}} \times 100\%$$

Jumlah penerbangan tepat waktu dihitung berdasarkan jumlah penerbangan tepat waktu pada armada pesawat udara nasional yang beroperasi pada tahun berjalan. Sementara jumlah total penerbangan adalah jumlah total penerbangan dalam periode tahun berjalan.

Terdapat 7 (tujuh) badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, yakni PT. Batik Air, PT. Citilink, PT. Garuda Indonesia, PT. Indonesia Air Asia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, dan PT. Sriwijaya Air yang menjadi tolok ukur capaian *On Time Performance*. Secara



lengkap dapat dijelaskan terkait OTP, *Delay* dan *Cancel* secara kumulatif pada periode 01 Januari s/d 31 Maret Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II.18 Total Jumlah Penerbangan 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri

No	Airlines	Total Penerbangan	Tepat Waktu		Keterlambatan		Pembatalan	
			Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
1	PT. Batik Air Indonesia	15.705	13461	85,71%	2233	14,22%	11	0,07%
2	PT. Citilink Indonesia	22.093	20275	91,77%	1818	8,23%	0	0,00%
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	14.021	12517	89,27%	1502	10,71%	2	0,01%
4	PT. Indonesia AirAsia	2.866	2663	92,92%	203	7,08%	0	0,00%
5	PT. Lion Mentari Airlines	21.698	16404	75,60%	5273	24,30%	21	0,10%
6	PT. Nam Air	1.184	928	78,38%	214	18,07%	42	3,55%
7	PT. Sriwijaya Air	918	798	86,93%	100	10,89%	20	2,18%
TOTAL		78.485	67.046	85,43%	11.343	14,45%	96	0,12%

Sumber: Direktorat Angkutan Udara, 2024

Dengan total penerbangan yang tepat waktu sebanyak 67.046 penerbangan dari jumlah total penerbangan 78.485 penerbangan, maka didapatkan hasil nilai OTP transportasi udara adalah sebesar 85,43%, dengan capaian kinerja sebesar 117,83% dari target OTP yang ditetapkan Triwulan I Tahun 2024 sebesar 72,50%. Adapun perhitungannya sebagai berikut:

$$\text{OTP Transportasi Udara} = \frac{67.046 \text{ Penerbangan}}{78.485 \text{ Penerbangan}} \times 100\% = 85,430\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{85,430\%}{72,500\%} \times 100\% = 117,834\%$$

Analisis Pencapaian Target

Dari target *On Time Performance* Tahun 2024 yang ditetapkan sebesar 72,500%, diperoleh realisasi *On Time Performance* pada Triwulan I Tahun 2024 sebesar 85,430% dengan persentase capaian sebesar 117,834%. Hal ini menunjukkan capaian *On Time Performance* Ditjen Perhubungan Udara sudah baik.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Dalam rangka pencapaian target *On Time Performance* (OTP) sektor transportasi udara dilakukan beberapa hal sebagai berikut:



1. Regulator (Ditjen Perhubungan Udara)

Meningkatkan pengawasan dan pengendalian kepada Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara bandar udara, dan penyelenggara navigasi penerbangan terkait penyelenggaraan operasional angkutan udara.

2. Operator Angkutan Udara (Badan Usaha Angkutan Udara)

- a. Secara konsisten melaksanakan operasional penerbangannya sesuai dengan penetapan pelaksanaan rute penerbangan yang sudah diberikan;
- b. Wajib melakukan penyesuaian penetapan pelaksanaan rute penerbangan apabila slotnya dihapus, berupa perubahan persetujuan rute penerbangan (pengurangan frekuensi) atau pencabutan persetujuan rute penerbangan;
- c. Dapat mengajukan kembali permohonan penambahan kapasitas berupa penambahan frekuensi penerbangan atau permohonan rute baru apabila terdapat peningkatan *demand*;
- d. Melakukan pengecekan dan memastikan kesiapan (kelaikudaraan) armada yang dioperasikan;
- e. Meningkatkan koordinasi dengan pihak bandara dan pihak penyelenggara navigasi penerbangan jika terjadi perubahan operasional penerbangan;
- f. Melakukan perencanaan dan pelaksanaan rute penerbangan agar efektif dan efisien dalam operasional penerbangan.

3. Penyelenggara Bandar Udara

- a. Menyediakan dan memastikan fasilitas sisi darat dan sisi udara berfungsi dengan baik;
- b. Menyediakan dan memastikan terpenuhinya fasilitas *pre flight* dan *post flight* sesuai jumlah penerbangan.

4. Penyelenggara Navigasi Penerbangan

Mengoptimalkan pengawasan dan pengendalian terhadap implementasi *air traffic flow management* dan *Airport Collaborative Decision Making*, yakni kolaborasi antara operator bandara, penyedia jasa navigasi penerbangan, maskapai, penyedia jasa *ground handling* dan *stakeholder* lainnya guna meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam operasional penerbangan.



Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk OTP Transportasi Udara pada Tahun 2024 adalah senilai Rp784,228,527,000,00. Pada Triwulan I, realisasi anggaran untuk OTP Transportasi Udara pada Tahun 2024 sebesar 8,53% yakni senilai Rp66,910,411,485,00.

4. Transportasi Perkeretaapian

On Time Performance (OTP) atau ketepatan waktu pelayanan transportasi kereta api yang diukur dalam hal ini adalah ketepatan waktu kedatangan untuk seluruh perjalanan kereta api penumpang dan barang.

Tabel II.19 On Time Performance (OTP) Transportasi Perkeretaapian TW I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2 OTP Transportasi Perkeretaapian	%	90,500	Tw. I	90,500	93,840	103,691	103,691

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

Persentase capaian OTP Transportasi Kereta Api diperoleh dengan formulasi sebagai berikut:

$$\text{On Time Performance (OTP) Transportasi KA} = \frac{\text{Realisasi OTP Tahun Berjalan}}{\text{Target OTP Tahun Berjalan}} \times 100\%$$

Dengan realisasi On Time Performance (OTP) transportasi kereta api secara kumulatif sampai dengan Triwulan I Tahun 2024 sebesar 93,84%, maka diperoleh capaian kinerja sebesar 103,69% dari target Tahun 2024 dan target Triwulan I Tahun 2024 sebesar 90,50%. Hal ini merupakan perbandingan antara jumlah total realisasi perjalanan KA penumpang dan barang tepat waktu dari total perjalanan KA penumpang dan barang.

$$\text{OTP Transportasi Perkeretaapian} = \frac{198.617 \text{ Kedatangan Tepat Waktu}}{211.659 \text{ Total Kedatangan}} \times 100\% = 93,840\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{93,840\%}{90,500\%} \times 100\% = 103,691\%$$



Analisis Pencapaian Target

Beberapa faktor tercapainya target kinerja pada periode Triwulan I Tahun 2024 diantaranya:

- a. Pemantauan secara konsisten pada periode penyelenggaraan Angkutan Natal 2023 dan Tahun Baru 2024 sehingga capaian ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan KA pada bulan Januari 2024 cukup tinggi;
- b. Koordinasi dengan operator perkeretaapian dan KNKT dalam penanganan kecelakaan kereta api sehingga gangguan operasional kereta api dapat diminimalisir dampaknya terhadap ketepatan waktu, termasuk penyediaan dan penempatan sarana pendukung penanganan kecelakaan yang siap operasi di beberapa lokasi strategis;
- c. Beberapa pengoperasian kereta api dapat dioptimalkan ketepatan waktunya diantaranya layanan Kereta Cepat Jakarta – Bandung, MRT Jakarta, LRT Jakarta, LRT Jabodebek, LRT Sumatera Selatan;
- d. Pengoperasian jalur ganda kereta api di lintas utama agar lebih efektif dan efisien dalam pengaturan perjalanan kereta api diantaranya segmen Sepanjang – Mojokerto.

Potensi Permasalahan

Mengacu data Andil Keterlambatan Perjalanan Kereta Api pada periode Triwulan I Tahun 2024, diidentifikasi keterlambatan operasional KA antara lain karena faktor kejadian kecelakaan kereta api, andil pada angkutan KA barang yang disebabkan akibat aktivitas bongkar muat angkutan barang yang membutuhkan waktu lama, adanya taspas di beberapa lokasi akibat kegiatan perawatan/peningkatan, faktor operasional dan gangguan sarana KA (pemindahan persilangan/penyusulan KA, gangguan roda gerbong). Selain itu, faktor cuaca/alam juga berpengaruh dengan adanya gangguan operasional berupa bencana banjir di beberapa lokasi yang dilalui layanan KA.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Upaya meningkatkan capaian kinerja pada periode berikutnya, antara lain:

- a. Evaluasi berkala/rutin terhadap realisasi perjalanan kereta api sesuai dengan GAPEKA yang berlaku, dimana perencanaan perjalanan KA perlu disiapkan skenario operasi paling optimal sehingga perjalanan KA sesuai jadwal dan keterlambatan KA dapat diminimalisir;



- b. Peningkatan keamanan dan keselamatan pada perlintasan sebidang sehingga meminimalisir gangguan operasional perjalanan KA, diantaranya penerapan *yellow box* pada perlintasan sebidang dan sertifikasi penjaga perlintasan sebidang;
- c. Pengawasan kondisi kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian agar tidak terjadi gangguan operasional termasuk pemantauan pada lokasi rawan bencana/banjir.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas dan anggaran untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

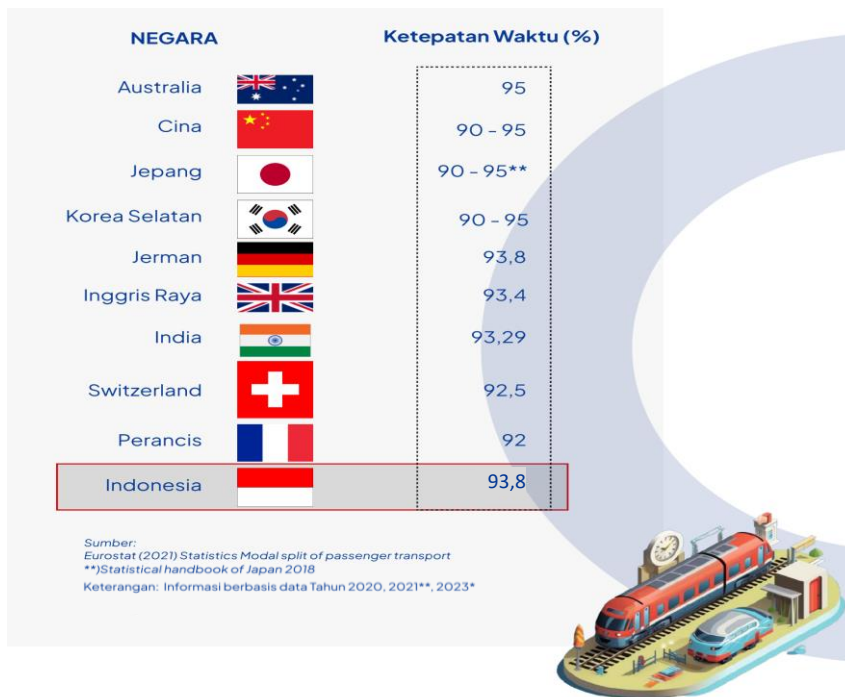
- a. Penyesuaian strategi/kebijakan:
 - 1) Koordinasi dengan operator perkeretaapian untukantisipasi keterlambatan dalam operasional KA barang akibat aktivitas bongkar muat angkutan barang diantaranya dengan modernisasi peralatan bongkar muat;
 - 2) Mendorong penyusunan GAPEKA oleh Pemerintah cq. Kementerian Perhubungan selaku pemilik prasarana milik negara.
- b. Penyesuaian aktivitas dan anggaran:

Diusulkan kegiatan dan anggaran yang dibutuhkan untuk mendukung pengawasan lalu lintas perjalanan KA dengan menggunakan teknologi informasi.
- c. Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai:

Diusulkan pelatihan kepada pegawai Direktorat teknis untuk peningkatan kompetensi dalam penyusunan, monitoring dan evaluasi GAPEKA.

Perbandingan Kinerja OTP Perkeretaapian di Level Internasional

Perbandingan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) dilakukan dengan membandingkan OTP di beberapa negara lain diantaranya mengacu pada publikasi *Eurostat (Statistics Modal Split of Passenger Transport)* dan *Statistical Handbook of Japan*. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kinerja OTP perjalanan kereta api di Indonesia sudah cukup baik dan setara apabila dibandingkan dengan OTP di negara-negara Eropa, Jepang, Cina, Korea Selatan, India dan Australia yang mencapai angka 90-95%. Data kinerja OTP di beberapa negara disampaikan sebagaimana pada gambar berikut.



Gambar II.1 Perbandingan *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api di Level Internasional

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk OTP Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2024 adalah senilai Rp2,765,291,460,000,00. Pada Triwulan I, realisasi anggaran untuk OTP transportasi perkeretaapian pada Tahun 2024 sebesar 1,65% yakni senilai Rp45,569,873,535,00.

Sasaran 3 : Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatnya Keselamatan Transportasi, yang diukur dengan IKSS rasio kejadian kecelakaan transportasi dalam 1 juta keberangkatan. IK ini merupakan rata-rata dari capaian Transportasi Darat (baik Transportasi Jalan Maupun Penyeberangan), Transportasi Laut, Transportasi Udara, dan Transportasi Perkeretaapian.

Tabel II.20 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Triwulan I Tahun 2024

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)	
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)		
SS3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi								
IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268	Tw. I	17,268	17,428	100,927	100,927



Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
6) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,008		0,008	0,000	200,000	200,000
7) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,033		0,033	0,000	200,000	200,000
8) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		0,800		0,800	0,870	91,250	91,250
9) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150		2,150	0,000	200,000	200,000
10) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,090		0,090	0,140	44,444	44,444

Sumber: Hasil Analisis, 2024

1. Transportasi Darat

Rasio kejadian kecelakaan layanan transportasi darat merupakan terdiri dari Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan dan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran.

a) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan

Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 keberangkatan angkutan umum di jalan. Adapun angkutan umum di jalan terdiri dari layanan Angkutan Antarakota Antar Provinsi (AKAP) dan angkutan perintis di jalan yang disubsidi APBN.

Tabel II.21 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3. Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan	%	0,008	Tw. I	0,008	0,000	200,000	200,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024



Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan AKAP dan/atau Angkutan Perintis Jalan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah Keberangkatan AKAP dan/atau Angkutan Perintis Jalan pada Tahun (n)}} \times 10.000$$

Keterangan:

- Jumlah kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2024. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis diperoleh dari koordinasi dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan;
- Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2024.

Jumlah keberangkatan di terminal dan realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan sampai Triwulan I Tahun 2024 sebesar 742.124 keberangkatan, yang terdiri dari bus AKAP sebanyak 722.404 keberangkatan dan bus perintis sebanyak 19.720 keberangkatan.

Dari jumlah keberangkatan tersebut, berdasarkan data yang diolah dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) **tidak terdapat kejadian kecelakaan menonjol** yang melibatkan AKAP dan angkutan perintis.

Sehingga, rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{742.124 \text{ keberangkatan}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan} = 0,000$$

Penghitungan capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan merupakan indikator yang bersifat *minimize*, dimana semakin tinggi realisasi menunjukkan kinerja yang semakin buruk.

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,008 - (0,000 - 0,008)}{0,008} = 200,000\%$$



Analisis Pencapaian Target

Keberhasilan tercapainya Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut :

- 1) Pelaksanaan monitoring keselamatan transportasi jalan;
- 2) Pelaksanaan monitoring pembinaan angkutan umum AKAP maupun Angkutan Barang;
- 3) Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan kepatuhan;
- 4) Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
- 5) Adanya Sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media.

Potensi Permasalahan

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Triwulan I Tahun 2024, adalah sebagai berikut:

- 1) Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Desember tahun 2023 sebanyak 167 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari kurang lebih 31.657 Perusahaan Angkutan Umum (PAU). Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan sehingga kesadaran akan hal tersebut masing sangat rendah dan dianggap tidak penting;
- 2) Belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum;
- 3) Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan perusahaan masih beranggapan bahwa keselamatan merupakan sebuah *at cost* bagi perusahaan itu sendiri;
- 4) Kurangnya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas. ▸



Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu salah satunya dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Pada Perusahaan Angkutan Umum dan melanjutkan kegiatan-kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan AKAP dan bus perintis, antara lain:

1. Kebijakan atau regulasi

- a. Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;
- b. Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;
- c. Akan diberikan *reward* kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK.

2. Sosialisasi

- a. Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik *offline* maupun *online* (melalui media elektronik, media sosial dll);
- b. Menggandeng *public figure* untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan *awareness* masyarakat terhadap keselamatan jalan.

3. Implementasi atau Penyelenggaraan

- a. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan;
- b. Melaksanakan *Training Of Trainer* (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.
- c. Melaksanakan *Ramp Check* Angkutan Umum;
- d. Melaksanakan Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan;
- e. Melaksanakan Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan terkait Harmonisasi RUNK LLAJ;
- f. Melaksanakan Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Umum;



- g. Melaksanakan Ketahanan Uji Guling pada Kendaraan Bus.

4. Monitoring dan Evaluasi

- a. Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan;
- b. Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3);
- c. Monitoring dan Evaluasi perusahaan karoseri produksi kendaraan bermotor;
- d. Monitoring *SRUT*.

5. Teknologi Informasi

- a. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perizinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;
- b. Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
- c. Integrasi aplikasi *ramp check* dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

Pemanfaatan Anggaran

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024 yaitu senilai Rp6.200.000.000,00 dan sampai dengan bulan Maret tahun 2024 realisasi anggaran senilai Rp805.736.774,00 atau sebesar 13,00%. Koordinator atas Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat dengan dibantu oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat.

b) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran

Rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 pelayaran angkutan penyeberangan, baik komersil maupun perintis.



Tabel II.22 Rasio Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3. Rasio kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran	%	0,033	Tw. I	0,033	0,000	200,000	200,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran dihitung menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}} \times 10.000$$

Keterangan:

- a) Data jumlah pelayaran per tahun didapatkan melalui data realisasi pelayaran angkutan komersil dan realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan penyeberangan. Data tersebut diperoleh dari koordinasi antara Subdirektorat Angkutan SDP, Dit. TSDP, Ditjen Hubdat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat;
- b) Data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal tenggelam, kapal terbakar, atau korban meninggal dunia. Data kecelakaan tersebut diperoleh dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

Pada tahun 2024 tidak terdapat kejadian kecelakaan pelayaran Sungai, Danau dan Penyeberangan (SDP) sampai dengan Bulan Maret 2024, sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada tahun 2024 sebesar 149.531 pelayaran.

Sehingga rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran adalah sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{149.531 \text{ Pelayaran}} \times 10.000 \text{ Pelayaran} = 0,000$$



Penghitungan capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan merupakan indikator yang bersifat *minimize*, dimana semakin tinggi realisasi menunjukkan kinerja yang semakin buruk.

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,033 - (0,000 - 0,033)}{0,033} = 200,000\%$$

Analisis Pencapaian Target

Pada Triwulan I Tahun 2024, Ditjen Hubdat berhasil mencapai target Indeks Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 pelayaran karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia yang berkompentensi mengalami peningkatan pada tahun 2024 seperti penambahan *marine inspektur* sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang LLASDP, dll;
2. Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
3. Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi inspeksi keselamatan transportasi penyeberangan (*rampcheck*) dan monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan operasional penyeberangan;
4. Regulasi di bidang keselamatan TSDP yang sudah mengalami peningkatan penataan.

Potensi Permasalahan

Adapun yang menjadi kendala dalam meminimalisir kejadian kecelakaan dipengaruhi faktor-faktor sebagai berikut:

1. Faktor cuaca yang buruk dan gelombang yang tinggi terjadi secara tiba-tiba;
2. Kelalaian awak kapal dalam menghadapi berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal;
3. Awak kapal yang belum mempunyai sertifikasi pengawakan kapal.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu dengan terus melakukan kegiatan-kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan angkutan penyeberangan, antara lain:



1. Segera melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar);
2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data *real time* cuaca pada lintas penyeberangan;
3. Berkoordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) terkait prakiraan cuaca;
4. Melaksanakan monitoring dan evaluasi inspeksi keselamatan transportasi penyeberangan (*rampcheck*) dan monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan operasional penyeberangan;
5. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
6. Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan koordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim;
7. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
8. Pemberian bantuan teknis perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
9. Perumusan aturan manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;
10. Penyusunan kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;
11. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;
12. Melakukan pengawasan tertib berlayar;
13. Peningkatan Kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) dibidang transportasi SDP dengan pemberian diklat kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat Syahbandar Pembantu, Diklat *Marine Inspector*, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) dan Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan (Poltektrans SDP);



14. Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di seluruh Indonesia melalui *zoom* dengan 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
15. Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada 33 Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024 adalah senilai Rp350.000.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 2,88% dari alokasi Triwulan I Tahun 2024 yakni senilai Rp27.350.000,00 yang dimanfaatkan untuk Monitoring dan Evaluasi Bidang Kesyahbandaran, *Monitoring* dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum, dan *Monitoring* dan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai Danau dan Penyeberangan.

2. Transportasi Laut

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran target tahun 2024 sebesar 0,80/10.000 Pelayaran, yang terdiri dari kegiatan program/ kegiatan Asistensi, Monitoring dan Evaluasi Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Monitoring terkait permasalahan Surat Persetujuan Berlayar, Monitoring dan Evaluasi Kinerja Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing (PSCO), dan sosialisasi keselamatan pelayaran.

Tabel II.23 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,800	Tw. I	0,800	0,870	91,250	91,250

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2024

Pada tahun 2024, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan I sebanyak 376.436 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 22 kejadian, manusia sebesar 3 kejadian dan teknis 8 kejadian, yang berarti setiap



penerbitan 10.000 SPB maka jumlah Rasio Kejadian Kecelakaan yang terjadi sebanyak 0,87 Kecelakaan/ 10.000 *freight* (pelayaran) sehingga prosentase capaian kinerjanya sebesar 91,250%.

Realisasi capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi laut ini dihitung berdasarkan perhitungan formula sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran} = \frac{\sum \text{Kejadian Kecelakaan}}{\sum \text{SPB yang diterbitkan}} \times 10.000 \text{ Pelayaran}$$

Rumus ini digunakan untuk menghitung kecelakaan kapal dengan dengan jumlah Surat Perintah berlayar (SPB) yang diterbitkan (pelayaran) selama setahun setiap 10.000 pelayaran, dimana diasumsikan terdapat satu kecelakaan setiap 10.000 pelayaran. Adapun angka 10.000 yang terdapat pada Rasio Kejadian Kecelakaan berdasarkan hasil kesepakatan unit kerja terkait di lingkungan Kementerian Perhubungan.

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran} = \frac{33 \text{ Kejadian}}{376.436 \text{ SPB}} \times 10.000 \text{ Pelayaran} = 0,87$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,800 - (0,87 - 0,800)}{0,800} \times 100\% = 91,250\%$$

Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama Januari-Maret Tahun 2024, yaitu sebanyak 376.436 SPB, maka capaian indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Triwulan I Tahun 2024 sebesar 0,810 atau mencapai - 23,750% dari target.

Analisis Pencapaian Target

Pada tahun 2024, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan I sebanyak 376.436 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 22 kejadian, manusia sebesar 3 kejadian dan teknis 8 kejadian, yang berarti setiap penerbitan 10.000 SPB maka jumlah Rasio Kejadian Kecelakaan yang terjadi sebanyak 0,87



Kecelakaan/ 10.000 *freight* (pelayaran) sehingga prosentase capaian kinerjanya sebesar - 91,250%.

Potensi Permasalahan

Faktor Penyebab terjadinya kecelakaan transportasi laut:

1. Faktor Alam: cuaca buruk;
2. Faktor Manusia: *human error*, kesalahan menerapkan standar profesi kepelautan;
3. Faktor Teknis: konsleting kelistrikan, rusaknya kemudi kapal, kerusakan lambung kapal.

Faktor penyebab kecelakaan transportasi laut, potensi permasalahan terbesar yang dapat mempengaruhi keselamatan transportasi laut adalah cuaca buruk yang melanda alur pelayaran, kerusakan sarana kapal laut, maupun *human error*.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2024 adalah senilai Rp2.017.013.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 14% dari alokasi Triwulan I Tahun 2024 yakni senilai Rp272.956.000,00.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Dalam rangka mengurangi rasio kejadian kecelakaan transportasi laut, sub sektor perhubungan laut telah melakukan beberapa program/ kegiatan antara lain sebagai berikut:

1. Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala;
2. Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
3. Evaluasi Monitoring Perwira Jaga Dalam Penerbitan SPB;
4. Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
5. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Pelaksanaan Kegiatan Uji Petik Pemeriksaan Kapal menjelang Lebaran, Natal dan Tahun Baru;
7. Peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di wilayah unit pelaksana teknis;



8. Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani Kapal Pelayaran rakyat.

3. Transportasi Udara

Rasio data kecelakaan adalah data kuantitatif angka jumlah kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa dibandingkan dengan angka jumlah pendaratan, jumlah keberangkatan, dan/atau jumlah jam terbang pesawat udara kategori transportasi komersial. Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang RI No 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan “kecelakaan” adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

- 1) Kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan; dan
- 2) Korban jiwa atau luka serius.

Tabel II.24 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 Juta Penerbangan Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan	Rasio	2,150	Tw. I	2,150	0,000	200,000	200,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2024

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara} = \frac{\text{Jumlah Accident (AOC 121 dan AOC 135)}}{\text{Aircraft Departure (AOC 121 dan AOC 135)}} \times 1.000.000$$

Keterangan:

- **AOC 121** yaitu Pesawat dengan kapasitas penumpang di atas 30 penumpang;
- **AOC 135** yaitu Pesawat dengan kapasitas penumpang kurang dari 30 penumpang;
- **Jumlah Accident** yaitu jumlah kecelakaan yang menyebabkan terjadinya korban jiwa dan pesawat rusak berat (Kejadian kecelakaan rusak berat namun tidak menyebabkan terjadinya korban jiwa tidak dihitung sebagai *Accident* namun sebagai *Incident*);
- **Aircraft Departure** merupakan jumlah pergerakan pesawat pada jenis pesawat AOC 121 dan 135.



Pada tahun 2024 diperoleh nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 200% dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa. Indikator Kinerja Utama "Rasio Kecelakaan Transportasi Udara" pada AOC 121 dan AOC 135 berhasil mencapai target "Zero Accident" sebagai nilai pencapaian tertinggi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{305.966 \text{ Pergerakan}} \times 1.000.000 = 0$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{(2 \times 2.150) - 0}{2,150} \times 100\% = 200\%$$

Analisis Pencapaian Target

Pencapaian target rasio kejadian kecelakaan transportasi udara, didukung oleh beberapa kegiatan sebagai berikut:

- 1) Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan pesawat udara terkait dengan kegiatan *surveillance*, *ramp check* dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara;
- 2) Kegiatan pemenuhan standar keselamatan transportasi udara seperti Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara terkait dengan pemenuhan dan peningkatan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen sertifikasi bandar udara dan lain sebagainya;
- 3) Kegiatan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan;
- 4) Kegiatan pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.



Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Untuk terus meningkatkan dan menjaga keselamatan penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjalankan tugas dan fungsi yang terimplementasi dalam kegiatan dan tindakan sebagai berikut:

a) Bidang Bandar Udara:

- Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU) sebanyak 220 Bandar Udara dari 251 Bandar Udara, serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;
- Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.

b) Bidang Navigasi Penerbangan:

- Pelaksanaan Koordinasi dan verifikasi data dengan KNKT, Perum LPPNPI, serta *stakeholder* lainnya;
- Pelaksanaan rekomendasi keselamatan;
- *Assessment* dan Peningkatan Maturitas Implementasi *Safety Management System* penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
- Pemeliharaan dan peningkatan kesiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan;
- Pelaksanaan *Training Safety Management System*;
- Pelaksanaan Pengawasan pada penyelenggara navigasi penerbangan;
- Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan;
- Monitoring pemenuhan temuan pengawasan oleh penyelenggara navigasi penerbangan;
- Pelaksanaan *monitoring* kesiapan penyelenggara navigasi penerbangan dalam mendukung angkutan lebaran, natal dan tahun baru.

c) Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

- Peningkatan kinerja pengawasan di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, yang meliputi pelaksanaan pengawasan/*surveillance* operator pesawat udara, pelaksanaan pengawasan/*surveillance* organisasi perawatan pesawat udara;



- Peningkatan kinerja pengendalian di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara;
 - Peningkatan kinerja pembinaan dan pengaturan di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.
 - Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara, peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan.
- d) Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan;
- Dilakukan penerbangan kalibrasi pada 125 Bandar Udara untuk meningkatkan *performance* peralatan fasilitas navigasi sebanyak 53 unit dan fasilitas pendaratan pesawat sebanyak 130 unit guna peningkatan keselamatan penerbangan.
- e) Bidang Kesehatan Penerbangan;
- Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
 - Pelaksanaan pengujian narkoba (napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
 - Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara pada Tahun 2024 adalah senilai Rp534,799,102,000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran senilai Rp28,631,148,132,00 atau sebesar 5,35%.

4. Transportasi Perkeretaapian

Rate of Accident (RoA) merupakan salah satu ukuran untuk mengkaji kondisi perkeretaapian di Indonesia dengan menganalisis keselamatan perkeretaapian mengacu pada jumlah kecelakaan kereta api (anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) dalam satu juta kejadian dibagi dengan Km tempuh (Km *Traveled*) KA penumpang dan barang pada tahun tersebut.



Tabel II.25 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Triwulan I Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh	Rasio	0,090	Tw. I	0,090	0,140	44,444	44,444

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian dapat diukur menggunakan formulasi sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan}}{\text{Km Tempuh}} \times 1.000.000$$

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024, target rasio kejadian kecelakaan kereta api (*Rate of Accident*) sebesar 0,15 Kejadian Kecelakaan/1 juta Km Tempuh. Sampai dengan Triwulan I Tahun 2024, terdapat 3 kejadian kecelakaan kereta api dengan jumlah km tempuh sebesar 21.566.303 km, maka:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh} = \frac{3 \text{ Kejadian}}{21.566.303 \text{ km}} \times 1.000.000 = 0,140$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,090 - (0,140 - 0,090)}{0,090} = 44,444\%$$

Analisis Pencapaian Target

Dengan realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian Triwulan I Tahun 2024 sebesar 0,14, maka diperoleh capaian kinerja sebesar 44,44% dari target yang ditetapkan tahun 2023 sebesar 0,15. Pada masing-masing periode triwulan, keseluruhan capaian kinerja dapat terpenuhi sesuai target triwulan (kinerja > 100%).



Potensi Permasalahan

Pada Triwulan I Tahun 2024, terjadi 3 kejadian kecelakaan dengan total km tempuh sebanyak 21.566.303 km. Faktor tidak tercapainya target, diantaranya:

- a. Permasalahan sinkronisasi antara penggunaan persinyalan mekanik dan elektrik menjadi salah satu pemicu kejadian kecelakaan kereta api. Selain itu juga belum terdapat prosedur/SOP pelayanan KA yang spesifik terkait hubungan blok persinyalan elektrik – persinyalan mekanik. Prosedur pelayanan KA yang ada di masing – masing stasiun KA tidak mengakomodir komunikasi hubungan blok antara persinyalan elektrik dengan persinyalan mekanik;
- b. Belum optimalnya pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian oleh regulator khusus Satuan Pelayanan di Balai setempat;
- c. Pelaksanaan IMO Tahun 2024 yang akan diserahkan kepada masing-masing Balai Teknik Perkeretaapian masih belum dapat terlaksana dikarenakan kendala SOP terkait Tata Cara Pelaksanaan Pengoperasian dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara yang baru ditetapkan. Selain itu, juga masih perlu penetapan dasar hukum terkait penugasan penyelenggaraan IMO Tahun 2024.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Upaya meningkatkan kinerja pada periode berikutnya diperlukan hal-hal sebagai berikut:

- a. Koordinasi intensif untuk percepatan penyelenggaraan IMO Tahun 2024 oleh Balai guna menjamin prasarana milik negara tetap dirawat dan dioperasikan sesuai ketentuan serta dalam kondisi laik operasi;
- b. Evaluasi kegiatan peningkatan fasilitas operasi Tahun 2024 sesuai prioritas (rawan kecelakaan, persinyalan mekanik) dan memperhatikan ketersediaan biaya dan waktu.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas, anggaran, serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

- a. Penyesuaian strategi/kebijakan:
 - 1) Diperlukan kebijakan untuk penerapan pengawasan kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian berbasis teknologi informasi dengan uji coba pada segmen tertentu;
 - 2) Percepatan penyelesaian audit SMKP terhadap badan usaha perkeretaapian;



- 3) Evaluasi dan perbaikan terhadap SOP pengoperasian kereta api dengan peran aktif operator kereta api.
- b. Penyesuaian aktivitas dan anggaran:
- 1) Kebutuhan pengadaan crane dan modifikasi gerbong datar pada Tahun 2024 untuk mendukung penanganan kecelakaan dan evakuasi guna jalur kereta api dapat segera dilalui;
 - 2) Penganggaran IMO pada Tahun 2024 pada DIPA Balai untuk melaksanakan perawatan prasarana perkeretaapian secara optimal di wilayahnya sesuai kewenangan.
- c. Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai:
- Peningkatan kompetensi SDM regulator melalui pelatihan dan sertifikasi untuk mendukung pengawasan keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan dan lalu lintas kereta api.

Perbandingan Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Kereta Api di Level Internasional

Jumlah kejadian kecelakaan dilakukan perbandingan dengan beberapa negara lain mengacu pada publikasi Pemerintah Amerika Serikat dan Belgia dengan kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlokkan) dan *collision* (tabrakan). Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia lebih rendah dari Belgia dan Amerika Serikat dengan perbandingan data kecelakaan kereta api di Indonesia posisi Triwulan I Tahun 2024. Demikian juga apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api, maka kinerja Indonesia masih lebih baik dari Belgia dan Amerika Serikat.

Tabel II.26 Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan/ Panjang Jalur KA
1	Amerika Serikat	148.574	570	0,0038
2	Belgia	8.298	6	0,0007
3	Indonesia	6.880	3*	0,0004

Sumber No.1 : Website U.S. Department of Transportation

Sumber No.2 : Portal Open Data Infrabel

*Triwulan I 2024

Mengacu pada beberapa sumber lainnya, juga diperoleh perbandingan jumlah kejadian kecelakaan kereta api dengan beberapa negara sebagaimana pada Gambar berikut.



NEGARA	Jumlah Kejadian Kecelakaan
Inggris Raya	0
Switzerland	5
Jepang	6
Indonesia	8*
Korea Selatan	20
Perancis	24
Jerman	24
India	33
Australia	168
Amerika Serikat	570

Sumber:
Eurostat (2021) Statistics of Rail accidents by type of accident
India Commission of Railway: Safety Annual Report 2021-22
U.S. Department of Transportation, Federal Railroad Administration: DOT Open Data Catalogue
Office of the National Rail Safety Regulator: Rail Safety Report 2021-2022
Japan Transport Safety Board: Statistics (Railway)
South Korea Ministry of Land, Infrastructure and Transport: MOLIT Statistics System 2022

Gambar II.2
Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2024 adalah senilai Rp4.085.373.686.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran senilai Rp108.073.689.509,00 atau sebesar 2,65%.

II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan I Tahun 2024

Selain pencapaian 3 (tiga) Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2023 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 5 (lima) Sasaran Strategis Program dengan 5 (lima) Indikator Kinerja Strategis Program yang merupakan *internal process* dan *learn and growth process* sebagai berikut:

1. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keempat

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keempat adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, yang diukur dengan IKSp Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, yang merupakan komposit dari pengukuran dari 3 (tiga) unsur, yaitu: Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action* (65%), Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan (25%) dan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan



Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya (10%).

Capaian kinerja IKSp Kualitas Tata Kelola Kebijakan Regulasi dan Hukum didukung oleh kontribusi tinggi dari capaian rasio Permenhub yang mendapat *class action* diukur dengan menggunakan rumus *minimize* yaitu semakin kecil realisasi menunjukkan kinerja semakin baik. Capaian kinerja pada Triwulan I Tahun 2024 mencapai 0% dari total target 0%.

Rincian komponen pembentuk IKSp dimaksud sebagai berikut:

1) Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action*

Rasio Permenhub yang mendapat *class action* dari masyarakat diukur melalui:

$$\text{Rasio Permenhub yang mendapat } \textit{class action} \text{ dari masyarakat} = \frac{\text{Jumlah Permenhub yang mendapat } \textit{class action}}{\text{Jumlah Permenhub yang diterbitkan}} \times 100 \%$$

Pada triwulan ke 1 tahun 2024, capaian Indikator Kinerja tersebut telah berhasil mencetak nilai 0 dengan realisasi 200% maka berdasarkan capaian tahun sebelumnya tersebut Biro Hukum pada tahun 2024 merevisi target Indikator Kinerja Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat "*Class Action*" oleh masyarakat dibandingkan dengan jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan yang semula pada tahun 2024 ditargetkan 0,10 direvisi menjadi 0,00.

Pada Triwulan I Tahun 2024, Peraturan Menteri yang ditetapkan sebanyak 5 (lima) peraturan dari penetapan tersebut tidak terdapat peraturan yang mendapat *class action* dari masyarakat sehingga meskipun realisasi nol. Kinerja ini sangat baik karena capaian kinerja menjadi 200,000%, maka:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0.00}{5} = 100\%$$

Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan sampai dengan Triwulan I Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel II.27 Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan Tahun 2024

No.	Nomor PM	Perihal	Tgl Penetapan
1	PM 1 Tahun 2024	Kelas Jabatan di Lingkungan Kementerian Perhubungan	17 Januari 2024
2	PM 2 Tahun 2024	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun	03 Januari 2024



No.	Nomor PM	Perihal	Tgl Penetapan
		2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi	
3	PM 3 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok	03 Januari 2024
4	PM 4 Tahun 2024	Pedoman Penyusunan Formasi Jabatan Fungsional Penguji Kendaraan Bermotor	04 Januari 2024
5	PM 5 Tahun 2024	Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut	28 Februari 2024

Sumber: Biro Hukum, 2024

2) Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, disampaikan bahwa terdapat perubahan organisasi/ transformasi pada salah satu organisasi di Kementerian Perhubungan yaitu Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi. Berangkat dari peraturan presiden tersebut, Kementerian Perhubungan menuangkan kembali dalam bentuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, yang mendetailkan terkait Kedudukan, Tugas, dan Fungsi serta Susunan Organisasi dari Badan Kebijakan Transportasi. Maka dari itu, sehubungan dengan adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi, perlunya ditetapkan kembali Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 109 Tahun 2022 tentang Penetapan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang menjadi acuan rencana kegiatan rumusan kebijakan sektor transportasi. Sebagai konsekuensi dari proses penyelerasan dokumen tersebut, maka diperlukan penyesuaian/ sinkronisasi indikator kinerja Badan Kebijakan Transportasi terhadap indikator kinerja Kementerian Perhubungan yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020, melalui surat perihal Penyampaian Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 Nomor UM.006/01/04/BKT/2023 tanggal 5 Januari 2023 yang ditujukan kepada Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal serta surat perihal Permohonan Penyesuaian Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Nomor PR.201/01/01/BKT/2023 tanggal 14 April 2023 yang ditujukan kepada Menteri Perhubungan.

Penyesuaian indikator kinerja yang merupakan kontribusi Badan Kebijakan Transportasi



terhadap kinerja Kementerian Perhubungan, sebagai berikut:

Tabel II.28 Penyesuaian Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi terhadap Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan

SEMULA		MENJADI	
SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA
Meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum	1. Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	Meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (t-2)
	2. Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada (t-2)		

Sumber: Badan Kebijakan Transportasi, 2023

Indikator Kinerja Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) yaitu jumlah rekomendasi kebijakan bersifat *intermediate outcome* yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (t-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan/sub sektor/*stakeholder* terkait sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)} = \frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan/Sub Sektor/Stakeholder}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada (T - 2)}} \times 100\%$$



Realisasi kinerja Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) akan diperoleh pada triwulan selanjutnya. Adapun Indikator Kinerja Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) tidak mempunyai anggaran sendiri melainkan anggarannya melekat kepada proses penyusunan rekomendasi kebijakan. Saat ini sedang dilakukan inventarisasi rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022 yang akan dilakukan pemantauan kemanfaatannya. Selama triwulan I, telah dilakukan pembahasan awal pelatihan metode RIA (*Regulatory Impact Assessment*) sebagai alat dalam menghitung dampak kemanfaatan rekomendasi kebijakan. Tindak lanjut yang perlu dilakukan yaitu finalisasi judul rekomendasi kebijakan yang akan dilakukan pemantauan kemanfaatannya, monitoring dan koordinasi dengan stakeholder terkait rekomendasi kebijakan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022, dan melakukan pematangan indikator tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan (t-2) dan rencana pengaplikasian metode RIA (*Regulatory Impact Assessment*) sebagai alat dalam menghitung dampak kemanfaatan rekomendasi kebijakan.

2. Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang kelima adalah Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten, yang diukur dengan IKSp Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten, yang merupakan komposit dari pengukuran dari 2 (dua) unsur, yaitu: Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi (60%) dan Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang bersertifikat kompetensi (40%).

Dengan alokasi anggaran senilai Rp3.718.325.880.000,00 yang terealisasi sebesar 14,05% yaitu senilai Rp522.311.712.488,00 telah tercapai kinerja Triwulan I Tahun 2024.

1) Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi

Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan merupakan persentase jumlah lulusan Diklat Pembentukan Tahun 2024 yang telah mendapat pekerjaan pada Tahun 2023 dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun dari keseluruhan lulusan Diklat Pembentukan yang lulus pada Tahun 2024, yang secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

$$\text{Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} = \frac{\text{Jumlah Lulusan Diklat Pembentukan pada tahun yang Telah Mendapat Pekerjaan pada tahun } n+1 < 1 \text{ tahun}}{\text{Jumlah Keseluruhan Lulusan Diklat Pembentukan pada tahun } n} \times 100 \%$$



Pencapaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada Triwulan I Tahun 2024 ini telah mencapai target yang ditetapkan. Pada Triwulan I Tahun 2024 penyerapan lulusan diklat pembentukan, yakni:

$$\% \text{ Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} = \frac{3.544 \text{ orang}}{5.619 \text{ orang}} \times 100 \% = 63,07\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{63,07\%}{51,43\%} \times 100\% = 122,63\%$$

Pada Triwulan I Tahun 2024, dengan anggaran senilai Rp73.716.425.000,00 telah terealisasi sebesar Rp8.433.994.237,00 atau sebesar 11,44%.

2) Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi

Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi merupakan salah satu indikator keberhasilan agar mewujudkan kualitas SDM yang berdaya saing, prima, profesional, dan beretika. Dimana perhitungan Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi merupakan jumlah realisasi lulusan diklat yang bersertifikat kompetensi dibandingkan dengan jumlah target lulusan diklat yang bersertifikat kompetensi, yang secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

$$\text{Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi}}{\text{Jumlah Target Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi}} \times 100 \%$$

Capaian secara rinci untuk setiap mata yang menyelenggarakan Persentase Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel II.29 Capaian Persentase Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi

No	Matra	Target Lulusan Tahun 2024			Realisasi Lulusan Tahun 2024		
		Jumlah Lulusan (orang)	Target Lulusan (orang)	%	Jumlah Lulusan (orang)	Target Lulusan (orang)	%
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	21.044	23.125	91,00%	6.899	23.125	29,83%
2	SDM Transportasi Laut	340.135	363.906	93,47%	115.924	363.906	31,86%
3	SDM Transportasi Udara	14.498	16.564	87,53%	3.276	16.564	19,78%
TOTAL		375.677	403.595	93,08%	126.099	403.595	31,24%



Sumber: BPSDM Perhubungan, 2024

Pada Triwulan I Tahun 2024, dengan target 17,08% mencapai realisasi sebesar 31,24% sehingga persentase capaian adalah sebesar 182,90%, yakni:

$$\% \text{ Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{126.099 \text{ orang}}{403.595 \text{ orang}} \times 100 \% = 31,24\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{31,24\%}{17,08\%} \times 100\% = 182,90\%$$

Sedangkan pada Triwulan I Tahun 2024 dengan anggaran senilai Rp2.405.516.316.000,00 telah terealisasi sebesar 10,15% atau senilai Rp244.250.520.203,00.

3. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan, yang diukur dengan IKSp Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan merupakan koordinator sektor bagi tercapainya target Indikator Kinerja Utama Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi yang bertugas untuk melakukan pendampingan, koordinasi, pemantauan, evaluasi dan pelaporan mitigasi perubahan iklim dalam upaya penurunan emisi GRK sektor transportasi dilaksanakan oleh masing-masing sub sektor darat, laut, udara dan perkeretaapian.

Persentase capaian penurunan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) setiap tahunnya dihitung berdasarkan target penurunan emisi setiap tahun sampai dengan 2024 sebanyak 5,13 juta ton CO₂e mengacu pada *Roadmap* Aksi Mitigasi GRK Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK). Secara umum metodologi perhitungan penurunan emisi GRK sektor transportasi merupakan selisih dari jumlah emisi yang dihasilkan dari aktivitas transportasi eksisting dikurangi jumlah emisi yang dihasilkan dari aktifitas mitigasi, secara matematis ditulis sebagai berikut:

$$\text{Emisi GRK} = \text{Konsumsi Energi} \times \text{Faktor Emisi}$$

$$\text{Penurunan Emisi GRK} = \text{emisi baseline} - \text{emisi aksi mitigasi}$$

$$\text{Total Penurunan Emisi GRK} = \text{Penurunan emisi sub sektor darat} + \text{Penurunan Emisi GRK sub sektor laut} + \text{Penurunan Emisi GRK sub sektor sub sektor udara} + \text{Penurunan Emisi GRK sub sektor perkeretaapian}$$



$$\text{Prosentase Penurunan Emisi (\%)} = \frac{\Delta \text{ emisi GRK tahun } x}{\text{Target } \Delta \text{ emisi GRK tahun } x} \times 100\%$$

Analisis Pencapaian Target

Analisis Capaian Triwulan I Tahun 2024

Pada tahun 2024 target penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) sebesar 100% dari 5,14 Juta Ton CO₂e. Sampai dengan akhir bulan Maret 2024 masih dilakukan proses pengumpulan data aktivitas mitigasi untuk sebagai bahan perhitungan capaian penurunan emisi gas rumah kaca tahun sebelumnya. Rincian capaian aksi mitigasi dari masing – masing sub sektor pada Triwulan I Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II.30 Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Triwulan I Tahun 2024

NO	AKSI MITIGASI SUB SEKTOR	CAPAIAN AKSI MITIGASI (Ton CO ₂ e)	%
1	Perhubungan Darat	0	0
2	Perhubungan Laut	0	0
3	Perhubungan Udara	0	0
4	Perkeretaapian	0	0
Total		0	0

Sumber: PPTB, 2024

Berdasarkan target kinerja tahun 2024 sebesar 100% atau 5,13 juta ton CO₂e maka capaian hasil Tahun 2024 periode Triwulan I masih 0%. Angka capaian tersebut merupakan hasil dari aksi mitigasi dari sektor Perhubungan Darat, Laut, Udara dan Perkeretaapian. Adapun penghitungan capaiannya adalah sebagai berikut:

$$\text{Prosentase Penurunan Emisi (\%)} = \frac{0.00}{5.130.000,00} \times 100\% = 0\%$$

$$\text{Prosentase Capaian Triwulan I} = \frac{0.00}{100} \times 100\% = 0\%$$

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Upaya yang telah dilakukan untuk mencapai target Indikator Kinerja Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi yakni dengan melakukan upaya sebagai berikut:



1. Melakukan evaluasi pelaksanaan aksi mitigasi tahun sebelumnya;
2. Monitoring pelaksanaan aksi/koordinasi dengan penanggung jawab dan unit pelaksana aksi mitigasi GRK;
3. Melakukan koordinasi Inventarisasi data aktivitas untuk masing - masing aksi mitigasi GRK;
4. Melakukan koordinasi (dapat dalam bentuk pendampingan) dalam perhitungan aksi mitigasi GRK dengan penanggung jawab aksi (Direktorat terkait dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek di Kementerian Perhubungan atau *stakeholder* terkait) dan dengan K/L terkait dalam hal ini yaitu Kementerian ESDM, BAPPENAS, dan KLHK;
5. Melakukan diskusi/penyusunan/perbaikan baseline dan target capaian aksi mitigasi;
6. Melakukan FGD terkait upaya dekarbonisasi di sektor transportasi dan isu terkait lainnya.

Potensi Permasalahan

Saat ini masih dalam tahap evaluasi dan penyempurnaan hasil dari capaian kinerja di tahun sebelumnya. Data aktivitas mitigasi penurunan emisi GRK yang digunakan untuk perhitungan belum dapat diperoleh pada Triwulan I, beberapa data aktivitas masih harus melalui proses pengumpulan data dan validasi oleh masing – masing unit pelaksana aksi mitigasi. Untuk beberapa data aktivitas aksi mitigasi baru dapat diperoleh pada bulan ke-6.

4. Pencapaian Sasaran Strategis Program Ketujuh

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang ketujuh adalah Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian, yang diukur dengan Indikator Kinerja Sasaran program (IKSp) Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian".

Sampai dengan akhir Triwulan I Tahun 2024, belum ada hasil penilaian BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2024.

Namun Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Tahun 2022 yang diperoleh berdasarkan surat Anggota I BPK nomor: 3/S/III//05/2022 tanggal 27 Mei 2022 tentang Laporan Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2021.

Hingga tahun 2024 ini, Kementerian Perhubungan kembali memperoleh Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" untuk kesepuluh kalinya, melalui surat surat Anggota I BPK nomor: 87/S/III//05/2023 tanggal 23 Mei 2023 tentang Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2022.



5. Pencapaian Sasaran Strategis Program Kedelapan

Sampai dengan akhir bulan Desember Tahun 2023, penilaian atas Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 belum dirilis secara Resmi oleh KemenPAN RB. Adapun nilai capaian tahun 2024 baru akan dilaksanakan pada akhir tahun.

Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 menargetkan Indeks RB sebesar 80,5. Namun, pada tahun 2023 sesuai hasil LHE dari Kementerian PAN dan RB bahwa Kementerian Perhubungan mendapatkan Nilai Indeks RB tahun 2023 sebesar 75,82 namun surat resmi untuk penilaian tahun 2023 belum di rilis oleh KemenPAN RB. Adapun Nilai Indeks RB pada tahun 2023 mengalami penurunan jika dibandingkan dengan tahun 2022 yaitu 78,40. Perubahan Nilai Indeks RB mengalami penyesuaian dikarenakan adanya penambahan skor pada Indikator Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi.

Nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 mengalami penurunan disebabkan karena adanya perubahan pada nilai akhir skor yang telah ditetapkan dalam PermenPAN RB Nomor 9 Tahun 2023, yang sebelumnya nilai skor maksimal ditetapkan 100 berubah menjadi 110 yang terbagi menjadi skor RB General 100 dan skor RB Tematik 10. Meskipun nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan mengalami penurunan namun sesuai dengan Permenpan RB Nomor 9 Tahun 2023 untuk kategori yang diperoleh Kementerian Perhubungan mengalami peningkatan yang sebelumnya mendapatkan kategori BB dengan predikat baik dan pada tahun 2023 mendapatkan kategori BB dengan predikat sangat baik.

Adapun target pada Triwulan I, yaitu merevisi Road Map RB menyesuaikan dengan Permenpan RB Nomor 9 Tahun 2023 dan KemenenPAN RB Nomor 739 Tahun 2024 yang didalamnya terdapat penyesuaian indikator sasaran strategis 1 (terciptanya tata kelola pemerintahan digital yang efektif dan kolaboratif) dan indikator sasaran strategis 2 (terciptanya budaya birokrasi berAKHLAK dengan ASN yang profesional). Selain hal tersebut Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 akan lebih memaksimalkan pelaksanaan evaluasi RB salah satunya dengan menambah kontribusi dalam RB Tematik yang pada tahun sebelumnya hanya mengikutsertakan dalam 1 (satu) tema dan untuk tahun 2024 Kementerian Perhubungan akan mengikutsertakan 5 (lima) Tema. Sebagai data dukung dalam kurun waktu Januari – Maret 2024 telah dilaksanakan kegiatan sebagai berikut :

- a. Kegiatan pembahasan *Reviu Road Map* Reformasi Birokrasi Bidang Sumber Daya Manusia dan Organisasi di lingkungan Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi pada hari Rabu, 17



Januari 2024;

- b. Kegiatan persiapan pelaksanaan penilaian evaluasi Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan tahun 2024 pada hari Rabu, 21 Februari 2024;
- c. Menghadiri undangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terkait kegiatan rapat pembahasan tindak lanjut rekomendasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan tahun 2024 pada hari Senin, 26 Februari 2024;
- d. Kegiatan Reviu hasil evaluasi Reformasi Birokrasi tahun 2023 dan persiapan pelaksanaan evaluasi Reformasi Birokrasi tahun 2024 di Lingkungan Kementerian Perhubungan pada hari Kamis – Sabtu, 29 Februari – 2 Maret 2024;
- e. Penyampaian Nota Dinas Kepala Biro SDM dan Organisasi kepada seluruh Kepala Bagian di Lingkungan Biro SDM dan Organisasi nomor 261/ Ro.II/ III/ 2024 tanggal 19 Maret 2024 hal Laporan Tindak Lanjut Rekomendasi RB 2023 dan Capaian Triwulan I Rencana Aksi RB Bidang SDM dan Kelembagaan Tahun 2024;
- f. Menghadiri undangan dari Biro Komunikasi dan Informasi Publik terkait kegiatan reviu data isian revisi Road Map Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan tahun 2024 pada hari Rabu, 27 Maret 2024.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Kementerian Perhubungan telah melakukan upaya perbaikan dan tindak lanjut atas rekomendasi hasil evaluasi reformasi birokrasi tahun sebelumnya, di antaranya adalah:

1. Kemenhub telah mengimplementasikan kebijakan terkait dengan sistem kerja pasca penyederhanaan birokrasi melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2024 Tentang Sistem Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
2. Kemenhub saat ini sedang dalam proses penetapan Rancangan Peraturan Menteri (RPM) dan rancangan Keputusan Menteri (RKM) tentang Proses Bisnis sebagai tindak lanjut hasil reviu terhadap proses bisnis;
3. Kemenhub telah melakukan evaluasi kelembagaan mandiri untuk mengetahui tingkat efektivitas dan efisiensi organisasi;
4. Sebagai upaya penguatan pengawasan dan pengendalian internal, Kemenhub telah menetapkan Keputusan Menhub Nomor KM 69 Tahun 2024 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kemenhub.



II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2024

Hingga periode Januari-Maret Tahun 2024, Kementerian Perhubungan menerima penghargaan *The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth* dari PT Pertamina International Shipping di malam apresiasi "*The Voyage Glory*" pada 19 Januari 2024. Tidak hanya itu, Kementerian Perhubungan mendapatkan apresiasi positif dari Komisi V DPR RI terkait penanganan lonjakan pergerakan masyarakat di masa libur Nataru 2023/2024 dengan aman, lancar, dan terkendali pada 18 Januari 2024.



Gambar II.3 Kementerian Perhubungan menerima penghargaan *The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth*

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan I Tahun 2024

Rincian alokasi anggaran untuk tiap unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan dan realisasi per 31 Maret 2024 adalah sebagai berikut:



Tabel II.31 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2024 Per Jenis Belanja

No	Unit Eselon I	Belanja Pegawai		Belanja Barang		Belanja Modal		Total		
		Anggaran	Realisasi	Anggaran	Realisasi	Anggaran	Realisasi	Anggaran	Realisasi	%
1	Sekretariat Jenderal	155.967.700.000	52.092.265.438	442.447.092.000	89.150.078.962	56.380.813.000	4.067.670.450	654.795.605.000	145.310.014.850	22,19%
2	Inspektorat Jenderal	48.178.409.000	17.507.477.322	58.266.192.000	13.069.993.691	5.980.221.000	192.918.000	112.424.822.000	30.770.389.013	27,37%
3	Ditjen Perhubungan Darat	582.129.734.000	215.313.731.951	3.843.099.663.000	460.605.419.189	2.245.767.703.000	263.774.625.534	6.670.997.100.000	939.693.776.674	14,09%
4	Ditjen Perhubungan Laut	1.798.664.259.000	608.999.054.258	5.401.533.594.000	735.019.556.161	4.821.415.095.000	746.316.865.869	12.021.612.948.000	2.090.335.476.288	17,39%
5	Ditjen Perhubungan Udara	958.770.039.000	334.183.865.582	3.260.796.985.000	539.101.780.202	3.778.030.376.000	549.747.452.899	7.997.597.400.000	1.423.033.098.683	17,79%
6	Ditjen Perkeretaapian	151.273.439.000	55.116.734.432	2.930.349.751.000	135.636.984.281	6.675.209.190.000	459.060.619.870	9.756.832.380.000	649.814.338.583	6,66%
7	Badan Kebijakan Transportasi	46.758.254.000	14.664.445.620	143.537.606.000	20.055.367.163	6.161.480.000	908.124.600	196.457.340.000	35.627.937.383	18,14%
8	BPSDM Perhubungan	349.277.066.000	109.606.295.696	2.671.557.658.000	392.095.377.941	697.491.156.000	53.689.057.090	3.718.325.880.000	555.390.730.727	14,94%
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	35.904.792.000	12.984.577.999	214.529.758.000	42.277.043.943	79.739.461.000	13.471.688.576	330.174.011.000	68.733.310.518	20,82%
Total		4.126.923.692.000	1.420.468.448.298	18.966.118.299.000	2.427.011.601.533	18.366.175.495.000	2.091.229.022.888	41.459.217.486.000	5.938.709.072.719	14,32%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (31 Maret 2024)



Tabel II.32 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2024 Sesuai RSP

No	Unit Eselon I	Vokasi (DL)		Infrastruktur (GA)		Dukungan Manajemen (WA)		Total		
		Anggaran	Realisasi	Anggaran	Realisasi	Anggaran	Realisasi	Anggaran	Realisasi	%
1	Sekretariat Jenderal					654.795.605.000	145.310.014.850	654.795.605.000	145.310.014.850	22,19%
2	Inspektorat Jenderal					112.424.822.000	30.770.389.013	112.424.822.000	30.770.389.013	27,37%
3	Ditjen Perhubungan Darat			5.431.740.450.000	627.211.255.083	1.254.117.234.000	312.482.521.591	6.685.857.684.000	939.693.776.674	14,05%
4	Ditjen Perhubungan Laut			8.588.048.370.000	1.180.397.410.614	3.433.564.578.000	909.938.065.674	12.021.612.948.000	2.090.335.476.288	17,39%
5	Ditjen Perhubungan Udara			5.232.972.608.000	764.482.930.995	2.764.624.792.000	658.550.167.688	7.997.597.400.000	1.423.033.098.683	17,79%
6	Ditjen Perkeretaapian			9.183.463.354.000	525.980.833.721	573.369.026.000	123.833.504.862	9.756.832.380.000	649.814.338.583	6,66%
7	Badan Kebijakan Transportasi			107.248.845.000	11.210.244.538	89.208.495.000	24.417.692.845	196.457.340.000	35.627.937.383	18,14%
8	BPSDM Perhubungan	2.484.411.981.000	260.842.278.292			1.233.913.899.000	294.548.452.435	3.718.325.880.000	555.390.730.727	14,94%
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek			237.102.749.000	42.396.659.991	93.071.262.000	26.336.650.527	330.174.011.000	68.733.310.518	20,82%
Total		2.484.411.981.000	260.842.278.292	28.780.576.376.000	3.151.679.334.942	10.209.089.713.000	2.526.187.459.485	41.474.078.070.000	5.938.709.072.719	14,32%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (31 Maret 2024)



TRIWULAN I

BAB - III PENUTUP

III.1 Kesimpulan

Pelaporan kinerja diamanatkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Setiap entitas akuntabilitas kinerja menyusun dan menyajikan Laporan Kinerja atas prestasi kerja yang dicapai berdasarkan penggunaan anggaran yang telah dialokasikan. Pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan dilaporkan setiap bulan melalui aplikasi *e-Performance* dan disusun dalam bentuk laporan kinerja tahunan dan laporan monitoring capaian kinerja triwulan. Capaian kinerja beserta data dukung dan realisasi anggaran per triwulan diinput oleh unit kerja dan dimonitor oleh Pimpinan secara elektronik.

1. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2024 Kementerian Perhubungan telah disusun sesuai dengan amanah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah;
2. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2024, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan selama periode Triwulan I ini secara umum telah dapat dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa capaian yang belum mencapai target pada Triwulan I ini seperti Rasio Konektivitas Transportasi Udara, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut dan Perkeretaapian;

Faktor pendukung keberhasilan pencapaian sasaran adalah upaya penguatan kelembagaan baik arahan pimpinan dengan melibatkan unsur tim kepatuhan internal lainnya dan subsektor lainnya, sarana pendukung komunikasi untuk memastikan koordinasi dan kerja sama yang baik di lingkungan Kementerian Perhubungan dan pembinaan tetap berjalan secara kontinu berkesinambungan.

Hingga periode Triwulan I Tahun 2024, Kementerian Perhubungan menerima penghargaan *The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth* dari PT Pertamina International Shipping di malam apresiasi "*The Voyage Glory*" pada 19 Januari 2024. Tidak hanya itu, Kementerian Perhubungan mendapatkan apresiasi positif dari Komisi V DPR RI terkait



penanganan lonjakan pergerakan masyarakat di masa libur Nataru 2023/2024 dengan aman, lancar, dan terkendali pada 18 Januari 2024.

III.2 Saran Tindak Lanjut

Dalam meningkatkan pencapaian kinerja Triwulan I Tahun 2024, Kementerian Perhubungan mengedepankan kerja sama yang baik antar seluruh unit kerja di Kementerian Perhubungan, Kementerian Perhubungan terus berupaya melakukan perbaikan. Kementerian Perhubungan perlu melakukan identifikasi langkah-langkah perbaikan yang akan dilakukan ke depan untuk mencapai target sampai akhir tahun 2024. Pemetaan risiko setiap unit kerja di Kementerian Perhubungan perlu dilakukan sebagai satu langkah awal untuk memperbaiki kondisi internal Kementerian Perhubungan. Hasil pemetaan tersebut dapat dijadikan panduan bagi Kementerian Perhubungan untuk meminimalisir risiko yang dapat mengganggu kinerja Kementerian Perhubungan.

Beberapa hal yang dilakukan untuk meningkatkan realisasi indikator kinerja yang belum mencapai target Triwulan I dan memastikan pencapaian target akhir tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Rasio Konektivitas Transportasi Udara dapat ditingkatkan melalui:
 - a) Penerapan *multi-airlines system*;
 - b) Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan laut dan darat;
 - c) Meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah dalam rangka pertukaran informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;
 - d) Program penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis yang melayani penumpang dan kargo.
2. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran dapat ditingkatkan melalui berbagai upaya, antara lain Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala, pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala, evaluasi monitoring perwira jaga dalam penerbitan SPB, asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla, pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang Lebaran dan Nataru, peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan,



dan pelayanan di wilayah Unit Pelaksana Teknis, sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani kapal pelayaran rakyat.

3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh dapat ditingkatkan melalui koordinasi intensif untuk percepatan penyelenggaraan IMO tahun 2024 oleh balai guna menjamin prasarana milik negara tetap dirawat dan dioperasikan sesuai ketentuan serta dalam kondisi laik operasi serta evaluasi kegiatan peningkatan fasilitas operasi tahun 2024 sesuai prioritas (rawan kecelakaan, persinyalan mekanik) dan memperhatikan ketersediaan biaya dan waktu.

Selain upaya peningkatan pencapaian target indikator kinerja tersebut di atas, Kementerian Perhubungan juga perlu melakukan upaya percepatan penyerapan anggaran, meliputi:

1. Melakukan percepatan pelaksanaan proses Tender;
2. Melakukan revisi/realokasi terhadap sisa kontrak dan kegiatan yang diperkirakan tidak dapat dilaksanakan (kendala lahan, belum serah terima aset, dokumen tidak siap, dan lainnya);
3. Memonitor Rencana Penarikan Dana dan melakukan revisi halaman III DIPA setiap Triwulan apabila terdapat perubahan;
4. Melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan nilai capaian IKPA dan NKA.



@Kemenhub151

